



**Breda Rio inicia
serviço para executivos**



MARCOPOLO MAIS FORTE NO MERCADO EXTERNO

**Comil lança double decker
de alto padrão**

**Scania mostra linha 2012
de modelos para BRT e BRS**

**Mercedes-Benz vende
87 articulados ao Rio**

**Volvo faz no Brasil
câmbio I-Shift**

**Premiação de Maiores e Melhores
reúne personalidades de transporte**

**Santa Brígida já
roda com ônibus
a diesel de cana**



**Caio fabrica trólebus
para a capital paulista**

Produção e venda de chassis de ônibus batem recorde

Em 2012, seu caminhão vai se tornar um “puro sangue”.

Respeite a sinalização de trânsito.



Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.



Aguarde novidades no seu concessionário.

0800 970 90 90
www.mercedes-benz.com.br



Mercedes-Benz

Mercado brasileiro entre os maiores do mundo

Com o licenciamento de 34.619 chassis a indústria brasileira de ônibus bateu recorde de vendas em 2011. Foi o melhor resultado desde 1957, quando se iniciou a produção de chassis de ônibus no Brasil. O crescimento foi de 22% sobre o recorde anterior de 28.422 chassis comercializados em 2010.

O motivo do acelerado ritmo de produção e vendas foi uma conjugação de fatores. O primeiro, sem dúvida, é o bom momento econômico do País que resultou no aumento do poder aquisitivo da população e da demanda por transporte, estimulando as operadoras a adquirirem mais ônibus para atender à nova demanda. Outros motivos que influenciaram o desempenho do setor incluíram a antecipação da renovação das frotas devido à chegada do Euro 5, em janeiro de 2012 – que eleva o preço dos veículos novos – e o programa Caminho da Escola do governo federal, que oferece crédito do BNDES com financiamento de até 100%, juros fixos de 4,5% e prazo de pagamento de até oito anos. Este segmento respondeu por cerca de 15% das vendas do setor, ou cinco mil unidades. A aceleração das vendas também teve a ajuda do Programa de Sustentação do Investimento do BNDES que beneficia as pequenas e médias empresas na aquisição de ônibus.

Somente nos últimos cinco anos, de 2007 a 2011, as transportadoras brasileiras compraram 135 mil ônibus novos, fazendo do Brasil um dos maiores mercados do mundo. Em produção, o País está em quarto lugar, com capacidade instalada para fabricar mais de 40 mil ônibus ao ano.

A produção de ônibus impulsionada pelo mercado doméstico não teve a mesma contribuição das exportações, debilitadas pela crise no ano passado que afetaram os mercados externos, à exceção dos países do Bric e de algumas economias emergentes.

Para 2012 o setor, apesar de não acreditar em vendas superiores às do ano passado, está confiante em que o mercado interno se manterá vigoroso por ser um ano eleitoral, como tem acontecido no passado.

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

REPÓRTERES

Amarilis Bertachini, Renata Passos,
Sonia Moraes, Wagner Oliveira

COLABORADORES

Alexandre Asquini, Márcia Pinna Raspanti

EXECUTIVOS DE CONTAS

Alcindo Fontana
fontal@otmeditora.com.br

Carlos A. Crisculo
carlos@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

MARKETING

Glenda Pereira
glenda@otmeditora.com.br

Samanta Soares
samanta.soares@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS

Ana Paula Duarte
anapaula@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com.br

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

Representantes no Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin/ João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3027-5565 - spala@spalamkt.com.br

Tiragem

8.000 exemplares

Impressão

Neoband

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

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM Editora. A edição circula no mês subsequente ao de capa

SUMÁRIO

INTERNACIONAL

Marcopolo registra crescimento de 7% em 2011 e amplia atuação internacional com a aquisição de 75% da Volgren, maior encarroçadora da Austrália 6

LANÇAMENTO

Ao antecipar-se à demanda, Comil lança Double Decker para turismo de alto padrão, com itens que prometem mais conforto e segurança 10

ENCARROÇADORA

Quase 50 anos depois de ter produzido os primeiros trólebus, a Caio Induscar volta a reforçar a produção de ônibus elétrico para atender a Metra e a Himalaia 12

MONTADORA

Scania lança modelos da linha 2012 para operar corredores de BRT e BRS, que chegam com motores mais potentes, econômicos e dentro da legislação Proconve P7 14

SERVIÇO EXECUTIVO

Breda Rio inaugura sistema BRE com 85 ônibus rodoviários com objetivo de oferecer transporte eficiente e fazer com que o executivo deixe o carro em casa 16

URBANO

Mercedes-Benz vende 87 ônibus articulados para o BRT do Rio de Janeiro, que vão ser operados pelas empresas Auto Viação Jabour e Expresso Pégaso 20

COMBUSTÍVEL RENOVÁVEL

Viação Santa Brígida inicia operação com diesel de cana em 20 ônibus produzidos pela Mercedes-Benz, que projeta ter 400 unidades na cidade de São Paulo 22

ARTICULADOS

Com o objetivo de entrar definitivamente no mercado de ônibus articulados, MAN mantém testes do modelo Lion's City para atender sistemas BRT 24

EXPORTAÇÕES

Volvo amplia vendas de chassis para o sistema Transmilênio de Bogotá, Colômbia, e inaugura no seu complexo industrial de Curitiba a nova fábrica de caixas de câmbio 26

CARROCERIAS

Com crescimento de 8,3%, setor termina 2011 com volume de produção de 35 mil unidades, entre mercados interno e externo 30

MAIORES E MELHORES

Premiação da editora OTM às empresas que se destacaram no transporte em 2010 reuniu, em São Paulo, 500 influentes personalidades do transporte 32

METROPOLITANO

Governo paulista inicia processo de integração do BOM (Bilhete de Ônibus Metropolitano) às linhas do Metrô e trens da CPTM (Companhia de Trens Metropolitanos) 38

PNEUS

Além de apresentar novos modelos para veículos pesados, fabricantes oferecem sistema para gerenciamento de produtos 40

SUSTENTABILIDADE

SPTrans faz testes para avaliar paradas de ônibus entre a avenida Paulista e a rua da Consolação para novas análises em 2012 48

CONGRESSO ANTP

No 18º Congresso de Transporte e Trânsito, realizado no Rio, peritos de transporte público debateram como será a mobilidade urbana na segunda década do século 21 50

MERCADO

Com crescimento de 22%, indústria de chassi de ônibus bate recorde histórico de produção e fecha o ano 2011 com 32 mil unidades comercializadas 74

SEÇÕES

Editorial 3 Panorama 44 ANTP em notas 70 Custos 73



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

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

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



www.anatec.org.br

É tudo questão de confiança: seus passageiros confiam em você e sua empresa nas soluções do Itaú.

ItaúEmpresas

O Itaú tem soluções específicas para o Setor de Transporte de Passageiros:

- Gerenciamento do repasse dos valores de bilhetagem para filiadas e consórcios.
- Conveniência para os passageiros comprarem ou retirarem o vale-transporte em nossas agências.
- Crédito para renovação da frota, com condições especiais, utilizando os recebíveis de vale-transporte como garantia.

O mundo muda e as empresas precisam fazer cada vez mais.

Fale com os especialistas do Itaú ou acesse www.itaú.com.br/empresas

Itaú. Feito para sua empresa.
Feito para você.



Compra da Volgren tem por alvo os segmentos rodoviário e micro

Inicialmente a Marcopolo continuará a produzir ônibus urbanos e fabricar também os modelos rodoviários intermediários no mercado australiano para explorar em seguida o segmento de micro-ônibus

■ SONIA MORAES



A Marcopolo, fabricante brasileira de carrocerias para ônibus, segue firme no seu plano de crescer no cenário internacional. Após a compra da Volgren, maior encarregadora de ônibus da Austrália, a multinacional brasileira pretende investir em novos segmentos naquele país. “No primeiro momento a Marcopolo vai dar continuidade à produção de ônibus urbanos

e fabricar também os modelos rodoviários intermediários, que na Austrália não são de alto luxo. Mas estamos analisando o mercado australiano e a intenção é entrar no segmento de micro-ônibus que ainda não é explorado pela Volgren”, disse Carlos Zignani, diretor de relações com os investidores.

Presente em todo o território australiano,

onde possui mais de 40% de participação de mercado, a Volgren é especializada na produção de ônibus urbanos. Em sua unidade industrial, que fica em Melbourne, a encarregadora emprega mais de 560 funcionários e detém tecnologia de carrocerias integralmente de alumínio, que proporciona a redução de peso e é totalmente reciclável. No ano fiscal, de julho de 2010

a junho de 2011, a fabricante registrou vendas de 698 unidades, com receita de 207,1 milhões de dólares australianos, correspondentes a cerca de R\$ 383 milhões.

Com 2.000 unidades de ônibus vendidas por ano, a Austrália ainda possui um mercado pequeno se comparado ao Brasil, que em 2011 absorveu 34.672 unidades, segundo dados divulgados pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Apesar do tamanho menor, o mercado australiano tem crescido em média 12% ao ano. Para a Marcopolo, uma oportunidade a ser estudada no futuro é o desenvolvimento e fornecimento para outros segmentos de mercado, como ônibus rodoviários, fretamento e turismo receptivo, além da exportação para os países vizinhos. “A Marcopolo não tinha nada na Austrália e apareceu a oportunidade de pôr o pé naquele mercado, que não é grande, mas é muito importante para a companhia”, disse Zignani.

COMPLEXO INDUSTRIAL – Atualmente a Marcopolo tem unidades de produção em oito países: Brasil, Colômbia, Argentina, México, Índia, Egito, África do Sul e China. Agora inicia suas operações na Austrália, com a compra da Volgren.

Na Rússia, a Marcopolo está presente por meio de um acordo assinado no ano passado com o grupo OJSC Kamaz, maior fabricante automotivo da Rússia, para a formação de uma joint venture. O objetivo deste negócio é comercializar ônibus da fabricante gaúcha com chassis Kamaz e motor Euro 4, que atende às normas de emissões da Rússia e dos países da Comunidade dos Estados Independentes (CEI), da ex-União Soviética.

A nova empresa, criada em base paritária, deverá começar as atividades neste ano e a estimativa é de comercializar 250 unidades, volume que poderá saltar para 3.000 unidades anuais em 2016. Os veículos serão montados nas instalações da OJSC Nefaz, subsidiária do grupo OJSC



Exportação de Double Decker da Marcopolo tem como destinos principais a Argentina e o Peru

Kamaz, na cidade de Neftekamsk, República do Bashkortostan.

O modelo tem carroceria Marcopolo com design avançado, chassi Kamaz e motor Euro 4 fabricado pela Cummins. A transmissão é ZF, os eixos são Daimler e o sistema de freios Knorr-Bremse.

O OJSC Kamaz, maior grupo automobilístico da Rússia, é composto por 96 empresas – 13 são controladas pela companhia –, emprega cerca de 59 mil funcionários e vende em mais de 80 países da CEI, Europa, Ásia, África e América Latina. Os principais produtos do grupo russo são caminhões com PBT entre 14 e 40 toneladas, com motor diesel e gás.

OPERAÇÃO GLOBAL – Sobre o mercado global, Zignani disse que a Marcopolo mantém o otimismo. “Na Argentina e na Colômbia a empresa está bem, na África mais ou menos, no México se recuperando e na Índia crescendo”, destacou o diretor.

No Brasil a dúvida, segundo Zignani, é com relação a Euro 5, nova legislação de emissões para veículos pesados que entrou em vigor em janeiro de 2012. “A indústria de ônibus está mais forte que a de caminhões”, compara Zignani. De acordo com a Anfavea, o crescimento do segmento de ônibus em 2011 foi de 22%, com 34.672 unidades vendidas, enquanto que o mercado de caminhões avançou 9,6% com a

comercialização de 172.902 unidades. “A estimativa é que a produção neste ano seja menor que em 2011, mas a comercialização ficará igual”, afirmou o diretor da Marcopolo.

Mundialmente a Marcopolo planeja produzir 32.500 ônibus este ano. Da fábrica brasileira sairão 20 mil unidades de ônibus (o maior volume será de modelos urbanos) e das unidades do exterior as 12.500 unidades restantes. Segundo Zignani, a receita líquida consolidada atingirá R\$ 3,6 bilhões, o que representará um crescimento de 7,5% em relação a 2011.

Os investimentos definidos para este ano totalizam R\$ 140 milhões. Deste total, R\$ 70 milhões foram aplicados na aquisição da Volgren e o restante para a manutenção de todas as suas fábricas no mundo. Até 2015, a Marcopolo já tem definido o investimento de R\$ 350 milhões, quantia que será aplicada na modernização das suas fábricas no mundo, no aumento de capacidade e produtividade, na formação e qualificação de mão de obra e no desenvolvimento de novos produtos.

A fábrica brasileira abastece a América Latina, África do Sul, Chile, Uruguai, Paraguai, Argentina e Peru. Segundo Zignani, entre os modelos produzidos pela empresa na fábrica de Caxias do Sul (RS), a versão Double Decker tem maior demanda de exportação para a Argentina e o Peru. ■

Caio Induscar volta a produzir trólebus

A indústria fornecerá 78 unidades para as empresas Metra e Himalaia da capital paulista que está renovando a frotas de trólebus

■ RENATA PASSOS



A encarroçadora de ônibus Caio foi uma das marcas pioneiras na fabricação de trólebus no Brasil, com seu primeiro protótipo produzido em 1962 para as cidades de Recife (PE) e Araraquara (SP). Agora, como Caio Induscar, quase 50 anos depois, a empresa volta a produzir esse tipo de veículo com força total.

Recentemente, a empresa fechou um fornecimento de 78 veículos para duas operadoras do serviço na cidade de São Paulo: Metra e Himalaia Transportes. Segundo o diretor industrial da Caio Induscar, Maurício Lourenço da Cunha, a indústria já recebeu 30 unidades de chassis, dos quais nove já foram montados e entregues. “As primeiras unidades entregues estão recebendo os componentes elétricos e devem entrar em operação nos próximos dias”, declarou o executivo.

