

8ª FetransRio

Mobilidade inteligente

10, 11 e 12 de novembro de 2010. Marina da Glória, Rio de Janeiro

TECHNI

bus

TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

OTM www.revistatechibus.com.br
Ano 19 - Nº 99



SEDES DA COPA DE 2014 OPTAM PELO BRT

Rio de Janeiro inicia
implantação do TransCarioca

Uberlândia ganha sistema
com frota moderna

Anápolis dá destaque
à informatização

Rotas rodoviárias do Mercosul
mantêm atrativos

PAC da mobilidade urbana
reforçará infraestrutura viária

Sustentabilidade: Iveco intensifica
programas de preservação

ARTIGO: ADRIANO BRANCO
A grave crise
dos transportes

Cometa amplia operações
com linhas da
Expresso Brasileiro



Nossos sistemas administram 27 milhões de Transações diárias

Estamos em 5 Países na América Latina

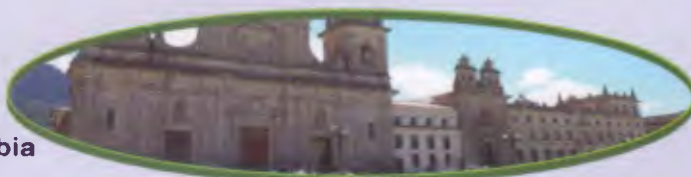
Argentina



Paraguai



Colômbia



Equador



72.000 Validadores



APB
PRODATA
BRASIL

+55 11 3146 22 26
www.apb.com.br

Sempre comprometida com
as expectativas do mercado

Resolução em boa hora!

Leis claras, cumpridas e fiscalizadas, são sempre esperança de dias melhores para a população. Nesse sentido, o mundo do ônibus parece ter respirado mais aliviado com a edição da Resolução número 316 que desde o início de janeiro começa a ser aplicada gradativamente.

Baixada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) em 2009, a resolução estabelece requisitos de segurança para veículos de transporte coletivo de passageiros das categorias M2 (micro-ônibus) e M3 (ônibus) de fabricação nacional e estrangeira.

A indústria tem até 2012 para cumprir integralmente as novas normas de fabricação de chassis e carrocerias destinadas a garantir a segurança e o conforto dos passageiros. Neste primeiro momento já estão em vigor algumas mudanças nos ônibus, como a obrigatoriedade da afixação de dispositivos refletivos nas laterais e no para-choque traseiro das carrocerias que saem de fábrica. Outras mudanças, a serem adotadas do modo gradual, referem-se a dimensões das saídas de emergência, sensor de temperatura contra incêndio, identificação da carroceria pelo fabricante, proibição do uso de pneus reformados no eixo dianteiro e outros requisitos de segurança.

O operador de ônibus quando investe na frota quer ter a certeza que o veículo está dentro dos parâmetros legais. Sente-se mais seguro e confiante de que em agindo assim está protegendo a integridade do passageiro e cuidando de forma responsável do futuro do seu negócio.

Exigir mais segurança dos ônibus é uma medida de responsabilidade social, portanto, um dever do Estado, uma obrigação do fabricante e um direito inalienável do usuário.

Um Brasil transparente, com mais segurança se faz com leis claras, objetivas, que possam ser cumpridas e fiscalizadas.

É bom para todos, passageiros e operadores.

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS

Sabrina Baiarlard
sabrina@otmeditora.com.br

MARKETING

Camila Novo
camila@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 Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana

fontal@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania 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

Impressão:

Neoband

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

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

A edição circula no mês subsequente ao de capa



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

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 705 Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP

Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

www.revistatechnibus.com.br

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:

anatec
www.anatec.org.br

■ **SUMÁRIO**

OPERAÇÕES

Viação Cometa estreia nas rotas entre a capital paulista e o litoral com a aquisição das linhas da Expresso Brasileiro que atendam a Baixada Santista **6**

RIO DE JANEIRO

A cidade do Rio de Janeiro inicia este ano as obras do TransCarioca, projeto de BRT que prevê a construção de 28 km de corredores exclusivos para ônibus articulado **10**

ANÁPOLIS

A cidade goiana opera frota de 210 ônibus em sistema automatizado que permite o controle eletrônico da movimentação dos veículos e do tempo da viagem **14**

UBERLÂNDIA

Com uma das frotas de ônibus mais novas do País, que atinge 100% de acessibilidade, Uberlândia vai implantar quatro novos BRTs nos próximos três anos **16**

BRT

Considerados sistemas de transporte público bastante econômicos, os BRTs despontam como solução para as demandas urbanas que surgirão nas cidades-sedes da Copa de 2014 **20**

