



**Mercedes-Benz Sprinter:**  
a maior capacidade entre as vans



**Neobus amplia família**  
de modelos Spectrum

# GRUPO RUAS REFORÇA OPERAÇÃO EM SÃO PAULO COM BIARTICULADOS



**Citroën Jumper tem novo**  
design e preço competitivo

**Agrale e Siemens**  
apresentam ônibus híbrido

**Debate sobre mobilidade**  
destaca sistema BRT

**GOIÂNIA:** Serviço de transporte otimiza comunicação com usuários

**8ª FetransRio**

**Mobilidade inteligente**

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







# 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](http://www.mercedes-benz.com.br).

# Álcool chega ao ônibus

Há 30 anos, em 1979, o Brasil vivia muito incomodado com dois graves problemas. Um deles tinha a ver com a renitente, assombrosa e corrosiva inflação. Outro drama não menos preocupante era como resolver a questão da dependência maciça do petróleo importado. O álcool, naquele ano, ainda engatinhando, entrou em apenas 0,3% dos automóveis licenciados. Só a partir dos anos 1980 o etanol acelerou sua participação nos motores dos automóveis, atingindo o auge em 1987 com presença em 94,4% dos carros emplacados.

Daí para frente os fatos são bem conhecidos – por falta do produto na bomba, o combustível derivado da cana desabou na credibilidade. E, com a má fama da distribuição, o carro a álcool viveu os anos 1990 no limbo. Em alguns exercícios, como 1997 e 1998, sua participação chegou ao fosso de 0,1% no placar dos automóveis emplacados.

A história mudou a partir de 2003 com a adoção pelas montadoras da tecnologia flex fuel, que permite a utilização de gasolina e álcool em qualquer proporção no mesmo motor. O consumidor, pragmático, aderiu rapidamente, claro, atraído não justamente por ser o álcool um combustível mais limpo e ecológico, mas, sim, pelo preço, mais em conta que a gasolina.

O Brasil está certamente entre os raros países que encontraram nos biocombustíveis soluções ao mesmo tempo ecológicas e econômicas. E não é de hoje. Há mais de 30 anos nascia o Proálcool, se bem que na época sem o viés ecológico, mas, claramente, com a intenção de se ter uma alternativa nacional ao bicho-papão chamado petróleo importado. O País, em 1980, trazia de fora 83% do petróleo que consumia por um salgado preço de US\$ 92 o barril, despesa que causava rombo nas contas externas.

Hoje o Brasil é autossuficiente, mas o petróleo continua caro, na mão de poucos e, por isso mesmo, é preciso diversificar as fontes de energia. Agora, há um dado novo: o combustível verde ajuda também a combater o mal da poluição.

Se nos carros o álcool entrou e está consolidado nos motores flex fuel, nos caminhões e ônibus, o Brasil ainda engatinha na solução do combustível verde. Com os novos estímulos ao uso do combustível renovável, ônibus movidos a etanol começam a ser testados no País e, quem sabe, poderão integrar em breve as frotas urbanas e contribuir para atenuar a poluição ambiental.

# MAIS DE UM SÉCULO E CRESCENDO



IRIZARBRASIL **12** anos









**DIRETOR**Marcelo Ricardo Fontana  
marcelofontana@otmeditora.com.br**SECRETÁRIA EXECUTIVA**Márcia Pinha da Silva  
mariapinha@otmeditora.com.br**FINANCEIRO**Vidal Rodrigues  
vidal@otmeditora.com.br**EVENTOS CORPORATIVOS**Sabrina Baijalardi  
sabrina@otmeditora.com.br**MARKETING**Camila Novo  
camila@otmeditora.com.br**REDAÇÃO****Editor**Eduardo Alberto Chau Ribeiro  
ecbribeiro@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. Crisculo  
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\$ 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

**SUMÁRIO****GRUPO RUAS**Sempre ousado e inovador, Grupo Ruas dá uma nova carta da nos negócios com a aquisição de 100 novos biarticulados urbanos para suas empresas da capital paulista **8****MERCEDES-BENZ**Montadora apresenta a nova van Sprinter 413 CDI, com capacidade para 20 passageiros, adequada para transporte executivo, escolar, de turismo e de fretamento **12****VOLARE**Com a reação nas vendas de miniônibus para os mercados escolar e de fretamento, a encarroçadora gaúcha Volare lança novo logotipo e projeta boas perspectivas para 2010 **16****NEOBUS**O Spectrum Class 320 acaba de ser lançado pela encarroçadora gaúcha e traz para os usuários uma nova dimensão de bagageiro, que facilita o manuseio das malas **18****INDUSCAR/CAIO**Encarroçadora paulista supera a retração gerada pela crise econômica com crescimento entre 15% e 20% na produção de ônibus entre outubro e dezembro deste ano **20****MARCOPOLO**A maior fabricante de carrocerias do País registra nos últimos três meses do ano resultados positivos, estimulados pelo recente lançamento de ônibus da Geração 7 **22****IRIZAR**A empresa de transporte intermunicipal Camurujipe, da Bahia, reforça a frota de ônibus e amplia o conforto dos usuários com a compra de 20 novos carros Irizar PB **24****MASCARELLO**Produzidos pela encarroçadora paranaense, 60 ônibus GranVia já circulam pelas ruas de Goiânia (GO), reforçando a frota de transporte da Viação Riacho Grande **26****CITROËN**Chega ao mercado o minibus Jumper da linha 2010 equipado com o novo motor FTP de 2,3 litros, mais econômico e com menor índice de emissões **28****FIAT**A montadora lançou o novo Doblò, com duas motorizações e mais versões, que passou pela primeira reestilização importante desde o início de vendas em 2002 **30****SCANIA**Série K de chassis de ônibus completa um ano e ganha espaço no mercado de rodoviários com os resultados dos testes realizados pelo projeto Bus Challenge **32****MAIORES E MELHORES**Entrega do prêmio Maiores e Melhores do Transporte & Logística contou com a presença de mais de 600 convidados e consagrou o desempenho das empresas vencedoras **34****GOIÂNIA**Com a implantação do serviço SiM, a cidade começa a oferecer aos usuários de ônibus informações instantâneas, como horários, itinerários e situação do trânsito **36****MEGACIDADES**Realizada pela Michelin e pelo Centro de Transporte Sustentável na capital fluminense, a Convenção Mobilidade Sustentável destacou a necessidade de investimentos no setor **40****BILHETAGEM**A Empresa 1 venceu licitação para fornecer tecnologia de bilheteira à Cidade da Guatemala que está modernizando seu sistema de transporte coletivo **46****HÍBRIDO**A parceria ecológica entre a fabricante de chassis Agrale e a Siemens Brasil gerou o Hybribus, ônibus movido a eletricidade e diesel que já está em teste na cidade de Santiago **47****FRESP**Realizado mais uma vez no Sofitel Jequitimar, do Guarujá, o encontro anual de Fretamento e Turismo se firmou como importante espaço de negócios para o setor **50****BRIDGESTONE**Com o lançamento do pneu 295/80R previsto para 2010, empresa ampliará portfólio de produtos e prevê atender 70% das aplicações na frota brasileira de ônibus **52****MICHELIN**Mesmo diante de uma redução de 25% nas vendas de pneus novos, a fabricante Michelin manterá seus planos de investimentos no Brasil **54****ACESSIBILIDADE**Já circulam na cidade de São Paulo táxis adaptados para o transporte de cadeirantes ou de pessoas com restrição temporária de mobilidade **55****ANTP**Congresso da entidade enfatizou temas relativos à mobilidade necessária para os megaeventos esportivos da Copa do Mundo, em 2014, e dos Jogos Olímpicos, em 2016 **56****VIAÇÃO GARCIA**Ao completar 75 anos de operações, a Viação Garcia abre as portas do recém-criado Espaço Memória, onde mais de 6 mil itens catalogados contam a história da empresa **60****CARROCERIAS**Fabricantes de carrocerias estimam que 2009 vai fechar com vendas domésticas de cerca de 21.500 unidades, o que representará queda de 14% em relação a 2008 **66****SEÇÕES**Editorial  
Panorama  
Custos Operacionais**3**  
**62**  
**64****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:

Para quem está sempre pensando  
em melhorar a sua frota.



Para aumentar a rentabilidade da sua frota, use Mobil Delvac<sup>®</sup>. Uma linha completa de lubrificantes com o melhor da tecnologia internacional para você reduzir custos com manutenção, ganhar desempenho e proteger o seu negócio. Mobil Delvac<sup>®</sup> é recomendado pela Mercedes-Benz.

©2009 O nome MOBIL DELVAC<sup>®</sup> e todos os nomes dos produtos Mobil<sup>®</sup> constantes neste anúncio são marcas registradas da Exxon Mobil Corporation, de suas subsidiárias ou distribuidores autorizados.



**Mobil**<sup>®</sup> Você em Alta Performance.





*José Ruas, fundador do Grupo Ruas, que controla as operadoras Viação Campo Belo e Viação Cidade Dutra e a encarroçadora Induscar/Caio, entre outras empresas*

# Mais biarticulados nos corredores

**Cinco anos depois de comprar o primeiro lote de biarticulados para operar no sistema de transporte de São Paulo, José Ruas adquire mais 100 novos ônibus com a mesma configuração para reforçar a operação na cidade**

Sonia Crespo

A partir de fevereiro de 2010, o sistema de transporte público da cidade de São Paulo terá mais 100 ônibus biarticulados. O Grupo Ruas, que possui quatro grandes empresas de transporte coletivo na capi-

tal, duas empresas de transporte rodoviário e a encarroçadora Induscar/Caio, acaba de anunciar a compra de 100 unidades dos recém-lançados chassis B9Salf da marca Volvo, com 100% de piso baixo, que

receberão uma carroceria diferenciada, de 26,5 metros de comprimento, da empresa Induscar/Caio, de Botucatu (SP). O Grupo Ruas é pioneiro do setor na compra e na utilização de ônibus biarticulados nos cor-



redores da cidade de São Paulo. Em 2004, adquiriu o primeiro lote de 101 biarticulados que mudaram a paisagem do transporte da cidade, causando fortes impactos – visual na população e comercial em relação aos concorrentes. José Ruas, o dono do grupo, é o tipo de executivo que avalia detalhadamente sua compra de acordo com o custo-benefício que ela lhe proporcionará. "Por isso fiz um cálculo de custos referentes à manutenção, ao combustível e ao tempo gasto com o carro parado para embarque e desembarque, por ônibus. Minhas contas me mostraram que os biarticulados, que hoje ainda encontram uma grande resistência por parte de muitos empresários brasileiros, são a melhor opção para o negócio. Sendo assim estamos adquirindo mais 100 chassis deste modelo, com uma configuração renovada de chassi", explica o empresário (veja quadro). Ele destaca que a compra é, ao mesmo tempo, uma ampliação e uma renovação das frotas das empresas Viação Cidade Dutra e Viação Campo Belo, que já possuem em suas frotas, 61 e 40 biarticulados, respectivamente. Ruas faz questão de manter todas as frotas novas: a idade média dos ônibus da Viação Campo Belo, por exemplo, onde se encontra a sede do Grupo Ruas, é de 3,7 anos.

Além das vantagens de economia na manutenção e no combustível proporcionadas pelos veículos biarticulados, o empresário também avaliou, ao longo de cinco anos convivendo com esse modelo, que o modelo representa uma economia conside-

rável por passageiro transportado. "O novo biarticulado tem mais espaço interno, o que significa que mais passageiros embarcam na mesma viagem, com o mesmo custo", avalia. Os chassis Volvo começarão a ser encarregados pela empresa Induscar/Caio a partir de janeiro de 2010 e, já em fevereiro, José Ruas espera vê-los em operação. A conta total do novo investimento encostará na casa dos R\$ 100 milhões. Essa conta, adianta o empresário, será paga por meio de financiamento. "Daremos uma pequena entrada, mas a maior parte desta verba será financiada pelo BNDES", conta.

**OUSADIA DE RESULTADOS** – Há décadas o empresário português José Ruas preserva o singelo hábito de acordar cedo todos os sábados e levar o carro para lavar no posto de gasolina próximo de sua casa. A perseverança, aliás, é uma constante no dia-a-dia de trabalho deste imigrante que desembarcou no Brasil há exatos 60 anos, com uma quantia parca de dinheiro no bolso, e ao longo desse período, construiu paulatinamente um conglomerado empresarial no Estado de São Paulo, formado hoje por quatro grandes empresas de transporte urbano de passageiros na capital, duas empresas de transporte rodoviário de passageiros e a encarregadora de ônibus Induscar/Caio, sediada em Botucatu (SP), além de outros pequenos negócios espalhados por diversas áreas.

Prestes a completar 82 anos de idade em janeiro próximo, Ruas demonstra a

sabedoria que o tempo lhe concedeu através de uma fala mansa e inteligente. Enquanto fala, não perde um detalhe do que acontece ao seu redor. Conta rapidamente alguns episódios marcantes de sua vida, como sua vinda para o Brasil. "Lá no vilarejo onde nasci, Fornos de Algodres (Portugal), tínhamos tudo de que precisávamos. Papai era uma espécie de fazendeiro, criava ovelhas, plantava e colhia os alimentos para nossa subsistência. No entanto, quando eu tinha por volta de 20 anos, quis fazer meu próprio negócio. Então pensei que poderia vender o queijo produzido por meu pai (queijo da Serra da Estrela, hoje bastante conhecido na região) para o mercado de Coimbra, onde um primo nosso tinha um armazém. A ideia era boa mas o armazém de meu primo não dispunha de frigoríficos (geladeiras), o que comprometeria o armazenamento do produto. Achei, então, que uma boa alternativa para progredir na vida seria me aventurar no Brasil", relata o empresário. Ao chegar ao Brasil, em setembro de 1949, montou primeiramente um bar no centro de São Paulo, em sociedade com um tio que morava aqui e, em seguida, uma padaria no bairro da Pompeia (zona oeste). O negócio de padaria, conta o empresário, não era para ele, que queria crescer, empreender. Com o olhar observador que preserva até hoje, notava o intenso movimento diário de passageiros no ponto de ônibus em frente à padaria. "Achei que o serviço de transporte poderia ser um bom negócio e, graças a Deus, eu estava cer-

## PISO BAIXO TOTAL MELHORA A ACESSIBILIDADE

Os biarticulados que estarão rodando pela cidade de São Paulo a partir de fevereiro de 2010 apresentam chassis B9SALE, uma nova configuração de ônibus produzida pela Volvo do Brasil, com 100% de piso baixo, que permite maior capacidade de transporte e menor custo

operacional por passageiro transportado. Nesta versão, o motor aparece entre os eixos, que permite a instalação de quatro portas em piso baixo. "Não é necessária a colocação de escadas e nem existem des-



níveis no interior do veículo", destaca o gerente de Ônibus Urbanos da Volvo Buses Latin America. O chassi vem com motor Volvo de 9 litros com 360 cv de potência.



to", regozija-se. Pesquisou e comprou, em 1961, a então Viação Campo Belo que tinha, na época, frota de 18 ônibus. Começava aí a próspera saga do Grupo Ruas.

**A PROPAGAÇÃO DOS COLETIVOS** – A pequena empresa de Ruas logo cresceu, expandiu sua frota e o empresário tomou gosto pelo negócio. A partir de então, passou a acompanhar outras empresas do setor e, paulatinamente, foi compondo novas sociedades em novas aquisições. Chegou a ter dezesseis empresas de transporte urbano. Hoje, diz o empresário, o Grupo Ruas é composto apenas pelas viações Campo Belo, Cidade Dutra e Via Sul, que atendem a zona sul da capital paulista, e pela Viação Vip, que operam na zona leste da cidade. Com estas quatro frotas Ruas integra dois consórcios do transporte urbano de São Paulo. Num deles, o Consórcio 7, os ônibus das empresas de Ruas transportam 42% da demanda diária de passageiros. Somados, os ônibus que compõem as frotas destas quatro empresas chegam a 4,4 mil, entre modelos convencionais, articulados e biarticulados. O grupo também administra as



As quatro empresas de José Ruas em São Paulo possuem frota conjunta de 4,4 mil ônibus

empresas de transporte rodoviário de passageiros Viação Rápido Brasil e Viação Ultra, que atendem linhas entre a capital paulista e a Baixada Santista.

José Ruas conta que sempre teve apetite voraz por novos negócios. Tentou, mais de uma vez, aventurar-se em empreitadas fora do Estado de São Paulo. Há cerca de 40 anos esteve prestes a fechar a compra de duas grandes transportadoras rodovi-

árias de passageiros, uma sediada no interior paulista e outra em Curitiba (PR). Mas as circunstâncias das transações, que exigiam sua presença constante longe de casa e dos inúmeros negócios que possuía na capital, acabaram fazendo com que os negócios não se concretizassem.

Mas uma das maiores – e melhores – transações comerciais realizadas pelo imigrante oriundo da pequena Algodres foi a compra da então encarroçadora Caio, em 2000. "No começo eu nem queria, mas meus filhos insistiram para que eu não ficasse fora do negócio. Pensei bem, conhecia a capacidade de cada um deles, e decidi fechar a compra. Não pense que foi fácil. No começo enfrentamos muitas adversidades. Contávamos com apenas 600 funcionários", recorda. Hoje a encarroçadora, que passou a se chamar Induscar/Caio, tem 4 mil colaboradores. Paulo, Marcelo e Ana, os três filhos de José Ruas, estão à frente do negócio, que passou a ser oficialmente controlado pela família no início deste ano. "Estamos indo muito bem. Mesmo este ano, que teve um começo difícil para o setor, está sendo bem proveitoso para nós. Já temos encomendas até abril de 2010", faz questão de anunciar.

## RAIO-X DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO DE SÃO PAULO

### Frota contratada:

14.935 veículos

(8.958 no subsistema estrutural e 5.977 no subsistema local)

**Idade média da frota:** 4,5 anos

**Quantidade de veículos adaptados:** 3.338

### Número de operadoras:

17 empresas (concessionárias)

9 cooperativas (permissionárias)

### Número de linhas:

1.341

(888 concessionárias

e 453 permissionárias)

### Extensão das linhas municipais:

4.409 km

### Média diária de passageiros transportados:

*dia útil em out. 2009 –*

9,8 milhões (concessionárias) e

3,8 milhões (permissionárias);

*de out. 2008 a out. 2009 –*

5,8 milhões (concessionárias) e

9,4 milhões (permissionárias)

### Passageiros transportados em nov. 2009:

2,62 bilhões

(1,57 milhão no subsistema estrutural e

1,05 milhões no subsistema local)

**Gratuidade:** 20,2 milhões/mês, correspondentes a 8% dos embarques

**Receita tarifária:** R\$ 307,3 milhões (mês)

Fonte: SPTrans, base outubro de 2009



**GUATEMALA, O MAIOR PROJETO  
DE REFORMULAÇÃO DE TRANSPORTE  
DO MUNDO. SE DEPENDER DA EMPRESA 1,  
TAMBÉM SERÁ O MELHOR.**



A Empresa 1 realizará a implantação da bilhetagem eletrônica no maior projeto de reformulação de transporte do mundo, na Guatemala. O projeto prevê a integração entre o modal massivo (solução BRT) e o coletivo (3.170 ônibus urbanos); 100% de utilização de cartão para pagamento de tarifa. Através da experiência, inovação e qualidade dos serviços prestados, a Empresa 1 realiza mais um projeto ousado.

**Saiba mais. Ligue: +55 31 3516 5200 ou acesse: [www.empresa1.com.br](http://www.empresa1.com.br).**

**EMPRESA 1. SOLUÇÕES EM BILHETAGEM ELETRÔNICA.**

 **Empresa1**





# Nova Sprinter: com a maior capacidade do segmento

**Mercedes-Benz aumenta gama de produtos da linha Sprinter e mira os transportes de fretamento, turismo, transporte executivo e escolar**

A Mercedes-Benz aumentou as configurações de seu modelo de van Sprinter, de olho no crescente mercado de transfer. Segundo a montadora, a nova Sprinter 413 CDI, lançada durante o Salão Internacional do Transporte (Fenatran), é o modelo que dispõe de maior capacidade de transporte (19 lugares mais o banco do motorista) entre os veículos de linha do mercado nacional. Entre os principais alvos da Mercedes com a nova versão estão os deslocamentos entre aeroportos e locais de hospedagem e o transporte de executivos nos grandes centros urbanos.

A estratégia de apresentação da montadora tem sido explorar grandes eventos do setor de turismo como congressos de agências de viagens. De acordo com o gerente de vendas da linha Sprinter, Sérgio Galhardo, com o novo modelo a Mercedes-Benz passa a oferecer a opção de maior capacidade do segmento e também uma linha de vans ainda mais versátil. Além das operações de transfer, a empresa também está de olho em uma maior fatia nos segmentos escolar e de fretamento.

Além da nova configuração da Sprinter,

a Mercedes-Benz fechou importantes contratos para o fornecimento de chassis de ônibus. Para o governo do Estado de São Paulo, por exemplo, a montadora vai fornecer 645 equipamentos para utilização no transporte escolar. Os veículos serão encarroçados pela Marcopolo e pela Induscar/Caio sobre o modelo de chassi LO 812, com capacidade para 31 passageiros, e que serão distribuídos pelo governo paulista para equipar prefeituras de cidades do estado para transporte de estudantes das redes municipal e estadual de ensino. De acordo com a Mer-



*A nova Sprinter 413 CDI dispõe de maior capacidade de transporte do segmento: 19 lugares mais o banco do motorista*

cedes-Benz, a compra dos veículos foi feita por meio da Fundação para o Desenvolvimento da Educação (FDE) e até o final deste ano todos os chassis serão entregues às encarregadoras. Os chassis são apontados pela montadora como ideais para o operações que demandam robustez, resistência, baixo consumo de combustível e baixo custo operacional.

**MAIOR VENDA DE 2009** – A Daimler Buses, unidade de negócios da Daimler AG, começou a entregar em outubro as primeiras das 1.045 unidades da maior venda de chassis para ônibus realizada pela Mercedes-Benz no continente sul-americano neste ano. Os chassis serão

usados no transporte urbano de Santiago, capital do Chile. O sistema de BRT Transantiago é operado por 11 empresas e Daimler vai fornecer os chassis para equipar as frotas de seis delas. Segundo informações da Mercedes, os chassis são do modelo O 500 U, com piso baixo.

Os chassis são produzidos na fábrica em São Bernardo do Campo, no ABC Paulista, e serão encarregados pela Induscar/Caio. A encomenda das empresas chilenas contou com financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Segundo o vice-presidente de Ônibus da Mercedes na América Latina, Joachim Maier, a venda é uma importante conquista e represen-

ta os esforços feitos pela montadora na busca de maior participação no mercado de Ônibus na América Latina. O sistema integrado da capital chilena abrange mais de 10 mil km de extensão nos modais ferroviário, metropolitano e de ônibus. Desse total 60 km estão reservados para utilização por ônibus. O Transantiago possui num total de 326 linhas de ônibus e o volume de viagens chega a 4 milhões diariamente. Cerca de 3.800 dos 6.400 ônibus utilizados atualmente em Santiago são da marca Mercedes, representando uma participação de quase 60%, segundo a montadora.