De acordo com Cunha, esses trólebus são veículos basicamente comuns, com a diferença de terem motor elétrico no lugar de motor a combustão. Além disso, agora esses veículos contam com mais conforto, segurança e acessibilidade, pois contam com piso baixo, rampa de acesso e vaga para cadeirante. “A Eletra é a

responsável pela motorização”, informa o executivo, ao acrescentar que desde que a empresa tornou-se Caio Induscar foram produzidas doze carrocerias para trólebus.

Esse fornecimento faz parte de um projeto da prefeitura de São Paulo, por intermédio da SPTrans (gestora do transporte público na cidade), que tem o objetivo de reestruturar o sistema de trólebus. Além da renovação da rede aérea elétrica, os próprios veículos devem ser renovados e a previsão é que 70% da frota seja substituída até o final de 2012.

VEÍCULO DE FRETAMENTO – Outro produto que tem ganhado participação nos negócios da indústria localizada em Botucatu, interior de São Paulo, é a carroceria Caio Solar, desenvolvida para o segmento de fretamento.

Após um ano de seu lançamento, a carroceria Caio Solar já foi adquirida por clientes das várias regiões do País. “Foram produzidas e entregues cerca de 150 carrocerias, o que representa cerca de 3% nos negócios da empresa”, informa o executivo.

Segundo ele, o principal diferencial da

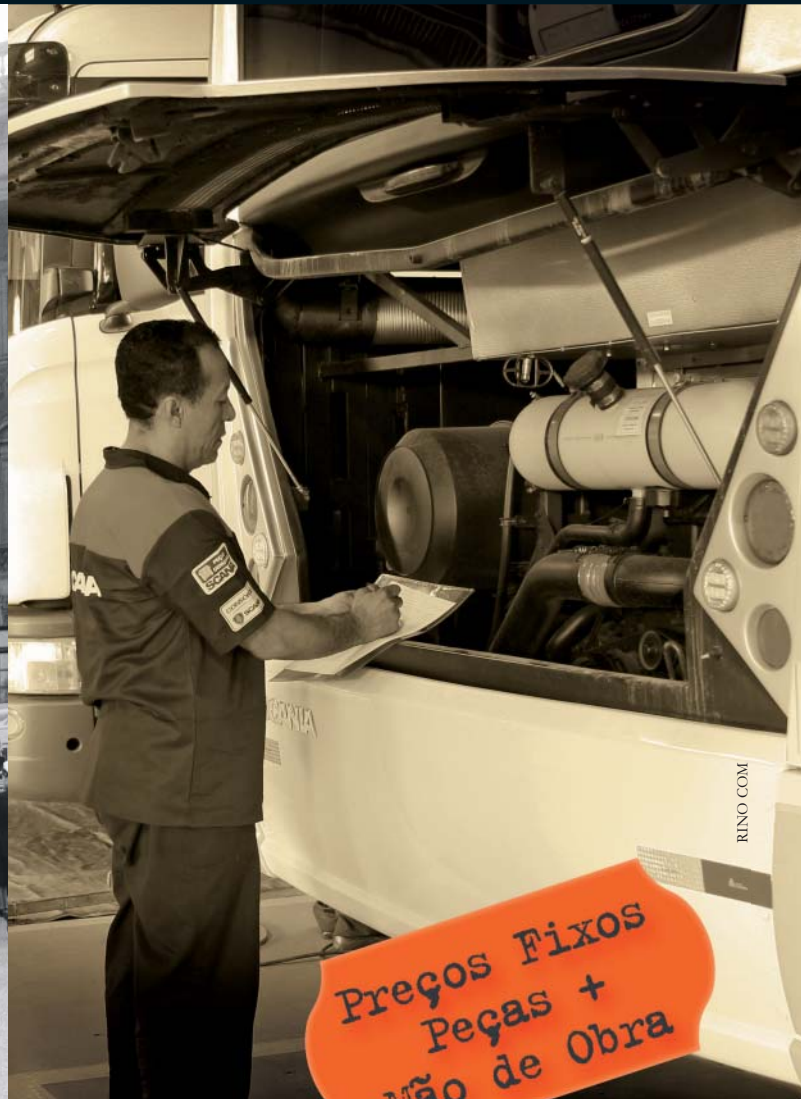
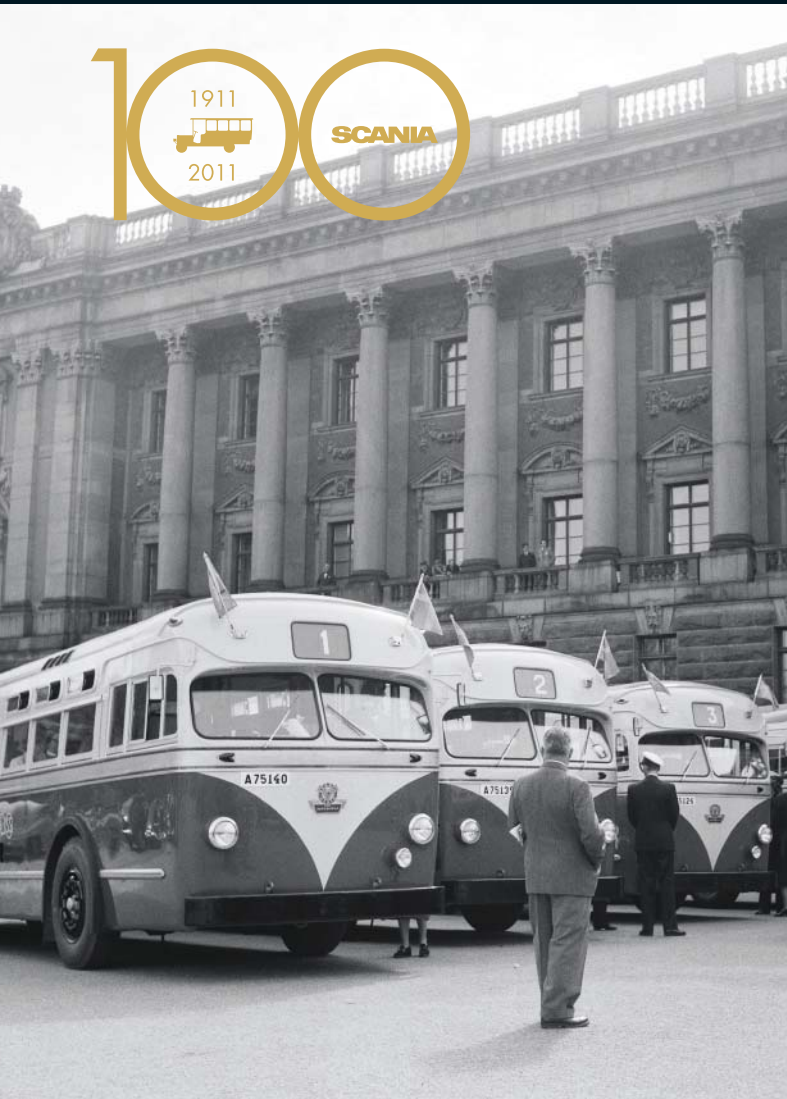
carroceria Solar é possuir a maior largura da categoria, 2.600 mm. Essa característica proporciona mais conforto aos passageiros: ganho de espaço para movimentação no interior do veículo, diversas configurações e espaçamento, de acordo com a distribuição de poltronas. “A largura do corredor supera o que é exigido por normas vigentes”, afirma.

Cunha diz ainda que o projeto da carroceria recebe investimento contínuo em melhorias. “Nossa equipe técnica desenvolve novos materiais e os busca com fornecedores, com a finalidade de atender às necessidades dos clientes e usuários do transporte por fretamento”

Outra importante ação para os negócios da empresa é a exportação. Recentemente, a Caio Induscar entregou 20 unidades da carroceria Mondego para a cooperativa Raincoop, que opera transportes urbanos e suburbanos em Montevidéu, Uruguai.

Os veículos, que vão rodar nos principais corredores da cidade, possuem piso baixo, rampa de acesso, assentos SOP, cortinas laterais e calefação. Eles também contam com o diferencial de terem três portas, que melhoram o fluxo de entrada e saída dos passageiros e permitem maior ocupação do espaço traseiro. Esses veículos também são totalmente adequados às novas regulamentações da cidade, que preveem seis assentos preferenciais.

Cunha informa que a empresa teve uma diminuição na exportação em relação aos anos anteriores, devido à valorização do real. Contudo, ainda assim, as vendas externas representam cerca de 13% dos negócios. A empresa comercializa suas carrocerias para mais de 20 países, sendo os principais mercados África do Sul, Chile, Costa Rica e México. ■



Preços Fixos
Peças +
Mão de Obra

Os Ônibus Scania estão completando 100 anos.

Para celebrar o nosso centenário, preparamos uma surpresa especial:
Pacotes com Preços Fixos – 100 Anos de Ônibus Scania.

A Scania oferece um portfólio completo de soluções para manter seu veículo sempre rodando, com toda a **produtividade** e **baixo custo operacional**. E agora com uma novidade especial: **Pacotes com Preços Fixos – 100 Anos de Ônibus Scania**. Você pode realizar reparos e manutenção com peças Scania e mão de obra especializada inclusa (executada no tempo padrão da Scania), sem ter surpresas com custos extras, já que os preços dos pacotes são prefixados. Confira todas essas vantagens no site www.servicos.scania.com.br ou vá até uma das Casas Scania do Brasil e aproveite!

Comil lança double decker para turismo de alto padrão

Encarroçadora gaúcha antecipa-se à demanda e apresenta novo modelo com itens que prometem maior conforto e segurança para os passageiros em viagens de turismo por todo o País

■ AMARILIS BERTACHINI



Campione DD tem curvatura frontal resultante de estudos biodinâmicos para reduzir o consumo de combustível

De olho no mercado que se abrirá com a Copa do Mundo e as Olimpíadas, a encarroçadora gaúcha Comil lançou seu primeiro ônibus double decker (de dois andares) para atender ao nicho de transporte de passageiros de alto padrão. A expectativa da empresa é de que esses eventos impulsionem a demanda por ônibus de turismo para uma classe de passageiros mais exigentes em todo o país.

Para o desenvolvimento do novo modelo, batizado de Campione DD, foram realizados

estudos biodinâmicos para reduzir o consumo de combustível e o desgaste de pneus, resultando na curvatura frontal dos carros. Seguindo a tendência dos automóveis de luxo, os ônibus receberam detalhes cromados que dão um certo ar de requinte e sofisticação à aparência externa. Como o uso previsto é para turismo e viagens de longa distância, a carroceria recebeu uma ampla área envidraçada e teto solar opcional para permitir que os passageiros desfrutem da paisagem durante todo o percurso.

Internamente o modelo foi idealizado para proporcionar conforto e segurança aos usuários. Na entrada, a escada possuiu corrimão em ambos os lados, com iluminação indireta integrada aos degraus que permite o transitar noturno sem perturbar quem estiver descansando. Outro diferencial da iluminação é o uso de lâmpadas leds, com sistema "fadein/fade out", que liga e desliga as luzes lentamente para dar conforto visual. Foi instalado um novo sistema de direcionamento do ar

condicionado voltado para a individualidade do usuário, sistema de som integrado e um porta-pacotes mais compacto.

As cabines do motorista foram concebidas com estudos ergonômicos voltados ao conforto do condutor e seus auxiliares, o que resultou em um espaço interno mais amplo, além de um melhor campo de visibilidade externa e um painel com todos os comandos eletrônicos de fácil acesso e manuseio.

O cliente da Comil poderá optar por diversos incrementos no piso inferior do modelo DD como, por exemplo, sofás, mesa de jogos, bar e equipamentos de entretenimento. Os banheiros foram projetados em PMMA (polimetil meta acrilato), com aditivos antimicrobianos. As torneiras podem ser acionadas apenas por um sensor de aproximação para melhor higiene. O design foi pensado com cantos arredondados e superfícies lisas para permitir que a limpeza seja feita mais facilmente, reduzindo o tempo de manutenção.

A empresa investiu R\$ 8 milhões na concepção do produto, incluindo um novo design para seu modelo Campione HD 4.05, de um andar, que segue o mesmo estilo do modelo de dois andares.

De acordo com a empresa, a expectativa é comercializar cerca de 150 unidades já em 2012. Os veículos estarão disponíveis a partir de janeiro, nas configurações de chassis 6x2 e 8x2 para Mercedes-Benz, Scania e Volvo.

De janeiro a novembro deste ano foram fabricados 32.104 ônibus, um crescimento de 8,2% sobre a produção de igual período no ano passado (29.669), segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), que reúne números das sete principais encarroçadoras do País. A Comil – cuja fábrica fica na cidade de Erechim (RS) – foi responsável pela produção de 3.721 dessas unidades, um aumento de 27,2% sobre o resultado de igual período de 2010 (2.926). O parque fabril da empresa tem hoje 40 mil m² com uma capacidade de produção de aproximadamente 4 mil unidades ao ano.



O novo design do modelo Campione HD 4.05 de um andar segue o mesmo estilo do Double Decker

NOVOS NEGÓCIOS – Em novembro, a Comil entregou 99 veículos para três empresas dos estados de Minas Gerais, Maranhão e São Paulo, a maioria composta por ônibus rodoviários. O modelo mais encomendado foi o Campione 3.25, que foi idealizado para oferecer conforto e segurança aos passageiros em viagens de longas distâncias, além de permitir maior agilidade operacional com baixos custos para as operadoras.

A empresa de turismo e fretamento Princesa D'Oeste, de Campinas, comprou 20 veículos para atender a novos contratos que fechou na cidade. A Viação Santa Edwiges, de Belo Horizonte – que transporta mais de 500 mil passageiros por mês em uma frota de 600 veículos – também adquiriu 20 unidades que serão usadas no transporte de fretamento, principalmente na ligação da Capital com o polo industrial de Betim. A mineira Rouxinol, prestadora de serviço de transporte de pessoas para algumas das principais companhias de Belo Horizonte e região metropolitana, comprou 24 Campione 3.25 desde o início de 2011. Segundo informações da Comil, a Rouxinol encerrou o ano com uma expansão de 10% em sua frota e 15% de renovação.