RECURSOS

Para garantir as condições de realização dos jogos do Mundial de 2014, o PAC da Mobilidade Urbana destinará R\$ 11,5 bilhões para obras de infraestrutura viária **24**

MERCEDES-BENZ

Montadora comercializou 1.455 chassis de ônibus em janeiro, o melhor resultado mensal dos últimos 15 anos, o que sinaliza perspectivas favoráveis para 2010 **26**

VIAÇÃO ITAPEMIRIM

Atraída pelos itens de segurança, conforto ao passageiro e boa receptividade dos motoristas, a operadora capixaba adquire ônibus Volvo para renovação da frota **28**

IVECO

Empresa fez as primeiras vendas de ônibus escolares para dois estados nordestinos: um lote de 50 veículos para o Ceará e outro de 40 unidades para o Piauí **29**

ROTAS INTERNACIONAIS

Serviços de transporte rodoviário internacional mantêm a qualidade nas operações e oferecem variadas opções de rotas a partir das principais capitais das regiões Sul e Sudeste **30**

BILHETAGEM

A APB Prodata venceu licitação para implantar sistema de bilhetagem eletrônica na cidade colombiana de Bucamaranga, que terá frota de ônibus totalmente renovada **34**

TARIFAS

Mesmo depois do reajuste para R\$ 2,70, a tarifa mais cara do País, o sistema de transporte coletivo urbano da cidade de São Paulo ainda dependerá de subsídios públicos **36**

SUSTENTABILIDADE

Lançado pela Iveco, programa Próximo Passo propõe melhorar a qualidade de vida integrada ao desenvolvimento socioambiental da comunidade vizinha à fábrica de Sete Lagoas **38**

ARTIGO: ADRIANO BRANCO

A crise dos transportes e os desafios da mobilidade foram temas de amplo debate organizado pela Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente de São Paulo **40**

INDÚSTRIA

Entre 2000 e 2009, a produção brasileira acumulada de chassis de ônibus, de cerca de 312 mil unidades, representou 40% de tudo que o setor fez em mais de 50 anos de atividades **44**

AVALIAÇÃO

Pesquisa realizada com usuários de ônibus da Região Metropolitana de São Paulo revela que melhorou consideravelmente a imagem dos serviços prestados pelo sistema **46**

FGTS

Nova linha de crédito federal autoriza a alocação de R\$ 2 bilhões para a compra de fundos cujos recursos serão destinados a investimentos no transporte coletivo urbano **48**

HISTÓRIA

A visita ao London Transport Museum de Londres, na Inglaterra, oferece uma viagem no tempo que conta a história dos diferentes modos de transporte coletivo **50**

SEGURANÇA

De acordo com levantamento realizado pela Fresp, o número de roubos de ônibus utilizados pelas empresas de fretamento e turismo caiu em 2009 **56**

LEGISLAÇÃO

Desde o início de janeiro, os ônibus estão saindo de fábrica com dispositivos refletivos afixados nas laterais e no para-choques traseiro, seguindo a resolução 316 do Contran **58**

SEÇÕES

Editorial **3**

Panorama **54**

Custos Operacionais **57**

Ar-condicionado DENSO. O futuro a sua disposição.

Design
Tecnologia
Performance
Confiabilidade

Para nós o futuro é agora.

Cada equipamento de ar-condicionado produzido pela **DENSO** incorpora as mais modernas técnicas, refletindo a preocupação mundial de estar sempre à frente do seu tempo.

O resultado é: produto de alta tecnologia proporcionando ao frotista alta performance com o menor custo operacional do mercado.

Só uma empresa de atuação global, que investe em tecnologia, como a **DENSO**, pode oferecer ao frotista equipamentos que se antecipam ao futuro.



DENSO DO BRASIL LTDA. - www.denso.com.br
Av. Santo Amaro, 2551 - São Paulo - SP - Fone 11 2122-4100



Cometa compra linhas e 124 ônibus da Expresso Brasileiro que realizam 11 percursos entre São Paulo e Baixada Santista

Rumo ao litoral paulista

Tradicional nas rotas entre a capital paulista e cidades de diversos estados, a Viação Cometa inicia nova fase de operações com a aquisição das linhas e da frota da Expresso Brasileiro que atendiam a Baixada Santista

Sonia Crespo

Uma boa notícia para os contumazes viajantes que seguem em direção ao litoral paulista, que gostam de fazer o trajeto em ônibus e conhecem a qualidade dos serviços oferecidos pela Viação Cometa: a empresa comprou, no início deste ano, os

124 ônibus que pertenciam à operadora Expresso Brasileiro e que realizam 11 percursos em direção à Baixada Santista. Até fevereiro de 2011, todos estes carros estarão com a pintura padrão dos ônibus da Cometa.