#### **FINANCIAMENTOS CRESCEM 14%** –

O Banco Mercedes-Benz teve um aumento de 14% no volume de crédito concedido entre janeiro e outubro deste ano, em comparação com o mesmo período de 2008. De acordo com a montadora, os financiamentos nos dez primeiros meses deste ano somaram R\$ 2,5 bilhões e no mesmo período de 2008 o volume financiado foi de R\$ 2,2 milhões. A modalidade de crédito com maior participação nos contratos foi o Finame (R\$ 1,90 bilhão) o que representa 69% das transações feitas em 2009 pelo banco.

De acordo com a montadora, a carteira do banco atingiu R\$ 5,6 bilhões por conta do movimento registrado até outubro, aumento de 24% em comparação com o mesmo período de 2008.



*Os primeiros dos 1.045 ônibus destinados ao Transantiago foram entregues em outubro*



# Consolidando mais



# 1 ano de sucesso

# 70.000 Validadores

# 25 milhões de transações/dia



**APB**   
**PRODATA**  
**BRASIL**

Sempre comprometida com  
as expectativas do mercado



# Encarroçadora aposta em cenário mais positivo

**A Volare, unidade da Marcopolo, retoma ritmo dos negócios no segundo semestre de 2009 e termina o ano com otimismo e um novo logotipo**

Márcia Pinna Raspanti

A Volare, unidade de Veículos Comerciais Leves do Grupo Marcopolo, deve fechar o ano de 2009 com uma queda de produção de 15% a 20%, em relação ao ano anterior. A crise econômica prejudicou o desempenho da empresa, principalmente no primeiro semestre deste ano. Mesmo assim, a empresa termina 2009 com perspectivas otimistas e com um novo logotipo. "No segundo semestre, o mercado internacional reagiu.

No plano interno, o crédito retornou quase ao seu nível normal, o que impulsionou as vendas", explica Nelson Gehrke, diretor geral da Volare.

Os segmentos de transporte escolar e fretamento foram os que melhor reagiram ao retorno do crédito. "Além do programa federal Caminho da Escola, tivemos uma retomada dos pedidos de escolas particulares. O programa do governo deve conti-



*A Volare deve chegar a 4 mil unidades fabricadas neste ano, cerca de 20% abaixo do total de 2008*

nuar beneficiando este segmento, mas acredito que o ritmo dos pedidos será mais lento. O programa teve sua fase mais acelerada no ano passado", diz Gehrke.

Para 2010, a expectativa é que a Volare apresente um crescimento de 5% a 10% maior que os resultados de 2009. "Não esperamos atingir os números do ano passado, mas superaremos os resultados de 2007. É preciso lembrar que 2008 foi mui-

to melhor que a média, sendo um ponto fora da curva da normalidade. No próximo ano, recuperaremos o ritmo de crescimento normal", resume Gehrke.

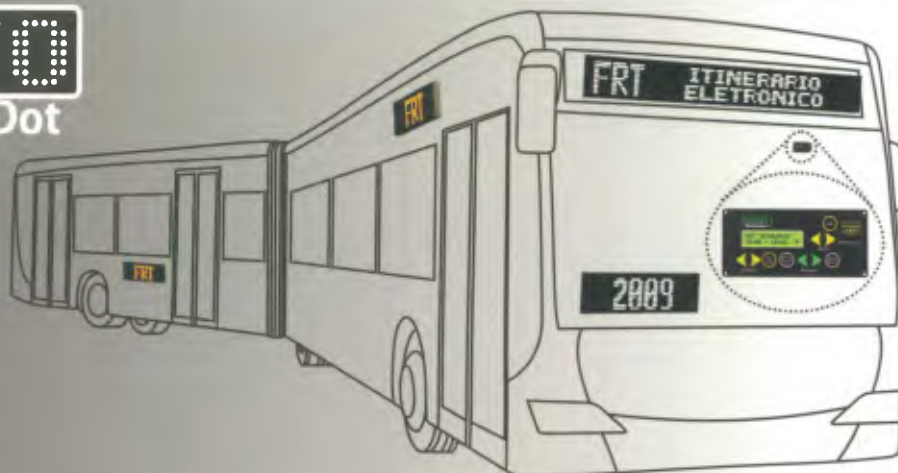
Em 2008, a Volare produziu cinco mil unidades, índice bem acima do resultado de 2007 (3,3 mil veículos) e de 2009, que deve chegar a quatro mil unidades fabricadas. "Em 2010, teremos as eleições que irão aquecer as vendas com

os processos licitatórios. Esperamos menos oscilações do mercado e acredito em um cenário mais positivo", diz Gehrke.

O diretor geral da Volare afirma que o mercado interno é onde a empresa tem uma atuação mais forte, já que as vendas para o exterior representam apenas de 5% a 10% do total de veículos comercializados. "Nas exportações, a cotação do dólar não ajudou os produtos brasileiros.

## ITINERÁRIO LightDot

- Tecnologia LightDot
- Para urbanos, rodoviários e micros
- Alta visibilidade dia e noite
- Controle automático de intensidade
- Roteiros e Mensagens no controlador



Novo logotipo Volare



Dentre os mercados mais promissores para a Volare, posso citar Chile, Venezuela, Peru e, em seguida, Argentina", afirma.

**NOVA IDENTIDADE** – A partir de 2010, a Volare adotará uma nova identidade da marca, mais jovem e dinâmica, com o objetivo de destacar as características e atributos que transformaram os produtos da encarroçadora em líderes do mercado nacional. A nova marca tem linhas mais fluidas e leves, letras com formato diferenciado e novas cores: azul escuro, que sugere força e personalidade, e laranja, que remete à identidade corporativa da Marcopolo.

"Esta é a primeira reestilização e modernização que desenvolvemos na identidade da marca, desde 2001, quando a Volare passou a ser uma unidade de negócios e iniciamos um processo de posicionamento. A intenção é permitir que a logomarca acompanhe a evolução dos nossos produtos, que são aperfeiçoados a cada novo lançamento", comenta Gehrke, o diretor-geral da Volare. O executivo lembra que em 11 anos de atuação no mercado, a encarroçadora lançou praticamente um novo produto a cada ano.

## VOLARE LANÇA MINIÔNIBUS BLINDADO



A Volare desenvolveu, em parceria com a empresa de veículos blindados Amalcaburio, de Caxias do Sul, o primeiro miniônibus blindado do mercado mundial. O veículo, do modelo W8, foi produzido para o transporte de autoridades e empresários da Nigéria. O Volare W8 Blindado segue as normas internacionais e foi desenvolvido com o nível de proteção B4-Plus, que protege contra armas de fogo de calibres 22, Magnum 357, Magnum 44 e AK 47. O modelo foi projetado para atender a uma demanda do mercado de transporte de passageiros em cidades que necessitam proporcionar segurança extra aos executivos de grandes empresas.

Segundo Nelson Gehrke, diretor-geral da Volare, a empresa sempre esteve aten-

ta ao desenvolvimento de um modelo blindado. "Percebemos a oportunidade de fornecer veículos para este nicho de mercado, bem restrito e específico. Para atender aos padrões internacionais de segurança e blindagem, promovemos modificações na carroceria e na estrutura com o objetivo de adequar o modelo às novas especificações como, por exemplo, a grande área envidraçada que recebeu vidros laminados de 23 milímetros de espessura", ressalta o executivo. Com chassi mais curto – 6.700 milímetros –, o Volare W8 Blindado é equipado com motor MWM International 4.10 TCA, tanque de combustível de 150 litros, direção hidráulica ZF, câmbio Eaton de cinco velocidades, poltronas executivas e sistema de ar-condicionado.

- Vida útil estimada de 10 anos.
- Resistente a trepidação pois não possui filamentos.
- Não necessita descarte como lâmpadas fluorescentes.
- Proteção contra voltagem alta do alternador.
- Proteção contra inversão de polaridade.
- Parte de baixo isolada eletricamente.

# Clariar

Iluminando com tecnologia







# Mais conforto para os percursos urbanos

**Neobus reforça a oferta de ônibus para o mercado de fretamento e turismo com o lançamento do modelo Spectrum Class 320**

Sonia Crespo

Por fora está mais bonito, elegante e convidativo. Por dentro ficou mais espaçoso e confortável, ampliando a mobilidade dos passageiros pelo corredor. A nova versão do Spectrum Class 320, recém-lançada pela encarroçadora Neobus/San Marino, de Caxias do Sul (RS), tem o perfil exato do que os usuários esperam de um ônibus médio, para o transporte de fretamento ou de turismo. A maior inovação do lançamento, segundo a apresentação realizada pela encarroçadora, é a disposição interna do bagageiro, que agora tem espaço facilitado para a movimentação das malas. Além disso, a localização da caixa de rodas foi modificada, possibilitando ao passageiro uma melhor acomodação no interior do veículo.

O posicionamento da Neobus no mercado nacional de ônibus, de acordo com a encarroçadora, é de fabricar produtos inéditos e diferenciados, como aconteceu com o Midbus Spectrum, lançado em 2002, e o

Thunder Plus em 2004. O Spectrum Class 320 chega com o mesmo propósito: um único ônibus com duas aplicações (fretamento e turismo), com comprimento de até 12 m, largura de 2.500 mm. O veículo pode ser encarroçado em chassis Mercedes-Benz OF 1218, OF 1418, OF 1422 e OH 1418, e chassis Volkswagen 15.190 e 17.230.

A Neobus/San Marino iniciou suas atividades em 1991, produzindo componentes para as indústrias automobilística, agrícola, rodoviária e mobiliária. Em 1999 passou a desenvolver veículos para o transporte de passageiros, lançando os modelos Mega e Mega Evolution. Na época, a equipe de colaboradores era formada por 60 pessoas.

Em 18 anos de produção, a encarroçadora introduziu no mercado mais de quinze versões diferenciadas de ônibus. A empresa se dedica ao desenvolvimento de veículos que representem verdadeiras alternativas para os segmentos em que atua. Entre elas se destacaram o Thunder +,

maior e mais confortável micro-ônibus do mercado, lançado em 2001, o Spectrum, que de tão inovador inaugurou uma nova categoria de ônibus no mercado brasileiro, e o Thunder Way, lançado em 2004, veículo intermediário entre o mini e o micro-ônibus.

A empresa é atualmente uma das líderes de vendas de micro-ônibus no País, com participação de 30% neste segmento. Localizada em uma cidade reconhecida como centro de excelência na produção de ônibus na América Latina, a Neobus possui mais de 1.600 funcionários e um parque industrial de 300 mil m<sup>2</sup>, com 40 mil m<sup>2</sup> de área construída.

Atualmente a empresa exporta seus ônibus para países da América Latina, América do Norte, África e Oriente Médio, incluindo Equador, Angola, Costa Rica, Nigéria, México, Argélia, Nicarágua, El Salvador, Venezuela, Jordânia, Serra Leoa, Irã, Marrocos, Uruguai, Argentina e Estados Unidos.

# Como calcular preços rentáveis para o transporte.

13 de março de 2010



O curso "Cálculos de preços para o transporte" faz parte do projeto InCompany. Para saber mais, ligue 11-5096-8104.

Calcular custos e preços de serviços de modo geral envolve aspectos e variáveis difíceis de medir, em se tratando de serviços de transporte as dificuldades são maiores. O objetivo do curso é apresentar com clareza todos os custos envolvidos na operação de transporte: os custos diretos, as despesas indiretas os impostos e taxas

e como garantir a margem de lucro em cada operação. Recheado de conceitos práticos e aplicáveis no dia a dia da empresa o curso foge da tradicional demonstração de fórmulas e apresenta uma metodologia focada em conceitos econômicos aplicados na demonstração de simulações de preço sugeridas pelos próprios participantes.

## O INSTRUTOR



## OS TÓPICOS ABORDADOS

- Custos fixos e variáveis
- Despesas administrativas
- Custos de terminais
- Frete peso
- Frete percentual
- Carga fracionada
- Lotação
- Tabela de fretes
- Formas de reajuste de preço

## A AGENDA

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

## O LOCAL



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

## PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 360,00

Consulte-nos. Preços especiais para participantes de outros temas, e para empresas com mais de 1 (um) participante. *(estão inclusos no valor da inscrição, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)*

## INFORMAÇÕES GERAIS

### Inclusos:

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

### Formas de Pagamento:

**Depósito Bancário:**

Banco Itaú - Agência 0772

Conta Corrente 54.283-3.

**Cartão de Crédito:** Visa (Através do número do seu cartão).

**Cheque Nominal:**

no Local do evento.

**Boleto Bancário**

Emissão de Recibo mediante a

apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.

### Substituição:

O Titular da inscrição poderá indicar outro profissional de sua empresa para substituí-lo,

devendo Informar por escrito.

O não comparecimento do inscrito incorre na não devolução da taxa de inscrição.

e-mail:

sabrina@otmeditora.com.br

Comercialização e Organização:



MARCLLO FONTANA  
PROFESSOR DE ECONOMIA

Apoio:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104  
sabrina@otmeditora.com.br  
Departamento de Eventos



# Melhor que o esperado

**Encarroçadora paulista recupera o fôlego no último trimestre do ano e prevê encerrar 2009 com um pequeno declínio de 5% na produção, percentual bem inferior ao previsto**

Sonia Crespo

Pode-se dizer que a encarroçadora Induscar/Caio continua se superando. Depois de conseguir vencer as dificuldades geradas pela falência da antiga fábrica da Caio, que deixou inúmeras dívidas no mercado de fornecedores, a Induscar/Caio, que agora passou oficialmente ao controle do Grupo Ruas, mostrou mais uma vez o potencial de recuperação ao recobrar o fôlego da produção nos últimos três meses deste ano, suplantando as expectativas de um ano de resultados pífijs. "Tivemos entre sete e oito meses muito ruins. Mas, como o mercado começou a dar sinais de retomada em setembro e a demanda voltou a aquecer, boa parte da produção foi recuperada", comenta o diretor industrial da encarroçadora paulista sediada em Botucatu (SP), Maurício Cunha. O executivo diz que, se a produção dos últimos três meses deste ano for comparada mês a mês em relação a 2008, houve um crescimento entre 15% e 20% nos volumes fabricados. Entre o saldo das perdas geradas no início do ano e este ganho de produção final, ele calcula que o resultado de 2009 deverá ficar apenas 5% inferior ao resultado alcançado em 2008, quando a Induscar/Caio produziu 7.964 carrocerias. Maurício Cunha diz que parte dessa recuperação se deve à recente venda de 662 ônibus para a cidade de Santiago, no Chile. "Esta demanda certamente nos permitiu recuperar parte do fôlego", afirma.

Os veículos são chassis Mercedes-Benz O 500 U, Low Entry, sob as carrocerias modelo Mondego H, de 12 metros de comprimento, e terão como destino o sistema Transantiago. Como estes ônibus são fle-



*Venda de 662 ônibus para Santiago ajudou a empresa a recuperar parte da produção*

xíveis e oferecem inúmeras vantagens para o transporte público, a aquisição irá ampliar consideravelmente a oferta de transporte por meio de soluções específicas para o BRT (Bus Rapid Transit). O valor total da compra está sendo financiado pelo BNDES.

Essa demanda internacional, diz Maurício Cunha, também permitiu que o volume das exportações se mantivesse no patamar de 13% a 15% da produção, resultado apresentado pela encarroçadora nos últimos três anos. "Na verdade, em relação a 2008 alcançamos um aumento de 1% nas exportações", detalha.

A expectativa de gerar novos negócios para 2010 está diretamente atrelada ao repentino aquecimento fabril. "Imaginamos que se conseguirmos manter esse patamar de produção recente será um excelente sinal", avalia. Cunha lembra que

2010 é ano eleitoral e que muitas novidades poderão surgir. Ao mesmo tempo, ressalta que o programa federal Caminho da Escola está em fase de maturação e também proporcionará novas demandas. "Até abril de 2010 temos previsto a entrega de 150 a 200 ônibus escolares do programa", comenta. "A grande dúvida no mercado é qual vai ser a resposta do mercado tradicional?", questiona o executivo. Cunha lembra que o programa lançado pelo BNDES que financia 100% do valor do ônibus termina em dezembro. "Se for prolongado, certamente o mercado tradicional terá uma recuperação", destaca.

Uma das encomendas da empresa que deverá ser entregue até fevereiro de 2010 é o lote de 100 carrocerias para os ônibus biarticulados recém-adquiridos pelo Grupo Ruas – que também é dono da Induscar/Caio – para fortalecer as frotas das em-

presas de transporte público urbano Viação Campo Belo e Dutra, da capital paulista. Cunha destaca que estas carrocerias são do modelo Top Bus, mas terão um perfil diferenciado, devido a algumas modificações apresentadas pelo novo chassi B9Self da Volvo. "São carrocerias com piso totalmente baixo, sem degraus de acesso em nenhuma das portas. São 27 metros de comprimento no mesmo nível. Como o motorista ocupa uma posição central para a condução do veículo, fizemos algumas adaptações no seu posto, melhorando a configuração das janelas e do corredor de acesso ao local. Além disso, a largura do corredor é de 2,60 metros, permitindo uma melhor acomodação dos passageiros", destaca. O novo chassi biarticulado também apresenta modificações no sistema de refrigeração (antes era frontal, agora é no teto) e na localização do

motor (antes era central, no rebaixo do piso, e agora é lateral).

Desde que a Induscar/Caio passou a ser oficialmente administrada pela família Ruas, no início deste ano, Cunha ressalta que houve um conforto maior para a realização de novos investimentos e ampliar a capacidade instalada da fábrica, que atualmente é de 27 unidades/dia. A produção atual, diz Cunha, está concentrada nos modelos urbanos, já que o mercado de rodoviários está praticamente paralisado. Agora em dezembro ficou pronta a primeira etapa da ampliação da fábrica, que permitirá a produção de 33 unidades/dia. Há uma segunda etapa de obras, prevista para estar concluída em março de 2010, que possibilitará expandir a fabricação para 35 unidades/dia e, ainda, uma terceira etapa, que deverá ser concluída em dezembro de 2010 e possibilitará à

encarregadora uma produção diária de 40 ônibus. "Para alcançar esses resultados, as linhas de montagem de estruturas passarão de 2 para 3 em dezembro deste ano, e de 3 para 4 a partir de março de 2010. Já as linhas de montagem de acabamento passarão de 2 para 3 em dezembro de 2009 e de 3 para 4 a partir de março do ano que vem", estima o executivo, que prevê para estas obras investimentos em torno de R\$ 15 milhões.

Recentemente, a Induscar/Caio produziu um protótipo de sua carroceria Millennium para atender a um projeto de ônibus movido a álcool em parceria com a Scania e a Universidade de São Paulo (USP). "Na realidade, é uma carroceria convencional, que atende ao chassi Scania K270 6x2\*4", explica Cunha. O protótipo transporta 34 pessoas sentadas e tem novo painel de instrumentos e novo layout interno.

## ECONOMIZE NA MANUTENÇÃO DO SEU AR-CONDICIONADO



Completa linha de peças de reposição



n o v o  
**CLIMÁ**Fan

• Ótimo preço

• Alta durabilidade

• 1 ano de garantia



**CLIMATRUCK**

Faz parte do seu caminho.



# Ritmo de produção volta a acelerar

**Depois de um período de queda acentuada na demanda do mercado interno de ônibus, a Marcopolo reinicia as contratações de funcionários para conseguir atender aos pedidos dos últimos três meses do ano**

Márcia Pinna Raspanti

Os últimos três meses do ano trouxeram resultados bastante positivos para a Marcopolo. Graças aos sinais recentes de recuperação econômica, a encarregadora conseguiu terminar o ano com resultados animadores. O segmento de urbanos foi o responsável pelo aumento de demanda no mercado brasileiro de ônibus. Apesar de a Marcopolo chegar ao final de 2009 com uma queda de aproximadamente 10% na produção, o ritmo anterior começa a ser retomado: a empresa já suspendeu as férias coletivas tradicionais desta época do ano e reiniciou as contratações para enfrentar o aquecimento do mercado. Entre setembro e outubro, 500 funcionários foram contratados no Brasil.

Segundo Carlos Zignani, diretor de Relações com Investidores da Marcopolo, a queda na produção da empresa ficou em torno de 14%, no período de janeiro a setembro. Nos últimos três meses, porém, a situação se modificou sensivelmente. "A partir de setembro, houve uma recuperação global, mas que foi bem maior no mercado interno. As linhas de financiamento oferecidas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para bens de capital foi um dos fatores que contribuíram



*Aquecimento do mercado levou a empresa a contratar 500 funcionários em dois meses*

com o reaquecimento do mercado interno. Com custos favorecidos, a renovação da frota foi retomada", explica.

O lançamento de novos produtos também favoreceu os resultados da empresa neste final de ano, trazendo de volta vários clientes. Zignani destaca a linha Geração 7, no mercado desde agosto deste ano, mês em que a Marcopolo completou 60 anos. A linha de ônibus rodoviários, que já contava com os tradicionais Paradiso 1200 e Viaggio 1050, ganhou dois novos modelos: Paradiso 1050 e Viaggio 900.

Os novos Marcopolo G7 — que têm design diferenciado — foram desenvolvidos para dar maior conforto aos passageiros e motoristas, reduzir custos, e proporcionar ganhos operacionais para os empresários.

A prorrogação por dois anos das concessões rodoviárias interestaduais, que foi anunciada recentemente pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), também trouxe maior tranquilidade para as empresas do setor, beneficiando as encarregadoras brasileiras. "Com a espec-



A linha de ônibus Geração 7 da Marcopolo ganhou dois novos modelos: Paradiso 1050 e Viaggio 900

tativa gerada pelas mudanças no sistema de concessões, as empresas estavam esperando para fazer novos investimentos. Com a prorrogação até 2011, o setor voltou a investir na renovação das frotas", lembra Zignani.

Mesmo com o abrandamento da crise, as exportações não devem ter um grande impulso no próximo ano. "As vendas para o mercado externo sofreram com a crise mundial. A cotação do dólar em relação ao real também está prejudicando as exportações. Se o real continuar assim tão valorizado, em 2010 as exportações devem continuar no mesmo nível deste ano", afirma Zignani. O executivo ressalta ainda que os principais mercados da Marcopolo do Brasil ficam na América Latina e África, regiões que sofreram bastante com a crise. A exceção é a África do Sul que está com mercado aquecido em virtude da Copa do Mundo de 2010.

**RESULTADOS DO SETOR** — Mesmo com um crescimento inferior ao de 2008, os resultados deste ano da Marcopolo são considerados bons pela empresa. "É preciso levar em conta que 2008 foi um ano muito bom: o último trimestre do ano passado foi o melhor da história para o setor de ônibus. Este ano foi difícil, mas o aquecimento que ocorreu a partir de setembro elevou a média anual", afirma Zignani.

Segundo dados da Associação Nacional de Fabricantes de Ônibus (Fabus), a

Marcopolo produziu 4.042 carrocerias (modelos urbanos, rodoviários, intermunicipais, micro-ônibus e minis) de janeiro a outubro de 2009, ante 5.612 de janeiro a outubro de 2008. No ano passado, a produção anual foi de 6.679 carrocerias. A empresa exportou 1.323 unidades de janeiro a outubro de 2009. Em 2008, a exportação da empresa atingiu 1.951 unidades nos dez primeiros meses e totalizou 2.362 no ano todo.

Zignani destaca ainda que a produção brasileira de carrocerias deve ser 30% menor que a produção de 2008 e as exportações devem cair em até 60%, se considerarmos os números de janeiro a setembro. De acordo com a Fabus, o setor produziu 31.531 unidades em 2008 e 20.077 unidades, de janeiro a outubro de 2009. "Acredito que ficaremos abaixo dos resultados do ano passado e o setor não deve conseguir atingir os mesmos níveis de 2007", acredita. Em 2007, o setor produziu 28,2 mil carrocerias, enquanto a previsão para 2009 é de 25 mil unidades fabricadas. Para 2010, o setor deve crescer de 7% a 10%, nível de expansão que a Marcopolo espera acompanhar.