Na linha de modelos urbanos, a Comil vendeu 49 ônibus modelos Svelto e Svelto Midi para o grupo Araújo, que presta serviços de fretamento, locação de automóveis de passeio e transporte urbano no Maranhão. A pedido da empresa, as unidades adquiridas foram modificadas para fretamento para

atender os novos contratos com a empresa C.C. Mendes Furtado, em São Luís (46 veículos), e para circular no transporte público intermunicipal maranhense pela Transporte Requite (três unidades).

Ainda em novembro, a Comil comercializou 22 ônibus de linhas urbanas para serem usados no transporte urbano de Aracaju. Desse total, 12 servirão linhas de São Cristóvão e 10 da Viação Cidade de Aracaju, empresas do grupo SP Transportes que estão renovando suas frotas. Os veículos são do modelo Svelto, um dos mais vendidos pela encarroçadora gaúcha. A SP Transportes já é cliente da Comil desde 2005 e cerca de 40% de sua frota de 550 carros é composta por ônibus da empresa gaúcha. A companhia atua há 50 anos no serviço de transporte coletivo urbano, intermunicipal e interestadual do Sergipe e da Bahia.

LIVRO – Este ano, a Comil completou 25 anos de atuação e para comemorar lançou o livro “A história do Ônibus em Erechim”, que conta sobre o desenvolvimento do município, conhecido como a Cidade do Ônibus, e aborda o crescimento da Comil e da região. O livro traz relatos de pessoas que vivenciaram a trajetória da Incasel, além de pesquisas feitas em jornais locais e livros. A obra, com 168 páginas, foi escrita pela jornalista e empresária Maria Lúcia Carraro Smaniotto e pelo fotógrafo e publicitário Roberto Hachmann. ■

COMIL

Agora a família campeã em custo
benefício está completa! Campione **DD**.

COMIL
ASSIST 

0800 643 0534
Cada vez mais perto de você.

Acompanhando você há 25 anos nas ruas e estradas do Brasil e de mais de 30 países, a Comil oferece as mais diversificadas soluções em transporte coletivo. E não importa o tamanho da sua empresa, temos o ônibus na medida certa para o seu negócio.

Venha e conheça toda
a nossa linha acesse:
www.comilonibus.com.br



COMIL

Respeite a sinalização de trânsito.

oggi.comil

CAMPIONE

DoubleDecker



25
Anos

Ônibus
na medida
certa.

Scania apresenta modelos para corredores BRT e BRS

Os novos ônibus da linha 2012 chegam com motores mais potentes, mais econômicos e prontos para atender à legislação de emissões

■ SONIA MORAES



Modelo rodoviário Scania K310 da nova família de chassis é equipado com motor Euro 5, de maior capacidade volumétrica

A Scania segue a tendência do mercado e lança a sua linha de ônibus 2012 pronta para atender à nova legislação de emissões no Brasil, Proconve P7 (Euro 5), em vigência a partir de janeiro de 2012. Os novos veículos, que fazem parte da plataforma global da montadora, chegam com propulsores modernos e econômicos. "A Scania aproveitou o momento da mudança da legislação brasileira de emissões para oferecer algo a mais ao cliente. Estamos entregando o novo ônibus com mais torque, mais potência, com

melhor desempenho operacional e redução de custos", disse Christopher Podgorski, vice-presidente de vendas da Scania para a América Latina, durante a apresentação do veículo no Rio de Janeiro.

Sem fazer qualquer alteração na arquitetura para garantir a facilidade na manutenção, a Scania passa a oferecer duas opções de motores de 9 litros com cinco cilindros e de 13 litros com seis cilindros, substituindo as atuais versões de 9, 11 e 12 litros. Para os chassis da série K, dos modelos de

ônibus rodoviários, os motores têm de 250 cv a 440 cv de potência. Já chassis da série F, dos modelos urbanos, têm motores dianteiros de 250 cv a 310 cv de potência. "Com maior capacidade volumétrica conseguimos um ganho de 9% no torque e de 5% na potência dos novos motores", explica Celso Mendonça, gerente de vendas da Scania no Brasil.

As duas versões serão equipadas com a tecnologia SCR (Redução Catalítica Seletiva) e terão como opcionais a caixa de

câmbio automatizada Optcruise. “Esta é a caixa de câmbio automatizada com menor número de componentes e com troca de marcha mais rápida do mundo”, afirma Mendonça.

Segundo o gerente, a introdução de uma camisa com anel no pistão, que funciona como um limpador da parte superior do componente e impede o acúmulo de carbono e material particulado, garantiu economia de combustível e mais vida útil ao motor.

Na nova linha 2012 os chassis da série F permitem a instalação de carrocerias de 12,6 m e 13,2 m na configuração 4x2, o que assegura maior espaço interno e capacidade de passageiros, e são indicados para operações urbanas e rodoviárias de curtas e médias distâncias que exigem produtividade e robustez. “Por conta dos futuros eventos esportivos, como a Copa do Mundo e as Olimpíadas, existe a perspectiva de uma grande demanda por veículos alimentadores. Na verdade os veículos com motorização dianteira ainda representam a grande fatia do transporte urbano de passageiros, respondendo por mais de 90% de participação no segmento”, afirma Wilson Pereira, gerente executivo de vendas de ônibus da Scania no Brasil.

MODELO MOVIDO A ETANOL – No seu portfólio de produtos a Scania oferece também o ônibus movido a etanol, que reduz em até 90% a emissão de CO² e atende às exigências do Proconve P7. Os veículos são equipados com motor Euro 3 de 9 litros de 270 cv de potência e são abastecidos com etanol adicionado a 5% de aditivo para obter melhor combustão. “Nosso objetivo é oferecer uma solução de transporte ambientalmente sustentável e economicamente viável”, afirma Eduardo Monteiro, responsável por vendas de ônibus urbano da Scania no Brasil.

A cidade de São Paulo foi a primeira a investir em uma frota de ônibus movida a etanol, com o fornecimento de 50 unidades para a Viação Metropolitana que faz



Ônibus urbanos Scania da série F têm motores dianteiros com 250 cv a 310 cv de potência

parte do Consórcio Unisul que opera na área 6 (zona sul da capital paulista) com uma frota de cerca de 30 veículos.

No total, a Scania vendeu 60 ônibus etanol para a cidade de São Paulo em 2011. Além das 50 unidades negociadas com a Viação Metropolitana da série K270 4x2 de 13,20 m na configuração 6x2, a montadora também vendeu dez unidades do modelo K270 de 15 m 6x2 para a Viação Tupi, que opera na zona sul de São Paulo. Todos os veículos já foram entregues.

“Já existem negociações em outras capitais brasileiras, como Belo Horizonte e Rio de Janeiro, que se mostram interessadas em avaliar esta nova alternativa de combustível para seu transporte urbano”, disse Monteiro.

A Scania tem mais de 800 ônibus movidos a etanol rodando na Europa, principalmente na cidade de Estocolmo, Suécia, onde está a sede da montadora. Os ônibus que estão circulando no Brasil são da terceira geração do modelo que a empresa tem na Europa.

MODELOS EURO 3 – Interessadas em solucionar os problemas de mobilidade as cidades também estão adquirindo outros modelos de veículos da montadora sueca. O Grupo Breda do Rio de Janeiro adquiriu

200 unidades do ônibus Scania Euro 3, na versão K 230 4x2 para operar o sistema BRS (Bus Rapid System), que foi implantado na cidade, e o BRE (Bus Rapid Executive), que a Breda vai operar na cidade. Os veículos foram desenvolvidos para garantir maior conforto aos passageiros e ao condutor. “Têm motor traseiro, câmbio confort shift, suspensão eletropneumática com programação de marcha, piso baixo e amplo espaço interno”, explica Monteiro.

Do total de veículos adquiridos pela Breda Rio, 115 modelos irão operar os corredores BRS, que vai da Barra da Tijuca até o centro e os 85 restantes serão utilizados para as operações BRE no mesmo trajeto. “Todos os chassis já foram produzidos e cerca de 120 unidades já foram entregues para encarroçamento”, afirma Monteiro.

Por conta da grande demanda pelos veículos com motorização Euro 3 para fugir do aumento de preço que terão os modelos Euro 5, que começam a ser vendidos em janeiro de 2012 no País, a Scania está com ritmo acelerado de produção. “A produção para 2011 já está esgotada e para 2012 ainda não temos encomendas firmes. Só temos recebidos consultas dos clientes”, informou Monteiro em dezembro. ■

Breda Rio inaugura operação em sistema BRE

Empresa vai colocar 85 ônibus rodoviários em operação para transportar executivos, numa tentativa de tirar as pessoas do automóvel e facilitar a mobilidade da cidade do Rio de Janeiro

■ SONIA MORAES



A Breda Rio vai operar o serviço executivo BRE do Rio de Janeiro com ônibus Scania K230 encarroçados pela Neobus

A Breda Rio, empresa de transporte de passageiros e fretamento da cidade do Rio de Janeiro, já começou a atualizar a sua frota para atender às novas determinações do município, que terá até 2016 todos os veículos para o transporte coletivo da cidade renovado. Com investimentos de R\$ 80 milhões a empresa adquiriu 200 unidades de

ônibus da Scania, o modelo K 230 4x2, com motor traseiro, piso baixo, câmbio eletrônico Comfort Shift e encarroçado pela Neobus. Do total, 115 unidades irão circular nos corredores BRS (Bus Rapid System), que já estão em operação na cidade. As 85 unidades restantes são modelos rodoviários de piso baixo que irão operar o BRE (Bus Rapid

Executive), sistema de serviço executivo que o grupo vai inaugurar na cidade. "A ideia é tirar as pessoas do automóvel e incentivá-las a utilizar ônibus que irão circular em corredores exclusivos, com conforto, que inclui TV digital, wi-fi e outros sistemas de entretenimento", disse Álvaro Lopes, superintendente da Breda Rio. A tarifa para este tipo

de transporte deve girar em torno de R\$ 12,50, segundo Lopes.

A expectativa do executivo da Breda Rio é que os veículos que irão operar os sistemas BRE tenham bastante aceitação da população carioca. “O BRE é uma novidade que vai durar por muito tempo e será acessível para todo o tipo de transporte”, observa Lopes.

FROTA PADRONIZADA – A cidade do Rio de Janeiro, que realizou uma forte reformulação em todo o sistema de transporte com o objetivo de se preparar para receber os eventos da Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas em 2016, conta atualmente com quatro consórcios – a Intersul, Internorte, Transcarioca e Santa Cruz – formados por 40 empresas, que venceram a licitação em setembro de 2010 para operar as linhas municipais nos próximos 20 anos. A Breda Rio é uma das vencedoras desta disputa na área de transporte coletivo.

Com a mudança a cidade foi dividida em cinco regiões por onde circulam atualmente 9.000 ônibus, sendo 1.400 carros de cada empresa, que transportam diariamente 3,5 milhões de passageiros. A Região 1, que inclui o centro e os bairros do entorno e, por ser uma área de operação comum, não foi licitada. A Região 2, que envolve a zona sul, grande Tijuca e Santa Teresa, é de responsabilidade do consórcio Intersul de Transportes; a Região 3, que inclui toda a zona norte, com exceção de Madureira e bairros do entorno, é do Consórcio Internorte; a Região 4, que engloba a zona oeste (Barra da Tijuca e Jacarepaguá), Madureira e bairros vizinhos, é do consórcio Transcarioca; a Região 5, que compreende os demais bairros da zona oeste (Bangu, Campo Grande, Santa Cruz e Realengo) é administrada pelo consórcio Santa Cruz.

Os veículos também têm cores padronizadas para identificar a circulação nas regiões. A verde é dos modelos da Santa Cruz na zona oeste; a laranja dos modelos da Internorte na zona norte; o amarelo dos modelos da Transcarioca na região de



O sistema BRS de corredores expressos na zona sul se estenderá à região norte este ano

Jacarepaguá, Barra da Tijuca e Recreio; e azul dos modelos da Intersul na zona sul e Grande Tijuca.

Segundo a Secretaria Municipal de Transporte do Rio (SMTR), com a organização de todo o sistema de transporte e a operação dos corredores BRS, a tendência é de reduzir a quantidade de ônibus que circulam na cidade, já que a eficiência deste sistema permite diminuir o tempo de viagem.

A redução da frota também vai proporcionar às empresas uma diminuição do custo operacional. Por isso, elas terão que investir em tecnologia e oferecer ônibus mais confortáveis. Atualmente a idade da frota estabelecida no Rio de Janeiro é de oito anos, mas a idade média dos ônibus de transporte coletivo é de cinco anos. Além de atender à legislação federal de acessibilidade até 2014, os novos veículos terão também que atender à lei de emissões, Proconve P7, que entra em vigor no começo de 2012.

Até junho de 2012 a cidade do Rio de Janeiro terá concluído o primeiro corredor BRT (Bus Rapid Transit), de um total de quatro que serão implantados na cidade. Será na

zona oeste na Barra da Tijuca. Ao todo os quatro corredores, que deverão estar prontos até 2016, terão 155 km de vias segregadas, segundo a Secretaria Municipal de Transportes. Para a infraestrutura deste sistema, com a implantação dos corredores que irão circular os veículos, o investimento total é de R\$ 4,5 bilhões. A prefeitura do Rio já está adquirindo os ônibus articulados para operar nos corredores BRT.

PERFIL – Fundada em 1959, a Breda iniciou suas atividades no setor de turismo em São Paulo, mas se consagrou como uma das mais antigas operadoras de turismo da cidade do Rio de Janeiro, que em 1990 passou a se denominar Breda Rio Transportes e Turismo. Em 1995 a empresa ingressou no setor urbano do Rio com a operação da maior parte das linhas diamétrais e uma auxiliar da Auto Diesel.

Alicerçada nos conceitos de qualidade e exclusividade, a empresa procura manter em sua frota veículos novos e o melhor atendimento. “O maior problema do transporte hoje é a falta de qualidade no serviço”, afirma Lopes. ■



Design. Expressã

Mais um ano reali

Feliz 2

IRIZAR

www.irizar.com.br



o em Movimento.

zando desejos.

012.