A compra destas linhas com destino ao litoral sul foi uma ação de extrema importância para a Viação Cometa, de acordo com os dirigentes da empresa. Primeiramente porque o eixo São Paulo-Santos é um dos mais importantes dentro das ope-

rações de transporte rodoviário do estado e a Cometa ainda não tinha uma grande posição neste trajeto. Por outro lado, a empresa não dispunha de linhas específicas que demandassem, com intensidade, operações nos finais de semana. Além desses fatores, destacam os diretores da Cometa, Santos é uma região muito próspera e economicamente promissora – vide os levantamentos geológicos que vêm sendo feitos na camada de pré-sal da região. A cidade também vem desenvolvendo um crescimento sustentável. A aquisição, dizem os diretores da empresa, deverá impactar em cerca de 10% sobre o faturamento atual da Viação Cometa que, em 2009, foi de cerca de R\$ 300 milhões.

Ao todo foram adquiridos 124 ônibus rodoviários da Expresso Brasileiro, com chassis Mercedes-Benz e carrocerias Marcopolo. A idade média dos carros é de 5 anos, coincidentemente a mesma idade média da atual frota da Viação Cometa. Os ônibus servirão, a princípio, onze linhas que interligam a Grande São Paulo à Baixada Santista, e atendem 15 cidades litorâneas. O movimento semanal nas linhas chega a 60 mil passageiros, em média, contabilizando o pico dos fins de semana e o movimento menos intenso dos demais dias da semana. Nos feriados prolongados, o volume de viajantes é bem maior. "Para os feriados prolongados nossa expectativa é de que ocorra um crescimento na procura de passagens da ordem de 30%", avalia Anuar Escovedo Helayel, diretor executivo da Viação Cometa. "Neste primeiro momento, a frota parece estar adequada à demanda, porém, existem ajustes a serem realizados nas operações e nos sistemas de comercialização que, acreditamos, poderão causar um crescimento da demanda e, por consequência, uma necessidade de ampliação desta frota", comenta.

O dirigente explica que o atendimento ao cliente preservará as mesmas características e as mesmas vantagens ofereci-



Anuar Helayel: forma de operar agrega qualidade e confiabilidade à nova operação

das aos percursos em direção ao interior. "Pretendemos, por exemplo, realizar o mais rápido possível as vendas de passagens pela internet e pelo telefone, através do cartão de crédito", cita Helayel. Sobre a realização do negócio, o executivo comenta que a compra se restringiu às linhas litorâneas – e não às demais linhas da Expresso Brasileiro, que fazem o trajeto Rio-São Paulo – porque foram as linhas colocadas à venda. Com a aquisição, a frota da Viação Cometa passa a contar com 850 ônibus. Por semana, a empresa transporta atualmente, em média, 200 mil passageiros.

A nova frota adotará a marca visual da Cometa aos poucos. "Temos um ano para pintar todos os veículos", anuncia Helayel. Além da capital paulista, as novas linhas da Cometa irão atender municípios da Grande São Paulo, principalmente Osasco, Guarulhos e o ABC. O início das operações da Cometa neste circuito teve início em 21 de janeiro de 2010, à meia-noite.

O executivo explica que a cidade de Santos abriga hoje cerca de 400 mil habitantes e que, nos feriados e períodos de férias, essa população chega aos 4 milhões. "Temos diversos dados estatísticos que apontam para um crescimento permanen-

te desta região", diz. De acordo com o dirigente, a Viação Cometa já possui uma marca consolidada no mercado paulista e que isso só acrescentará vantagens comerciais. "Já temos uma cara, uma forma de operar que agrega qualidade e confiabilidade à operação", destaca.

Em 2009, a viação Cometa recebeu, pelo quinto ano consecutivo, o prêmio Maiores e Melhores do Transporte e Logística, concedido pela OTM Editora às empresas que alcançam os melhores resultados financeiros em seus balanços econômicos. "Obtivemos os títulos por acreditamos que sempre há e sempre haverá algo a ser feito, não só na melhoria de controles e gestão de custos, que é nossa obrigação no dia-a-dia mas, sobretudo, na busca contínua de melhores serviços", comenta Anuar Helayel na ocasião. A consolidação das empresas e as metas de novas aquisições já estavam nos planos da empresa desde aquela época, quando o diretor executivo revelou que a formação de grupos empresariais, com escala de compras, iria possibilitar às empresas maior poder de negociação na hora da compra de produtos e insumos, devido justamente à escala. "Isso já possibilita um bom diferencial competitivo", avaliava o dirigente.