**NO EXTERIOR** — A Marcopolo está colocando em prática uma estratégia para se adaptar às diferentes realidades no mundo pós-crise. Depois de encerrar as operações em Portugal, em agosto deste ano,

a empresa se prepara para iniciar a produção no Egito em 2010. A unidade da Rússia enfrenta uma situação bem mais difícil que os demais mercados em que a Marcopolo atua e pode passar a ser atendida por outros países. A fábrica, inaugurada em outubro de 2007, está paralisada desde dezembro e o seu destino ainda é incerto.

Na Índia, onde a Marcopolo está presente desde 2007 com uma fábrica de ônibus urbanos e miniônibus em associação com a Tata Motors, o futuro parece mais promissor. A previsão da encarregadora é produzir 14 mil unidades em 2010, ante as 6 mil projetadas para 2009, além de atingir a meta de 1,5 mil unidades por mês. Se as previsões otimistas se confirmarem, a Marcopolo e a Tata Motors devem iniciar em 2010 os investimentos para aumentar a capacidade para 25 mil a 30 mil unidades por ano. Os sócios já aplicaram US\$ 100 milhões na operação e na ampliação das linhas, originalmente programadas para 2012, que custarão outros US\$ 20 milhões.

No México, a fábrica controlada pela Marcopolo já reduziu pela metade a produção de janeiro a setembro em comparação com o mesmo período do ano passado. As redes de distribuidores de ônibus acumulam estoques de 2 mil a 3 mil veículos, o equivalente a três meses de vendas no mercado mexicano. Por causa disso, a unidade vai parar de janeiro a março.



# Na rota do interior baiano

## Investindo em qualidade e conforto para seus passageiros, a empresa Camurujipe expande a frota com a aquisição de 20 ônibus Irizar PB

Sonia Crespo

No trecho da rodovia BR-116 que passa pelo Estado da Bahia, entre as cidades de Vitória da Conquista e Salvador, mais de 150 municípios serão contemplados com o que há de mais moderno e confortável em serviços de transporte rodoviário de passageiros. A Empresa Camurujipe, que pertence ao Grupo Expresso Vitória, sediado na capital baiana, acaba de adquirir 20 novos ônibus Irizar PB para integrar a frota da empresa de transporte intermunicipal. O Grupo Expresso Vitória é composto de quatro empresas de transporte de passageiros: a Camurujipe e mais três companhias que se dedicam ao transporte coletivo na região urbana de Salvador. Juntas, as quatro empresas possuem uma frota de 420 ônibus.

Com a nova aquisição, a Camurujipe passa a operar com 198 ônibus rodoviários. Os vinte novos veículos Irizar são encarroçados sobre chassis Mercedes-Benz O-500 RSD. "Optamos pela Irizar porque queremos melhorar a qualidade dos serviços prestados pela nossa empresa e oferecer a nossos passageiros o melhor equipamento disponível no mercado", justifica Daniel Ribeiro, um dos sócios da transportadora. Daniel Ribeiro conta que ele, seu irmão, Esdras Ribeiro, e mais um sócio, Edmilson Alves, se uniram para comprar a Camurujipe em outubro de 2008. A empresa tem mais de 48 anos de história e nos últimos tempos estava com a prestação de serviços bastante deteriorada. O projeto dos novos proprietários é de revigorar as operações da transportadora, recuperando a qualidade e o conforto das operações. A compra dos novos ônibus,



Os 20 ônibus rodoviários Irizar PB têm chassi Mercedes-Benz O-500 RSD

prosegue o executivo, é tanto para a ampliação quanto para a renovação da frota. Os vinte carros Irizar PB são leito e semileito.

O executivo comenta que desde que as linhas da Camurujipe passaram a oferecer um serviço mais qualificado, aumentou a procura pelo serviço de transporte nas cidades atendidas pela empresa. "Trabalhamos no eixo da BR-116 que liga Salvador a Vitória da Conquista, trecho de aproximadamente 550 quilômetros. Atendemos diretamente (com saídas) 57 cidades e indiretamente (apenas com paradas) mais 129 municípios. Os percursos que mais registraram crescimento na movimentação de passageiros foram Salvador-Vitória da Conquista e Salvador-Jequié, este último com 350 quilômetros. "Nos últimos meses também notamos um crescimento no fluxo de passageiros no percurso Salvador-Ubatã, cidade próxima a Jequié", acrescenta. O executivo avalia que, com o aumento da demanda e os novos veículos, o volume de passageiros transportados certamente terá um acréscimo entre 15% e 20%. A empre-

sa transporta atualmente uma média de 420 mil passageiros por mês.

**TOP DE LINHA** – Segundo a Irizar, os vinte carros entregues à Camurujipe são unidades top de linha entre os produtos fabricados no Brasil e vêm equipados com todos os opcionais para garantir o conforto dos passageiros. Os ônibus dispõem de 42 poltronas leito turismo atendidas por sistema de ar-condicionado climatizado – com controle independente para o salão de passageiros e a sala do motorista –, DVD com um monitor LCD de 22 polegadas e dois monitores LCD de 15 polegadas, banheiro na traseira, itinerário eletrônico.

Este ano, a produção total de carrocerias na Irizar não sofrerá impacto da crise. Segundo João Paulo Ranalli, gerente de relações com o mercado da encarroçadora, o total de carros produzidos se aproximará do volume fabricado em 2008. "Com tudo que vivemos neste ano, principalmente no setor rodoviário, devemos ficar no mesmo patamar de 2008, em torno das 450 a 480 unidades", diz o executivo.



NÃO SABEMOS COMO SERÁ  
O TRANSPORTE NO FUTURO.  
MAS, CERTAMENTE, TERÁ  
TECNOLOGIA TRANSDATA.

O futuro chega rápido para quem utiliza a mais avançada tecnologia aplicada em sistemas de transportes de passageiros e de carga. Para nós, hoje já é amanhã.

**Campinas:** Av. Benedito de Campos, 737 - Jardim do Trevo - F: 19 3515.1100  
**Brasília:** SD/SUL Bloco A/J - C. C. Boulevard - Sobrelojas 17 e 19 - F: 61 3223.0120

**Transdata**  
**smart**

TECNOLOGIA É NOSSA ARTE



# Empresa fornece 60 ônibus para Brasília

**Viação Riacho Grande adquire mais um lote de ônibus do modelo GranVia que foi especialmente criado para transportar grande quantidade de passageiros**

Márcia Pinna Raspanti

A Mascarello, fabricante de carrocerias de ônibus localizada em Cascavel, no Paraná, forneceu 60 ônibus do modelo GranVia 1250 para a Viação Riacho Grande, empresa que atua no transporte coletivo de Brasília (DF). A negociação faz parte de um projeto mais amplo do governo do Distrito Federal para renovar a frota da cidade, que recebeu cerca de 350 veículos novos nos últimos dois anos e conseguiu reduzir a idade média da frota de 14 anos para quatro anos.

Em 2008, a Mascarello já havia vendido um lote de 30 veículos à mesma empresa de Brasília. A linha GranVia utiliza chassi Volkswagen e é adequado para transporte em áreas com grande fluxo de passageiros, pois o espaço interno é maior, com sete centímetros a mais na largura do corredor — a linha GranVia possui 2,57 metros de largura, enquanto que os ônibus com 2,50 metros são mais comuns no mercado brasileiro. Os novos ônibus fornecidos pela Mascarello são completamente adaptados às leis federais de acessibilidade.

Os novos ônibus da capital federal possuem plataformas de acesso para pessoas com necessidades especiais, motores com injeção eletrônica e deverão ser equipados com sistema eletrônico de gerenciamento de frota, o que permitirá ao usuário



**Para renovar a frota Brasília já recebeu 350 veículos novos nos últimos dois anos**

saber com precisão o itinerário, o horário de chegada e partida, além de permitir às empresas operadoras um controle maior sobre a operação.

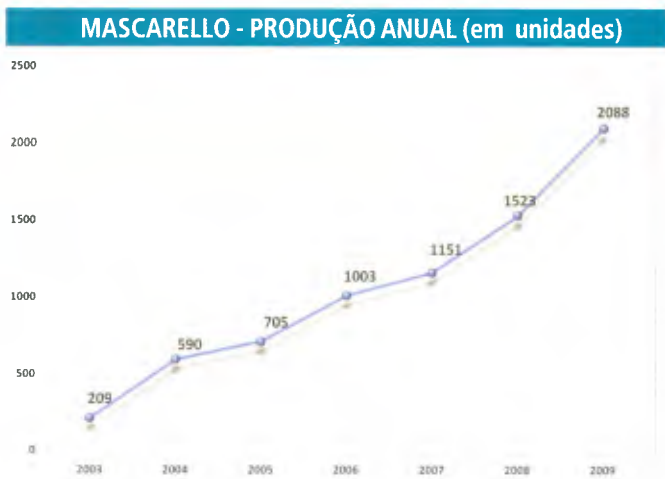
De acordo com Antonino Jacel Duzanowsky, diretor comercial da Mascarello, a linha GranVia tem sido um grande sucesso no mercado. "Em 2009, foram vendidas cerca de 500 carrocerias deste modelo. O

GranVia proporciona maior capacidade de transporte de passageiros e mais conforto devido ao espaço interno mais amplo. Em sistemas de transporte com volume grande de usuários, como ocorre nas principais cidades brasileiras, este diferencial é importante para proporcionar mais conforto à população", afirma.

A Mascarello também fechou recentemente um contrato para venda de 80 micro-ônibus (micirão) para o Grupo Pasqualino, de Minas Gerais. "O lote será entregue entre dezembro deste ano e janeiro de 2010. Temos concretizado vários negócios importantes neste final de ano", garante Duzanowsky.

**CRESCIMENTO** — Os resultados de 2009 foram muito positivos para a Mascarello, apesar da crise econômica. A empresa projeta um crescimento de 38% na produção em dezembro, em relação ao mesmo mês de 2008. "Respondemos de forma ágil às mudanças do mercado. Adaptamos nossos produtos às necessidades do comprador brasileiro e oferecemos um atendimento especial. Os segmentos de fretamento, urbano e transporte escolar foram os que mais se mantiveram aquecidos ao longo do ano", afirma Duzanowsky.

Para 2010 a expectativa da



encarregadora é continuar no ritmo acelerado dos últimos dois anos. "Pretendemos reforçar nossa atuação nos segmentos de fretamento e intermunicipal (rodoviário de curtas distâncias) no próximo ano, sem deixar de lado os nichos de linha escolar e urbana", informa.

De acordo com Duzanowsky, o mercado interno se beneficiou com alguns fatores, como a prorrogação por dois anos das concessões rodoviárias interestaduais e internacionais, que foi anunciada recentemente pelo governo federal. "Esta definição quanto à questão das concessões também ajudou a aquecer o mercado, pois as encomendas já aumentaram. Muitas empresas interessadas neste segmento se preparam para a futura concorrência e já começaram investir na frota", resume.

O programa federal Caminho da Escola

também foi importante para o setor, porque aqueceu o mercado voltado ao transporte escolar em todo o país. "Os veículos escolares devem continuar a ter uma boa demanda em 2010, com o prosseguimento do programa federal" acredita Duzanowsky. As perspectivas são animadoras também em relação aos ônibus urbanos, que devem ter uma demanda crescente nos próximos anos. "O segmento de urbanos deve receber um novo impulso com a Copa do Mundo de 2014, já que as cidades-sede precisarão melhorar o transporte coletivo para os jogos", acredita.

De janeiro a novembro de 2009, a Mascarello produziu 2.088 carrocerias; enquanto em 2008, foram fabricadas 1.523 unidades durante o ano todo. Em 2008, a empresa exportou 159 unidades; e neste ano, até outubro, foram vendidas para o

mercado externo 137 carrocerias, segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus).

**PERSPECTIVAS** — Para Duzanowsky, as encarregadoras devem viver um período mais favorável em 2010. "A tendência geral é de que o mercado se recupere no próximo ano. Em 2010 o setor deve produzir cerca de 28 mil carrocerias (mesmo volume de 2007), o que fica ainda abaixo dos resultados de 2008, mas supera o ano de 2009. Temos que levar em conta que 2008 foi um ano com resultados bem acima do esperado", ressalta.

Segundo a Fabus, o setor produziu 20.077 carrocerias de janeiro a outubro de 2009 (devendo fechar o ano acima de 21 mil unidades). Em 2008, as empresas associadas à Fabus colocaram no mercado 31.531 unidades.

**TECNOLOGIA ON LINE 3G / GPS**

Longitude: W46.6319009 Degree  
Latitude: S23.5946500 Degree  
Speed: 0.04 km/h

Time Search: 10:40:0000 → 17:00:13 GO

Alarm Print: GO

STOP PAUSE PLAY  
REW FF

Play Mode: [ ]  
Current Path: [ ]

Time: 2009-10-15 17:54:06 PF: 637MB CPU: 8%

Fone: (11) 3369-1313 Fax: (11) 3369-1309  
www.garden.com.br

**GARDEN'S**  
RADIOCOMUNICAÇÃO E CFTV

**SISTEMA DE MONITORAMENTO MÓVEL, ROBUSTO E DE SIMPLES MANUSEIO; QUE INIBE ASSALTOS, MONITORA ONLINE O VEÍCULO E SEUS OCUPANTES, ALÉM DA ROTA E DA CARGA E EM TEMPO REAL. O MÓDULO DVR 8000 3G É MONTADO EM BÓX CHAVEADO E TROPICALIZADO. SEU SISTEMA DE LOCALIZAÇÃO 3G GPS PODE SER UTILIZADO ATRAVÉS DE QUALQUER OPERADORA CELULAR.**



# Citroën apresenta Jumper com novo motor

**Chega ao mercado o minibus Jumper da linha 2010 equipado com o novo motor de 2,3 litros turbodiesel com intercooler, mais econômico**



*Citroën Jumper Minibus tem capacidade para 16 pessoas e motor com baixa emissão de poluentes e ruídos*

A Citroën mostrou à imprensa especializada em dezembro a nova linha Jumper 2010, composta por minibus e furgão, que, segundo a montadora sediada em Porto Real, no Rio de Janeiro, traz alta tecnologia, excelente desempenho e bai-

xo consumo de combustível. De acordo com a fabricante, os novos modelos, além de versáteis, garantem uma boa relação custo-benefício.

Com mais de 7.000 unidades comercializadas desde que foi lançado no mer-

cado brasileiro em agosto de 2000, o Citroën Jumper Minibus tem capacidade para 16 pessoas e é indicado pela montadora para empresas de turismo, hotéis, transfer de aeroporto e outras atividades que necessitem de uma van confor-

tável. A grande novidade na linha Jumper 2010 é que vem equipada com o novo motor 2,3 litros turbodiesel intercooler, que se caracteriza pelo torque (de 30,7 kgfm a 1.800 rpm), alta potência (127 cv a 3.600 rpm) e baixa emissão de gases e de ruídos. O motor foi desenvolvido pela FPT (Fiat Powertrain Technologies).

Com uma curva de torque bastante plana entre 1.800 rpm e 2.800 rpm, o novo motor trabalha a maior parte do tempo na faixa de eficiência máxima. Desta forma, segundo a montadora, apresenta mais economia e melhor rendimento, com menor necessidade de trocas de marchas, retomadas mais ágeis e força para qualquer situação. Com cilindrada menor que o motor anterior, de 2,8 litros, o novo turbodiesel da FPT oferece o mesmo desempenho com menor consumo de combustível e menor índice de emissões. O baixo consumo e o tanque de combustível de 80 litros asseguram grande autonomia ao veículo, acrescenta a montadora.

Com pbt de 3.300 kg e entre-eixos de 3.200 mm, o Jumper Minibus tem 5.099 mm de comprimento, 1.998 mm de largura e 2.135 mm de altura. Completo e sem opcionais disponíveis, o modelo vem equipado de série com direção hidráulica, ar-condicionado, banco de motorista com regulagem de altura, bancos traseiros individuais com encosto elevado, faróis com regulagem de altura, vidro traseiro térmico, entre outros.

O Jumper Minibus também possui um tacógrafo eletrônico de dimensões compactas, posicionado no porta-objetos do console central. No visor aparecem de forma nítida a data, hora e o trajeto percorrido. Anomalias no aparelho ou em algum componente do sistema são indicadas automaticamente.

Para aumentar a segurança, o Jumper conta com freios a disco na dianteira e na traseira e corretor de frenagem de série. Em sistema antifurto, o modelo é dotado



**Domingos Boragina: a experiência europeia na venda de veículos comerciais**

de sistema de imobilização com código criptografado

Segundo informa a Citroën, o estilo da linha Jumper 2010, de autoria do designer italiano Giugiaro, se diferencia pela racionalidade das formas, equilíbrio dos espaços e frente com grupo ótico de dupla parábola. O painel é caracterizado por um corpo modular que incorpora os principais comandos. A alavanca de câmbio é instalada no painel, o que significa menor esforço para o motorista e permite que um terceiro passageiro viaje com conforto no banco da frente. Os faróis, com regulagem de altura, permitem direcionar o feixe de luz de acordo com o peso transportado. O Jumper Minibus 2.3 HDI tem preço de R\$ 81.820.

A empresa aposta também no atendimento personalizado e aumenta as atividades de seu departamento de vendas especiais. Este setor recebeu novos investimentos e foi totalmente reorgani-

zado. "Estamos transferindo para o Brasil toda a experiência da Citroën europeia na venda de veículos comerciais, segmento em que somos referência de mercado", afirma Domingos Boragina Neto, diretor comercial da Citroën do Brasil.

De acordo com o executivo, a Citroën passa agora a concentrar mais o foco no atendimento aos frotistas, que representam até o momento uma parte reduzida de suas vendas. Para isso, a área de vendas especiais foi reestruturada, ampliada e padronizada e responde pelo atendimento a empresas privadas, órgãos públicos e grandes clientes. A partir de 2010 em algumas das 130 concessionárias será implantado um serviço diferenciado, o Business Center com instalações especiais, para atendimento a frotistas e clientes VIP. O objetivo é oferecer assistência técnica e serviços de manutenção sem agendamento para o cliente ter disponibilidade máxima de seus veículos.



# Dobló 2010 traz novo design e mais versões

**Desde que foi lançado em 2002 o Fiat Doblò passa pela primeira reestilização importante e oferece duas motorizações e mais versões na linha 2010**

A nova linha Doblò 2010, cujo lançamento aconteceu na cidade de Maceió, capital alagoana, ganha novas versões e oferece duas motorizações, sem elevar os preços em relação aos modelos atuais, tornando-a ainda mais competitiva, informa a Fiat.

O novo Fiat Doblò é oferecido em quatro versões para passageiros, acomodando até sete pessoas, além de duas versões para carga. Com isso, a gama contempla os mais diversos orçamentos e necessidades de uso. Uma das novidades para o modelo 2010 é o sexto banco suplementar de série para as versões ELX, HLX e Adventure Locker, que pode ser rebatido caso se necessite de mais espaço para bagagens. Mas duas coisas todas as versões têm em comum: saem bastante completas de fábrica e são muito confortáveis.

Os modelos para passageiros são: Fiat Doblò 1.4, Fiat Doblò ELX 1.4, Doblò HLX 1.8 e o Doblò Adventure Locker.

O Fiat Doblò 1.4, versão de entrada para passageiros tem preço atraente (de R\$ 48.950) e uma ampla variedade de equipamentos de série, entre eles, direção hidráulica, vidros dianteiros elétricos, travas elétricas, portas laterais corrediças, e computador de bordo. Tem como principal alvo os motoristas de táxi.

Opcionalmente, a versão pode ser equi-



pada com ar condicionado, banco traseiro bipartido, air-bags dianteiros + freios com ABS, predisposição para rádio, rádio CD com MP3, volante com regulagem de altura e dois bancos suplementares.

O Fiat Doblò ELX 1.4 (R\$ 52.540) possui todos os itens de série da 1.4, mais ar condicionado e sexto banco suplementar e o Fiat Doblò HLX 1.8 (R\$ 54.670), junto com o potente e econômico motor 1.8 Flex, traz ainda telecomando de abertura e fechamento das portas, computador de bordo B, calotas exclusivas e tecidos de revestimento mais luxuosos. Seus opcionais são idênticos aos da versão ELX 1.4, com

exceção do telecomando, que é de série nesta.

O Fiat Doblò Adventure Locker (R\$ 59.680), a versão top de linha pertence à bem-sucedida família Adventure e agrega esportividade e jovialidade a uma extensa lista de itens de série. Além dos conteúdos de série da versão HLX, ela inclui: bloqueio do diferencial (Locker), bússola e inclinômetros, faróis de neblina e de profundidade, suspensão elevada, estepe fixado na porta traseira com trava antifurto, rodas de liga-leve aro 15" exclusivas e pneus de uso misto 205/70 R15, retrovisores com indicador de seta, predisposição para rádio e uma variedade de detalhes de estilo da família Adventure.

Os itens opcionais do modelo Adventure

Locker são air bags dianteiros mais freios com ABS, espelhos retrovisores externos elétricos, rádio CD com MP3 ou rádio CD com MP3 e Bluetooth com entradas USB e iPod, entre outros.

A versão Adventure agora tem detalhes ainda mais esportivos, aumentando seu apelo fora-de-estrada. A união da vocação off-road ao conforto é, sem dúvida, um de seus pontos fortes, diz a montadora.

### NOVA MOTORIZAÇÃO—

Além da motorização 1.8 Flex, o novo Fiat Doblò ganha o motor Fire 1.4 Flex de 85 cv de potência (gasolina) e 86 cv (álcool). Segundo a Fiat, um ponto forte deste novo motor é que com sua evolução ele conseguiu aumentos significativos no torque — 12,4 kgfm a 3.500 rpm abastecido com gasolina e 12,5 kgfm a 3.500 rpm com álcool — e na economia de combustível, tornando-o uma boa opção para o bolso do consumidor. Além disso, ele também reduziu os níveis de emissões de poluentes, fator muito importante para o meio ambiente.

As linhas do novo Fiat Doblò trazem contornos modernos e harmoniosos e muitas novidades, tanto no exterior quanto no interior.

Na dianteira, o parachoque e a grade cromada são novos. Envolvente, o parachoque, na cor do veículo, traz laterais na cor preta, o que transmite um aspecto de robustez. Acima da tomada de ar, a nova grade chega com o logotipo Fiat no centro. De seus cantos externos partem vincos que se encontram com as novas linhas dos paralamas. Os novos faróis têm dupla parábola e conferem excelente iluminação. Seu formato de quadrilátero possui cantos arredondados, e dos externos saem vincos que se juntam aos cantos inferiores do vasto parabrisa.

Todos os elementos da dianteira —



parachoque, grades, faróis, vincos — estão dispostos como peças em um jogo geométrico.

Na lateral se destaca a grande área envidraçada que faz o ambiente parecer arejado e aberto. Os paralamas cresceram e os novos frisos dão acabamento aos contornos.

A traseira ganhou novas lanternas que se destacam no conjunto. Também aumentam a segurança, pois podem ser visualizadas à grande distância. E o parachoque segue o estilo do dianteiro, envolvente.