IRIZAR



BRT do Rio começará a operar com articulados Mercedes

Os veículos com motor Euro 5 foram adquiridos pela Auto Viação Jabour e Expresso Pégaso para circular nos corredores Transoeste da capital fluminense que vai inaugurar em junho de 2012 o sistema BRT

■ SONIA MORAES

A Mercedes-Benz fechou contrato de venda de 87 ônibus articulados O500 MA, de piso baixo e motor Euro 5, com a cidade do Rio de Janeiro. Do total negociado, 47 unidades foram com a Auto Viação Jabour e 40 unidades com a Expresso Pégaso para operar os corredores BRT (Bus Rapid Transit) que serão inaugurados na

cidade em junho de 2012, segundo a Secretaria Municipal de Transportes (SMTR). "É a primeira venda de ônibus Euro 5 da empresa no Brasil", afirma Gustavo Nogueira, gerente de marketing de BRT da Mercedes-Benz do Brasil.

Na Colômbia a Mercedes-Benz já tem cerca de 400 unidades desse modelo de

ônibus circulando desde 2010. São veículos equipados com motor Euro 2, Euro 3 e Euro 5. "Lá os veículos da marca têm mais de dez anos e mais de 1 milhão de quilômetros rodados, o que comprova a qualidade dos nossos produtos", destaca Nogueira. Os articulados que circulam nas ruas da Alemanha também são da

INVESTIMENTOS NO BRASIL ESTÃO DEFINIDOS ATÉ 2013

A Mercedes-Benz já definiu o seu programa de investimentos para o Brasil. Até 2013 a empresa vai aplicar R\$ 1,5 bilhão para aumentar a capacidade da sua fábrica de São Bernardo do Campo, no ABC paulista, e em nova linha de produtos. Esta mesma quantia a montadora investiu no início de 2010 para reforçar a oferta de produtos e elevar a capacidade de 65 mil para 75 mil unidades ao ano.

A empresa inicia 2012 com a sua linha de caminhões totalmente renovada e pronta para atender a nova lei de emissões, que entra em vigor no País em janeiro. Além de mudanças estéticas e da melhora no conforto,

os veículos chegam ao mercado com mais conteúdo tecnológico.

Toda a linha de produtos – de ônibus e caminhões – recebeu a nova motorização Euro 5, que a Mercedes denominou Blue Tec5. Os novos motores utilizarão a tecnologia SCR (Redução Catalítica Seletiva) com o aditivo Arla-32 que, segundo Joachim Maier, vice-presidente de vendas da Mercedes-Benz do Brasil, é a melhor solução para reduzir os níveis de poluentes e o consumo de combustível destes veículos.

O presidente da Mercedes, Jünger Ziegler, disse estar confiante na escolha da tecnologia SCR para cumprir a nova legislação de emissões. “Já temos

mais de 350 mil caminhões rodando com o sistema SCR e estamos seguros de que é a opção mais confiável para os nossos clientes”, destacou Ziegler. Para atender à forte demanda do mercado brasileiro, a Mercedes está trabalhando em três turnos e a meta é fabricar 75 mil veículos em 2011.

A partir de janeiro de 2012 o caminhão pesado Actros, antes importado da Alemanha, é montado na fábrica da Mercedes em Juiz de Fora (MG), onde a empresa está investindo R\$ 450 milhões. “Até o final deste ano serão produzidos 300 veículos nesta fábrica dos dois modelos, o Actros e Acello”, disse Ziegler.

mesma família de veículos que a empresa comercializa aqui no Brasil.

PERSPECTIVA – Na fábrica da Mercedes-Benz, em São Bernardo do Campo, no ABC paulista, os ônibus articulados O500 MA com suspensão a ar, câmbio automático e capacidade para 160 passageiros começaram a ser produzidos em setembro de 2011 e estão sendo encarregados pela Marcopolo e Neobus. No Rio, os veículos irão circular nos corredores Transoeste, que terão na primeira fase 38 km de extensão e mais 18 km na segunda fase, o que totalizará 56 km de vias segregadas.

Com todos os corredores prontos a quantidade de ônibus articulados no Rio de Janeiro pode chegar a aproximadamente 400 unidades até 2014, segundo Nogueira. “Até 2016 será um mercado para 800 ônibus de grande porte”, prevê o gerente. A Mercedes também avalia a possibilidade de fornecer para o Rio os ônibus do tipo Padron para complementar as linhas que irão operar nos



Gustavo Nogueira: “É a primeira venda de ônibus Euro 5 da empresa no Brasil”

corredores BRT.

Das cidades-sede da Copa, o Rio é a primeira a implantar os corredores BRT para o transporte de passageiros. “A

Mercedes está dando toda a assistência à cidade, oferecendo treinamento para o pessoal de manutenção, aos monitores da empresa operadora do sistema e aos condutores dos veículos”, afirma Nogueira. “A empresa projeta e fabrica ônibus sustentáveis não somente do ponto de vista ambiental, mais econômico também, pois carregam peças que têm alta durabilidade e são veículos robustos e adequados às estradas brasileiras”.

A Mercedes, que lidera o mercado de veículos articulados no Brasil desde 2006, com 77% de participação, está atenta para atender não somente as cidades-sede da Copa, mas outras também. “Há oportunidade de colocar os nossos produtos em outras localidades do País”, diz Nogueira.

Segundo o gerente da Mercedes, depois do Rio de Janeiro, outra cidade-sede da Copa que está com os projetos de BRT avançados é Belo Horizonte. “As empresas operadoras de transporte estão analisando a viabilidade do sistema com o órgão público”, diz o gerente. ■



Mercedes entrega ônibus a diesel de cana a São Paulo

Previsão da montadora é que mais de 440 veículos movidos com combustível renovável entrem em operação na cidade de São Paulo nos próximos quatro meses

■ SONIA MORAES

Depois da Viação Santa Brígida, para a qual vendeu 20 unidades de ônibus O500 U movidos a diesel de cana, a Mercedes-Benz prevê que mais de 440 modelos de ônibus da marca com combustível renovável entrem em operação na cidade de São Paulo nos próximos quatro meses por outras empresas, o que fará a montadora aumentar a participação no Programa

Ecofrota da prefeitura de São Paulo destinado a reduzir o uso dos combustíveis fósseis. Até 2018, toda a frota de ônibus da cidade terá de ser 100% movida a combustíveis renováveis.

A Mercedes realizou durante um ano os testes com três ônibus da Viação Santa Brígida abastecidos com 10% de diesel de cana e 90% de diesel comercial,

que já inclui 5% de biodiesel. A iniciativa envolveu Amyris Brasil, fornecedora do diesel de cana-de-açúcar; a Petrobras Distribuidora e a São Paulo Transportes (SPTrans).

“Com essa experiência, mostramos ao mercado que o diesel de cana é a mais viável alternativa de combustível limpo para o nosso País, sem exigir alterações

na motorização do veículo e contribuindo para o negócio dos operadores”, afirma Ricardo Silva, vice-presidente de Ônibus América Latina. “Mais uma vez, a Mercedes-Benz indica o caminho a seguir, consolidando também um trabalho de parceria na busca por soluções sustentáveis.”

Numa primeira fase de testes nos bancos de prova de seu Centro de Desenvolvimento Tecnológico, a Mercedes-Benz utilizou em um tanque de combustível 90% de diesel comercial (com teor de enxofre S50) e 10% de diesel de cana. Mesmo com um percentual aparentemente pequeno, esse combustível proporcionou redução de 9% nas emissões de material particulado, sem aumentar as emissões de óxidos de nitrogênio (NOx).

Outro resultado que merece destaque é a manutenção do desempenho.

PRODUÇÃO DE DIESEL DE CANA –

Até o final deste ano 160 ônibus da Viação Santa Brígida movidos com 10% de diesel de cana estarão circulando na cidade de São Paulo. Além dos modelos da Mercedes-Benz, a operadora de transporte coletivo de São Paulo também adquiriu 90 modelos de ônibus da Volvo, 30 da Scania e 20 da Volkswagen.

Das 160 unidades previstas pela Viação Santa Brígida, 80 ônibus já circulam na zona noroeste de São Paulo. Com a



O Programa Ecofrota prevê que, até 2018, toda a frota de ônibus de São Paulo terá de ser 100% movida com combustíveis renováveis

mistura de 10% ao diesel comum estes veículos podem poluir até 9% menos que em comparação a um ônibus do mesmo modelo só abastecido com o diesel S50 para o transporte coletivo.

O fornecimento do diesel de cana para os 160 veículos da Viação Santa Brígida será feito pela Amyris do Brasil, na adição de 10% no biodiesel fornecido pela Petrobras Distribuidora.

Segundo Adilson Liebsch, diretor de combustível da Amyris do Brasil, o acordo de fornecimento se estenderá até o final de 2012 e envolve um volume entre 40 mil e 50 mil litros de diesel de cana por mês. O diesel de cana que irá abastecer os ônibus da Viação Santa Brígida será produzido na fábrica da Biomin, em uma parceria desta

empresa austríaca de nutrição animal e a Amyris, localizada em Piracicaba. A fábrica tem capacidade para produzir 300 mil litros de combustível por mês.

Em uma joint venture fechada com o Grupo São Martinho a Amyris está construindo uma nova fábrica, a SMA Indústria Química. As obras estão em andamento e a unidade deverá entrar em operação no segundo trimestre de 2012.

O acordo utilizará inicialmente 1 milhão de toneladas de cana-de-açúcar fornecidas pela Usina São Martinho para a produção de especialidade química de alto valor agregado, o farneseno, utilizado na produção de cosméticos a produtos de higiene e combustíveis.

Também entrará em operação em 2012 a fábrica que está sendo construída pela Amyris e pela Usina Paraíso, que processará 1 milhão de toneladas de cana por ano para produzir especiarias químicas. No Brasil, além da Paraíso e São Martinho, a Amyris também tem acordo com as usinas da Cosan, Guarani e Bunge. ■





MAN faz testes do modelo Lion's City no Brasil

Estratégia da empresa é entrar definitivamente no mercado de ônibus articulados e se preparar para atender à demanda do sistema BRT que ganha cada vez mais força no País

■ SONIA MORAES

A MAN Latin America prossegue com a fase de testes do ônibus articulado MAN Lion's City. O veículo está em avaliação desde agosto pela Metra, empresa de transportes de passageiros de São Bernardo do Campo (SP), e irá percorrer os principais centros urbanos do Brasil nos próximos dois anos.

Produzido na Polônia, o ônibus Lion's City G possui motor MAN D20 com 360 cavalos de potência. Tem 18 metros de comprimento e capacidade para até 150 passageiros. Este veículo, que é sucesso em operações na Europa, possui piso baixo

totalmente nivelado, sem escadas.

A importação do ônibus Lion's City para ser testado no Brasil faz parte da estratégia da MAN para entrar definitivamente no segmento de veículos articulados no Brasil. Segundo Ricardo Alouche, diretor de vendas, marketing e pós-vendas da MAN Latin America, a montadora quer estar ainda mais preparada para atender à crescente demanda do BRT (Bus Rapid Transit) por cidades brasileiras para reorganizar seus sistemas de transporte.

“Os ônibus MAN fazem parte de estudos

para o nosso ingresso definitivo no segmento de veículos articulados, sempre em parceria com carroçadoras locais. Além disso, em 2012, daremos início à comercialização do Volksbus articulado VW 26.330 OTA, chassi produzido sob medida para os corredores e sistemas BRT que serão implantados no Brasil”, explica Alouche.

Os ônibus Volksbus 2012 são os primeiros da marca Volkswagen a receber os motores Euro 5, que foram desenvolvidos para atender às normas de emissões Proconve P7, que entram em vigor a partir de janeiro.

Conforme a aplicação, a tecnologia para redução de emissões é a SCR (Redução Catalítica Seletiva), que depende da utilização de ureia (o Arla 32) para filtrar os gases, ou a EGR (Recirculação dos Gases de Exaustão), com o uso de filtro ou catalisador.

A MAN Latin America entrou no mercado de ônibus em 1993 com o lançamento do modelo VW 16.180 CO. O chassi chegou no momento em que o mercado pedia alternativas no segmento de ônibus. "Não marcou apenas o nascimento da linha Volksbus, mas também de um atendimento diferenciado feito na garagem do frotista".

Logo em seguida, a marca ingressou no mercado de micro-ônibus, com o modelo VW 8.140 CO. De lá pra cá, a linha não parou de crescer e recebeu inúmeros atributos tecnológicos como, por exemplo, a versão V-Tronic dos modelos urbanos 17.230 EOD e 17.260 EOT. Com toda essa

tecnologia e a credibilidade depositada pelos clientes, os ônibus Volkswagen praticamente dobraram sua participação de mercado entre os anos de 1997 e 2010.

Em 2011, de janeiro a novembro, a MAN vendeu 10.184 ônibus, volume 49,9% a mais que o mesmo período de 2010, quando foram comercializadas 6.792 unidades. Com essa quantidade a empresa garantiu o segundo lugar no ranking de vendas do setor.

HISTÓRIA – O primeiro ônibus articulado começou a circular no Brasil em 1980, na cidade de Curitiba. Era um modelo B58 da Volvo. Hoje este modelo de veículo tem atraído o interesse de muitas cidades brasileiras, como alternativa para solucionar o problema da mobilidade nos grandes centros urbanos.

Para este mercado, a Mercedes-Benz, que lidera o segmento de ônibus no País, vendeu 281 unidades de modelos articulados

de janeiro a novembro de 2011, o que representa um crescimento de 102% em relação ao mesmo período de 2010, quando foram comercializadas 139 unidades. Desde 2006, quando deu início à comercialização destes veículos no Brasil, a empresa já vendeu 1.319 unidades no mercado brasileiro, segundo informa a montadora.

Já a Volvo vendeu 166 unidades de ônibus articulados de janeiro a novembro. Somando os modelos biarticulados (que foram 124 unidades), a montadora sueca vendeu um total de 290 ônibus neste segmento no País nos 11 meses do ano.

Ao exterior a Volvo enviou 211 veículos, sendo 200 ônibus articulados e 11 biarticulados de janeiro a novembro de 2011.

Em 2010, incluindo o mercado brasileiro e o exterior, as vendas da Volvo totalizaram 192 unidades de ônibus articulados e biarticulados. ■

Aconteceu também em Porto Alegre!

Cangurus são vistos circulando livremente pelas ruas de Porto Alegre.