Mobilidade Inteligente

10, 11 e 12 de novembro de 2010
Marina da Glória, Rio de Janeiro

O mais importante
evento do setor.

Reserve já o seu espaço!

[11] 5096 8104 / fetransrio2010@otmeditora.com.br



Apoio Editorial:



Apoio Institucional: Abrati - ANTP - Anttur - CNT - Sest/Senat - Fabus - NTU - Simefre

14° Etransport

Congresso sobre Transportes de Passageiros

8ª FetransRio

Feira Rio Transportes



14° Etransport

Novembro • 2010



FETRANSPOR

Sistema TransCarioca sai do papel

Projeto de BRT, uma das melhorias no transporte conforme determina o Comitê Olímpico Internacional para as Olimpíadas de 2016, prevê 28 km de corredores para ônibus articulados, ao custo de R\$ 1 bilhão

O Rio de Janeiro prepara-se para tirar do papel, a partir deste ano, seu maior plano para desafogar o transporte urbano de passageiros. Intitulado BRT TransCarioca, o projeto foi desenvolvido pela prefeitura e prevê a criação de 28 quilômetros de corredores exclusivos para ônibus articulados, em um sistema muito similar ao já utilizado em Curitiba (PR). O empreendimento, que deve consumir investimentos da ordem de R\$ 1 bilhão, já está em contagem regressiva, pois faz parte das exigências feitas pelo Comitê Olímpico Internacional (COI) para que a cidade abrigue as Olimpíadas de 2016.

“O corredor TransCarioca é o ponto de

partida para o processo de racionalização do transporte público na cidade. Por ser um modal de maior capacidade, o BRT vai suprimir linhas convencionais de ônibus que fazem trajetos similares ao do BRT. Algumas delas serão extintas e outras serão seccionadas de modo a alimentar o sistema troncal que é o corredor de BRT. Na área de influência do TransCarioca. Isso significa numa remodelação de aproximadamente 20% do total de linhas de ônibus convencionais em operação no município”, avalia o secretário municipal de Transporte do Rio, Alexandre Sansão.

O secretário conta que o TransCarioca vai ligar a Barra da Tijuca (zona oeste) à

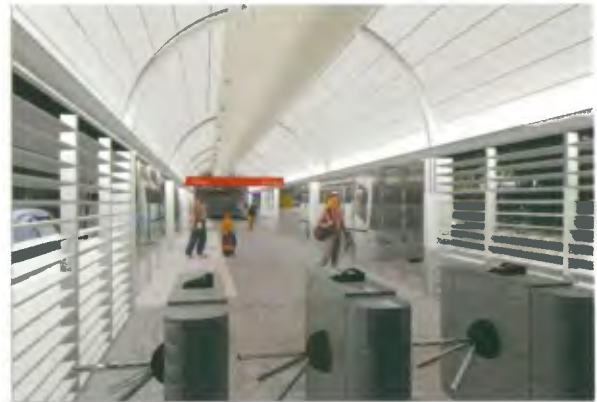
Penha (zona norte). “O primeiro trecho, ligando a Barra a Madureira, deve estar concluído já em 2012”, diz ele. Sansão explica que para a construção do circuito serão utilizadas vias já existentes, mas também serão criadas novas pistas.

O corredor será a primeira ligação transversal de transporte coletivo da cidade. O projeto foi concebido sob o conceito de tronco-alimentação. O sistema será totalmente segregado do tráfego geral, mas prevê interrupções em cruzamentos. As pistas serão criadas de forma a permitir ultrapassagens nas estações para as linhas que forem expressas.

Ainda de acordo com o projeto, as es-



No corredor do novo sistema deverão circular 87 ônibus articulados por hora, transportando 260 mil passageiros por dia



Desenhos de estações com plataforma de 90 cm de altura no sistema TransCarioca

tações terão plataformas com 90 centímetros de altura, possibilitando que o embarque seja feito em nível com os ônibus. O pagamento de tarifa e a validação do bilhete serão feitos nas estações e terminais, visando minimizar o tempo de embarque e desembarque dos passageiros. Isto permite aumentar a velocidade comercial do sistema.

O TransCarioca exigirá uma total revisão das atuais linhas de ônibus da cidade, uma vez que o sistema partirá do princípio de linhas alimentadoras, que serão mais curtas interligando o corredor aos bairros localizados na área de influência do traçado. Haverá, ainda, linhas complementares, que ligarão o corredor ao centro da cidade e aos principais subcentros urbanos.