Na versão Adventure Locker do Fiat Doblò, todo o trabalho estilístico foi feito pelo Centro Estilo Fiat América Latina. A ideia foi fortalecer a vocação aventureira, esportiva e jovial da versão, de acordo com a montadora. O parachoque dianteiro e as novas molduras nas caixas de roda conferem ao veículo um aspecto mais forte e robusto. Nas novas molduras laterais inscrição "Adventure" em baixo relevo. Já os novos retrovisores, na cor do veículo, ganharam indicadores de seta incorporados. E para dar ainda mais sofisticação ao modelo, o estepe recebeu novo recobrimento, com trava antifurto.

Os conjuntos óticos dianteiro e traseiro

também mudaram. Os faróis de dupla parábola têm máscara negra, mas possuem grande poder de iluminação.

Internamente o novo Doblò 2010 ganhou muito em acabamento e conforto, acrescenta a Fiat. Agora todas as colunas são revestidas e os novos painéis de portas, mais envolventes, trazem apoia-braço na traseira, oferecendo mais praticidade ao modelo.

Os quadros de instrumentos também mudaram. Nas versões com motor 1.4, ele mostra todas as funções necessárias (velocímetro, contagiros, marcador gradual de temperatura da água e do nível de combustível; e um display digital que exhibe as informações do hodômetro, relógio, computador de bordo) em um arranjo que facilita a vida do motorista. Na versão HLX 1.8 o quadro fica mais completo, pois o display digital apresenta ainda o computador de bordo B e informações do rádio, que são acessadas pelo sistema My Car Fiat. Para completar as novidades internas, o veículo ganhou luz de leitura traseira.

No interior do Fiat Doblò Adventure Locker, com tecidos de revestimentos exclusivos, há bússola e inclinômetros transversal e longitudinal, agora instalados na parte dianteira do teto.





## Série K ganha mercado

**Em um ano marcado pela retração nas vendas, os ônibus da Série K da Scania mostraram vantagens através do Projeto Bus Challenge e ganharam mais visibilidade no mercado dos rodoviários**

Sonia\_Crespo

Ciente de que o forte de seu produto ônibus são os pesados rodoviários e confiante na performance da Série K, que foi lançada há exatamente um ano, a Scania desenvolveu um projeto inédito de testes com esses carros dentro de empresas de transporte rodoviário de passageiros de grande porte, cujas frotas, em geral, priorizam chassis das marcas concorrentes. Ao todo cinco modelos de ônibus da Série K passaram pela aplicação nas transportadoras Rápido D' Oeste, Viação Garcia, Expresso Nordeste, Empresa Nossa Senhora da Penha e Reunidas Turismo. "Até hoje não havia-

mos feito nada semelhante com nossos produtos. Os testes sempre ficam muito restritos a laboratório. Desta vez, quisemos realizar a avaliação de forma dinâmica, em campo", explica Wilson Pereira, gerente executivo de Vendas de Ônibus da Scania do Brasil.

"É claro que é difícil achar uma empresa de transporte rodoviário de passageiros que não possua um chassi Scania, mesmo que seja dos antigos. Mas nosso critério principal, além de confrontar os nossos resultados em relação aos do concorrente, também queria avaliar seu desempenho em reação ao modelo mais

antigo", comenta Pereira. Mas estas cinco companhias aceitaram o desafio e colocaram entre seus carros um ônibus da série K. Participaram da avaliação dois K 310 4x2, um K 340 4x2 e dois K 380 6x2. Os motoristas utilizados no teste fazem parte do quadro de funcionários das empresas.

A duração dos testes foi de aproximadamente três meses. Em cada uma das empresas participantes, foram escolhidos três motoristas treinados (um para dirigir o carro da Scania e os outros dois para conduzir os ônibus dos chassis concorrentes), uma mesma rota e um núme-

ro fechado de quilômetros a serem rodados. O tipo de operação dos veículos avaliado foi predominantemente rodoviário, passando por diferentes regiões, aplicações e topografias brasileiras. Para que a avaliação fosse feita nas mesmas bases, os ônibus testados possuíam configurações semelhantes (carroceria, motor e transmissão), além de operar as condições de horário de trabalho. Todos os veículos rodaram com computador de bordo e sistema de rastreamento. O que permitiu registrar a forma de condução e comprovar os trechos percorridos.

Nas cinco empresas envolvidas no teste, segundo a Scania, os resultados apontaram um resultado entre 1% e 8% melhor em relação ao consumo de combustível para os ônibus Scania Série K. Wilson Pereira diz que depois desse item, o resultado mais importante da avaliação foi a boa aceitação do veículo pelo cliente. "Além da redução no consumo, item de primeira importância para frotistas, nossos veículos receberam elogios dos clientes e dos motoristas em vários outros pontos importantes, como manutenção e facilidade de condução do veículo", comenta Pereira. Ele adianta que das cinco empresas envolvidas com o teste duas já realizaram encomendas dos ônibus da Série K que foram testados.

**RECUPERAÇÃO EM 2010** — A expectativa de realizar boas vendas para o setor rodoviário agora está concentrada em 2010. Wilson Pereira acredita que como as concessões rodoviárias permanecerão como estão até 2011, as empresas necessariamente terão de fazer algumas renovações. "Isso se torna fundamental para que não haja acúmulo de frota obsoleta lá na frente. Como as empresas praticamente não renovaram seus ônibus em 2009, terão de fazê-lo a partir do ano que vem", prevê o executivo.

No final deste ano de 2009, a Scania só tem motivos para comemorar os resulta-

dos nas vendas de carros rodoviários — o principal filão nas vendas do segmento de ônibus. Com o negócio recém-fechado com a Gontijo, que comprou 100 ônibus no final do mês de novembro, o resultado na comercialização de chassis para ônibus rodoviários em novembro de 2009, de 128 unidades, ficará 412% superior em relação ao desempenho comercial do mesmo período em 2008, quando foram vendidos apenas 25 carros. Com a aquisição, a queda registrada ao longo do ano foi amenizada e ficou na marca negativa de apenas 3,8%. Ao longo de 2009, a unidade fabril do Brasil comercializou 400 ônibus, entre urbanos e rodoviários, e registrou uma retração de 41% na comercialização em relação ao ano de 2008. A produção da Scania na América Latina ficou concentrada em 834 ônibus, o que representou um recuo de 45% na produção registrada no ano passado. Em termos mundiais, a Scania contabilizou a produção de 4.511 ônibus e a redução nos resultados, em relação a 2008, foi de 14%. Os ônibus produzidos no Brasil representam 48% das vendas da América Latina e 9% das vendas mundiais da montadora.

Fica comprovada a aceitação dos ônibus da série K da Scania no mercado brasileiro, já que o share da montadora no segmento de chassis para ônibus cresceu de 31,3% em 2008 para 38% em 2009.

Segundo Christopher Podgorski, diretor geral da Scania no Brasil, a montadora já contabiliza uma rede de 100 concessionárias no País, que estão sendo abastecidas por dois centros de distribuição de peças. "Até o próximo ano 100% de nossas casas estarão certificadas com o compromisso de excelência", destacou o executivo.

**ETANOL NAS CIDADES** — Depois da boa repercussão alcançada com o lançamento do primeiro ônibus a etanol, há pouco mais de dois anos, a Scania apresentou

ao mercado brasileiro, em novembro passado, seu segundo ônibus movido com o combustível alternativo. O projeto foi elaborado em parceria com o Centro Nacional de Referência em Biomassa (Cenbio), que é o órgão representante do organizador do projeto BEST (BioEthanol for Sustainable Transport). Da Série K, o ônibus tem chassi de 15 metros, motor de 9 litros de 270 cavalos de potência e será abastecido com combustível renovável bioetanol, hidratado com 5% de aditivo promovedor de ignição, atendendo às exigências europeias de emissão de poluentes Euro 5.

O veículo rodará na cidade de São Paulo e atenderá uma alta demanda de passageiros em um itinerário que inclui importantes trechos da cidade, como a Avenida Paulista, por exemplo. O primeiro ônibus a etanol, lançado pela Scania em 2007, circula pela região metropolitana paulista, com itinerário que inclui as cidades de Diadema, São Bernardo do Campo, Santo André e São Paulo.

O projeto BEST é uma iniciativa da prefeitura de Estocolmo, na Suécia, e é apoiado pela União Europeia. O projeto tem como objetivo sensibilizar a sociedade sobre a importância do uso do etanol no transporte público, capaz de reduzir em 90% a emissão de gases do efeito estufa. "A entrega do segundo ônibus a etanol reforça a postura da Scania de investir em soluções sustentáveis de transporte. A tecnologia aplicada no veículo contribui para a redução da emissão de gases poluentes, influenciando diretamente a melhoria da saúde da população e na preservação ambiental, sem perder as características dos demais veículos da marca, com excelente produtividade e desempenho", disse o gerente de Ônibus da Scania Latin America, Marcelo Montanha, durante a apresentação do ônibus, dentro da garagem da empresa de transporte urbano de passageiros Viação Gato Preto.





## As melhores sobem ao pódio

**Cerca de 600 pessoas prestigiam a entrega da premiação às empresas que mais se destacaram nos setores de operadores, serviços e indústrias do transporte, eleitas com base na análise dos seus balanços financeiros**

Surpreendendo a todos os concorrentes de todas as categorias que participaram do prêmio Maiores e Melhores do Transporte e Logística de 2009, a empresa Transporte e Turismo Real Brasil conquistou, pela primeira vez, o prêmio na categoria Melhor entre as Melhores. Selecionada também como a melhor em seu segmento, de Fretamento e Turismo, a transportadora é um exemplo do que um aprimorado modelo administrativo de gestão consegue alcançar em termos de resultados para qualquer organização. A festa da premiação deste ano — que aconteceu no dia 23 de no-

vembro de 2009, no Hotel Unique na cidade de São Paulo — reuniu cerca de 600 convidados, entre empresários de transporte, dirigentes de entidades setoriais e de órgãos públicos, profissionais do setor e convidados. Ao todo subiram ao palco 38 representantes das empresas vencedoras em diversos segmentos.

Três empresas são eleitas, todos os anos, as melhores entre as maiores de cada categoria, classificadas de acordo com a receita operacional e analisadas em nove principais contas de seu balanço operacional. Nesta edição, as melhores entre as maiores foram, além da Real Brasil (Fretamento e Turismo), a Usiminas, no segmento de Indústria do Transporte, e a Petrobras Distribuidora, na categoria Serviços de Transporte.

Durante a cerimônia de abertura, o presidente da OTM Editora e da MF Promoções e Eventos, Marcelo Fontana, ressaltou em seu discurso de abertura que a visibilidade do Brasil crescerá com a realização da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016. "Estes eventos irão gerar inúmeras novas oportunidades de negócios para o setor, principalmente no desenvolvimento dos trans-



*Antônio José Lubanco (à esq.), diretor da Viação Cometa, recebe das mãos de Flávio Benatti o prêmio de melhor empresa do setor Rodoviário de Passageiros*

portes públicos das grandes capitais. A OTM Editora e a MF Promoções e Eventos, atentas a estas mudanças, estão cada vez mais comprometidas com o aprimoramento das suas publicações e ao fortalecimento dos eventos que realiza conjuntamente com as entidades nacionais da indústria e das operadoras de transporte", destacou o executivo.

Entre outras empresas que operam, fabricam veículos e prestam serviços para o setor de ônibus que venceram a premiação este ano estão a Viação Cometa, na categoria Rodoviário de Passageiros, Viação Urbana, na categoria Metropolitano de Passageiros, Marcopolo, na categoria Carrocerias para Ônibus, APB Prodata, na categoria Sistemas de Bilhetagem, e Digicon, na categoria Automação e Informática.

**PINTURA E DESIGN** – Os vencedores do 41º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas, promovido pela revista Transporte Moderno, foram os primeiros a receber a premiação. No segmento de ônibus, a vencedora na categoria Rodoviário de Passageiros foi a carioca Doce Rio, recentemente incorporada pelo Grupo Real Brasil. Primeira colocada na categoria Metropolitano de Passageiros, a Viação Dedo de Deus, de Teresópolis (RJ), de olho na Copa de 2014, reformulou sua frota de ônibus com uma imagem que reforça uma das principais características de Teresópolis, sediar a famosa Granja Comary, centro de treinamento da melhor seleção de futebol do mundo.

**PIONEIROS DO TRANSPORTE** – A homenagem aos Pioneiros do Transporte reuniu os nomes mais tradicionais do setor. Raul Anselmo Randon, 81 anos, fundador do Grupo Randon, de Caxias do Sul (RS), foi um dos homenageados. O empresário acaba de concluir a transição da diretoria executiva de sua empresa. Com isto, passou a se dedicar mais à produção de vinho, maçã e queijo, além dos programas sociais que ele criou nos últimos anos, como Florescer, dedicado a crianças carentes.

O empresário Paulo Bellini, 83 anos, que fundou a Marcopolo há 60 anos em Caxias do Sul (RS), é conhecido pelo seu estilo discreto de administrar uma das empresas mais importantes da indústria mundial de carrocerias de ônibus. Bellini participa do Conselho de Administração do grupo desde a década de 90, quando foi realizada uma reestruturação organizacional e criada a diretoria executiva. A Marcopolo é conhecida pelas parcerias importantes com montadoras de chassi, como Volvo, no Chile, e a Mercedes-Benz, para a produção dos ônibus que transportarão as delegações participantes da Copa do Mundo da África do Sul.

À frente da Empresa Gontijo de Transportes, o empresário Abílio Gontijo, há mais de 60 anos atuando no setor, não para de expandir os seus negócios. A Gontijo coleciona vitórias: é uma das mais premiadas da história das Maiores & Melhores do Transporte e Logística pelo seu desempenho financeiro; é também uma das maiores compradoras de ônibus Scania do mundo.



*Gustavo Porto (à esq.),  
diretor da Via Urbana,  
vencedor na categoria  
Metropolitano de  
Passageiros*



*Abílio Gontijo (à esq.),  
homenageado como  
Pioneiro do Transporte,  
recebeu prêmio entregue  
por José Antônio Martins,  
presidente do Simefre*



*Paulo Bellini (à esq.),  
também Pioneiro do  
Transporte, com o  
prêmio que prestigia  
seus 60 anos de  
atuação no setor*



*Elimar Machado (à esq.),  
diretor da Real Brasil,  
eleita a melhor empresa  
do setor de Fretamento  
e Turismo e a Melhor  
entre as Melhores*



*Bernardo Figueiredo,  
diretor geral da ANTT, foi  
eleito Personalidade do  
Transporte 2009 pelo  
desempenho em prol  
das atividades do setor*



# Goiânia implanta sistema de informação instantânea

O sistema SiM de Goiânia permite aos usuários da região metropolitana acessarem em tempo real diversas informações sobre as linhas de ônibus, tempo de espera do próximo veículo e situação do trânsito

Márcia Pinna Raspanti

Os usuários do transporte coletivo da Região Metropolitana de Goiânia, capital de Goiás, já podem ter acesso a sete novos serviços de informações sobre a operação das linhas de ônibus, todos gratuitos e funcionando em tempo real. Com investimentos de R\$ 50 milhões, o Consórcio RMTc (Rede Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia) passa a fornecer dados sobre itinerários, situação do trânsito e tempo de espera nos pontos do ônibus por celular, telefone fixo ou internet.

O SiM (Serviço de Informação Metropolitano) disponibiliza, nesta primeira etapa de implementação, serviços de SMS (torpedo) e Wap (internet via celular), que permitirão ao usuário consultar as linhas e a duração de tempo de espera até a chegada do próximo ônibus. O Consórcio RMTc garante que a resposta é enviada por celular em questão de segundos.

Outra maneira de o usuário obter as informações sobre horários e roteiros é por meio do site ([www.rmtcgoiania.com.br](http://www.rmtcgoiania.com.br)) que apresenta a localização de todas as linhas



Displays eletrônicos estão em locais de grande fluxo de passageiros

de ônibus locais e a situação real do trânsito da cidade. Para solucionar dúvidas e receber sugestões em relação ao transporte coletivo existe ainda o SAC (0800 648 2222).

O SiM prevê a instalação de vinte I-centers (quiosques multimídia) para pesquisa de roteirização, frequência de viagens e itinerários de linhas. Nos quiosques, a população pode acessar a internet e utilizar diversas ferramentas de apoio do sistema, como o próprio site e Google maps. Além disso, estão em instalação diversos displays eletrônicos informativos em locais de grande fluxo de passageiros.

O Consórcio RMTc foi criado em março de 2009 para cuidar da operação do transporte público na região e tem a participação das quatro empresas de ônibus do Sindicato das Empresas de Transporte Público de Goiânia (Setransp). As empresas que formam o sindicato são: Rápido Araguaia, HP Transportes, Viação Reunidas e Cootego. As quatro empresas juntas têm uma frota de 1,5 mil veículos.

Segundo Décio Caetano Filho, diretor-superintendente

do Setransp, o SiM deve mudar o hábito da população de ficar nos pontos de ônibus. "Sabendo o horário em que o ônibus vai chegar, o passageiro não precisa perder tempo no ponto de ônibus e pode programar-se para estar lá apenas na hora certa", afirma.

O sistema também deve melhorar o relacionamento entre a população e os operadores do transporte público de Goiânia. "O fornecimento de informações é tão importante quanto a qualidade do transporte ou o tipo de atendimento. O usuário vai se sentir mais integrado ao transporte e



**Os quiosques multimídia I-centers permitem pesquisa de roteirização, frequência de viagens e itinerários de linhas**

isto é fundamental para um bom serviço", afirma Caetano Filho. Dentro desta proposta, o site foi elaborado para ser um canal de relacionamento com os usuários, via internet, além de disponibilizar conteúdos, como intervalos de viagens por linha, itinerários (trajetos), mapas das linhas, das áreas, da rede, pontos de paradas, links com o Sitpass, Google maps, avaliações (enquete), atendimento "on line", endereço do Wap, endereço do SMS, vídeos, notícias e outras informações gerais.

No primeiro semestre de 2010, o consórcio pretende ampliar os serviços aos usuários, passando a oferecer também áudio embarcado e multimídia. "Vamos implementar um sistema de voz semelhante ao metrô, em que os passageiros são informados sobre a próxima parada e em caso de algum problema no trânsito. A TV multimídia deve transmitir informativos e mensagens

rápidos", explica Caetano Filho.

Nas primeiras semanas de utilização, o SiM tem sido bem aceito pela população da Grande Goiânia, segundo dados levantados pelo consórcio. "A resposta tem sido bastante positiva, com cerca de 15 mil acessos (via internet, celular ou 0800) por dia. Fizemos apenas alguns pequenos ajustes na operação do SiM, como cobrar maior agilidade das operadoras de telefonia celular para enviar as informações rapidamente ao usuário. A operação está sendo, em geral, um sucesso", afirma o diretor-superintendente do Setransp.

**TECNOLOGIA VOLVO** – O SiM é um programa que agrega novos serviços a um sistema inteligente de transporte (ITS4 Mobility) idealizado pela Volvo Latin America, que foi implantado em março de 2009 em Goiânia e em mais 17 cidades da

região metropolitana. O ITS4 controla a regularidade das linhas em operação e monitora os veículos. Os ônibus contam com computadores embarcados que permitem à Central de Controle Operacional (CCO) comunicação direta com o motorista e informações a respeito da viagem. As informações são apresentadas no painel do computador embarcado. O sistema permite ainda a instalação de câmeras de vigilância, integradas a uma central, que garantem mais segurança aos usuários e motoristas.

A Central de Controle Operacional controla as viagens em tempo real. Cada veículo, rastreado por satélite, está interligado à CCO por meio do computador e do radiocomunicador embarcados. A central pode monitorar a regularidade e pontualidade das linhas. A CCO recebe também imagens em tempo real da movimen-





*Quatro empresas operam no transporte coletivo de Goiânia, com uma frota total de 1,5 mil veículos, que transportam 800 mil passageiros por dia*

tação de passageiros e ônibus no interior dos terminais de integração. Na CCO, onde funciona a inteligência do sistema, os operadores das empresas de ônibus têm acesso a dezenas de informações utilizadas para monitorar os veículos e agilizar o transporte.

O ITS foi implementado nos 1,4 mil ônibus das quatro empresas do Setransp, atingindo cerca de 800 mil passageiros por dia, assegurando a regularidade da operação e a geração de conteúdos úteis para os usuários. Juntas, estas empresas percorrem 10 milhões de quilômetros por mês, divididas em 250 diferentes linhas.

Desde março de 2009, a população de Goiânia tem acesso a um serviço diferenciado de transporte coletivo. O CityBus opera em 14 linhas, com 65 micro-ônibus novos, equipados com ar-condicionado, bancos com assentos e encostos estofados, e capacidade para transportar 28 passagerei-

ros sentados. O serviço cobra tarifa diferenciada (duas vezes o valor da tarifa do transporte convencional, ou seja, R\$ 4,50), possui todas as linhas integradas entre si, através de bilhetes e cartões do SitPass, validador de bilhetes e cartões e um moedeiro eletrônico, que possibilita o pagamento da passagem também em moedas.

Os veículos são dotados de internet Banda Larga, via WiFi, carregador para celular, câmeras de segurança. O CityBus também conta com o ITS, que mantém contato direto com o CCO.

**PIONEIRISMO** – Goiânia foi uma das primeiras capitais do Brasil a implantar o sistema de bilhetagem eletrônica no transporte coletivo. Em 1998, os ônibus da cidade contavam com os primeiros equipamentos de bilhetagem eletrônica, que eram importados de um fabricante fran-

cês. Atualmente, são feitas 500 mil viagens com bilhetes magnéticos diariamente – 800 mil viagens no total, todos os dias.

A Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos de Goiânia (CMTC) é a gestora do transporte público da região, acompanhando e fiscalizando as ações e a operação do Consórcio RMTTC. A meta da CMTC é fortalecer a integração entre as linhas que percorrem a região metropolitana de Goiânia e modernizar a estrutura do transporte. "Começamos as obras para a readequação dos terminais de embarque existentes. Já concluímos o primeiro e outros dois estão em andamento. Em alguns casos, o terminal precisa ser completamente reconstruído. Em um ano, devemos terminar a reforma dos 19 terminais da região", informa Marcos Massad, presidente da CMTC. A verba para a modernização dos terminais é de R\$ 45 milhões.



# a neoband é flex



FSC

Fontes Mistas

Grupo de produto proveniente de florestas bem manejadas e fontes controladas

Cert no. BV-COC-967255  
www.fsc.org  
© 1996 Forest Stewardship Council

gráfica  
sinalização  
display



## VALORIZE SUA FROTA sinalização e mídia exterior

- Parque industrial de 9.000 m<sup>2</sup>
- Equipamentos de última geração
- Tratamento e fusão de imagens
- Impressão em alta-resolução
- Lona sider e vinil adesivo
- Solda eletrônica
- Verniz de proteção UV

Envelopamento feito na NeoBand para a Viação Repentim. Pintura premiada no 41º Concurso de Comunicação Visual de Pintura de Frota 2009, promovido pela editora Tecnovis.

 **neoband**

vendas@neoband.com.br | tel. [11] 2199 1256





# Melhorar a mobilidade exige uma conjunção de medidas

**Peritos brasileiros e internacionais mostram em evento realizado no Rio de Janeiro experiências que contribuíram para aprimorar a mobilidade e a qualidade de vida nas grandes cidades**

A preocupação com a mobilidade urbana e com a qualidade de vida nas grandes cidades do mundo voltou a reunir prefeitos, técnicos e especialistas de organizações públicas e privadas da América Latina durante a Convenção Mobilidade Sustentável na Renovação Urbana, organizada pela Michelin e pelo Centro de Transporte Sustentável (CTS) na cidade de Rio de Janeiro, em novembro passado. De todas as questões colocadas em discussão durante o evento foi enfatizada a importância de se investir na infraestrutura.