Sistema de Gravação Embarcada - **Canguru**[®]

Melhorando a segurança no interior dos ônibus brasileiros.

DETRO-RJ
ESPECIFICAÇÕES

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

Com 2 Cartões 8GB

Canguru[®]

Sistema de Gravação Digital

www.vejasuafrota.com.br



Certificado



Dê um salto de qualidade.



alltec
Tecnologia
www.alltectecnologia.com.br

Canguru[®] uma unanimidade nacional.

Volvo fornece ônibus à Colômbia e Jamaica

Com a entrega de mais 684 chassis Volvo, a capital colombiana terá em operação no sistema Transmilenio 1.453 ônibus da marca, sendo 812 articulados, 107 biarticulados e 539 modelos onvencionais

A Volvo Bus Latin America fechou contrato para a venda de 684 chassis de ônibus para a Colômbia, a serem entregues entre 2012 e 2014. Os veículos farão parte da terceira fase de expansão do Transmilenio, o avançado sistema de transporte coletivo BRT (Bus Rapid Transit, na sigla em inglês) instalado na capital Bogotá.

O valor do negócio está estimado em US\$ 110 milhões e inclui 145 veículos B340M articulados (48 unidades) e bi-articulados (97 unidades) e 539 chassis B290RLE. Eles foram adquiridos pelos operadores colombianos G Movil (que encomendou 18 articulados, 60 biarticulados e 147 unidades B7R Lite), Express (67 articulados e biarticulados) e Egobus (que encomendou 392 ônibus convencionais).

A Superpolo, a unidade colombiana da Marcopolo, vai fabricar as carrocerias para a G Movil e os ônibus da Express



A capital jamaicana Kingston contará com 230 ônibus Volvo no seu sistema de transporte

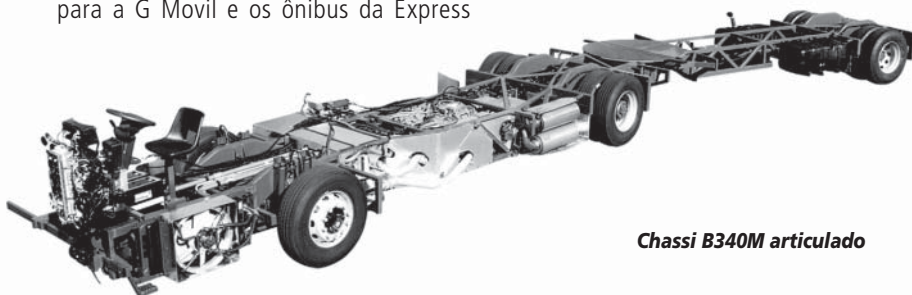
serão encarregados pela Busscar Colômbia. As unidades da Egobus ainda não estão definidas, informa a assessoria de comunicação da Volvo.

Cerca de 90% dos veículos articulados e biarticulados que fazem parte da atual etapa do Transmilenio são da marca Volvo, além de 70% dos chassis convencionais. Com essa venda de 684 chassis, a

capital colombiana passa a contar com 1.453 ônibus Volvo, sendo 812 articulados, 107 biarticulados e 539 modelos convencionais.

“Essa venda reafirma a posição da Volvo como o principal fornecedor de soluções de BRT na América Latina, principalmente em função da alta capacidade de transporte dos nossos chassis e de seus baixos custos operacionais”, afirma Luís Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America.

A terceira fase do Transmilenio é também conhecida como SITP (Sistema Integrado de Transporte Público). Dos quatro troncais da terceira fase, três operam exclusivamente com ônibus da marca Volvo, o correspondente a 75% do total.



Chassi B340M articulado

Os eixos troncais são canaletas exclusivas para linhas expressas dos ônibus de grande capacidade de transporte (articulados e biarticulados), que cruzam a cidade em vários sentidos.

Os ônibus comuns circularão em linhas convencionais e como alimentadores dos ônibus articulados e biarticulados. Estes são os primeiros ônibus com entrada baixa a serem utilizados em Bogotá, para facilitar o acesso de cadeirantes ao transporte público, informa a Volvo.

Outro diferencial da frota vendida pela Volvo é que os veículos estão equipados com o sistema de gestão de frotas, o que proporciona aos operadores o acesso a todos os dados dos ônibus, como tempo de percurso, consumo de combustível e até da emissão de poluentes.

"A grande capacidade de transporte em um BRT se traduz em viagens mais

rápidas para os passageiros, mais lucratividade para os operadores e custos mais baixos por passageiro transportado", afirma Ediltron Gomes, gerente-regional de vendas da Volvo Bus Latin America para a Colômbia.

O Transmilenio tem mais de 100 estações de ônibus e transportada diariamente 1,6 milhão de passageiros em 266 bairros.

JAMAICA – A Volvo Bus fechou contrato de venda de 230 ônibus com a empresa Jamaican Urban Transit Company (JUTC), que opera na cidade de Kingston, na Jamaica. O negócio, firmado no final de 2011, faz parte de um programa de melhoria do transporte público da capital jamaicana que as autoridades locais estão implementando.

Das vendas totais, 210 unidades são do modelo B 290 R (convencional) e 20

unidades do modelo B 340 M (articulado). Segundo a Volvo, os veículos serão entregues em lotes em um período de três anos. Os primeiros 65 modelos foram entregues no final de 2011.

A Volvo Bus tem 60% de participação do mercado de ônibus urbano de Kingston. "Estamos reforçando a posição da marca Volvo na Jamaica. Essa venda é uma confirmação de que nosso foco em qualidade e atendimento é bastante reconhecido por nossos clientes", declara Alexandre Selski, que está conduzindo o negócio pela Volvo.

Para Luís Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus Latin America, este importante programa resultará em mais qualidade de vida para a população da cidade. "Temos orgulho dos ônibus Volvo fazerem parte de mais este processo", afirma Pimenta. ■

INTERCOM: QUALIDADE COMPROVADA.

25 ANOS DE EXPERIÊNCIA NO MERCADO.
3.000 EQUIPAMENTOS INSTALADOS EM APENAS 2 ANOS.

- ✓ Aumente as receitas da sua empresa;
- ✓ Reduza os custos de manutenção;
- ✓ Aumente a segurança nos carros;
- ✓ Evite caronas;

A solução é a imediata instalação do sistema de monitoramento da INTERCOM. Composto por até quatro câmeras de alta resolução, um DVR com funções exclusivas como a gravação com o carro desligado, no-break, uso de pen drive, um software completo e de fácil operação.

A Intercom é a única empresa que financia todos os equipamentos através do Cartão BNDES em até 48 vezes.

Em apenas 2 anos de atividade neste segmento a Intercom já comercializou mais de 3.000 equipamentos para importantes empresas de transporte do país.



C300/3.7mm



C300 S/2.4mm



IR 300



DVR ITS 300X

CÂMERAS EMBARCADAS



SISTEMAS DE SEGURANÇA

FINANCIAMENTO



SÓ A INTERCOM TEM



Nova fábrica de caixas de câmbio em Curitiba

A Volvo inaugurou em seu complexo industrial na capital paranaense fábrica de caixas de câmbio



A produção das caixas nacionais da Volvo começou em dezembro. Elas equiparão as linhas de veículos pesados FH e FM e ônibus fabricados pela empresa em Curitiba, Paraná. Cerca de 30 novos empregos foram criados para a linha de montagem.

“A caixa I-Shift tem tido uma fantástica aceitação no Brasil e nos demais países da América do Sul. Ela já equipa cerca de 80% dos caminhões FH e FM e mais de 90% dos ônibus rodoviários que saem de nossa linha de montagem em Curitiba”, declara Roger Alm, presidente da Volvo do Brasil.

O sucesso da caixa de câmbio eletrônica se deve, em boa parte, à sensível redução no consumo de combustível que proporciona – até 5% em relação aos veículos com equipamentos manuais. Além disso, proporciona maior durabilidade da embreagem, menor desgaste de pneus, e aumenta o nível de conforto e segurança para o motorista, segundo a montadora.

“O Brasil passa a ser o primeiro país a ter uma fábrica de caixas de câmbio I-Shift

fora da Suécia, sede mundial do Grupo Volvo”, comemora Nilton Roeder, diretor de powertrain da Volvo Latin America. Até então estes componentes eram produzidos na unidade fabril de Köping, a 340 quilômetros de Gotemburgo, onde está localizado a matriz da Volvo.

“Fomos pioneiros no mercado brasileiro na introdução neste segmento de veículos comerciais de uma caixa de câmbio eletrônica, muito avançada tecnicamente, mas muito simples de ser utilizada”, complementa o gerente de planejamento estratégico da Volvo do Brasil, Sérgio Gomes, um dos principais responsáveis pela vinda deste equipamento para o País.

EVOLUÇÃO DAS VENDAS – “Quando foi lançada, junto com a nova linha F de caminhões, a I-Shift representava menos de 3% das vendas de veículos desta categoria. A partir daí, iniciou uma escalada espetacular”, diz Bernardo Fedalto, gerente de caminhões da linha F. “O mercado é

sábio e o transportador sabe fazer contas”, observa Fedalto, ao citar a substancial economia de combustível, entre outros benefícios, proporcionada pela caixa I-Shift.

Boa parte do sucesso da caixa de câmbio eletrônica se deve à sensível redução no consumo de combustível que proporciona – até 5% em relação aos veículos com equipamentos manuais. “Existem relatos de transportadores de uma economia ainda maior, alguns deles com 7% de diminuição”, destaca Alvaro Menoncin, gerente de engenharia de vendas da Volvo do Brasil.

Sérgio Gomes lembra que a Volvo já naquela época apostava no êxito deste equipamento entre os transportadores, justamente por conta das potencialidades desta caixa em termos de performance e de sua avançada concepção tecnológica. “Nossa avaliação mostrou-se muito acertada. O transportador brasileiro é, de uma forma geral, bastante receptivo a novas tecnologias, ainda mais se elas se mostram rentáveis”, destaca Gomes.

Em 2007, a taxa de utilização de I-Shift passou para mais de 7% dos negócios dos caminhões FH e FM e, no ano seguinte, mais que dobrou sua participação, alcançando 17% do total de veículos que saíam da linha de produção. Encerrou 2009 registrando quase 40% das vendas, até chegar em 2010 na casa de 60% e, finalmente, aos atuais 80%. “Ousamos dizer que a I-Shift é a melhor caixa de câmbio existente hoje no mercado”, finaliza Fedalto.

CAIXA DE CÂMBIO I-SHIFT – “Além de um consumo menor, esta transmissão garante maior conforto para o motorista e segurança para todo o conjunto”, observa Bernardo Fedalto. A caixa eletrônica Volvo tem embreagem mas não tem pedal.

Na prática, isso significa que o motorista não precisa fazer nenhum esforço e não se preocupa em trocar marchas. No modo automático, por exemplo, é só acelerar e frear. Tudo é feito de forma eletrônica, precisa e suave. “Sem contar que a

manutenção é menos frequente”, observa Fedalto. No modo manual, as trocas também são precisas e garantem excelente dirigibilidade, acrescenta.

Por causa do grande número de marchas que têm à disposição (12 marchas), o painel do veículo tem um display no qual o motorista pode se situar melhor durante a condução. No visor, ele pode monitorar em que marcha está naquele momento e quais são as outras disponíveis, tanto para baixo como para cima.

E o motorista também pode escolher o modo de condução: econômico, quando está em velocidade de “cruzeiro”, ou de potência, quando, por exemplo, está trafegando por um trecho bastante íngreme. Para garantir o conforto do condutor, o seletor foi instalado numa área muito próxima, ao alcance da mão.

Além de ter sido desenvolvida em alumínio e de não ter o conjunto de sincronizadores, o sistema otimiza o trabalho do trem de força. Todo o conjunto faz com que haja menos perdas de energia em virtude do número menor de componentes em atrito e do peso reduzido.

Uma das muitas características do sistema da caixa I-Shift é que seu “cérebro” eletrônico registra as condições de condução e o peso bruto do veículo antes de selecionar a marcha inicial mais adequada.

Com suas 12 marchas, é completamente integrada ao motor e as trocas de marchas são seguidas e feitas de maneira suave e silenciosa, ajustando os padrões de

mudanças de acordo com as condições reais de condução, de acordo com a montadora.

A transmissão eletrônica Volvo possui outra característica importante para a correta condução do veículo: o sistema inibidor de trocas indevidas. Ele impede a troca de marcha caso a rotação do motor não seja a mais adequada num determinado momento. Outro benefício é a possibilidade de se pré-selecionar uma marcha no modo manual.

No lançamento da Caixa I-Shift, em 2001, já havia no mercado europeu um certo número das chamadas AMTs (Transmissões Mecânicas Automatizadas). Eram componentes baseados em caixas de câmbio manual adaptadas para permitir a mudança de marcha de forma automática.

A Volvo acreditava, entretanto, no conceito de um sistema de transmissão projetado desde o início para mudanças automáticas de marcha. O primeiro objetivo era projetá-la para o transporte de longa distância.

A empresa foi bem-sucedida neste objetivo e, em 2002, apenas um ano após o lançamento do sistema, 14% de todos os caminhões Volvo vendidos já saíam equipados com a I-Shift. Só para efeito de comparação, a sua antecessora, a Geartronic, a primeira AMT da Volvo Trucks, equipou 1% de todos os caminhões vendidos pela empresa.

MOTORES DE 11 LITROS – O complexo industrial da Volvo do Brasil, instalado no

bairro Cidade Industrial de Curitiba, que já é um importante elo no sistema industrial global do Grupo Volvo, ganha ainda mais importância internacional. A unidade brasileira é uma das cinco da corporação a produzir motores. As demais estão localizadas nas cidades de Skovde (Suécia), Lyon (França), Hagerstown (Estados Unidos) e Ageo (Japão).

A unidade fabril de motores da Volvo em Curitiba é a única de todo o Grupo Volvo que possui certificação bronze da World Class Manufacturing, certificação internacional de excelência técnica e empresarial na área fabril. O selo WCM é uma espécie de certidão de que a operação trabalha continuamente para reduzir desperdícios com alto nível de qualidade, curto prazo de entrega e manufatura enxuta, além de atestar excelente eficiência operacional.