A velocidade média dos veículos ainda não foi definida. No edital lançado pela prefeitura, foi estabelecido, apenas, o intervalo entre as composições. Deverão circular 46 ônibus por hora no trecho entre a Penha e o Riocentro e 41 por hora na ligação Penha-Alvorada. A estimativa é de que

o TransCarioca transporte cerca de 260 mil pessoas por dia.

O desenvolvimento do TransCarioca é composto por dois editais: um ligado à parte de obras, subordinado à Secretaria Municipal de Obras, e outro relativo à operação do sistema, sob responsabilidade da Secretaria Municipal de Transportes. O pri-

meiro está sob análise do Tribunal de Contas do Município (TCM). A demora nesta análise preocupa especialistas no assunto, que temem atraso na conclusão das obras, que devem estar totalmente prontas para as Olimpíadas. Já o segundo edital ainda não foi lançado.

Para desenvolver o projeto, a prefeitura tomou como exemplo experiências do uso do BRT (sistema ônibus de trânsito rápido em vias segregadas) em outras cidades. "O corredor de BRT é uma experiência nacional que, comprovadamente, deu certo.

Surgiu em Curitiba e hoje existe em cidades como Bogotá, Santiago, Pequim e Cidade do México. Os prós e contras de todas essas experiências acabam sendo levadas em conta quando se vai elaborar um projeto para uma grande cidade, como é o caso do Rio de Janeiro", conta Alexandre Sansão.

Ainda de acordo com o secretário, o maior desafio para a criação do TransCarioca está no impacto em áreas de urbanização consolidada. O volume de imóveis a serem desapropriados é grande, da ordem de 3,3 mil. "Mas o resultado disso será um aumento da qualidade de vida nas áreas atingidas por este projeto, uma vez que teremos lá transporte público eficiente e de alta ca-



A futura linha de BRT liga Barra da Tijuca à Penha

BILHETE ÚNICO ATENDE 20 MUNICÍPIOS NA GRANDE RIO

Desde o início de fevereiro os usuários de transporte intermunicipal no Estado do Rio de Janeiro podem utilizar o Bilhete Único em suas viagens. Com tarifa de R\$ 4,40, os passageiros podem usufruir dos serviços de até dois meios de transporte (ônibus, metrô, barcas e trem) por um período de duas horas de intervalo entre a primeira e a segunda viagem, desde que uma delas ligue dois municípios. Inicialmente, o produto está sendo oferecido a 20 municípios, mas o objetivo do governo do estado é ampliar o número de localidades atendidas.

Para a empresa que administra a bilheteagem eletrônica no estado do Rio, a RioCard, o maior desafio para a implantação do serviço foi a corrida contra o tempo. A oficialização do Bilhete Único foi feita em dezembro do ano passado pelo governo local, com data de início das operações para 1º de fevereiro de 2010. O diretor-executivo da RioCard, Homero Quin-

tais, conta que, apesar do prazo apertado, um fator que ajudou a agilizar o serviço foi o fato de a bilheteagem eletrônica já estar em operação em quase 100% do estado.

“Tivemos que fazer a integração de cerca de 20 mil validadores. Fizemos um investimento de aproximadamente R\$ 12 milhões para fazer os ajustes tecnológicos necessários, principalmente na área de segurança”, diz Quintais. Os validadores utilizados pela RioCard, que tem entre seus sócios a Fetranspor, são fornecidos pela APB Prodata.

A iniciativa do Bilhete Único intermunicipal não é pioneira. Em São Paulo, por exemplo, o bilhete único existe há cinco anos e permite viagens municipais de ônibus, trens e metrô num intervalo de três horas. Já em Curitiba, cujo sistema de transporte é considerado modelo no País, o bilhete serve, por R\$ 2,20, todo o sistema e não há limite de tempo ou de número de conduções.

É preciso levar em consideração, no en-

tanto, as peculiaridades de cada um dos sistemas. No Rio, as viagens intermunicipais tinham preço final alto porque ônibus de outros municípios circulam dentro da capital, mas na maioria das vezes não vão até o destino final do passageiro. Desta forma, o usuário pagava a passagem de um ônibus intermunicipal mais a de uma condução municipal. Já em São Paulo, ônibus de outros municípios não circulam dentro da capital. Os usuários pagam, portanto, duas tarifas municipais.

O governo do Rio vem enfrentando, porém, algumas críticas ao Bilhete Único. A principal delas diz respeito ao prazo de apenas duas horas entre a utilização do primeiro e do segundo transporte. Em muitos casos, o passageiro leva até três horas para fazer esta operação. O governo do estado afirma que o intervalo é suficiente para atender 80% das viagens intermunicipais, mas já admite estender o período para a utilização.

pacidade além da revitalização de áreas que até então vinham sendo historicamente degradadas, como vem ocorrendo em bairros tradicionais do subúrbio carioca”, argumenta o secretário.