Para Michel Rollier, presidente mundial da Michelin, a mobilidade segura, limpa e sustentável é um dos maiores desafios da atualidade, que demanda debate conjunto em busca de um objetivo comum. "Temos que discutir soluções para o proble-

ma de hoje, com foco também nas gerações futuras. É preciso lembrar que mobilidade urbana não se limita no ir e vir. Afeta diretamente o desenvolvimento econômico, social e ambiental dos países", destacou Rollier, durante o lançamento oficial do Challenge Bibendum, evento que acontecerá entre 30 de maio e 2 de junho de 2010 no Rio de Janeiro.

Realizado pela primeira vez em 1998, o Challenge Bibendum é uma iniciativa pioneira e inovadora da Michelin, que reúne o setor automobilístico (montadoras, fabricantes de autopeças, empresas fornecedoras de energia e centros de pesquisa), para debater os avanços e desafios da mobilidade.

O ministro das Cidades, Márcio Fortes, enfatizou em sua apresentação que o transporte urbano passa pelas questões

de trânsito, qualidade de vida, preservação ambiental e segurança veicular, motivos pelos quais a discussão deve alcançar todas as esferas do governo: municipal, estadual e federal. Da parte do governo federal, uma das contribuições mais relevantes no último ano é o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da Mobilidade, que prevê investimentos financeiros, principalmente para as cidades-sede da Copa do Mundo de 2014.

Na opinião de Enrique Peñalosa, consultor internacional do Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), a boa cidade é aquela em que queremos estar na rua. "E para estar na rua, precisamos de espaços que priorizem as pessoas, em detrimento dos carros, calçadas, cicloviárias e parques", afirmou.

Para Peñalosa, que implementou o sistema Bus Rapid Transit (BRT) em Bogotá, Colômbia, durante a sua gestão na prefeitura, o interesse geral deve prevalecer sobre o individual, conforme prevê a constituição, se não de todos, da maioria dos países. "Dentro deste raciocínio, é lógico que um ônibus que transporta 70 passageiros, por exemplo, deve ter 70 vezes mais direitos que o carro, que conduz um. Isso é democracia elementar", destacou.

O secretário de governo de Rosário, Argentina, Horácio Ghirardi, disse que é preciso trabalhar em quatro frentes para melhorar a mobilidade urbana: "espaço e bens público, meio ambiente e higiene urbana, comportamento e atitudes cidadãos, e trânsito e mobilidade urbana".

Orlando Strambi, doutor da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP), enfatizou em seu discurso que "não existe uma ação isolada para se obter uma mobilidade sustentável, mas uma combinação de várias ações". Ele enumerou quatro iniciativas: desestimular o uso do automóvel, melhorar o transporte coletivo, estimular o transporte não motorizado e integrar o uso do solo e do transporte.

Já o professor Luís Antônio Lindau, pre-

sidente do Centro de Transporte Sustentável do Brasil (CTS-Brasil), ressaltou a necessidade de as cidades utilizarem com equilíbrio o limitado espaço urbano. Para isso, Lindau apontou um conjunto de medidas que passam pelo desestímulo ao uso do automóvel, pela melhoria do transporte coletivo e pelo incentivo ao transporte não-motorizado, além da integração do uso do solo e o transporte. "Não há uma fórmula pronta e única em termos de mobilidade urbana", disse ele, acrescentando que o primeiro passo é a vontade política do gestor público, a decisão clara de priorizar o interesse coletivo.

Ele sugeriu a criação do pedágio urbano e o aumento de imposto sobre o estacionamento. Para estimular o uso de transporte coletivo, a saída que se mostra mais viável economicamente é a utilização da superfície com ônibus rápidos em corredores exclusivos (BRT), caso da Cidade do México e de Curitiba, e veículos leves sobre trilhos (VLT). O estímulo ao transporte não-motorizado fez de Paris a cidade das bicicletas. "É preciso dar o primeiro passo na direção de uma solução", afirmou Lindau, recomendando a cada prefeito presente na convenção que planeje, a partir da realidade de

sua cidade, qual poderá ser o seu projeto emblemático, fruto da integração de diversas ações voltadas à revisão dos modelos de infraestrutura e transporte para melhorar a vida dos cidadãos. Para estimular o transporte não-motorizado ele indicou a construção de ciclovias.

Em parceria com Orlando Strambi, professor da Poli-USP, Lindau levantou algumas reflexões sobre o tema "Mobilidade Sustentável". "Queremos movimentar gente ou veículos?", questionou, ao comentar a previsão de 2 bilhões de carros em circulação em 2030. Para o presidente do CTS-Brasil é notório que todos querem ter um carro, mas como a estrutura viária não cresce na proporção da frota de veículos, os congestionamentos se multiplicam e geram perdas a todas as partes envolvidas (carros, ônibus e pedestres), além de provocar perda de competitividade e estagnação econômica para as cidades.

**O QUE ESTÁ SENDO FEITO** – Alexandre Sansão Fontes, secretário municipal de Transportes do Rio de Janeiro, apresentou as soluções adotadas, e as que estão por vir, para melhorar a mobilidade na cidade. Atualmente, são 60 km de BRTs, sis-

## MAIS ATENÇÃO PARA EVITAR AQUECIMENTO GLOBAL

O aquecimento global é um assunto que preocupa todos os segmentos da economia mundial. Mas é o setor de transporte que exige um olhar mais atento, segundo Susana Kahn Ribeiro, engenheira de produção e secretária de Mudanças Climáticas do Ministério do Meio Ambiente.

"Fora o desmatamento, o setor de transporte é o que emite maior índice de poluentes na atmosfera", declarou Susana Kahn.

Segundo a secretária do Ministério do Meio Ambiente, para evitar que a temperatura do planeta ultrapasse em mais 2 graus até o final deste século, o que poderá acarretar sérias consequências

como as rupturas climáticas, é necessária uma ação rápida, com o engajamento de todos os países. "Hoje estamos emitindo cerca de 45 bilhões de toneladas de CO<sup>2</sup> por ano", alertou Susana Kahn. "Se nada for feito, chegaremos em 2030 com uma concentração de 70 bilhões de toneladas de CO<sup>2</sup>, um volume que elevará em mais 2 graus a temperatura do planeta".

Susana Kahn destacou que os países desenvolvidos devem reduzir de 25% a 40% as emissões de poluentes em 2020 em relação a 1990 e os países em desenvolvimento precisam diminuir o ritmo de crescimento de suas emissões. "Para estabilizar em até 450 ppm (considerado um

índice de segurança) a concentração de CO<sup>2</sup> no planeta, é preciso reduzir substancialmente as emissões até 2020, pois quanto mais tarde começarmos a controlar o nível de emissões maior terá que ser o esforço no futuro, além de se ter um custo mais elevado", disse.

Segundo a secretária do Ministério do Meio Ambiente, o setor de transporte pode contribuir para este esforço, com medidas tecnológicas e com foco no veículo e no combustível. "A questão não é saber como as pessoas vão se locomover no futuro. O uso do automóvel precisa ser mais bem equacionado. Esse é o desafio", completou.



tema de transporte coletivo que consiste numa ou mais linhas (eixos principais) sobre as quais os ônibus viajam em um ciclo de alta frequência, alimentados por diversos ramais, vindos de diversas áreas.

Ampliação do sistema BRT, bem como de outras linhas expressas, está no plano de desenvolvimento da cidade, que contempla ainda revitalização do centro, reorganização empresarial do transporte coletivo, regulamentação dos serviços autônomos, modernização da frota, melhor aproveitamento da linha amarela e redução dos custos para os usuários.

Do lado de São Paulo, o diretor de Desenvolvimento e Intervenções Urbanas Rubens Chammás destacou as obras dos anéis viários, com o objetivo de evitar que o transporte de carga passe pela cidade, a ampliação do sistema de transporte de passageiros por trilhos, seja metrô ou

trem, maior integração entre os vários modais e adoção de ciclovias.

Mas o sistema BRT, que facilita a circulação rápida de ônibus nas grandes cidades, foi uma das alternativas mais indicadas pelos participantes do evento. "É um projeto bastante viável para a mobilidade coletiva, avaliou o engenheiro Gustavo Rossi Nogueira, responsável pela área de marketing de produto ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. "Além de ter capacidade para transportar 43 mil passageiros por hora, ainda tem a vantagem de poder ser implantado em curto prazo, a um custo de US\$ 10 milhões, valor inferior ao sistema ferroviário, que exige aporte de US\$ 40 milhões para ser implementado".

Mas para que tenha viabilidade Nogueira afirma que é preciso que haja várias integrações. "Além de um trabalho con-

junto entre o operador, o fornecedor e o gestor, é necessário que o sistema ofereça informações claras aos usuários sobre o trajeto e horários e utilize a opção do pré-pagamento das passagens", afirmou o engenheiro da Mercedes.

Para o arquiteto e urbanista Jaime Lerner o futuro está na superfície. Com grande conhecimento sobre o assunto, já que foi o criador do BRT e o primeiro a implantar o sistema na cidade de Curitiba (PR), durante a sua gestão na prefeitura, Lerner afirma que as vantagens do BRT sobre o metrô são muitas. "Um ônibus com capacidade para 300 passageiros, com intervalo de um minuto entre os veículos, conduz 18 mil pessoas por hora. O prazo para implementação de um sistema completo é de três anos, a um custo 100 vezes menor", garantiu Lerner. Ele enfatizou, no entanto, que é necessário que os gestores pensem melhor

## As lonas perfeitas para frear,

**TECNOLOGIA  
EXCLUSIVA**

**DUROLINE®  
DUROLINE**  
FREIOS E COMPONENTES



"A Duroline pensa na minha segurança e na vida do planeta. Com a tecnologia Wave Process, eu ganho com tranquilidade e o planeta mais estrada pela frente."

*W. Cirino*  
**Wellington Cirino**  
Tetracampeão da Fórmula Truck



na concepção das cidades. "Mais importante do que adotar o sistema BRT é operá-lo com eficiência. Há espaço para todos os modos de transporte. No entanto, devem ser complementares e não competitivos entre eles."

#### OS EXEMPLOS DO MÉXICO –

As ações de mobilidade voltadas para a sustentabilidade fizeram a Cidade do México reduzir em 10% a participação do transporte coletivo após a implantação do Metrobús em 2005. Em contrapartida, o sistema de transporte rápido ganhou uma demanda adicional de 5% ao ano, informou Adriana Lobo, diretora do Centro de Transporte Sustentável (CTS) do México.

Com a operação do Metrobús, o trajeto das pessoas na Cidade do México, que



Mais importante que adotar a BRT é operar a sistema com eficiência

antes demorava de 2 a 3 horas e meia, teve o tempo reduzido em 50% e o índice de acidentes, uma queda de 50%. "Com o novo sistema de transporte, 80 mil toneladas de CO<sup>2</sup> deixaram de ser emitidos na atmosfera", destacou a diretora do CTS. "Também houve uma redução de 35% de partículas, de 59% de benzeno e de 53%

de monóxido de carbono", acrescentou.

Para melhorar o sistema viário da Cidade do México, será construída, em janeiro de 2010, uma nova linha de metrô com 20 quilômetros de extensão. Para o segundo semestre está programada a construção de outro trecho com mais 26 quilômetros. "A partir de março de 2010 começa a ser avaliado também o projeto de ciclovias", destacou Adriana Lobo.

#### TECNOLOGIA EM PROL DA MOBILIDADE

– Mobilidade rodoviária sustentável é um tema a ser debatido entre governo, indústria e sociedade, e cada um deve desempenhar com eficiência o seu papel. Do lado

# inclusive a poluição do planeta.

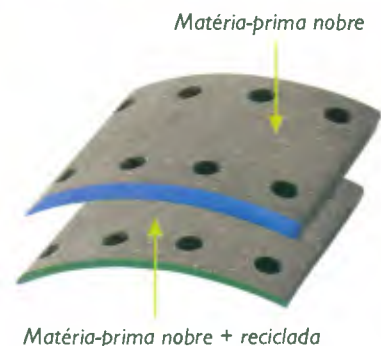
Proteja o planeta com a lona de freio que pode ser reciclada.

## O que é o sistema Wave Process?

É um sistema patenteado de fabricação de lonas, onde é possível a utilização de dois materiais. Um deles é o material de fricção nobre com altíssimo rendimento, que vai exercer o efeito atritante. O outro é um material de base, responsável pela resistência mecânica e ancoragem da lona, produzido utilizando parte do material da reciclagem de lonas.

## Mais segurança e durabilidade com menos poluição

As lonas Wave Process são melhores que as lonas comuns, uma vez que o material reaproveitado, por já ter sido usado, é mais denso e possui maior resistência, indispensável na fixação da lona ao sistema de freio (patim). O sistema Wave Process modifica o processo de aglutinação dos materiais, proporcionando à camada dos materiais nobres uma melhor fricção, o que determina um aumento considerável na durabilidade.



## Principais vantagens

- Maior durabilidade em relação à lonas fabricadas pelo processo comum
- Menor nível de ruído
- Maior dissipação de calor
- Melhor performance na frenagem
- Maior custo-benefício (lona, tambor e componentes)
- Menos agressão ao meio ambiente

Recolhemos\*  
suas lonas  
usadas



das montadoras e dos fabricantes de autopeças, muito tem sido feito nesta direção. Os veículos estão cada vez mais seguros e menos poluentes. As soluções tecnológicas oferecidas pelo setor são diversas e o desenvolvimento constante.

Em sua apresentação, Antônio Megale, vice-presidente da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), reforçou que o problema da mobilidade urbana vai muito além dos congestionamentos e de veículos mais eficientes. "O Brasil tem uma frota de 28 milhões de automóveis e ainda há muito espaço para crescer. Por isso, há que pensar em soluções para melhorar a infraestrutura e a legislação de trânsito, no planejamento urbano das cidades, na educação dos motoristas, entre outras medidas", disse, ratificando que, da parte da indústria, os avanços tecnológicos têm refletido em veículos compactos, com motores mais eficientes, que funcionam com combustíveis alternativos, menos poluentes, mais seguros, melhor dirigibilidade e maior índice de reciclabilidade. "O automóvel não pode ser visto como o vilão da mobilidade", afirmou Megale.

José Antônio Fernandes Martins, presidente do Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre), enfatizou a necessidade de investimentos públicos no transporte urbano, principalmente no que diz respeito à infraestrutura viária, pois em termos de tecnologia automotiva o Brasil tem destaque mundial. "Produzimos ônibus articulados, biarticulados, 100% piso baixo, micro e minibus com alta acessibilidade aos portadores de necessidades especiais, para citar alguns exemplos da nossa capacidade", ressaltou Martins. Ele lembrou que em São Paulo já está circulando, em fase de testes, o primeiro ônibus a hidrogênio. "Mas de nada adiantam os veículos apropriados para sistemas integrados, se no País inteiro são apenas 260 quilômetros de corredores de ônibus, por

## ALGUNS RESULTADOS EM TRANSPORTE SUSTENTÁVEL

Ao falar na abertura do evento, a diretora geral da Embarq, o centro de transporte sustentável do World Resources Institute (Instituto de Recursos Mundiais), Nancy Kete, apresentou alguns resultados da entidade que desde 2002 vem ampliando sua presença nas grandes cidades através dos CTS do México, Brasil, Índia, Turquia e nos Andes que visam trabalhar com parcerias locais para reduzir a poluição, melhorar a saúde pública e criar espaços públicos seguros, acessíveis e atrativos. E citou alguns resultados:

A Embarq trabalhou com as prefeituras e outros parceiros locais para o lançamento de sistemas de ônibus rápido de alta qualidade (BRT):

- Metrobús da Cidade do México: 50 km, 450.000 passageiros por dia, 80.000 toneladas de emissões reduzidas de CO<sup>2</sup> por ano.
  - Macrobus Guadalajara: 16 km, 27 estações, 130.000 passageiros por dia.
  - Metrobus Istanbul: 41 km, 800.000 passageiros por dia, 2 horas em média economizadas por passageiros viajando o corredor inteiro durante horários de pico.
- A Embarq também contribuiu para os seguintes resultados:

- As ruas históricas de Arequipa, Peru, foram transformadas em zonas exclusivas de pedestres para proteger o patrimônio histórico, reduzir a poluição e melhorar a saúde pública.
- Bangalore, Índia, desenvolveu um plano de ação de ciclismo na busca de soluções sustentáveis, de baixo custo, para combater o congestionamento, acidentes de trânsito e os problemas de saúde associados à poluição do ar.
- Na Cidade do México foram elaboradas diretrizes para guiar o desenvolvimento de comunidades compactas, em que todos os serviços estão ao alcance de uma caminhada, e próximas a um sistema BRT.
- A alta tecnologia do Embarq BRT Simulator foi empregada para testar e melhorar o projeto dos sistemas BRT no Rio de Janeiro, o que contribuiu para a escolha da cidade como sede das Olimpíadas de 2016 pelo Comitê Olímpico Internacional.
- A Embarq viabilizou a parceria de US\$ 1,4 milhão com a Corporação Andina de Fomento (CAF) para financiar projetos de transporte sustentável em toda a América Latina.

exemplo, se disputamos espaço com o transporte irregular, convivemos com uma frota antiga e com políticas que incentivam o transporte individual", declarou.

Mesmo com este cenário, a indústria segue fazendo a lição de casa. Virgílio Cerutti, presidente do Grupo Magneti Marelli no Mercosul, apresentou as soluções da Magneti Marelli em prol da mobilidade. Entre os vários lançamentos da última década, destacam-se as tecnologias flex fuel, que permitem ao veículo rodar com álcool e gasolina simultaneamente — que hoje representam 88% das vendas de carros zero quilômetro no Brasil —, e a tetrafuel (álcool, gasolina misturada com álcool, gás natural veicular e gasolina pura).

Outro desenvolvimento recente da Magneti Marelli é o câmbio automatizado Free Choice, que auxilia na dirigibilidade, reduzindo o consumo e, conseqüentemente, a emissão de poluentes. O EcoRota é uma tecnologia de navegação, que melhora o desempenho do motor e do veículo de forma integrada. Já a EcoDireção fornece ao motorista as melhores condições de dirigibilidade, por meio de relatórios, em tempo real, que mostram a performance do automóvel, permitindo a correção de falhas que podem causar mais desgastes. Ambas fazem parte do sistema EcoNavegação, que pode reduzir em até 45% a emissão de CO<sup>2</sup> e de 5% a 25% o consumo de combustível.

# ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS

## GESTÃO DE FROTAS

em 16 horas de treinamento

24 e 25 de fevereiro de 2010

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

Os sistemas de manutenção, bem como o modo de substituir os procedimentos subjetivos ou sentimentais na hora de vender o veículo, adotando processos matemáticos, identificam o momento econômico exato para sua substituição.

Mediante o desenvolvimento de uma abordagem objetiva e descomplicada, o curso oferece inúmeras alternativas para o alcance dos objetivos a que se propõe o treinamento.

**CURSOS OTM, UMA AULA DE BONS NEGÓCIOS.**

Para mais informações ligue:

**11-5096-8104**

ou pelo e-mail:

sabrina@otmeditora.com.br

Eventos Corporativos

O curso "Administração de Frotas de Veículos" faz parte dos Eventos Corporativos. Para saber mais, ligue 11-5096-8104

### OS TÓPICOS ABORDADOS

#### MANUTENÇÃO DE FROTA

Sistema de manutenção  
Oficinas de manutenção  
Custos de oficinas de manutenção

#### CUSTOS OPERACIONAIS DE VEÍCULOS

Classificação dos clientes

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

sistemas de controle

#### PLANEJAMENTO DE RENOVAÇÃO DE FROTA

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

### A AGENDA

8h00 - 8h30 Credenciamento  
10h00 - 10h15 Coffee Break  
12h00 - 13h00 Almoço  
15h30 - 15h45 Coffee Break  
17h30 Encerramento

### PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 650,00

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

### O INSTRUTOR



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

### O LOCAL



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

### INFORMAÇÕES GERAIS

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

**FORMAS DE PAGAMENTO:**  
Depósito Bancário:

Banco Itaú - Agência 0772  
Conta Corrente 54283-3.  
Cartão de Crédito: Visa (Através do número do seu cartão).  
Cheque Nominal, no Local do evento.  
Boleto Bancário:  
Emissão de Recibo mediante a

apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.  
**SUBSTITUIÇÃO:**  
O Titular da inscrição poderá indicar outro profissional de sua empresa para substituí-lo, devendo Informar por escrito. O não comparecimento do inscrito, incorre

na não devolução da taxa de inscrição. Em caso de cancelamento, deverá ser informado até 72 horas antes do início do treinamento, caso contrário será cobrado 50% do valor da taxa de inscrição.  
e-mail:  
sabrina@otmeditora.com.br

### ORGANIZAÇÃO:



### REALIZAÇÃO:



### INFORMAÇÕES:

11-5096.8104  
sabrina@otmeditora.com.br  
Departamento de Eventos



# Guatemala opta por tecnologia da Empresa 1

**Capital guatemalteca utiliza tecnologia brasileira para modernizar e integrar sistema de transporte coletivo e BRT**

Márcia Pinna Raspanti

A Empresa 1, que fornece softwares e equipamentos para bilhetagem eletrônica e gestão de frotas, participa do projeto de U\$ 450 milhões que irá modificar o transporte coletivo e o sistema BRT (Bus Rapid Transition) da Cidade da Guatemala, capital da República da Guatemala, na América Central. A empresa foi escolhida por meio de licitação. Especificamente para a bilhetagem eletrônica, foram investidos R\$ 63 milhões – valor que inclui a aquisição de um pacote tecnológico integrado, todos os equipamentos, software e serviços necessários à implantação das tecnologias de ITS (bilhetagem eletrônica e gestão de frota). O projeto deve estar completamente instalado até o final de 2010.

O governo federal e as operadoras assinaram um contrato que inclui o sistema BRT e a renovação de 100% da frota de ônibus coletivos – três mil veículos, que receberão tecnologia de bilhetagem da Empresa 1. A solução da Empresa 1 para BRT, que já está instalada no México, será implementada em 40 estações da Cidade da Guatemala, ao longo de dois corredores: o Central, com 12 quilômetros, e o Sul, com 22 quilômetros. As catracas de controle de acesso às estações BRT contarão com equipamentos validadores que serão fornecidas pela empresa brasileira.

Além dos validadores, a Empresa 1 fornecerá sistema de monitoramento em tempo real, por meio de tecnologia GPS/GPRS. Todos os dias mais de 2,5 milhões pes-



**Tecnologia da Empresa 1: em 40 estações**

soas utilizam diariamente o transporte coletivo e o BRT na capital guatemalteca. Atualmente, o transporte coletivo da cidade funciona no modelo homem-ônibus, em que cada empresário é dono de um veículo. O primeiro passo foi organizar os empresários em cooperativas formais, que serão concessionárias do sistema e que estarão sujeitas à legislação.

As empresas irão investir na modernização de 30 garagens e na construção de dez centros de manutenção especializada, que contarão com profissionais capacitados pelas fabricantes dos novos veículos. A gestão de suprimentos e manutenção serão feitas de forma centralizada, seguindo padrões internacionais de qualidade.