“Estamos aumentando nosso portfólio de produtos fabricados no Brasil”, diz Carlos Castilho, gerente responsável pelo projeto de nacionalização do motor 11 litros. “Nossa linha de motores é flexível. Agora produziremos motores de 13 e de 11 litros. E já estamos prontos para iniciar a produção (em dezembro)”, complementa Alex Figueiredo, engenheiro da área de powertrain da Volvo do Brasil.

A caixa I-Shift está presente em mais de 90% dos chassis Volvo destinados para viagens de média (B340R e B380R 4x2) e de longa distância (B380R e B420R 6x2 e B380R e B420R 8x2). ■

Cursos
INCompany

Leve os mais completos cursos do setor de transportes para dentro de sua empresa.



Para mais informações ligue:
5096.8104

ou pelo e-mail:
anapaula@otmeditora.com.br

Produção atinge 35 mil unidades, aumento de 8,3%

O setor termina o ano com um volume de produção entre 35 mil e 35,6 mil unidades (mercados interno e externo), o que representa um crescimento de 8,3% em relação aos resultados de 2010

■ MARCIA PINNA RASPANTI

Durante a cerimônia de posse da nova diretoria do Simefre (Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários), que ocorreu no dia 6 de dezembro em São Paulo, foram divulgados os resultados obtidos em 2011 pela indústria brasileira de carrocerias de ônibus e de implementos rodoviários. Apesar das dificuldades, os dois setores têm motivos para comemorar. A indústria de carrocerias de ônibus (urbanas, rodoviárias, micros, minis e intermunicipais) termina o ano de 2011 com um volume de produção entre 35 mil e 35,6 mil unidades (mercados interno e externo), o que representa um crescimento de 8,3% ante as 32.821 unidades fabricadas em 2010. O Brasil é o quarto maior produtor mundial de carrocerias de ônibus, com capacidade instalada para fabricar entre 40 mil e 42 mil unidades.

O mercado interno tem impulsionado o setor, enquanto que as exportações têm sofrido queda. A indústria de carrocerias de ônibus deverá comercializar no mercado doméstico de 31 mil a 31,5 mil unidades e exportar entre 4 mil e 4,1 mil unidades, conquistando crescimento de 11% e perda de 8,5% a 9%, respectivamente. "Nossas vendas domésticas continuam extremamente representativas, chegando a 88,5% do volume produzido, enquanto as

exportações respondem por 11,5%", explica José Antônio Fernandes Martins, presidente do Simefre e da Fabus (Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus).

De acordo com a entidade, em 2010, a indústria produziu 32.821 unidades, das quais 28.256 foram comercializadas no mercado doméstico e 4.565 mil unidades que foram exportadas. No acumulado de janeiro a outubro de 2011, as empresas da área fabricaram 29.041 unidades e registraram crescimento de 8,3% sobre as 26.804 carrocerias de 2010. As vendas domésticas nos dez primeiros meses do ano somaram 25.718 unidades obtendo desempenho 11,1% acima das 23.166 carrocerias vendidas em 2010 e as exportações totalizaram 3.313 unidades recuando 8,9% ante as 3.638 unidades exportadas até outubro do ano passado.

Para Martins, alguns fatores influenciaram diretamente o desempenho do setor em 2011. Entre os pontos positivos estão o PSI (Programa de Sustentação do Investimento) do BNDES, que oferece oito anos de prazo, a juros de 10% e financia 90% do bem para pequenas e médias empresas. "Além disso, houve um aumento do poder aquisitivo da população, que passou a viajar mais e levou às empresas de ônibus a aumentarem suas frotas", acredita. O presidente do Simefre afirma que os

empresários de ônibus anteciparam a renovação das frotas devido à chegada do Euro 5, em janeiro de 2012. A partir desta data, todos os comerciais (caminhões e ônibus) movidos a diesel deverão ser produzidos de acordo com as novas normas de emissões, o que deverá trazer um aumento dos preços dos veículos de 10% a 15%.

Outro fator que impulsionou o desempenho foi o programa Caminho da Escola do FNDE (Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação), que oferece crédito do BNDES com financiamento de até 100%, juros fixos de 4,5% e prazo de pagamento até oito anos. Este segmento já responde por 22 mil unidades desde sua criação em 2008. "Em 2011, ele responderá por cerca de 15% das vendas do setor, ou cinco mil unidades. A modalidade Finame continua importante para os fabricantes da área, uma vez que ela representa mais de 80% das vendas do setor", explica.

MACROECONOMIA – Segundo Martins, é muito difícil fazer estimativas no contexto atual, em que a economia mundial está em crise e o futuro das economias dos países da União Europeia ainda é incerto. "Qualquer colocação deve ser muito bem entendida para não causar alardes. Uma previsão, com a Europa completamente desorganizada e, principalmente, sem que tenha ocorrido o

equacionamento das dívidas desses países (Itália, Portugal, Espanha, Grécia e Irlanda) pelos países líderes da comunidade europeia (França e Alemanha), deixa uma expectativa de incertezas”, diz.

Para o presidente do Simefre, o Brasil não deve sair ileso da crise. “Vivemos uma economia internacional de muita turbulência e querendo ou não ela vai afetar nosso crescimento. Em 2012, o mercado total de carrocerias de ônibus poderá ser 7% a 10% menor do que em 2011. As vendas para o mercado interno ficarão de 6% a 8% menores ante o resultado de 2011 e as externas (com o dólar entre US\$ 1,70 a US\$ 1,75) poderão registrar aumento de 8% a 10%”, comenta. O setor estará retornando ao patamar de 2010, que foi um ano recorde para as empresas da área. Porém, os números previstos só valerão “se conseguirmos fazer com que o BNDES aprove o Finame Verde (linha de crédito especial do PSI para os ônibus que serão fabricados dentro da norma Euro 5), com financiamento de 100% do bem, juros fixos de 7% e prazo de pagamento até 10 anos. Se conseguirmos isso, a possibilidade de termos um bom desempenho em 2012 será muito boa”, afirma Martins.

O economista Antônio Lanzana acredita que a crise mundial se tornou crônica. “A solução encontrada para enfrentar a crise de 2008-2009 foi a expansão exagerada dos gastos públicos na Europa e nos Estados Unidos. Esta medida trouxe um crescimento apenas medíocre, mas o endividamento trouxe consequências graves. Nos Estados Unidos, o problema maior é o impasse político entre democratas e republicanos, que deve se resolver com as próximas eleições em 2013. Na União Europeia, a situação é bem mais complicada e devemos ter um cenário de estagnação”, diz.

DESINDUSTRIALIZAÇÃO – Já o Brasil, segundo Lanzana, está passando por um momento de desaceleração da economia devido à política econômica adotada



José Martins: vendas domésticas de carrocerias chegam a 88,5% do volume produzido

nos últimos anos. “O país cresceu mais do que podia e agora o governo Dilma está tomado as decisões necessárias para acabar com a inflação e colocar a economia nos eixos”, acrescenta. Lanzana destaca que o comércio teve um crescimento muito mais significativo que a indústria. “Até setembro, o comércio cresceu 7% e a indústria apenas 1%, principalmente devido à presença dos produtos importados. Isto mostra aquilo que o setor tem falado insistentemente: as importações estão prejudicando a indústria nacional”, acredita.

O Simefre tem lutado para combater a desindustrialização que atinge alguns segmentos da área industrial de transformação, que deve fechar o ano com um déficit próximo a US\$ 60 bilhões, quando há cinco anos este número era positivo em US\$ 6 bilhões a US\$ 7 bilhões. Este déficit, segundo a entidade, foi causado pela presença violenta das indústrias asiáticas, principalmente as chinesas, que levam vantagem por causa da falta de competitividade da indústria nacional. “Isto já ocorreu nos Estados Unidos. As lojas de departamento daquele país só comercializam produtos chineses. Essa desindustrialização dos EUA gerou um desemprego acima de 9% e agora começa afetar a nossa indústria de transformação no Brasil

de maneira bastante preocupante, embora nosso índice de desemprego seja muito confortável comparado aos da Europa e de 6%”, diz Martins.

A desindustrialização é causada por fenômenos estruturais, como taxa de juros e carga tributária altas; sistema de logística deficiente; falta de infraestrutura; e câmbio volátil que prejudica o planejamento dos exportadores. “Existe ainda o problema da triangulação ou circunvenção, que é a utilização de indústrias chinesas que trazem produtos em CKD e montam em países do Mercosul. Isso ocorre porque não existe inspeção aduaneira suficiente para verificar se o produto possui certificado de origem de 60%. Com isso, os produtos entram com imposto zero e tiram completamente a competitividade dos fabricantes brasileiros. “O plano Brasil Maior, anunciado pelo governo federal aborda fortemente o assunto, autorizando o aumento da quantidade de técnicos disponíveis para fazer inspeção, devendo, provavelmente, contar com a participação do Inmetro. “Com esta ação, esperamos que ele possa debelar este mal que é tão grande ou maior que a desindustrialização”, reforça Martins. Para o presidente do Simefre, o plano Brasil Maior representará uma desoneração fiscal da ordem de R\$ 27 bilhões. ■



Confiança na economia marca premiação

Cerimônia de premiação de Maiores do Transporte e Melhores do Transporte no hotel Unique, em São Paulo, reúne empresários e personalidades ligadas ao setor

■ WAGNER OLIVEIRA

Confiantes na força da economia brasileira, apesar do cenário nebuloso na Europa, as principais personalidades do transporte nacional se reuniram em São Paulo para cerimônia da 24ª edição do prêmio Maiores do Transporte & Melhores do Transporte, da revista Transporte

Moderno, publicada pela OTM Editora.

Mais uma vez, o palco da festa foi o sofisticado Hotel Unique, em São Paulo, onde cerca de 500 pessoas, entre empresários, representantes de companhias privadas e estatais, presidentes de sindicatos e personalidades ligadas ao setor

acompanharam a premiação. Além do concurso de pintura de frotas, foram concedidos 42 prêmios – algumas empresas foram homenageadas mais de uma vez.

Representando o governador Geraldo Alckmin (PSDB), o secretário estadual dos Transportes Metropolitanos, Jurandir



Newton Gibson (à dir.), vice-presidente da CNT e presidente da ABTC, na entrega dos troféus na categoria Maiores Operadores de Transporte: 1 - Carlos Otávio de Souza Antunes (à esq.), sócio-proprietário da Auto Viação 1001 - Rodoviário de Passageiros; 2 - Joaquim Constantino Neto (esq.), da Breda Transporte e Turismo - Fretamento e Turismo; 3 - Sylvia Maria Siessere Sordi (à esq.), superintendente de relações corporativas da SPTrans - Metropolitano de passageiros.



Metôn Soares Júnior (à dir.), vice-presidente da CNT, na entrega dos troféus na categoria Melhores Operadores de Transporte: 1- Amauri de Andrade (à esq.) e Carlos Otávio de Souza Antunes (ao centro), sócios-proprietários da Auto Viação 1001 - Rodoviário de Passageiros; 2 - Elimar Machado de Vasconcelos (à esq.), diretor da Real Brasil - Fretamento e Turismo; 3 - Marcos Antonio Pereira Guimarães (à esq.), gerente de desenvolvimento humano da Empresa Flores - Metropolitano de passageiros.

Fernandes, prestigiou a cerimônia, que neste ano também homenageou três pioneiros dos transportes – os empresários Thiers Fattori Costa, Belchior Saraiva e Myrthis Setti Braga.

Com base no balanço financeiro de 2010, 1.048 companhias foram analisadas em 42 atividades dos transportes. Além de premiar aquelas que apresentaram os melhores resultados no balanço financeiro, neste ano, a revista Transporte Moderno também destacou as maiores companhias de diversos segmentos.

Entre operadores do transporte e logística, a Vale, Transpetro, MRS, Auto Viação 1001 e Metrô-SP venceram tanto na categoria Melhores quanto Maiores. Também levaram o prêmio Maiores a JSL, TAM, Breda e SPTrans.

Ainda como Melhores, foram premiadas, na categoria Operadores, a Tegma,



Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora e MF Promoções e Eventos

Unicargo, Gol Linhas Aéreas, Real Brasil e Transporte Flores. Entre as Melhores da indústria, ganharam o prêmio a Usiminas, Vipal, Marcopolo, Fiat Automóveis,

Randon, Embraer, Usiminas Mecânica e STX Niterói.

As empresas premiadas como as Melhores de Serviços foram a Petrobras Distribuidora, Correios, Distribuidora Automotiva, Petrobras – Petróleo Brasileiro, Ecovias, Prodata, Andrade Gutierrez, Totvs, Sascar, Prosegur, Banco Volvo e Banco do Brasil.

Após saudação aos convidados pelo diretor da OTM Editora e MF Promoções e Eventos, Marcelo Fontana, os premiados subiram ao palco para recebimento do troféu símbolo do prêmio. A premiação foi dividida em blocos – Maiores do Transporte, Melhores do Transporte, Pioneiros do Transporte e Personalidade do Transporte 2011.

A homenagem começou pelo concurso de pintura de frotas. A 43ª edição escolheu a Fiel Turismo (Macaé, RJ), no



Flávio Benatti (à dir.), presidente da Fetcesp, entrega prêmio de melhor Banco de Montadora a Edsel Guide Filho, diretor de operações do Banco Volvo...



...e de melhor empresa de Sistema de Bilhetagem para João Ronco Júnior, diretor-presidente da Prodata Mobility Brasil



Luiz Roberto Ribeiro, da Marcopolo, recebeu o troféu de melhor empresa na categoria melhor Encarregadora de Ônibus

segmento de Transporte Rodoviário de Passageiro e a Via Verde (Manaus, AM), no setor de Metropolitano de Passageiros. Já no Transporte de Carga, a Gardênia Express Logística (Maringá, PR) levou o prêmio.

A escolha teve como jurados os profissionais Jorge Miguel, diretor da Transfretur, Euclides Faria, diretor da Diskídia Publicidade e Eduardo Gragnani, diretor de comunicação da Artworks. O troféu aos premiados foi entregue pelo diretor operacional da Neoband Soluções Gráficas, o senhor Arnaldo Peres Júnior.