Ele afirma, também, que os corredores de BRT proporcionam desempenho semelhante ao do transporte sobre trilhos, como os trens urbanos e o metrô, a um custo de implantação e operação infinitamente menor. “O custo de 90 km de um corredor de BRT corresponde ao custo de aproximadamente 5 km de metrô”, acrescenta.

Apesar de considerar “imprescindível” o desenvolvimento do BRT no Rio, o presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor), Lélis Marcos Teixeira, ressalta que o traçado do projeto não deveria ter a Penha como estação final. Ele argumenta que o circuito deveria se estender até a Avenida Brasil, o que

aumentaria em alguns poucos quilômetros. “Mas criaria um ponto de interseção muito importante. Dali, poderíamos criar corredores integrados às linhas Vermelha e Amarela e à ponte Rio-Niterói. Fariamos uma verdadeira integração de sistemas, atendendo a um número ainda maior de passageiros”, defende ele.

Ainda segundo Teixeira, diversas empresas de ônibus estão interessadas em participar da licitação para a exploração do sistema BRT. De acordo com ele, consórcios já estão sendo estudados e um banco foi contratado para auxiliar na engenharia financeira da operação. De acordo com as regras do edital, caberá às empresas exploradoras do corredor a compra do material rodante a ser utilizado. “Isto diminui em muito o custo do desenvolvimento do projeto para o município”, acrescenta.

Além do TransCarioca, também é aguardado o lançamento de dois outros circui-

tos de BRT: a linha C e o TransOeste, ambos também parte do compromisso firmado com o COI. O primeiro ligará o bairro de Deodoro (zona norte) à Barra da Tijuca. Para este corredor, todos os 14,8 km de vias serão novos. Está sendo estudada a possibilidade de carros particulares transitarem por estas ruas, mas um pedágio seria cobrado. Já a TransOeste, com 29 km de extensão, ligaria a Barra da Tijuca à Gávea. (zona sul).

O projeto de levar à Barra da Tijuca um novo modo de transporte é uma das grandes preocupações da prefeitura. O bairro passa por um boom populacional e só tem como vias de acesso as avenidas, não dispondo de metrô, tampouco trem. Hoje, o acesso à região é um dos principais pontos de estrangulamento do trânsito na cidade. Além disso, muitas das competições das Olimpíadas serão realizadas justamente na Barra e no vizinho Jacarepaguá.

Assine as publicações da OTM Editora e tenha o máximo de informação:

transporte
MODERNO

6 edições + 4 Anuários:

Anuário de Carga, Anuário de Logística,
Gestão de Frotas e Maiores & Melhores



TM é a mais tradicional publicação do setor de transporte de carga. Editada há 47 anos a revista tem conteúdo específico sobre as melhores formas de transportar, de otimizar equipamentos de transporte, e traz as últimas novidades sobre manutenção, caminhões, custos, peças e equipamentos, implementos, serviços e empresas, além de cases de sucesso recente no setor. Publicação especializada para transportadores, operadores logísticos, compradores de frete (embarcadores), e quem administra frotas em todos os modais de transporte de carga (rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo, fluvial) e de passageiros.

ASSINE JÁ

R\$ 160,00

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
& TURISMO

6 edições + 4 Anuários:

Anuário do Ônibus, Transpúblico,
Gestão de Frotas e Maiores & Melhores



Publicada há 19 anos, a Technibus aborda o transporte de passageiros urbano, rodoviário e fretamento e turismo por ônibus e circulará em 2010 com 6 edições. Seu conteúdo é específico sobre as melhores formas de otimizar o equipamento ônibus, traz artigos sobre sistemas de transporte público, operações de transportadoras, produtos e serviços, além das últimas novidades sobre manutenção, custos, equipamentos e de cases de sucesso recente no setor. Publicação especializada para quem atua no mercado, como gestores de frotas, empresários e executivos de empresas e transportadoras e técnicos de transportes.

ASSINE JÁ

R\$ 140,00

Para mais informações ligue:

11-5096-8104

ou pelo e-mail:

assinaturas: circulacao@otmeditora.com.br





O sistema aceita um atraso máximo de três minutos quando os ônibus saem do terminal

Um sistema que prioriza a automação

O transporte público de Anápolis altamente automatizado possibilita o controle eletrônico da movimentação dos ônibus e do tempo de viagem, além de fornecer informações aos usuários em tempo real

O transporte coletivo urbano de Anápolis, em Goiás, é totalmente informatizado. O sistema foi desenvolvido há mais de 15 anos pela empresa de Transportes Coletivos de Anápolis (TCA), responsável pelo gerenciamento do transporte público na cidade. A frota é formada por 210 ônibus, que transportam 75 mil passageiros por dia. Os ônibus da TCA, que têm idade média de quatro anos, percorrem diariamente mais de 30 mil quilômetros. Anápolis tem mais de 350 mil habitantes (uma das mais populosas do interior do estado) e está localizada entre Brasília e Goiânia.