De acordo com o presidente da empresa, Heloísio Lopes, o projeto vai possibilitar maior segurança aos usuários e maior controle por parte das empresas de transporte coletivo. "Os ônibus serão equipados com

duas catracas, uma na entrada outra na saída do veículo. Com isto, espera-se que os assaltos a ônibus sejam reduzidos sensivelmente e as empresas vão poder controlar a evasão de passageiros", afirma.

Os diferenciais do plano de reformulação do sistema de transportes da Cidade da Guatemala incluem o uso exclusivo de cartões automáticos sem contato, cartão único para BRT e linhas de ônibus, renovação da frota e integração do sistema de gestão de frota e monitoramento com a bilhetagem eletrônica.

Todos os três mil ônibus do sistema coletivo serão equipados com validadores e software de bilhetagem eletrônica da Empresa 1, para facilitar arrecadação e melhorar o controle financeiro. A tecnologia permite a recarga a bordo e disponibiliza 1,7 mil pontos de vendas distribuídos pela capital com transações de venda online e máquinas de autotendimento (ATM) as quais serão fornecidas pelo Grupo Trends, de São Paulo.

O sistema Transmetro (BRT) irá operar em caráter experimental por 120 dias. Após esta data, somente serão aceitos os cartões inteligentes. No sistema coletivo, o uso dos cartões será gradativo, de acordo com a chegada dos ônibus novos ao país. "Dentro de 90 dias o cadastro com os usuários do BRT deve estar pronto e começa a distribuição dos cartões. O primeiro lote será gratuito e com um determinado valor em créditos para que a população comece a se acostumar com a mudança", explica o presidente da Empresa 1.

# Híbrido chega a Santiago

Ônibus produzido em parceria entre a fabricante de chassis Agrale e a Siemens já está em fase de testes no sistema de transporte urbano da capital chilena

Sonia Crespo



Compondo uma parceria ecologicamente correta, a fabricante de chassis Agrale, sediada na cidade de Caxias do Sul, e a Siemens Brasil desenvolveram em conjunto o ônibus híbrido denominado "Hybribus", que, segundo seus criadores, é capaz de reduzir em até 30% a emissão de CO2 na atmosfera, devido à uma redução equivalente no uso de combustível. O veículo, que poderá ser uma alternativa sustentável ao transporte público, já está em fase de testes na cidade de Santiago, no Chile, e demonstra a crescente preocupação dos fabricantes de ônibus em criar soluções ambientais para o transporte coletivo urbano nas megacidades.

De acordo com Hugo Zattera, presidente da Agrale, "o desenvolvimento do primeiro ônibus híbrido consolida a posição de vanguarda da empresa, sempre atenta às novas tendências. Somos reconhecidos pelas inovações que introduzimos no mercado e para

esse projeto a empresa contou com parceiros nacionais e internacionais de reconhecida competência, como a Siemens", diz.

O veículo utiliza dois motores elétricos como fonte de tração e um motor a diesel como fornecedor de energia. O sistema de gerenciamento eletrônico garante o reaproveitamento da energia despendida nas frenagens e desacelerações, que é armazenada nos ultracapacitores para ser utilizada na alimentação dos motores elétricos. O sistema ELFA, da Siemens, mantém o motor diesel em níveis ideais de rotação, gerenciando o fornecimento da potência necessária. Com isso, é possível obter uma economia considerável de combustível, além de redução de gases de emissão, ruídos e manutenção, garantindo mais conforto aos passageiros.

O primeiro veículo com a moderna tecnologia é um ônibus urbano "low entry", que facilita o acesso dos passageiros,

encarregado pela Marcopolo sobre chassis midibus Agrale com motor traseiro Cummins ISBE de 170 cv de potência. "Nosso objetivo é apresentar o veículo às autoridades responsáveis pelo transporte urbano das grandes metrópoles e ao mesmo tempo colher informações e resultados que contribuam para o aperfeiçoamento do produto", complementa Zattera.

**DEMANDA ECOLÓGICA** – Atualmente, os sistemas de transporte baseados em combustíveis fósseis são os maiores vilões ambientais das grandes cidades. De acordo com o engenheiro da Siemens Antonio Claudino, gerente da área de large drives, em uma cidade como São Paulo, por exemplo, a frota circulante de 15.000 ônibus chega a emitir, pelos menos, uma média de 9.000 toneladas de poluentes anualmente. Com a nova tecnologia, esse total poderia ser reduzido em até 3.600 toneladas ano. "A empresa está ajudando cidades como Londres, Barcelona, Long Beach (EUA), Las Vegas, Seoul, Tóquio e outras da Ásia a reduzirem suas pegadas de carbono com soluções adequadas. Essa é uma amostra do que podemos fazer aqui no Brasil", destaca Claudino.

A flexibilidade do sistema ELFA, permite que o mesmo possa ser usado em motores de combustão que utilizem combustíveis tais como Etanol, GNV, Gasolina, Bio Diesel e/ou célula de combustível. A redução das emissões de gases nocivos na atmosfera torna o Hybribus ideal para o transporte em grandes cidades, além de garantir total conforto (tem ar condicionado) e segurança aos passageiros.



# 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](mailto: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



# Um encontro para debates e negócios

**O 10º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo promovido pela Fresp fortalece a participação de fornecedores de produtos e serviços e se torna uma vitrine para as novidades do setor**

O encontro anual de fretamento e turismo, promovido pela Federação das Empresas por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp), completou dez anos em 2009 e se firma como um importante espaço de negócios para o setor. Já consagrado como um fórum para discutir as melhores práticas para o segmento e onde os empresários de fretamento do Estado de São Paulo se encontram anualmente, a 10ª edição também se tornou uma vitrine dos produtos das principais montadoras e encarregadoras de ônibus do País. As vendas da Marcopolo e as da Volkswagen durante o encontro realizado no final de setembro no Sofitel Jequitimar, no Guarujá (SP), são um bom exemplo. A Volkswagen vendeu durante os três dias do encontro todo o estoque, que tinha na época, de seus chassis com motor traseiro. Para a Marcopolo, o setor de fretamento e turismo foi o que apresentou o maior crescimento nas vendas de 2009. A empresa vendeu no encontro modelos de seu consagrado micro, o Volare, recordista absoluto de vendas. Para a diretora-executiva da Fresp, Regina Rocha, o ambiente de geração de negócios nos encontros das empresas de fretamento deve ser intensificado nos próximos eventos. O 10º encontro da Fresp teve o maior número de expositores da série (20 empresas) e a participação de 400 empresários. Segundo Regina, a participação dos expositores nos encontros é importante para aproximar ainda mais o contato entre as empresas fornecedoras e os



*Silvio Tamelini: setor movimenta R\$ 3,5 bilhões por ano e emprega 20 mil pessoas*

empresários que atuam no segmento de fretamento e turismo. "Além do aspecto comercial, onde as empresas podem negociar seus produtos e serviços e a Fresp vender o espaço para os expositores, há uma importante troca de informações e contatos entre o setor de fretamento e seus fornecedores, o que só melhora o relacionamento entre ambos", afirma Regina.

A diretora-executiva afirma também que a participação crescente de expositores nos encontros da Fresp demonstra a importância que o evento e o setor de fretamento e turismo representam para a indústria. "Para os próximos encontros, nós esperamos que a participação de expositores aumente e que a geração de negócios seja cada vez maior", afirma. "Isto é muito bom para os empresários do setor e para os fornecedores", conclui Regina.

O presidente da Fresp, Silvio Tamelini, durante a abertura do 10º encontro frisou a importância cada vez maior do segmento de fretamento e turismo e a consolidação do evento anual promovido pela Fresp. "O setor movimenta R\$ 3,5 bilhões por ano e emprega cerca de 20 mil pessoas no Estado de São Paulo", afirma. Segundo Tamelini, o objetivo dos encontros anuais é apresentar aos participantes as principais inovações do mercado e a difusão de novas diretrizes e estratégias para o setor, bem como discutir os fatos mais relevantes que afetam o mercado de fretamento e turismo, como a atuação de agentes clandestinos e as restrições ao tráfego em grandes centros urbanos, incluindo São Paulo, e o panorama econômico brasileiro e mundial diante da crise assolou o mundo a partir do terceiro trimestre do ano passado.

**QUEDA NO FATURAMENTO** – Por conta das restrições impostas ao setor de fretamento e turismo com a criação da Zona Máxima de Restrição aos Fretados na capital paulista, o setor registrou em 2009 uma queda de 12% em seu faturamento. De acordo com o balanço preliminar divulgado pela Fresp no final de novembro, o faturamento do setor em 2009 deve ficar em R\$ 2,82 bilhões, o que representa uma diminuição de 12% em relação aos R\$ 3,2 bilhões faturados em 2008. De acordo com informações do presidente da federação, as medidas adotadas pela prefeitura de

São Paulo afetaram também empresas de Campinas, Santos e outras regiões próximas da capital paulista. Segundo Tamelini, a medida restritiva atingiu em cheio o fretamento contínuo, que responde por 60% do faturamento do setor.

De acordo Regina Rocha, devido às restrições as empresas passaram a transportar menos passageiros, o que acarretou perda no faturamento e aumento na ociosidade e na capacidade de transporte dos veículos. Em vez de transportar em média 40 passageiros, os veículos passaram a trafegar com mais lugares vazios, o que representa um maior custo para as empresas. Segundo a diretora-executiva, esta queda no volume de passageiros transportados fez com que boa parte da empresa fosse obrigada a adquirir veículos com dimensões menores para adequar seus gastos às receitas depois das restrições.



**Regina Rocha: próximos encontros terão mais expositores e mais negócios**

A importância do fretamento e turismo para o setor de encarroçamento de ônibus em 2009 pode ser comprovada pela performance que o segmento apresentou nos negócios do Volare. De acordo com o

gerente nacional de vendas da Volare, Mateus Ritzel, as vendas para o segmento de fretamento e turismo foram as que mais cresceram neste ano. Nos cinco primeiros meses do ano, no auge da crise econômica, a empresa teve um desempenho de vendas melhor que nos anos anteriores. A restrição ao tráfego de fretados na região central da capital paulista também contribuiu para o aumento das vendas da Volare, devido à substituição de ônibus convencionais por veículos menores.

A Volkswagen também comemorou com vendas sua participação entre os expositores do encontro da Fresp. De acordo com o gerente de operações comerciais e pedidos especiais da montadora, Walter Anversa Barbosa, durante os três dias do encontro no Guarujá, a empresa vendeu todo o estoque que mantinha na época de seus chassis com motor traseiro.

## Satbus busca eficiência no monitoramento de imagem.

**GRUPO SATELITE**

**MONITORAMENTO DE IMAGEM X SATBUS**

**IMAGEM COLORIDA**

**CONTROLE SOBRE IMPACTOS**

**PAINEL DE CONTROLE**

**DATA HORA**

**SATÉLITES**

**GPS**

**HISTÓRICO**

**VELOCIDADE**

**Imagens gravadas em cartão de memória - GPS integrado - sem custo mensal!**

Tudo por **R\$1.799,00**

55 11 2901-0470 - 2906-1348  
[www.gruposatelite.com.br](http://www.gruposatelite.com.br)





# Pneu para aplicação urbana em condições severas

**A Bridgestone Bandag lança em 2010 o pneu radial 295/80R 22.5 para o transporte urbano de passageiros que garante alta quilometragem e atende às condições severas de uso**

Depois de colocar no mercado o pneu radial 155 de tamanho 275/80R 22.5, modelo de última geração desenvolvido para atender ao segmento de transporte urbano de passageiros, a Bridgestone Bandag prepara o lançamento do pneu 295/80R 22.5 em 2010. Com as duas medidas a expectativa da empresa é de atender a cerca de 70% das aplicações na frota circulante de ônibus no País. "Por se tratar de um pneu de aplicação urbana, o R155 atende às necessidades do usuário, já que garante alta quilometragem na primeira vida, resistência a impactos laterais, às condições severas de uso (ruas esburacadas e frenagens constantes) e ainda oferece segurança aos passageiros", afirma Ricardo Drygalla, gerente de marketing da Bridgestone Bandag Tire Solutions.

Segundo Drygalla, isso é possível em razão de o pneu conter maior volume de borracha. "Além disso, os sulcos profundos garantem maior quilometragem e melhor primeira vida. O talão reforçado proporciona maior recapabilidade, durabilidade e melhor desempenho. Já a lateral reforçada assegura maior resistência a roçamentos e a impactos", explica o gerente.

Para a recapagem de pneus que equipam micro-ônibus, a Bridgestone Bandag lançou recentemente uma nova família de bandas, a MMD. "A banda de aplicação específica foi desenvolvida para uso em

veículos comerciais leves e microônibus. É indicada também para uso regional em ônibus rodoviário e urbano, para pneus radiais em eixo de tração. Possui baixo nível de ruído, o que proporciona mais conforto aos passageiros. Tem ótimo desempenho por quilômetro e seu desgaste é uniforme", afirma Drygalla.

Além da MMD, destinada aos veículos leves, a empresa também está trabalhando no desenvolvimento de novas bandas para o segmento de transporte urbano de passageiros, com o objetivo de oferecer ganhos de rendimento e redução do custo por quilômetro, dentro do conceito de ciclo total de vida do pneu.

Segundo Drygalla, do total de pneus radiais para veículos comerciais 20% se destinam ao segmento de ônibus urbanos. "Cada segmento requer diferentes atributos aos pneus, por essa razão os mode-



Pneu 275/80R 22.5

los não são iguais para as aplicações urbanas e rodoviárias", explica o gerente.

Os pneus urbanos têm maior profundidade de sulcos e geram menos calor. É composto para condição anda e para e tem talão mais reforçado devido ao aquecimento dos freios. Possui ainda proteção lateral reforçada contra roçamentos em guias e não necessita de ejetores de pedras. Já os pneus rodoviários têm menor profundidade de sulco e geram mais calor durante a ope-

ração. Este pneu é composto para uso em rodovias (percurso contínuo), por isso, possui proteção lateral e ejetores de pedras.

**MERCADO ESTÁVEL** – Depois de uma forte retração em razão do impacto da crise mundial, o mercado de ônibus começa a se estabilizar, segundo Drygalla. "A Bridgestone desenvolveu o pneu R155 para atender a um segmento que vem apresentando um grande crescimento nos úl-

timos anos. Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), o número de licenciamentos de ônibus cresceu cerca de 20% de 2007 para 2008, totalizando 27,5 mil veículos. Já a produção teve alta de 18% nos últimos cinco anos. A frota estimada de ônibus urbano no Brasil é de 193,7 mil veículos", afirma o gerente.

Na opinião de Drygalla, o que incrementará a frota brasileira de ônibus neste ano e trará reflexos positivos em 2010 serão os investimentos do governo em infraestrutura previstos para os próximos anos, em continuidade aos projetos do PAC, além da contínua discussão sobre a melhoria das alternativas de transporte público no âmbito político e a participação do Brasil como sede no cenário esportivo internacional.

"No mercado de ônibus verificamos uma recuperação mais amena na venda de veículos. Segundo dados de licenciamento da Anfavea, foram emplacadas 19.931 unidades de veículos no País, volume 18,4% inferior ao ano de 2008. Esta situação também se reflete se compararmos os meses de agosto e setembro de 2009, com um resultado negativo de 5,4%. A Bridgestone acredita que o setor consiga uma recuperação a partir do primeiro trimestre de 2010", afirma Drygalla.

O pneu R155 é o primeiro da linha de transporte lançado pela Bridgestone após a união com a Bandag, que formou o modelo de negócios Bridgestone Bandag Tire Solutions (BBTS). A empresa oferece aos seus clientes um conjunto completo de soluções. Além de pneus novos, tem recargas e serviços exclusivos.

Com um sistema exclusivo de consultoria, a BBTS coloca à disposição dos proprietários de caminhões e ônibus, ampla rede com centro de serviços, além de benefícios como garantia estendida e softwares de gerenciamento de produto, tudo para reduzir os custos operacionais dos clientes e garantir produtos e serviços de qualidade e alto desempenho.

Segundo Drygalla, além de abastecer o mercado brasileiro, os pneus produzidos pela Bridgestone no Brasil são exportados para os Estados Unidos, principal mercado, e os países da América Latina, como o México e a Argentina. "Se considerarmos também os segmentos de pneu de carga radial e diagonal, a companhia projeta uma venda de mais de 700 mil unidades de seus produtos no Brasil neste ano", afirma o gerente.

# Milhares de **Cangurus**<sup>®</sup> estão sendo vistos, circulando livremente pelas ruas do Rio de Janeiro!

## Sistema de Gravação Embarcada - **Canguru**<sup>®</sup> Melhorando a segurança no interior dos ônibus brasileiros.

### Características:

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

**2 Cartões SD Grátis**

# Canguru<sup>®</sup>

**Sistema de Gravação Digital**

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



**alltec**  
Tecnologia  
[www.alltec.com.br](http://www.alltec.com.br)





# Michelin mantém investimento apesar de queda nas vendas

**De acordo com informações da empresa, crise mundial derrubou as vendas de pneus novos em 25% nos primeiros seis meses de 2009**

Apesar da queda de até 25% nas vendas de pneus novos no primeiro semestre deste ano em função da crise econômica mundial, a Michelin mantém seu plano de investimento no Brasil. Segundo o diretor mundial da empresa para pneus de caminhão e ônibus, Pete Selleck, nada foi alterado nos planos de concluir até 2011 o investimento de US\$ 1 bilhão, iniciado em 2006. O planejamento para o mercado brasileiro, segundo maior em vendas da empresa, prevê aumento na capacidade de produção da fábrica do Rio de Janeiro (caminhões e ônibus) e a conclusão da planta para fabricação de pneus para carros de passeio, que está sendo feita em Itatiaia (RJ). A produção de pneus para caminhões e ônibus na fábrica do Rio de Janeiro deve atingir 2 milhões de unidades com os investimentos.

Segundo Selleck, a Michelin prevê que a produção de caminhões e ônibus no Brasil deve chegar a 300 mil unidades anuais até 2018, o que vai exigir aumento na produção por parte de seus fornecedores. Para ele, a fase mais aguda da crise econômica já passou, principalmente no segmento de recapagem, que responde por 85% das vendas da Michelin no país. Também no segmento de pneus de carga o panorama já está melhor, afirma ele. Na avaliação de

Selleck, por conta da crise econômica, as vendas de pneus novos teve uma queda de até um terço, ocasionada pela estratégia de "canibalização", onde os frotistas colocam equipamentos de veículos parados nos que estão em uso, e também porque as revendedoras procuram gastar todo o estoque disponível antes de comprarem novos pneus dos fabricantes. Na recapagem, o Brasil representa o segundo maior mercado da Michelin e a empresa pretende aumentar de quatro para seis suas unidades Refill ainda em 2009.

Para aumentar as vendas de pneus novos, uma das estratégias da Michelin é tentar implantar no mercado brasileiro uma prática já difundida em países europeus e nos Estados Unidos, a especificação da marca junto às montadoras de caminhões e chassis de ônibus por parte dos compradores dos veículos. Segundo Selleck, há certa resistência por parte das montadoras no Brasil em oferecer a seus compradores o poder de escolha dos pneus que equipam seus veículos. No país, somente os fabricantes de reboques e semirreboques oferecem aos compradores a opção de definir qual marca de pneus os equipamentos terão.

**PNEUS COM GARANTIA** — Sucesso de

vendas desde o lançamento em agosto deste ano, o pneu com câmara XZE2+ vai deixar de ter garantia contra danos acidentais a partir de 1º de janeiro. De acordo com a diretora de marketing para pneus de carga, Maria Luiza Carvalho, a promoção dos pneus com garantia teve como objetivo atingir os profissionais autônomos que atuam nos segmentos de transporte de carga e de passageiros. De acordo com Maria Luiza, como os pneus Michelin são mais caros que os fabricados pelos concorrentes (15%, em média), os autônomos, geralmente, acabam comprando produtos de outros fabricantes. De acordo com informações da Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip), 43% dos caminhões e ônibus no Brasil têm entre 10 e 15 anos e utilizam pneus com câmara. Outro dado que motivou a oferta de garantia por um ano é que mais da metade da frota brasileira que atua no transporte de carga e de passageiros está nas mãos dos autônomos.

Além da opção por produtos com preços mais baixos, os autônomos também esperavam, segundo a Michelin, que os fabricantes fornecessem algum tipo de garantia na compra de pneus novos. O prazo da promoção da garantir por um ano termina no dia 31 de dezembro e não deverá ser prorrogado, de acordo com informações da Michelin.

# Táxi para cadeirantes já opera em São Paulo

**Serviço criado pela prefeitura da capital paulista e feito por motoristas de táxi, sob licença especial, é a terceira iniciativa do estado**

Menos da metade das 80 vagas para táxis acessíveis a cadeirantes abertas há seis meses na cidade de São Paulo paulista foi preenchida. Segundo informações da prefeitura de São Paulo, apenas 35 veículos foram adaptados para transportar cadeirantes e estão em operação. De acordo com a administração, a demanda por táxis acessíveis deve aumentar, mas ainda há 45 alvarás para serem liberados e novas licenças de operação só devem ser concedidas após o preenchimento das restantes. Segundo informações da Associação das Empresas de Táxi de Frota do Município de São Paulo (Adetax), até a liberação das licenças, nenhum veículo da frota convencional de táxi era acessível para cadeirantes. Os táxis das empresas frotistas que atuam em São Paulo transportam por mês cerca de um milhão de passageiros, de acordo com informações da Adetax.

A primeira cidade paulista a ter veículos adaptados para deficientes ou pessoas com dificuldade de locomoção foi Santos, no litoral. A capital possuía pelo menos um transportador de passageiros com um veículo adaptado antes da criação do táxi acessível pela prefeitura. As primeiras cidades brasileiras a criar o serviço de táxis acessíveis foram Brasília (DF), Florianópolis (SC) e o Rio de Janeiro (RJ). O comercial leve Doblò da Fiat, com teto alto, elevador e pontos de fixação de cinto de segurança para cadeirantes é o veículo utilizado na maioria dos casos. De acordo com infor-



*Táxi adaptado para cadeirantes em Santos*

mações da montadora, desde o lançamento do modelo do Doblò adaptado, em 2003, foram produzidas 200 unidades. A Fiat produz o veículo e a adaptação é feita por empresa terceirizada.

O primeiro Doblò adaptado da capital paulista circula há pouco mais de um ano por iniciativa de Heloísio Ribeiro, dono da Gaivota Transporte Acessível. Ribeiro tem uma filha cadeirante e experiência de quase 30 anos. Logo após a criação do serviço de táxi acessível pela prefeitura ele foi impedido de operar e voltou a fazer o transporte depois de criar uma empresa de locação. "Agora eu faço um contrato de locação por hora", afirma. Segundo ele, há demanda para o transporte de pessoas com deficiência e, atualmente, sua empresa já atua com dois veículos, um Doblò

e um Ducato, também da Fiat, capaz de transportar três cadeirantes.

Além dos 30 anos de experiência no transporte de cadeirantes na capital paulista, Ribeiro também tem como diferencial em relação ao serviço de táxi acessível a opção de fornecer cadeiras de rodas para atender pessoas com restrição temporária de mobilidade. "Se a pessoa não tiver a cadeira, eu alugo uma", afirma. Atualmente, Ribeiro afirma que costuma transportar entre 40 a 50 pessoas diariamente e que o preço das viagens costuma ficar entre R\$ 25 e R\$ 40. De acordo com informações da Adetax, os veículos adaptados cobram a mesma tarifa dos táxis convencionais, como determina a prefeitura, e os usuários têm que ter suas próprias cadeiras.