Na categoria Metropolitano de Passageiros, o diretor da Transporte Padrão de Manaus-Via Verde São Pedro, Paulo Henrique de Oliveira, recebeu o prêmio. Pela Viação Cidade de Castro, subiu ao palco Armando Vilella, diretor da Vilella Design. Em terceiro lugar, a Viação Vitória foi representada na festa também por Vilella.

Em Rodoviário de Passageiros, o representante da Fiel Turismo, Sebastião da Silva Barbosa, recebeu o troféu. Antônio Carlos Teixeira, diretor da Irmãos Teixeira, recebeu o prêmio pelo segundo lugar. Em terceiro, ficou a Impulso Turismo e Transportes, também representada na festa por Vilella.

Já em Rodoviário de Cargas, venceu a Expresso Gardênia. O diretor da Aqces Logística, Alysso Paolineli, compareceu para receber o troféu pela segunda colocação. Pela West Air Cargo, recebeu a homenagem a diretora Kelly Martins.

SERVIÇOS – Flávio Benatti, presidente da Fetcesp e da NTC & Logística, entregou o prêmio às empresas eleitas Maiores e Melhores do Transporte, no segmento de serviços do Transporte. Representando o Banco Volvo, eleita a melhor no setor Bancos de Montadoras, recebeu a premiação Edsel Guidi Filho, diretor de operações. Edson Marques Procópio, superintendente do Banco do Brasil, subiu ao palco para receber das mãos de Benatti o troféu pelo melhor desempenho entre bancos comerciais.

Na categoria melhor empresa no setor Concessionária de Rodovias, o diretor-superintendente da Ecovias dos Imigrantes, José Carlos Cassaniga, recebeu a homenagem. Alberto Minazzoli, diretor-geral da Prosegur Brasil, ganhou o troféu como melhor no segmento de Transporte de Cargas e Serviços. A melhor empresa de Courier foi a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, representada na festa pelo chefe de Administração de Frota, Aluísio Paivas Gomes.

Em Monitoramento e Rastreamento, a Sascar Tecnologia e Segurança Automotiva foi a vencedora. Representou a empresa seu presidente, Marcio Trigueiro. A melhor no setor de Petróleo e Derivados foi a Petrobras – Petróleo Brasileiro. O prêmio foi entregue ao seu gerente de imprensa, Lúcio Pimentel.

A melhor em sistemas de bilhetagem foi a Prodata Mobility Brasil, que contou com a presença de seu diretor-presidente,

João Ronco Júnior, na premiação. Em Automoção e Informática, a melhor foi a Totvs, representada pelo seu diretor de estratégia de software, Gilsinei Hansen. O gerente executivo de Grandes Consumidores da Petrobras Distribuidora, Antonio Carlos Alves Caldera, recebeu o troféu na categoria melhor Distribuidora de Combustível.

Na categoria Montadoras de Veículos, a Fiat levou o prêmio, sendo representada na ocasião pelo seu gerente regional, Edgar Oliveira. A Marcopolo foi outra empresa homenageada, como a melhor na categoria de Encarregadora de Ônibus. Recebeu o prêmio seu representante Luiz Roberto Ribeiro.

OPERADORES – Nilton Gibson, presidente da ABTC e vice-presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte), entregou a Fernando Antonio Simões, diretor-presidente da JSL, o prêmio de maior no setor de Rodoviário de Carga. Em seguida, Fabiano Lorenzi recebeu o troféu pela Vale, a maior do Brasil em Operador Logístico e Armazenagem.

Em Rodoviário de Passageiros, o sócio proprietário da Auto Viação 1001, Carlos Otávio de Souza Antunes, recebeu prêmio por ser a maior. Sylvia Maria Sordi, superintendente de relações corporativas da São Paulo Transportes, levou o troféu na categoria Metropolitano de Passageiros.

O acionista da Breda Transportes e Serviços, representada pelo seu acionista



Otávio Vieira da Cunha Filho, presidente da Diretoria Executiva da NTU, entrega o troféu "Pioneiros do Transporte" a Belchior Saraiva, do Grupo Urubupungá e Viação Santa Brígida, que estava acompanhado de familiares.

Thiers Fattori Costa (à dir.), presidente de honra da CNT, acompanhado de sua esposa, Adélia Grandó Costa, recebe o troféu das mãos de Mêton Soares Jr., Newton Gibson, José Fioravante (vice-presidentes da CNT) e Flávio Benatti (presidente da Fetcesp e NTC&Logística)

Maria Myrths Setti Braga, do Grupo Setti Braga, acompanhada pelos filhos João Antonio Setti Braga e Beatriz Setti Braga, durante entrega do troféu "Pioneiros do Transporte" por Otávio Vieira da Cunha Filho (à dir.)



Joaquim Constantino Neto, foi o homenageado no setor de Fretamento e Turismo. Já em Ferroviário de Carga, recebeu o prêmio Carlos Henrique Waack, diretor de operações da MRS Logística. Em Ferroviário de Passageiros, a melhor foi a Companhia Metropolitana de São Paulo, cujo prêmio foi entregue ao secretário do Estado de Transporte Metropolitano. A gerente de relações institucionais da TAM, Adriana Vera e Silva, recebeu o troféu pelo prêmio no Aéreo de Passageiros.

Metôn Soares Junior, vice-presidente da CNT, entregou o prêmio aos melhores operadores. Compareceram à cerimônia para a premiação de operadores Flávio Roque Garcia Silva, vice-presidente da Tegma Logística, o gerente de desenvolvimento humano da Empresa de Transporte Flores, Marcos Antonio Pereira Guimarães e Elimar Machado de Vasconcelos, e diretor da Turismo Real Brasil, o diretor de Operação da MRS Logística, Carlos Henrique Waack. O conselheiro Joaquim Constantino representou a Gol Linhas Aéreas Inteligentes, a melhor no setor de aéreo de passageiros.

Metôn Soares Junior entregou o prêmio aos melhores dos setores de Serviços, Indústria e Operadores. Destaques para a Petrobras, Usiminas, representada pelo seu diretor de logística, Leonardo Zenóbio, e a Vale, que contou com a presença do diretor comercial de logística e carga geral, Fabiano Loreniza.



PIONEIROS – Um dos pontos altos da festa foi a homenagem aos Pioneiros do Transporte. Os mestres de cerimônia leram trechos da trajetória da carreira dos empresários Thiers Fattori Costa, Belchior Saraiva e Myrths Setti Braga, emocionando a plateia.

Os três subiram ao palco para o recebimento dos troféus e aplausos dos presentes. Fattori Costa, ainda presidente de honra da CNT, disse que tomou a decisão certa ao abdicar parte do seu tempo de trabalho para se dedicar a representar o setor de transporte. "Fiz tudo o de melhor que pude para aperfeiçoar a nossa atividade", afirmou o pioneiro, no encerramento da festa. ■

MOBILIDADE INTELIGENTE

Venha assistir às palestras sobre os principais temas relacionados à mobilidade urbana e ver de perto os novos produtos e serviços voltados para o nosso segmento.

Reserve logo seu espaço
Participe!

fetransrio2012@otmeditora.com.br / (11) 5096 8104
etransport@fetranspor.com.br / (21) 3221 6300

Organização Fetransrio



Apoio Editorial



REVISTA
Ônibus

15°
ETRASPORT
9°
FETRANSRIO



OUTUBRO DE 2012 - RIOCENTRO, RIO DE JANEIRO

Esta é uma oportunidade que
você não pode perder!



Realização



FETRANSPOR
Mobilidade com Qualidade

Rua da Assembleia, 10 - 39° andar Centro - Rio de Janeiro www.fetranspor.com.br

Começa primeira fase da integração do cartão BOM

Em uso por mais de 600 linhas de ônibus metropolitanos, o cartão BOM terá agora integração com o metrô e os trens da CPTM

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



Prefeito Gilberto Kassab e governador Geraldo Alckmin na inauguração do sistema

O governo de São Paulo deu início à primeira fase do processo de integração do Cartão BOM (Bilhete do Ônibus Metropolitano) com as linhas do Metrô e os trens da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos). Em um primeiro momento, a integração será apenas física (sem acarretar descontos) e ocorre somente na estação Palmeiras-Barra Funda, que é um terminal multimodal (metrô, trens e ônibus metropolitanos). Cerca de 250 mil pessoas serão beneficiadas. A integração tarifária, contudo, começa a partir do dia 7 de janeiro, no terminal do Grajaú, na zona sul da capital paulista.

Segundo o governador Geraldo Alckmin, a meta é expandir o sistema de forma gradual: "Esperamos em menos de seis meses

ter os 30 maiores terminais (da Região Metropolitana de São Paulo) já integrados." Alckmin também afirma que, até o fim de 2012, todas as estações de trem e metrô da Grande São Paulo deverão estar prontas para a integração. Em janeiro, os passageiros que utilizarem o BOM para fazer baldeação no terminal Grajaú terão desconto de R\$ 1,41 em cada viagem. "Um exemplo prático: quem vem de Itapeverica da Serra gasta R\$ 3 com ônibus e R\$ 2,90 com o trem, ao todo R\$ 5,90. Com o BOM, ele vai gastar R\$ 4,49", explica o governador.

Os descontos que serão aplicados em outros terminais da Grande São Paulo ainda precisam ser definidos. O secretário de Transportes Metropolitanos, Jurandir

Fernandes, afirma que a EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) precisará discutir estes descontos separadamente com as prefeituras envolvidas. "Não dá para fazer acordo universal em relação aos descontos. É necessário fazer tratamento caso a caso, para definir com quanto o município vai poder arcar e quanto o Estado vai arcar", diz. O secretário destaca também que as vantagens para o usuário não são apenas tarifárias já que o uso do cartão traz mais segurança e conforto para o usuário.

De acordo com Fernandes, a integração tarifária na estação Grajaú foi possível devido ao fato de o terminal ser utilizado apenas por sistemas do Estado, como EMTU e CPTM. Fernandes afirma que as empresas de ônibus não terão prejuízos com o fornecimento de descontos. "O empresário não vai mais fazer o percurso inteiro, vai cortar um pedaço da linha. A parte que ficava com o empresário ficará com a CPTM", explica. O secretário informa ainda que, com as mudanças, as linhas que iam para Santo Amaro e Largo 13 de Maio passarão a ir somente até o Grajaú.

NOVA TECNOLOGIA – Os leitores de cartões instalados nas estações da CPTM e do Metrô serão substituídos por equipamentos dotados de uma nova tecnologia que permite a leitura dos dados do cartão BOM e do Bilhete Único, liberando então a catraca. Os novos equipamentos serão fornecidos pela Prodata Mobility. Na fase

inicial, os valores pagos pelos usuários não serão alterados. A unificação da forma de pagamento nos diferentes sistemas de transporte coletivo da Região Metropolitana de São Paulo facilitará a adoção de novas políticas tarifárias (integração, descontos, viagens temporais) e de gestão de transporte (redimensionamento da rede, racionalização, equilíbrio da receita e redução de custos), beneficiando diretamente os usuários do transporte público.

Nesta primeira fase, serão integrados apenas o Cartão BOM Comum e o Vale-Transporte, ficando de fora o BOM Escolar, BOM Sênior e BOM Especial. O cartão BOM da EMTU já é utilizado em mais de 600 linhas de ônibus intermunicipais da Região Metropolitana de São Paulo e agora se integrará a 160 estações do sistema sobre trilhos (93 da CPTM e 67 do Metrô).

Atualmente, são aceitos o Bilhete Único (que integra o sistema municipal de linhas de ônibus com o sistema metroferroviário) e o bilhete magnético na rede da CPTM, Metrô e ViaQuatro (concessionária da Linha 4-Amarela de metrô). O BOM é utilizado nos cinco mil veículos do sistema metropolitano de ônibus que interligam 39 municípios da Grande São Paulo.

Nas linhas municipais de ônibus da cidade de São Paulo, o pagamento é feito por meio do Bilhete Único. As cidades de Cotia, Taboão da Serra, Carapicuíba, Mairiporã, Ferraz de Vasconcelos, Poá, Rio Grande da Serra e São Caetano do Sul aceitam também o cartão BOM. Os outros municípios da região têm seu próprio cartão de pagamento de tarifa. Para permitir o uso do cartão BOM como pagamento no sistema metroferroviário, além do Bilhete Único, foi elaborado um acordo operacional entre as empresas CPTM, Metrô, concessionárias e EMTU, para definir os aspectos jurídicos, regras de negócios, requisitos tecnológicos, entre outros itens necessários para viabilizar a ação. ■

Porto Alegre já oferece integração tarifária

Os passageiros que utilizarem ônibus e trens têm desconto de 10% sobre a soma das duas tarifas

Resultado de uma parceria entre prefeitura, Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre (Trensurb) e Associação dos Transportadores de Passageiros (ATP), o lançamento do cartão de Vale-transporte da Trensurb dará continuidade à implantação do Sistema Integrado Metropolitano. Em dezembro de 2009, foi criado o cartão SIM de passagem antecipada e, em novembro de 2010, o cartão SIM para idosos, sendo que com este último teve início a integração do TRI com o SIM. Em julho foi iniciado o cadastramento para usuários do vale-transporte do trem.

A implantação do cartão SIM de vale-transporte trará também a inclusão de uma nova vantagem para passageiros do trem e do ônibus. A integração, que em um primeiro momento beneficiava apenas os idosos, pode ser feita, desde julho de 2011, por usuários do vale-transporte e da passagem antecipada. Isso significa que será possível acessar o trem com um cartão TRI de vale-transporte ou passagem antecipada ou embarcar no ônibus com um cartão SIM dos mesmos perfis. Além dessa facilidade, o passageiro terá desconto quando utilizar os dois meios de transporte. Quem entrar em qualquer ônibus de Porto Alegre em até trinta minutos após descer do trem, ou o inverso, terá um desconto de 10% sobre a soma das duas tarifas. Com o valor atual das passagens juntas, ou seja, R\$ 4,40, há uma redução de 44 centavos. Os usuários do cartão TRI de vale-transporte e de passagem antecipada acrescidos aos usuários do cartão SIM de passagem antecipada resultam em quase 525 mil pessoas que poderão se beneficiar da integração logo no primeiro dia de lançamento.