Os ônibus são rastreados por radar e

vistoriados duas vezes por dia, quando os veículos partem da garagem, e depois, quando retornam no final da tarde. O computador central cadastra as informações de todos os ônibus e registra as viagens a serem executadas diariamente, em todos os itinerários do sistema.

Ao entrar no terminal de passageiros, o veículo urbano é rastreado por radar, que informa ao computador central seu número e suas características. Com tais informações, o sistema registra a hora de entrada do veículo e, após consultar seu banco de dados, o software determina qual viagem o ônibus deverá efetuar. O motorista é avisado imediatamente.

Além disso, o horário e o destino a serem cumpridos por cada veículo aparecem em um painel. Todo o processo ocorre sem a participação de funcionários da TCA. Tudo é gravado eletronicamente (inclusive a voz) e gerenciado por computador. As plataformas de embarque têm o indicativo das linhas pertinentes ao seu setor e a lista dos horários. Por isso, os usuários já sabem qual o destino do veículo que acaba de estacionar e o horário de sua partida.

Na saída do terminal, para mais uma viagem, o ônibus é rastreado por outro radar que informa a ocorrência ao computador central. Registrado o horário de saída do ônibus, o computador dispara um

crônômetro, marcando o tempo de viagem. O ciclo se repete até que o sistema encerre as atividades daquele veículo e determina seu retorno à garagem para ser novamente vistoriado, lavado e revisado. O software faz ainda o controle de estoque e de compras, os serviços de contabilidade, além de coordenar a movimentação dos ônibus.

O sistema foi desenvolvido pela própria TCA e garante a realização de todas as viagens programadas nos horários pré-estabelecidos. Outra vantagem é que o ônibus deixa o terminal no horário determinado, mesmo se não houver nenhum passageiro. O sistema aceita um atraso máximo de três minutos, antes de acionar o motorista online. A equipe responsável pela gestão do transporte coletivo de Anápolis acompanha em tempo real o percurso dos veículos e pode se comunicar com os veículos a qualquer momento.

O sistema capta as informações e avalia os dados ligados a fatores como: limpeza externa e interna, reabastecimento, verificação e troca de óleo, calibragem de pneus, revisão elétrica, revisão mecânica, regulação do motor para evitar a poluição do ar e checagem de todos os componentes, incluindo a pintura.

CARTÃO INTELIGENTE – A TCA implementou a bilhetagem eletrônica no transporte público de Anápolis em 2006. O Sait (Sistema Anapolino Inteligente de Transporte) utiliza cartões inteligentes sem contato em substituição aos antigos vales-transportes. Os usuários que não adquiriram o cartão podem fazer o pagamento da passagem em dinheiro aos cobradores.

Há diversos modelos para atender aos diversos segmentos da população: cartão Estudante (personalizado com foto), que dá direito à meia passagem; cartão Vale-Transporte (para os trabalhadores); cartão Passe Fácil (substitui o passe comum); cartão Dependente (destinado a portadores de necessidades especiais cadastrados; é per-

LOCALIZAÇÃO PRIVILEGIADA E FÁCIL ACESSO

Anápolis é a principal cidade industrial e centro logístico do Centro-Oeste. Possui diversificada indústria farmacêutica, com forte presença do setor atacadista de secos e molhados. O município é o terceiro do estado em população e o segundo no ranking de competitividade e desenvolvimento (ranking Seplan), além de estar no centro da região mais desenvolvida do Centro-Oeste, o eixo Goiânia-Anápolis-Brasília. Sua economia está voltada para a indústria de transformação, a de medicamentos e o comércio atacadista.

O Distrito Agroindustrial de Anápolis (Daia) foi criado em 1976 para agregar valor à produção agropecuária e mineral da região. O projeto foi beneficiado pela localização estratégica da cidade. O Daia conta com uma área de 593 hectares, é limítrofe com a BR-060/153 e com a GO-330, além de ser interligada ao Porto de Santos por um ramal da Ferrovia Centro Atlântica e ser o marco zero da ferrovia Norte-Sul, em construção.