Na cidade de Santos, a Rota da Vida, empresa criada por Léia Corgui e Valentin do Nascimento, também utiliza o Doblò adaptado para transportar pessoas com restrição de mobilidade, permanente ou temporária. Segundo Corgui, a maior parte dos usuários é de pessoas idosas com restrições de mobilidade e que necessitam de transporte para ir a hospitais ou consultórios médicos. A Rota da Vida atende com agendamento e a média de viagens diárias é de oito a dez, feitas em dois veículos. O custo das corridas é de R\$ 40, em média, para o trajeto de ida e volta. "Como Santos é uma ilha com 12 km, os trajetos costumam ter distâncias parecidas", afirma.



# O transporte na década dos megaeventos esportivos

**Com seu 18º Congresso, programado para 2011, a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) abrirá a década dos megaeventos esportivos na cidade do Rio de Janeiro, que receberá a final da Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016**

O Rio de Janeiro continua lindo e está escalado para dois dos maiores megaeventos esportivos mundiais da próxima década: a Copa do Mundo de 2014, que se desenrolará igualmente em outras cidades brasileiras, e os Jogos Olímpicos de 2016. Os organizadores dessas duas competições esperam que os anfitriões invistam em instalações esportivas adequadas, mas, sobretudo, exigem também investimentos em infraestrutura urbana que favoreçam as competições e que fiquem como um legado, beneficiando quem vive nas cidades anfitriãs.

Por tudo isso, a capital fluminense passou a ser encarada como a principal "bola da vez" por todo o setor da mobilidade urbana. Em 2 de outubro de 2009, horas depois da confirmação da sede olímpica brasileira, na cerimônia de encerramento do seu 17º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, em Curitiba (PR), a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) consagrava o Rio de Janeiro como sede do 18º Congresso, previsto para a primavera de 2011. Fundador da ANTP, o engenheiro e consultor Plínio Assmann fez uma saudação à cidade, mostrando que a entidade acredita que as competições ajudarão a reforçar a presença da mobilidade urbana na agenda política do País.

Substituindo interinamente o prefeito Eduardo Paes — que havia ido à Europa, justamente para acompanhar a decisão

sobre as Olimpíadas —, o vice-prefeito do Rio de Janeiro, Carlos Alberto Vieira Muniz, enviou mensagem em vídeo, com boas-vindas antecipadas aos congressistas da ANTP. Ele assegurou que, daqui a dois anos, os especialistas e dirigentes do setor terão a oportunidade de ver na Cidade Maravilhosa empreendimentos significativos no campo da mobilidade, como o corredor exclusivo de ônibus articulados entre a Barra da Tijuca e a Penha, denominado T5, além de um projeto de revitalização da região do porto. Rômulo Dante Orrico Filho, secretário adjunto da Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro, agradeceu as palavras de estímulo e de apoio para que os cariocas consigam vencer os próximos desafios e recordou que, de fato, o primeiro compromisso ligado à Copa de 2014 será a Copa das Confederações, em 2013, e que, portanto, há menos tempo do que parece para os preparativos.

**O MAIOR CONGRESSO DA ANTP** — Embora sem os predicados naturais com que conta o Rio de Janeiro, Curitiba também tem sido um cartão de visitas do Brasil no plano internacional. A capital paranaense foi a primeira cidade em todo o mundo a estruturar um sistema de transporte público por ônibus com corredores exclusivos, o qual vem funcionando como indutor e organizador do processo de crescimento e desenvolvimento urbano nos últimos 35

anos, e serve de referência para médias e grandes cidades dos cinco continentes.

A envergadura de Curitiba no que concerne à mobilidade urbana seguramente contribuiu para que o 17º Congresso da ANTP registrasse o maior número de participantes dentre todos os congressos realizados pela entidade. "Foram 1.589 congressistas inscritos, procedentes de 116 cidades brasileiras localizadas em 25 unidades da Federação. Participaram ainda representantes de dez outros países, além do Brasil", informou Valeska Peres Pinto, coordenadora técnica da ANTP, acrescentando que a VI Intrans - Exposição Internacional de Transporte e Trânsito, com produtos e serviços para o setor e aberta ao público especializado, teve 2.800 visitantes, com 51 organizações expositoras.

Dirigentes da ANTP, como o decano Rogério Belda, avaliam bem o evento, destacando a animação intelectual dos participantes, a qualidade dos trabalhos apresentados e os avanços no debate dos temas propostos para as diversas sessões, um conjunto temático vasto que incluiu: redução tarifária e inclusão social, políticas de transporte, tecnologia e mobilidade urbana, qualidade e produtividade no setor de mobilidade urbana, transporte metroferroviário, transporte aquaviário, mobilidade e meio ambiente, mobilidade para a Copa de 2014, acessibilidade, preparação de profissionais para o setor, mobilidade e plane-

jamento urbano. Também foram debatidos os temas marketing do transporte público, terminais de integração, bilhetagem eletrônica, aumento do uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos, além de programas e políticas de segurança no trânsito. Durante o 17º Congresso foram premiados os órgãos gestores e operadoras vencedores do Prêmio ANTP de Qualidade 2009.

Foram realizadas 35 sessões de apresentação de 270 trabalhos técnicos pelos próprios autores; outros 46 trabalhos foram apresentados no formato de pôster. A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor) resolveu reunir no primeiro volume dos Cadernos Técnicos da Fetranspor os trabalhos levados por seus técnicos ao 17º Congresso. "Trata-se de uma modesta contribuição para aqueles que se interessam pelos assuntos abordados e de uma demonstração de abertura para a troca de informações e saberes diversos", escreveu na apresentação da publicação o presidente da entidade, Lélis Marcos Teixeira. Os trabalhos apresentados em congressos da ANTP ficam disponíveis para os congressistas e associados no site da entidade ([www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)).

**TRANSPORTE SOBRE PNEUS** — Desde agosto de 2009, o governo federal vinha sinalizando que, para a Copa de 2014, em vez de metrô ou outras soluções sobre trilhos, preferirá investir em corredores estruturados de ônibus — os Bus Rapid Transit ou BRTs, como são conhecidos internacionalmente. Um dos argumentos a favor dos BRTs é que essa modalidade de infraestrutura de transporte público urbano exige volumes menores de investimento, possibilitando que todas as cidades da Copa de 2014 sejam beneficiadas de forma equânime. O que normalmente se diz é que o tempo e os investimentos iniciais necessários para um sistema de BRT — até três anos para projetos e obras e algo em torno de US\$ 10 milhões por quilômetro —

oferecem uma condição melhor do que, por exemplo, a implantação de uma linha de metrô convencional, que exigiria cerca de seis anos entre projetos e obras a um custo de US\$ 100 milhões por quilômetro. Os defensores dos trilhos urbanos contestam essa lógica, afirmando que, a longo prazo, sistemas como o metrô acabam equiparando seus custos aos do BRT, com resultados melhores para a cidade.

Em uma das conferências do 17º Congresso, o arquiteto Carlos Eduardo Ceneviva, consultor do Instituto Jaime Lerner, garantiu que os corredores de ônibus são mesmo uma alternativa privilegiada para a Copa de 2014. Ele historiou a implantação e mostrou resultados do sistema de transporte público de Curitiba, e assinalou que em razão da facilidade de implantação e dos custos, um sistema por ônibus, em superfície, poderá significar solução para muitas cidades brasileiras.

Antes da abertura do 17º Congresso, houve a realização de um conjunto de 15 visitas técnicas gratuitas, programadas por empresas e entidades paranaenses. Uma das visitas foi para conhecer a mais nova atração de Curitiba, o projeto urbanístico denominado Linha Verde, que corresponde à implantação do sexto corredor de transporte da cidade, com um total de 18 km de extensão. A primeira etapa, com 9,4 km de extensão, conta com 18 ônibus articulados (14 em operação e quatro reservas), movidos a biocombustível, que transportam 37 mil passageiros por dia, quantidade que deverá dobrar quando todo o corredor estiver em operação. O sistema de transporte público de Curitiba transporta atualmente cerca de 2 milhões de passageiros por dia.

**TRILHOS URBANOS** — O 17º Congresso da ANTP propiciou também um breve retrato do bom momento vivido pelo setor metroferroviário. Conrado Grava de Souza, diretor de Operações do Metrô-SP e vice-presidente da União Internacional de Transportes Públicos (UITP), assinalou que

no Brasil e em outros países latino-americanos existe a tendência de expansão das redes de trilhos urbanos, com a implantação e o acondicionamento de linhas. O tema metroferroviário teve quatro sessões; em uma delas, o foco foi o investimento em transporte de passageiros sobre trilhos no eixo Rio-São Paulo e a preparação dessas cidades para receberem o Trem de Alta Velocidade (TAV), projeto que deverá enriquecer tecnologicamente a engenharia do setor.

Em outra sessão, apresentou-se um quadro da expansão e integração dos sistemas sobre trilhos no Distrito Federal, Porto Alegre e Recife. Sob coordenação do presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate, e com a participação do presidente do Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre), José Antônio Fernandes Martins, a Comissão Metroferroviária da ANTP apresentou painel com a participação das indústrias Alstom, CAF, Bombardier e Siemens, além do BNDES, em que se mostrou como a indústria, nesse segmento, está se preparando para responder aos investimentos previstos para os próximos anos. Houve ainda uma sessão específica sobre o projeto do futuro metrô de Curitiba.

**BARATEAMENTO E INCLUSÃO** — Um tema que ganhou novo ânimo no 17º Congresso da ANTP foi a desoneração tributária do transporte público urbano, visando à redução tarifária e à inclusão social. Foi realizada uma sessão a respeito, mas outros fatores contribuíram para reforçar o debate desse assunto. Havia, na ocasião, boas perspectivas, depois confirmadas, de que a Câmara Federal aprovaria o substitutivo do deputado Carlos Zarattini ao Projeto de Lei no 1.927/2003, que institui o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Urbano e Metropolitano de Passageiros (Reitup); o projeto será agora



examinado pelo Senado.

Logo na abertura do encontro, o prefeito de Curitiba, Beto Richa, defendeu a desoneração tarifária, assinalando que essa prática faz parte de sua política de governo. Em outro momento, a prefeita de Fortaleza, Luizianne Lins, ao falar sobre o sistema de transporte em seu município, destacou que a tarifa social aos domingos trouxe incremento de 20% no número de usuários, nesse dia da semana. Para completar, no penúltimo dia dos trabalhos, reuniu-se extraordinariamente o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Trânsito e Transporte Urbano, redigindo a Carta de Curitiba, em que pede ao presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, que impulse, com sua liderança, a mobilidade urbana sustentável e a desoneração tributária, com o objetivo de garantir o acesso de toda a população urbana à cidadania.

**MUDANÇAS NO CÓDIGO** — Nas primeiras semanas de 2008, iniciou-se um processo de mudanças no Código de Trânsito Brasileiro — que até novembro de 2009 continuava na Comissão de Viação e Transporte da Câmara Federal — e isso teve reflexos no 17º Congresso da ANTP. Na última conferência do encontro, o presidente da entidade, Ailton Brasiliense Pires, recordou o processo parlamentar de aprovação do Código de Trânsito Brasileiro, nos anos 90, com participação dos municípios, e exortou autoridades municipais a se engajarem no debate permanente sobre o código, apresentando seus pontos de vista e defendendo os interesses dos municípios. Sempre que pode, Brasiliense destaca que o trânsito influencia o custo do transporte, pois os congestionamentos conferem menor velocidade comercial ao sistema de ônibus, exigindo que o transporte seja feito com uma frota maior e, conseqüentemente, com maiores custos de manutenção e de operação e elevação dos custos das tarifas.

O presidente da URBS, Marcos Valente

Isfer, cobrou orientação federal por meio de políticas públicas para o setor e criticou o contingenciamento de recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (Funset), propondo ainda que o País saia do discurso para a ação, com mudanças na segurança viária, incluindo um programa de renovação da frota. Alfredo Peres, diretor-geral do Denatran, acompanhou da plateia as discussões dessa conferência — garantia de que o governo ouviu as reivindicações.

Pesquisador de reputação internacional e consultor da ANTP, Eduardo de Alcântara Vasconcellos assinalou que ampliar a segurança no trânsito é possível, pois isso foi conseguido por diversos países, e mesmo no Brasil, por cidades que buscaram efetivamente essa meta. Ele criticou duramente o modo como foi autorizada a entrada de motos no País, assinalando que esse tipo de veículo tem feito aumentar o número de mortos e feridos no trânsito.

De modo geral, além de buscar maior segurança no trânsito urbano e rodoviário e do fortalecimento do transporte público na matriz de deslocamentos urbanos, tem defendido também o transporte a pé e não motorizado como forma de aumentar a mobilidade. Por exemplo, houve uma sessão que avançou na discussão sobre como inserir a bicicleta nas cidades.

**VISÕES ESTRATÉGICAS** — Além das questões práticas e segmentadas a respeito da mobilidade, o 17º Congresso permitiu o contato com visões estratégicas sobre o setor.

Paraíso do transporte individual, os Estados Unidos estão se voltando estrategicamente para os transportes públicos e têm destinados recursos federais para o setor. Em sua conferência, o presidente da American Public Transportation Association (APTA), William Millar, falou sobre as perspectivas de crescimento paulatino dos transportes públicos em seu país, responsáveis por aproximadamente 3% dos deslocamentos das pessoas nas cidades.

Ele informou que a APTA está interessada em ampliar a participação do transporte coletivo na matriz das viagens urbanas e está pedindo investimentos federais da ordem de US\$ 123 bilhões para o setor no período 2010-2015, aproximadamente 136% a mais do que no período 2004-2009.

Quanto ao exame da realidade brasileira, houve uma sessão que discutiu a crise econômica e as perspectivas de investimentos em mobilidade urbana. Nessa ocasião, ficou claro que a crise não vem atrapalhando os investimentos no setor no Brasil. O ex-presidente da empresa gerenciadora de transporte e trânsito de Belo Horizonte, a BHTrans, e diretor regional da ANTP em Minas Gerais, Ricardo Mendanha Ladeira, disse que a elaboração de bons projetos foi apontada como um modo de atrair a iniciativa privada e como um caminho para a obtenção de recursos. Ele frisou que essa sessão mostrou que a Câmara Federal tem interesse em colocar a mobilidade na pauta política. "A avaliação da deputada Ângela Amin, que participou dos debates, representando a Câmara Federal — e todos concordaram com ela — é de que, ao colocar a mobilidade na pauta política brasileira, vamos conseguir viabilizar mais recursos e, assim, permitir a implementação de projetos para o setor".

Para outro diretor da ANTP, Willian Aquino, do Rio de Janeiro, o setor como um todo tem diante de si um desafio que ainda não está convenientemente percebido: o fenômeno das macrometrópoles — uma dinâmica de entrelaçamento de regiões metropolitanas e de grandes aglomerados urbanos existentes no País. Para ele, é preciso estudar as necessidades de transporte público e os impactos disso sobre a mobilidade das cidades. Segundo Aquino, o crescimento econômico experimentado pelo Brasil intensificará os fluxos de viagens internas nessas regiões, o que precisa ser compreendido.

# CURSOS TÉCNICOS, FERRAMENTAS PARA GESTÃO DE NEGÓCIOS.

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

**27 de Janeiro de 2010**

## CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS PARA FROTAS DE VEÍCULOS

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

### Programa

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

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

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

**28 de Janeiro de 2010**

## LOGÍSTICA NA MANUTENÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

### Programa:

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

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

**29 de Janeiro de 2010**

## PLANEJAMENTO NA FORMAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

### Programa:

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

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 10h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

(estão inclusos nos valores das inscrições, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)

Para mais informações ligue: **11-5096-8104** ou pelo e-mail: [sabrina@otmeditora.com.br](mailto:sabrina@otmeditora.com.br)

### O Instrutor:



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

### Público:

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

### Local:



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

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104  
[sabrina@otmeditora.com.br](mailto:sabrina@otmeditora.com.br)  
Departamento de Eventos



# Sete décadas de ônibus

**A Viação Garcia cria um centro de memória para contar a história da evolução do transporte de passageiros, que se mistura com a própria história da empresa paranaense**

A Viação Garcia, empresa de transporte de passageiros sediada em Londrina, Paraná, resolveu criar um centro de memórias ao completar 75 anos de atividades. Denominado Espaço Memória, a área recria ambientes da época da colonização do norte do Paraná e expõe ônibus, equipamentos, peças, fotos e documentos de valor histórico.

O acervo, com aproximadamente seis mil itens catalogados, conta a história da evolução do transporte de passageiros no Brasil desde as primeiras décadas do século 20 até os dias atuais. O material fotográfico do Espaço Memória apresenta como as dificuldades do transporte de passageiros foram vencidas nos primeiros anos de Londrina e de vários municípios do Paraná.

Uma das primeiras empresas de transporte de passageiros fundadas no País, atualmente a Viação Garcia está entre as maiores companhias do setor. Esta trajetória da empresa está representada no acervo exposto no Espaço Memória. O passeio pelos 75 anos de história da Viação Garcia começa pela entrada do Espaço Memória, cuja fachada utiliza peroba rosa obtida de demolições e reproduz a oficina do mecânico José Ziober, que era localizada em Londrina e onde, no ano de 1934, um caminhão Ford TT foi transformado na primeira jardineira da empresa, carinhosamente chamada de Catita.

## ÔNIBUS QUE TRANSPORTOU O PAPA –

Variados módulos reproduzem cenários da época da fundação da empresa e os veículos não podiam ficar de fora. Para expor a jardineira Catita, foi produzida uma



*A jardineira Catita em ambientação com manequins vestindo trajes típicos da época*

ambientação com manequins vestindo trajes típicos da época da colonização do Norte do Paraná, incluindo o uniforme de motorista da Viação Garcia da década de 1930. Sobre a jardineira estão os engradados, sacos com cereais, malas e materiais, como eram transportados pelos pioneiros.

A evolução do transporte de passageiros no Brasil também é mostrada década por década, desde 1930, pelos modelos de ônibus preservados pela Viação Garcia. O exemplo de transporte de passageiros mais antigo exposto no Espaço Memória é a jardineira. A década seguinte, de 1940, foi marcada pelos ônibus mais fechados, com cortinas nas janelas, como o Pavão, movido a gasogênio.

A novidade que marcou a década de 1950 foi o ônibus com frente reta, que diferenciou o transporte de passageiros dos ca-

minhões. Nos anos 60, a Viação Garcia adotou os modelos que ficaram conhecidos como Fenemê e tinham capacidade para 37 passageiros. A evolução dos ônibus a partir da década de 1970 permitiu que a empresa ampliasse ainda mais sua atuação com veículos para 45 passageiros. Essa época está representada por uma relíquia: o ônibus que transportou o Papa João Paulo II em sua passagem pelo Paraná, em 1980.

A inovação tecnológica que iria revolucionar o transporte de passageiros na década de 1980 foi criada na própria oficina da Viação Garcia: o primeiro modelo de ônibus com três eixos, que garante mais conforto para quem viaja. Os anos 90 são representados pelo design arrojado aliado aos mais modernos motores desenvolvidos pela indústria europeia. O século 21 é exemplificado pelos ônibus executivos e

com dois pisos, do tipo leito-cama, cujas poltronas têm reclinagem de 180 graus.

"A história da Viação Garcia é também a história da evolução do transporte de passageiros no Brasil. Poucas empresas do setor demonstraram esta preocupação em conservar suas relíquias. O espaço que preserva o passado nos leva a uma missão para o futuro: manter a trajetória de sucesso que começou com o trabalho de nossos fundadores", afirma Cristiane Garcia Cid, assessora de comunicação e uma das herdeiras da companhia.

Atualmente a frota da companhia é composta por aproximadamente 500 veículos que transportam entre Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Mato Grosso do Sul.

**OS PIONEIROS** – Um dos módulos do Espaço Memória faz uma homenagem aos pioneiros Celso Garcia Cid e José Garcia

Villar, fundadores da Viação Garcia. Eles venceram os desafios da colonização do Norte do Paraná e deixaram um legado histórico de trabalho, integridade e empreendedorismo.

Os pioneiros chegaram montados em cavalos, cruzando rios e descendo serras, mas uma grande parte do progresso dessa região ocorreu porque os ônibus da Garcia abriam as estradas no meio da mata para transportar os imigrantes e brasileiros de uma localidade à outra.

O mecânico alemão Mathias Heim e o espanhol Celso Garcia Cid fundaram, em 1934, com um capital de 100 contos de réis, a Companhia Rodoviária Heim & Garcia,



Vitrines expõem ferramentas, troféus e outros objetos

precursora da Viação Garcia. A empresa começou a operar em janeiro daquele ano com um caminhão adaptado em jardineira. Em 1937 entra em cena José Garcia Villar, também espanhol, que comprou a participação de Heim. Assim, a Empresa Rodoviária Garcia & Garcia passou a existir a partir de 1º de fevereiro de 1938

**FERRAMENTA DE LIMPEZA**

51.3635.1555 <sup>®</sup> Ref.: 380.2  
30x9cm

Ref.: 372  
25x7x6cm

Dispensa escada.  
Cabo de alumínio de: 1.5m, 2m e 3m.  
Fios florados de PET, com espuma.  
Pará-brisas, corredores e carrocerias.

Limpa de baixo do quebra-sol.

e-mail: [odim@odim.com.br](mailto:odim@odim.com.br)  
site: [www.odim.com.br](http://www.odim.com.br)

**ODIM**  
Desde 1933

**GELADEIRAS PARA ÔNIBUS**

12 ou 24 volts

**ELBER**

CERTIFICADO ISO 9001

Opções de Compressores:  
• UCE – Unidade Compressora Externa  
• Inverter – Cool Control  
• Eletrônico – Semihermético

GÁS ECOLÓGICO R134a

Linha desenvolvida especialmente para ônibus, microônibus, vans e motor-home

**BEBEDOUROS** **BAR COMPLETO** **GELADEIRAS ESPECIAIS**

CONFORTO E COMODIDADE

Fone: (47) 3542-3000 - [elber@elber.ind.br](mailto:elber@elber.ind.br) - [www.elber.ind.br](http://www.elber.ind.br)

ABASTECIMENTO MONITORADO

**GT Frota**

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

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

Acesse [www.excelbr.com.br](http://www.excelbr.com.br) e saiba mais

Rua Jaboatão, 580/592 - São Paulo - SP  
[excelbr@excelbr.com.br](mailto:excelbr@excelbr.com.br)  
Fone: (11) 3858-7724

**EXCELbr**



## Zona Sul de São Paulo pode ganhar monotrilho

A prefeitura de São Paulo anunciou um novo projeto de transporte coletivo por monotrilho na zona sul da cidade. Serão 34 quilômetros de monotrilhos que devem atender mais de 1,5 milhão de passageiros. O sistema terá duas direções: uma ligará o novo terminal Jardim Ângela (o terminal atual será completamente reformulado para fazer a integração entre o monotrilho e as linhas de ônibus) até o Largo 13, em Santo Amaro, e, posteriormente, até a Vila Olímpia, local próximo à estação Vila Olímpia de trens ur-



banos; a outra linha partirá do Terminal Jardim Ângela até a Vila Sônia, integrando com a linha 4 do metrô, passando pelo Capão Redondo. O edital de obras deve ser publicado apenas em 2010 e a construção do novo sistema (inclusive o terminal multimodal) está

prometida para o segundo semestre de 2012.

O monotrilho é um tipo de metrô leve, que utiliza pneus em vez de rodas de ferro e trafega sobre um trilho único, metálico ou de concreto. O sistema pode usar trens de quatro, seis ou oito vagões, conforme a demanda e atingir velocidade de até 80 km/h. A previsão é que o monotrilho circule com seis vagões em intervalos de cerca de um minuto e meio, com capacidade para transportar mais de 30 mil passageiros/hora.

## Ônibus leva pacientes a consultas

O miniônibus Volare W9 versão ambulância foi escolhido pela Belidom Turismo e Transporte, vencedora da licitação da Secretaria Municipal de Saúde de Umuarama (PR) para fazer o transporte de pacientes da cidade e região. O veículo já está sendo usado na locomoção de 200 passageiros por mês entre a cidade e Curitiba para consultas e tratamento médico. O miniônibus tem capacidade para transportar 25 passageiros sentados e um acamado, mais motorista e auxiliar de enfermagem.

## Licitação das linhas estaduais deve sair em novembro de 2010

O presidente da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Bernardo Figueiredo, afirmou que o processo de licitação das linhas interestaduais de transporte de passageiros está prevista para novembro de 2010 e deverá abranger 100 lotes regionais. Segundo Figueiredo, entre os principais motivos para o adiamento da licitação, inicialmente prevista para ocorrer em 2009, é que as informações que a agência dispunha não refleti-

am a realidade do setor. "Nós achávamos que cerca de 4 mil ônibus atuavam no transporte interestadual, mas depois verificamos que este número varia entre 10 mil e 12 mil", disse o presidente da agência durante seminário realizado pelo Simefre em São Paulo. Por conta da falta de dados e informações defasadas, a agência decidiu que deveria realizar uma pesquisa sobre o setor e, a partir dos novos dados coletados, definir a licitação.

## Volare transporta trabalhadores de mineradora do Pará

A Volare forneceu a primeira unidade do modelo V6 (foto) desenvolvido especialmente para a empresa Cattani Transporte e Turismo. O veículo irá circular por estradas não pavimentadas e de difícil acesso transportando funcionários de uma mineradora de bauxita, no interior do estado do Pará. O Volare V6 tem entre-eixos mais



curto e é equipado com pneus lameiros, protetor de cárter, saias laterais e parachoques dianteiro e traseiro mais altos, o que facilita o deslocamento do veículo na mina.

## Mercedes-Benz fornecerá 460 ônibus para Copa do Mundo

A Daimler Buses firmou contrato para entregar 460 ônibus rodoviários Mercedes-Benz à África do Sul para utilização durante a Copa do Mundo em 2010. Os veículos foram encomendados pela Autopax Passenger Service, com sede em Pretória, a maior operadora sul-africana de serviços de transporte para longas distâncias.

A Mercedes-Benz do Brasil fornecerá os chassis do modelo rodoviário O 500 RSD pelo sistema CKD, completamente desmontados, para a planta da Mercedes-Benz em East London, África do Sul, responsável pela montagem dos veículos. As carrocerias dos ônibus serão produzidas pela Marco polo na cidade de Joanesburgo. Os veículos possuem capacidade para transportar entre 52



e 61 pessoas.

A entrega dos ônibus terá início neste mês de dezembro, sendo que até o mês de abril de 2010 está prevista a entrega de todo o volume. Anualmente, a empresa Autopax, subsidiária integral da Agência Sul-africana de Estradas de Rodagem (Prasa - Public Rail Agency of South Africa), transporta quase quatro milhões de passageiros

na África do Sul.

"Estamos felizes com a realização desse negócio, que representa um importante contrato com o país que será sede da Copa do Mundo no próximo ano", declara Hartmut Schick, vice-presidente executivo da Daimler Buses. "Essa negociação é mais uma demonstração da forte imagem que os ônibus Mercedes-Benz têm em todo

mundo e a confiança de nossos clientes na marca. Com o volume de 460 veículos, a Daimler Buses fornecerá o maior número de ônibus rodoviários para um dos principais eventos que acontecerá na África do Sul".

O modelo O 500 RSD é equipado com motor eletrônico e transmissão automática com retarder integrado, assegurando ao motorista maior conforto na condução do veículo, condição ideal para realizar adequadamente as operações do transporte intermunicipal.

"Com esse fornecimento, além de aumentar o volume de vendas de ônibus rodoviários na África do Sul, iremos também responder pela manutenção dos veículos", diz Holger Suffel, diretor de vendas na Daimler Buses.

## Ônibus da Grande Vitória recebem câmeras



O Sindicato das Empresas do Metropolitano da Grande Vitória (GV Bus) inicia a instalação

de câmeras no interior em toda frota de ônibus da Região Metropolitana de Vitória, Espírito

Santo, para aumentar a segurança no interior dos veículos e diminuir os índices de evasão. Até julho de 2010, deve estar concluída a implementação de equipamentos de gravação embarcada, fabricados pela Alltec do Brasil. O equipamento é composto de gravador digital com três câmeras coloridas, com luz infravermelha, para melhorar a qualidade das gravações noturnas. As imagens ficam armazenadas em cartões de memória SD, que são visualizadas pela equipe do sindicato.

A frota da região é formada por 1,4 mil ônibus e o investimento será de R\$ 3,8 milhões.

Todos os meses, 15,9 milhões de passageiros circulam pelo transporte coletivo da Grande Vitória.

A escolha da Alltec com fornecedora das câmeras e do software (sistema Canguru) para o transporte coletivo da Grande Vitória reflete sua experiência no segmento de gravadores digitais embarcados, totalizando mais de 16 mil unidades comercializadas no País. Desenvolvido com tecnologia brasileira, o Canguru está presente em 17 estados brasileiros, incluindo Ceará, Pernambuco, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul e Tocantins.



# Pode ser só o começo

## Câmara dos Deputados aprova projeto de lei que diminui carga tributária sobre o transporte público de passageiros e tarifa ficará menos cara

Jorge Miguel dos Santos

O projeto de lei nº 1.927/03 ainda será votado no Senado, mas na Câmara dos Deputados o Regime Especial de Incentivos para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros (Reitup) foi aprovado em outubro. O texto final, um substitutivo do projeto original, foi o apresentado pelo relator deputado Carlos Zaratini e toma como base a eliminação de alguns impostos e contribuições federais e a redução de impostos e taxas estaduais e municipais.

Os benefícios fiscais do REITUP são exclusivos para as empresas que operam os serviços de transporte público de passageiros por ônibus, micro-ônibus, trólebus, trem metropolitano e metrô.

A nova lei promove a participação de todos os níveis governamentais e exige de cada um renúncia de parte dos impostos e taxas (ICMS, ISS e taxas de gerenciamento para os estados e municípios). Para isso, deverão firmar convênios com a União através do Ministério das Cidades. Uma

das exigências é que os estados, municípios e o distrito federal somente poderão aderir ao regime se estiverem com os serviços de transporte em conformidade com a lei nº 8.987/95.

Para aderir e se beneficiar do REITUP a condição principal é a implantação do regime de bilhete único ou de sistema de transporte público estruturado com a integração física e tarifária. Os governos deverão instalar em suas respectivas áreas administrativas o Conselho de Transportes

VEÍCULO	SPRINTER VAN COM AR		
MODELO/CARROCERIA	Mercedes-Benz		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	4.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	826,76	0,2067	17,5
REMUNERAÇÃO DE CAPITAL	988,88	0,2472	20,9
LICENCIAMENTO	243,27	0,0608	5,2
SEGUROS	938,60	0,2347	19,9
SALÁRIO DE MOTORISTA			
<b>SUBTOTAL CF</b>	<b>2.997,51</b>	<b>0,7494</b>	<b>63,5</b>
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO DE OBRA)	529,20	0,1323	11,2
PNEUS	180,40	0,0451	3,8
COMBUSTÍVEL	845,20	0,2113	17,9
LUBRICANTE DE MOTOR	7,20	0,0018	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	2,00	0,0005	0,0
LAVAGEM	160,00	0,0400	3,4
<b>SUBTOTAL CV</b>	<b>1.724,00</b>	<b>0,4310</b>	<b>36,5</b>
<b>CUSTO TOTAL NO MÊS</b>	<b>4.721,51</b>	<b>1,1804</b>	<b>100,0</b>

VEÍCULO	VOLARE V6		
MODELO/CARROCERIA	Escolar		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	3.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	743,03	0,2477	18,3
REMUNERAÇÃO DE CAPITAL	998,95	0,3330	24,7
LICENCIAMENTO	245,68	0,0819	6,1
SEGUROS	357,40	0,1191	8,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	0,00	0,0000	0,0
<b>SUBTOTAL CF</b>	<b>2.345,06</b>	<b>0,7817</b>	<b>57,9</b>
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO DE OBRA)	411,60	0,1372	10,2
PNEUS	267,90	0,0893	6,6
COMBUSTÍVEL	815,10	0,2717	20,1
LUBRICANTE DE MOTOR	7,50	0,0025	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	1,50	0,0005	0,0
LAVAGEM	201,00	0,0670	5,0
<b>SUBTOTAL CV</b>	<b>1.704,60</b>	<b>0,5682</b>	<b>42,1</b>
<b>CUSTO TOTAL NO MÊS</b>	<b>4.049,66</b>	<b>1,3499</b>	<b>100,0</b>

VEÍCULO	MICRO-ÔNIBUS COM AR		
MODELO/CARROCERIA	VW 9.150 - Comil Pia		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	4.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	1.019,82	0,2550	13,0
REMUNERAÇÃO DE CAPITAL	1.360,33	0,3401	17,3
LICENCIAMENTO	303,14	0,0758	3,9
SEGUROS	486,69	0,1217	6,2
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.008,77	0,5022	25,6
<b>SUBTOTAL CF</b>	<b>5.178,75</b>	<b>1,2947</b>	<b>66,0</b>
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO OBRAS)	866,00	0,2165	11,0
PNEUS	234,40	0,0586	3,0
COMBUSTÍVEL	1.268,00	0,3170	16,2
LUBRICANTE MOTOR	17,60	0,0044	0,2
LUBRICANTE CÂMBIO	10,80	0,0027	0,1
LAVAGEM	268,00	0,0670	3,4
<b>SUBTOTAL CV</b>	<b>2.664,80</b>	<b>0,6662</b>	<b>34,0</b>
<b>CUSTO TOTAL NO MÊS</b>	<b>7.843,55</b>	<b>1,9609</b>	<b>100</b>

VEÍCULO	ÔNIBUS FRETAMENTO		
MODELO/CARROCERIA	OF-1418 - Marcopolo Viale		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	5.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	1.377,81	0,2756	10,9
REMUNERAÇÃO DE CAPITAL	1.857,38	0,3715	14,7
LICENCIAMENTO	382,18	0,0764	3,0
SEGUROS	664,52	0,1329	5,3
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.428,15	0,4856	19,3
<b>SUBTOTAL CF</b>	<b>6.710,04</b>	<b>1,3420</b>	<b>53,2</b>
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO DE OBRA)	1.413,00	0,2826	11,2
PNEUS	574,50	0,1149	4,6
COMBUSTÍVEL	3.522,00	0,7044	27,9
LUBRICANTE DE MOTOR	33,50	0,0067	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	13,50	0,0027	0,1
LAVAGEM	335,00	0,0670	2,7
<b>SUBTOTAL CV</b>	<b>5.891,50</b>	<b>1,1783</b>	<b>46,8</b>
<b>CUSTO TOTAL NO MÊS</b>	<b>12.601,54</b>	<b>2,5203</b>	<b>100,0</b>

VEÍCULO	ÔNIBUS RODOVIÁRIO		
MODELO/CARROCERIA	K 380 6x2 - Marcopolo Paradiso 1550		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	10.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	3.010,01	0,3010	11,4
REMUNERAÇÃO DE CAPITAL	4.008,54	0,4009	15,2
LICENCIAMENTO	724,23	0,0724	2,7
SEGUROS	1.274,80	0,1275	4,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.428,15	0,2428	9,2
<b>SUBTOTAL CF</b>	<b>11.445,73</b>	<b>1,1446</b>	<b>43,3</b>
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO DE OBRA)	5.839,00	0,5839	22,1
PNEUS	770,00	0,0770	2,9
COMBUSTÍVEL	7.608,00	0,7608	28,8
LUBRICANTE DE MOTOR	67,00	0,0067	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	20,00	0,0020	0,1
LAVAGEM	670,00	0,0670	2,5
<b>SUBTOTAL CV</b>	<b>14.974,00</b>	<b>1,4974</b>	<b>56,7</b>
<b>CUSTO TOTAL NO MÊS</b>	<b>26.419,73</b>	<b>2,6420</b>	<b>100,0</b>

VEÍCULO	ÔNIBUS URBANO		
MODELO/CARROCERIA	OF-1418/52 - Marcopolo Torino		
QUILÔMETROS RODADOS/MÊS	5.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO	1.705,51	0,3411	11,1
REMUNERAÇÃO DE CAPITAL	1.861,01	0,3722	12,2
LICENCIAMENTO	379,39	0,0759	2,5
SEGUROS	804,54	0,1609	5,3
SALÁRIO DE MOTORISTA	4.355,66	0,8711	28,5
<b>SUBTOTAL CF</b>	<b>9.106,11</b>	<b>1,8212</b>	<b>34,5</b>
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO DE OBRA)	1.400,50	0,2801	9,2
PNEUS	609,50	0,1219	4,0
COMBUSTÍVEL	3.804,00	0,7608	24,9
LUBRICANTE DE MOTOR	33,50	0,0067	0,2
LUBRICANTE DE CÂMBIO	10,00	0,0020	0,1
LAVAGEM	335,00	0,0670	2,2
<b>SUBTOTAL CV</b>	<b>6.192,50</b>	<b>1,2385</b>	<b>23,4</b>
<b>CUSTO TOTAL NO MÊS</b>	<b>15.298,61</b>	<b>3,0597</b>	<b>115,8</b>

com a participação de representantes da sociedade civil.

Os benefícios fiscais do Reitup concedidos:

#### Pela União

- redução a zero da alíquota das contribuições PIS/Pasep e Cofins incidentes sobre o faturamento;
- redução a zero da alíquota da Cide sobre os combustíveis;
- redução a zero das alíquotas PIS/Pasep e Cofins sobre a aquisição de: combustíveis, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar;
- redução a zero das alíquotas PIS/Pasep e Cofins sobre a aquisição de: energia elétrica utilizada na alimentação, tração e funcionamento de metrô, trens metropolitanos e trólebus, entre outros;
- regime especial de cálculo e cobrança da contribuição a cargo da empresa, destinada à seguridade social e ao financiamento do benefício, consistente na aplicação das alíquotas, respectivamente, de 3,5% e 0,5% sobre o montante da receita bruta da empresa.

#### Pelos estados

- redução, isenção ou não incidência do ICMS sobre o óleo diesel, chassis, carrocerias, veículos, pneus e câmaras de ar quando empregados no transporte público coletivo urbano e metropolitano em percentuais a serem definidos na elaboração do convênio.

#### Pelos municípios:

- Redução, isenção ou não incidência do ISS incidentes sobre os serviços de transporte coletivo urbano e das taxas de fiscalização e serviço em percentuais a serem definidos na elaboração do convênio.

**IMPACTO NA TARIFA** – Qualquer redução de impostos tem resultados muito positivos em toda a economia, mas desde que sejam adotados em todos os setores. Entretanto, a tradição brasileira tem se mostrado avessa ao conjunto e prefere promover benefícios tributários em setores específicos, o que não é muito recomendado, pois ganham os setores mais organizados e articulados.

O Reitup é de fato uma boa notícia e deve, sim, reduzir as tarifas e beneficiar os passageiros que, se não têm um transporte adequado às suas necessidades, pelo menos tenham o possível a preços menores.

Várias são as estimativas de redução do preço da tarifa, entre os mais afoitos as reduções podem chegar a 30% e, entre os mais conservadores, elas não ultrapassariam os 15%. De certo mesmo, um número final somente poderá ser calculado quando os convênios entre a União, estados e municípios forem definidos. Mas é possível fazer um exercício para dimensionar a importância da nova lei.

Considerando que a incorporação dos impostos é dada pela fórmula:

$$(CF + CV)$$

$$CT = \frac{(CF + CV)}{(1 - T/100)}$$

é possível fazer a operação inversa e identificar o impacto da redução em cada um dos itens de consumo que compõem a tarifa.

Em 2004 o Ministério das Cidades publicou o estudo Evolução das Tarifas de Ônibus Urbanos 1994 a 2003. No estudo são avaliadas as evoluções tarifárias e suas composições, indicando quais as maiores parcelas que integram o valor total da

tarifa. Para realizar o ensaio tomamos a composição tarifária de 2003 e sobre ela aplicam-se as reduções e deduções tributárias, admitindo-se como hipótese que as alíquotas do ICMS serão reduzidas em 50%, o ISS na íntegra e as taxas de gerenciamento ao mínimo de 0,8%. Desta forma, o ensaio apresenta os seguintes resultados:

#### COMPOSIÇÃO DA TARIFA

	Base % (*)	c/redução %
Combustível	23,08	17,23
Lubrificantes	3,10	3,10
Rodagem	4,51	4,01
Peças e acessórios	5,22	5,22
Depreciação	5,89	5,24
Remuneração	4,01	3,57
Pessoal	40,00	40,00
Despesas administrativas	4,76	4,76
Tributos	9,43	0,80
Total	100,00	83,93

(\*) Fonte: Evolução das Tarifas de Ônibus Urbanos 1994 a 2003 - Composição tarifária 2003.

Deste ensaio pode-se deduzir que a redução das tarifas pode ser em torno de 16,1%.

Esta é uma forma lógica e democrática do poder público interferir no transporte público. Lógica, porque reduz a tributação excessiva e, democrática, porque passou por um processo de discussões no Congresso e, principalmente, porque, para renunciar, exige a contrapartida. O inverso de tudo isso é congelar as tarifas por um ano, para garantir um bom resultado nas eleições.

No mais, isso tudo poderia ser apenas o começo.



# Ritmo cai, mas não decepciona

**Vendas externas foram mais afetadas em 2009. Para 2010, a previsão é que o mercado interno volte ao auge e as exportações reajam parcialmente**

O ano de 2009 será recorde na venda de carros e comerciais leves, mas não será o melhor resultado em ônibus. As fabricantes de carrocerias estimam que o ano vai fechar com vendas domésticas de 21.500 unidades, o que, se confirmado, representará queda de 14% sobre as 25.119 unidades comercializadas em 2008. Quadro mais grave ocorre nas exportações, que deverão absorver 4.100 unidades, 37% menos que as 6.488 carrocerias embarcadas no ano passado.

Nesse contexto, a produção de carrocerias de ônibus deverá encerrar 2009 com 25.600 unidades, 19% de queda em relação a 2008, com 31.607 unidades fabricadas.

Os números, previstos pelo Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre), permitem algumas observações. A comparação de 2009, período de franca crise mundial, está sendo feita com o exercício do ano passado, recorde de todos os tempos. Mesmo assim, à exceção de 2008 e 2007 (com 28.329 unidades), 2009 terá o terceiro melhor resultado na produção nacional de carrocerias.

O presidente do Simefre, José Antônio Fernandes Martins, lista fatores que influenciaram positiva e negativamente o desempenho do setor de carrocerias de ônibus neste exercício. Destaca entre os pontos positivos a nova linha de crédito com juros menores e prazos maiores disponibilizada desde agosto aos compradores de ônibus pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Cita também como fator positivo o Programa Caminho da Escola, incentivo à compra de ônibus escolares promovido pelos Es-

tados do Paraná, São Paulo e governo federal.

Na lista de pontos negativos que influenciaram o conjunto da economia e o setor de ônibus em particular, Martins cita as incertezas com a implantação do decreto das concessões das linhas federais e internacionais; restrições às linhas de fretamento em São Paulo; exportações afetadas pela crise e valorização do real e o Programa Caminho da Escola "não desenvolvido no ritmo que se esperava".

**RESULTADO DE 2010** – Para 2010 o presidente do Simefre está otimista em relação ao mercado interno. Estima vendas de 25 mil carrocerias, repetindo 2008, melhor ano do setor. Para o mercado externo acredita em retração de 20% a 25% sobre os volumes de 2008.

Contribuem para a expectativa de crescimento de vendas internas de ônibus um PIB no nível de 5%, investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), maior desenvolvimento do Programa Caminho da Escola e prorrogação para 2011 das licitações das linhas federais e internacionais.

Há de se destacar que 2010 é ano de eleição para presidente da República e governadores. Nesse período, frotas de ônibus normalmente costumam ser renovadas com mais vigor.

Há ainda para influenciar positivamente 2010 estudos e implantação gradual de projetos de sistemas integrados de transporte urbano para melhorar a mobilidade do sistema coletivo visando à Copa do Mundo de 2014 e às Olimpíadas de 2016.

## CRISE ATRAVESSA O CAMINHO

Com crise brava e tudo no meio do caminho, ainda assim 2009 não será de todo decepcionante para o setor de carrocerias. As 25,600 unides previstas colocam o ano como um dos cinco melhores de todos os tempos no ranking da Fabus (ver quadro), associação que reúne os fabricantes de carrocerias.

Há de fazer uma observação. Os dados de produção da Busscar referentes a 2009 vão até julho. Desligada do quadro associativo da entidade, a encarroçadora de Santa Catarina deixou de fornecer as informações.

### PRODUÇÃO 2009

(jan./out. – em unidades)

INDUSCAR	5.208
MARCOPOLO	4.042
CIFERAL	2.885
NEOBUS	2.319
COMIL	2.244
MASCARELLO	1.742
BUSSCAR*	1.282
IRIZAR	355
TOTAL	20.077

\*dados até julho (deixou de ser associado da entidade)  
Fonte: Fabus

### PRODUÇÃO DE CARROCERIAS

2006	24.478
2007	28.239
2008	31.607
2009	25.600*
2010	30.000**

\*previsão; \*\*projeção  
Fontes: Fabus e Simefre

# 2005 2006 2007 2008

Na nossa constante busca pela  
Qualidade e pelo Desenvolvimento,  
o resultado não podia ser diferente!

# 1º lugar 2009!

Transporte Rodoviário de Passageiros





# A inovação chegou ainda mais longe.

## Roma MD



## Flex 330



## Ideais para fretamento. Perfeitos para as suas necessidades.

Os modelos Roma MD e Flex 330 da Mascarello possuem uma moderna aerodinâmica que possibilita uma maior segurança em curtas manobras e viagens longas. O design moderno de cada modelo combina com a nova gama de peças inclusas: faróis com lentes integradas, espelhos carenados que possibilitam uma maior visão, interiores com acabamento diferenciado, bagageiros mais amplos, fácil acesso aos comandos de painel, central elétrica centralizada e iluminação interna feita com sistema de LEDs de alta qualidade. A Mascarello se preocupa com o exterior e principalmente com o interior de seus veículos, proporcionando para o cliente total garantia de qualidade e segurança.

[www.mascarello.com.br](http://www.mascarello.com.br)  
[www.grupomascarello.com.br](http://www.grupomascarello.com.br)



**Mascarello**  
O ônibus que lá nasceu no ponto

**GRUPO Mascarello**

BR 277 | Km 598 | Distrito Industrial Luiz Benjamim Crespi  
CEP 85804 200 | +55 45 3219 6000 | CASCAVEL | PR | BRASIL