Atualmente, o distrito é a sede do Polo Farmacêutico Goiano, com mais de 20 empresas, como: Laboratórios Teuto Brasi-

leiro, Neoquímica, Greenpharma, Geolab, Champion, Kinder, Vitapan, Novafarma, Genoma, AB Fardoquímica, FBM, Pharma Nostra e muitas outras, que juntas, empregam mais de dez mil pessoas. O Daia ainda possui uma Estação Aduaneira do Interior (Eadi) e diversas outras empresas

O Porto Seco Centro-Oeste ou Estação Aduaneira Interior é um terminal alfandegado de uso público, de zona secundária, destinado à prestação de serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias sob controle aduaneiro. O Porto Seco foi criado através de concorrência pública na qual um grupo de empresários goianos se uniu para formar o consórcio vencedor da licitação, obtendo assim a permissão para prestação do serviço aduaneiro. O grupo levou dois anos para se adequar às exigências da Receita Federal.

A instalação do Polo Farmacêutico no município foi outro passo importante para consolidar Anápolis como uma grande polo industrial. Com a expansão do consumo de remédios genéricos no Brasil, a expectativa é que o Daia se consolide como o maior polo farmacêutico de genéricos da América Latina.

sonalizado, de utilização pessoal e intransferível); e o cartão Idoso. A TCA ainda criou os cartões Simples (avulso) e Fácil (avulso e retornável com cartão telefônico).

Anápolis também aposta na integração do transporte público em todas as linhas disponíveis. O terminal urbano de passageiros possui duas alas interligadas por passarela e foi estruturado para assegurar o conforto dos usuários nos embarques e desembarques e garantir a operação da integração total.

RESPONSABILIDADE SOCIAL – A TCA foi a primeira empresa do Centro-Oeste

do Brasil a usar o biodiesel em sua frota de ônibus urbanos. Em agosto de 2006, a empresa firmou um acordo com a Petrobras Distribuidora que viabilizou o abastecimento dos veículos da TCA com biodiesel B2 (óleo diesel com 2% de óleo vegetal).

A empresa também desenvolve ações ligadas às áreas de educação e cultura. Em um dos principais programas, que teve início em 2001, a TCA atua em parceria com a municipalidade, cedendo ônibus em regime de comodato à prefeitura de Anápolis (sem custos) para o transporte de alunos da rede municipal de ensino. Já foram entregues 39 ônibus por meio deste programa.



Com a reestruturação do sistema, a idade média dos veículos baixou de oito anos para seis meses

Na vanguarda do transporte público

Segunda maior cidade de Minas Gerais, Uberlândia renovou seu sistema de transporte urbano, que hoje possui frota com menos de um ano de idade média e 100% de acessibilidade

Uberlândia, no Triângulo Mineiro, assumiu de vez uma posição de vanguarda entre os sistemas públicos de transporte de passageiros do Brasil. A cidade tem atualmente uma das frotas mais novas do País (pouco mais de seis meses), 100% em acessibilidade e a administração pública não repassa um centavo em subsídios às empresas que operam os serviços. Em setembro do ano passado a prefeitura fez uma licitação e aumentou de duas para três o número de empresas que operam o transporte público da cidade. Entre as exigências do edital estavam a idade e acessibilidade da frota. Mesmo com a pressão de aumento nos custos por conta da frota de ônibus novos, o reajuste da tarifa, ocorri-

do em 31 de janeiro, foi de apenas R\$ 0,05. O preço passou de R\$ 2,20 para R\$ 2,25.

De acordo com o secretário de trânsito e transportes de Uberlândia, Paulo Sérgio Ferreira, o sistema de transportes da cidade tem atualmente um BRT (Bus Rapid Transit) com 8 km de extensão. A previsão é investir R\$ 100 milhões na implantação de outros quatro corredores exclusivos para o transporte público de passageiros. Segundo Ferreira, com os novos corredores, a cidade terá 50 km de BRT que deverão estar prontos em três anos.

Com uma taxa de crescimento anual de 10% no número de veículos e uma população de 634 mil pessoas, o que a coloca na segunda posição em Minas Gerais,

atrás somente de Belo Horizonte, Uberlândia tem nos transportes públicos uma de suas prioridades, afirma o secretário. Segundo ele, o município possui a segunda maior frota de veículos de Minas Gerais e o objetivo da administração é incentivar o uso do transporte público. Para isto, o município investe na qualidade da operação e em melhorias do sistema.

Criado em 1997, o Sistema Integrado de Transporte (SIT), atende 4,5 milhões de usuários por mês (250 mil por dia). Conta com 395 veículos e 108 linhas. De acordo com o secretário, o usuário do SIT pode se deslocar para qualquer ponto da cidade e mudar de ônibus nos terminais quantas vezes forem necessárias pagando somen-