Os usuários dos cartões TRI e SIM, utilizados para o transporte coletivo de Porto Alegre, também recebem desconto de 100% no valor da passagem da segunda viagem nos ônibus

da cidade. Para realizar a integração e ganhar o desconto, o usuário terá 30 minutos, após seu desembarque do primeiro ônibus, para embarcar em um segundo veículo. O cálculo do tempo para integração é feito com base no tempo de trajeto de cada linha, o que garante ao passageiro, independentemente de onde ele desembarcar, ao menos 30 minutos para pegar o segundo ônibus. O passageiro ainda terá desconto quando utilizar os dois meios de transporte. Quem entrar em qualquer ônibus de Porto Alegre em até 30 minutos após descer do trem, ou o inverso, terá um desconto de 10% sobre a soma das duas tarifas. Com o valor atual das passagens juntas, ou seja, R\$ 4,40, há uma redução de 44 centavos.

Anteriormente, quem descia do primeiro coletivo e embarcava no seguinte em até 30 minutos, recebia 50% de desconto na passagem. Cerca de 223 mil pessoas utilizam o cartão TRI escolar e 515 mil o cartão de vale-transporte e de passagem antecipada, o que significa que mais de 700 mil pessoas estão aptas a realizar o segundo percurso com isenção da tarifa. Quem possui o TRI ou o SIM também pode usar os trens da Trensurb (Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre) e os ônibus municipais usando o mesmo cartão.

O TRI (Transporte Integrado) é o sistema de bilheteagem eletrônica de Porto Alegre que utiliza cartões inteligentes com créditos eletrônicos. O sistema de bilheteagem eletrônica possibilita a integração de itinerários e beneficia os passageiros, através de descontos na tarifa para usuários que usam mais de uma linha para um mesmo trajeto. O SIM é o cartão de passagens inteligente da Trensurb que oferece aos usuários dos trens urbanos. Os equipamentos e a tecnologia necessários são fornecidos pela Prodata Mobility.

Fabricantes apresentam novas tecnologias

Além de lançar modelos para veículos pesados, as indústrias oferecem sistemas para gerenciamento dos produtos

■ RENATA PASSOS

As indústrias de pneus não fabricam mais apenas coberturas de borracha que revestem rodas de veículos. Agora, para ter destaque em um mercado competitivo, as empresas do setor produzem tecnologias.

A Bridgestone, detentora das marcas Bridgestone, Bandag, BTS e Firestone, lançou três novos pneumáticos e o RFID Gate, sistema para otimizar o desempenho e melhorar a eficiência de durabilidade dos pneus e contribuir para a redução de CO².

O RFID Gate chegou para complementar a era de pneus eletrônicos iniciada em fevereiro, quando a Bridgestone Bandag passou a utilizar a Radio Frequency Identification – identificação por radiofrequência para captura de dados – e disponibilizar um chip para ser instalado em pneus de carga, tanto novos como usados. Com o Gate, a leitura dos pneus, então feita individualmente, acontece no momento em que o veículo

passa pelo portão da transportadora, onde o equipamento de leitura será instalado. Desta maneira, torna-se possível identificar todos os pneus do veículo simultaneamente, o que otimiza a gestão.

Com o chip é possível ter um controle patrimonial dos produtos utilizados e, em conjunto com outras ferramentas de gestão, também monitorar a profundidade dos sulcos, a necessidade de troca ou rodízio, o tempo de vida útil, a necessidade de calibragem, entre outros itens. Este conjunto de fatores, quando mantido dentro das especificações corretas, promove ganho no consumo de combustível e de desempenho do motor, o que contribui com a redução na emissão de poluentes.

“O chip é apenas um dispositivo eletrônico de identificação. Os aplicativos é que fazem a diferença. Outras diversas aplicações serão possíveis, mas ainda nem temos ideia”, declara o gerente de marketing da Bridgestone Bandag, Ricardo Drygalla, ao acrescentar que o chip custa R\$ 15, equivalente a 1% ou 1,5% do valor do pneu.

No segmento de pneumáticos, a Bridgestone lançou os modelos M814, M840S e L320, todos fabricados no Brasil. O M814 é um pneu Bridgestone de última geração de construção radial, projetado para atender aos segmentos de veículos leves operando em curtas e médias distâncias. Com maior largura da banda de rodagem e sulcos mais profundos, garante o melhor desempenho quilométrico. O desenho diferenciado proporciona um desgaste regular

e excelente dirigibilidade; os ejetores especiais nos sulcos centrais da banda de rodagem evitam a retenção de pedras, preservam a integridade da carcaça e favorecem a recapabilidade do pneu.

INOVAÇÃO – A Michelin lançou a versão 275/80 R22.5 Michelin X Multiway XZE, que é recomendada para utilização em todas as posições e otimizado para eixos direcionais dos mais variados tipos de veículos, como cavalo mecânico, caminhão, semirreboque e ônibus, que transportam carga ou passageiros em estradas asfaltadas em percursos rodoviários.

“Oferecemos ao mercado mais um produto inovador, que contribui de forma concreta para a redução do custo do transporte no Brasil. Os pneus Michelin X Multiway têm excelente resultado de performance da vida total, o que, segundo os nossos clientes, gera muito mais economia nos custos operacionais”, afirma o presidente da Michelin América do Sul, Jean-Philippe Ollier.

O pneu Michelin X Multiway XZE roda até 20% a mais em primeira vida que seu antecessor, o pneu Michelin XZE2+, apresenta maior área de contato com o solo, gerando mais conforto e segurança e também uma carcaça reforçada que aumenta a recapabilidade do produto, atributo valorizado pelos usuários porque reduz consideravelmente os custos de uma frota. Além disso, o produto utiliza menos derivados de petróleo em sua composição, contribuindo assim para a preservação do meio ambiente.



Bridgestone L320

**HOJE VOCÊ VENDE TUDO PELA INTERNET.
ATÉ OS CRÉDITOS PARA ANDAR DE ÔNIBUS.**

CADASTRO DE ESTUDANTE E VENDA DE CRÉDITOS PELA INTERNET.

VENDA A VAREJO E WEB CADASTRAMENTO ESTUDANTE.

Com a tecnologia de bilhetagem eletrônica da Empresa 1, os usuários do transporte público passam a utilizar créditos virtuais em um cartão, substituindo, assim, as tradicionais formas de pagamento. A **Venda a Varejo** permite que os créditos sejam adquiridos de forma segura, com toda a facilidade da internet, gerando mais agilidade nas transações, acessibilidade ao usuário e reduzindo os custos no processo de venda. Com a **Web Cadastro Estudante**, o processo de cadastramento e compra de créditos dos estudantes é automatizado através da web. Fácil de navegar, essa modalidade evita o deslocamento dos alunos, diminuindo a sobrecarga nos postos de atendimento.

Empresa 1. Soluções completas para o transporte público. Telefone: +55 31 3516 5200



Empresa1

Soluções em Bilhetagem Eletrônica

CONSULTORIA ON-LINE – A Continental também inovou com o lançamento do ContiTireFinder, ferramenta disponível em seu website para apoiar os seus clientes no sempre delicado processo de escolha do modelo de pneu mais adequado. “O emprego de um pneu inadequado às características de sua aplicação pode comprometer em até mais de 50% a vida útil do produto”, alerta a gerente de marketing da Continental Pneus para a América Latina, Luciana Ferreira.

O software é prático e aponta, com um simples rolar de menus, o pneu mais adequado, levando em consideração o tipo de segmento (pessoas, mercadorias e construção), aplicação (regional, longa distância e on/off road) e o tipo de transporte. Todas essas variáveis são cruzadas e analisadas em tempo real pelo programa que indica o modelo mais adequado dentro do amplo portfólio de produtos comercializados pela Continental no mercado brasileiro.

Além de conferir mais segurança e agilidade à tomada de decisão de compra, beneficiando o cliente final, o ContiTireFinder também permite que o usuário visualize, inclusive com recursos de imagens 3D, as características do pneu selecionado tais como talão e a estrutura das cintas. Lá também

Michelin X MultiWay



estão detalhadas as novas tecnologias incorporadas pela Continental como o Air Keep, que mantém a pressão interna no nível correto de calibragem por um tempo até 50% superior em relação aos seus concorrentes diretos, e o VAI + (Indicador Visual de Alinhamento), um sistema inteligente que monitora e alerta o condutor para eventuais irregularidades no veículo.

A Continental também lançou o pneu LSU1. Produzido na fábrica de Camaçari, o pneumático foi projetado para o uso urbano por veículos como veículos como micro-ônibus e caminhões leves de entrega, o LSU1, disponível na medida 215/75R17,5, tem como um de seus diferenciais a profundidade do sulco com 15 mm. Isso representa um maior rendimento quilométrico e um maior número de sobrevidas mesmo com as paradas frequentes e as diferentes condições de piso que caracterizam a operação destes veículos. A tecnologia presente no LSU1 inclui compostos de última geração e inovações como o “Air Keep Inner Liner”, que mantém a pressão interna no nível calibrado por um tempo até 50% maior do que os pneus convencionais.

“A proposta do LSU1 é responder com eficiência às duras solicitações do transporte urbano nos grandes centros urbanos. As paradas frequentes, somadas às condições muitas vezes críticas de pavimento, exigem muito dos pneus e ele foi projetado para entregar o melhor desempenho possível neste cenário”, analisa o coordenador de desenvolvimento de produto para veículos comerciais da Continental Pneus, Renato Martins.

O executivo ressalta ainda o perfil otimizado do novo modelo, que permite uma melhor distribuição das pressões de contato com o solo. “Desta forma, existe um expressivo ganho de quilometragem e de durabilidade, pois há uma redução das deformações desnecessárias e uma melhora na distribuição da carga com o solo, minimizando

LSU da Continental



o desgaste”, explica, acrescentando que como a carga é poupada de esforços extras, o resultado é um maior número de vidas para o pneu.

INVESTIMENTO –

Além de buscar inovação, as indústrias do setor estão investindo no aumento da produção. A Continental, por exemplo, já havia anunciado que vai dobrar a capacidade de sua unidade em Camaçari (BA) até 2015. Agora, a Pirelli confirmou que a América do Sul é uma região fundamental para o crescimento de seus negócios, pois representa 34% do faturamento do grupo. Por causa dessa importância, serão destinados investimentos de aproximadamente US\$ 1 bilhão entre 2012 e 2015 (incluindo os investimentos no México).

Estes investimentos, que fazem parte do Plano Industrial tendo em vista o ano de 2015 e a atualização das metas para 2012-2014, permitirão que a Pirelli consolide a liderança que já mantém na América do Sul e atinja um objetivo de faturamento, em 2014, de US\$ 3,4 bilhões, com um crescimento anual médio de 8,4% em relação aos US\$ 2,7 bilhões esperados para o final de 2011.

Entre as iniciativas, a Pirelli anunciou um projeto para a construção de uma nova fábrica de pneus radiais Truck na Argentina, destinada a atender à crescente demanda de produtos com tecnologia radial na zona do Mercosul. O projeto, que levará em conta o contexto macroeconômico e o andamento da demanda, prevê investimentos de US\$ 300 milhões e início da produção no fim de 2013, com uma capacidade de 700 mil pneus por ano, até 2016. ■

Nossa motivação é levar **conforto**

para mais de **19 milhões** de passageiros ao ano.



agenciamacro.com.br

Autoviação 1001



Eleita a maior e melhor empresa operadora de transporte do Brasil – segmento “Rodoviário de Passageiros”.



1001 sempre perto de você!

www.autoviacao1001.com.br

Benfica e Viação Noiva do Mar renovam frota com ônibus Comil

A Transportadora Turística Benfica adquiriu 69 ônibus Svelto (foto) da encarregadora Comil. Os veículos atendem a um novo contrato que a empresa fechou com a prefeitura de Diadema, no ABC Paulista. Os ônibus começaram a rodar em Diadema no final de novembro. Do total, 56 veículos são do modelo Svelto e 13 do Svelto Midi, segundo informou a Benfica.



renovando sua frota de veículos com 76 novos ônibus da Comil, totalizando 96 ônibus da fabricante gaúcha somente em 2011. Os ônibus serão utilizados para transporte coletivo urbano de passageiros, fretamento para empresas e eventual (turismo). Os carros, dos modelos Svelto, Versatile e Svelto Midi Urbano seguem todas as diretrizes da lei de acessibilidade que dá prioridade de atendimento às

Com mais de 55 anos no mercado de transporte e uma frota de cerca de 2 mil ônibus, a Benfica atende mais de 100 municípios brasileiros com o transporte rodoviário de passageiros. A empresa é parceira da Comil desde o

final dos anos 80, mantendo em sua frota aproximadamente 50% dos ônibus da marca gaúcha.

Com sua fábrica instalada em Erechim (RS), a Comil, que completou 25 anos de atividades, é a sua segunda maior produtora

de ônibus rodoviários. A empresa também desenvolve soluções para o transporte urbano e micro-ônibus para o mercado nacional e internacional

A Viação Noiva do Mar, maior empresa de transporte urbano de Rio Grande, está

renovando sua frota de veículos com 76 novos ônibus da Comil, totalizando 96 ônibus da fabricante gaúcha somente em 2011. Os ônibus serão utilizados para transporte coletivo urbano de passageiros, fretamento para empresas e eventual (turismo). Os carros, dos modelos Svelto, Versatile e Svelto Midi Urbano seguem todas as diretrizes da lei de acessibilidade que dá prioridade de atendimento às pessoas portadoras de deficiência. Grande parte dos novos ônibus começou a circular em Rio Grande em dezembro. Dos 233 veículos que a Noiva do Mar possui, 156 são da montadora de Erechim, o que representa 67% da frota.

Marcopolo fornecerá ônibus para corredores de Manaus

A Marcopolo fechou contrato com as operadoras de transporte de Manaus (AM) para o fornecimento de 502 ônibus urbanos – 406 unidades do modelo Torino e 96 do Viale articulado (foto) – com chassis Mercedes, Volvo e Volkswagen.



Os veículos foram adquiridos pelas operadoras City, Coroado, Integração, Líder, Rondônia, São Pedro, Transtol, Vega e Via Verde para atender ao programa da prefeitura de Manaus de elevar o padrão de qualidade do transporte coletivo da cidade. Segundo

Paulo Corso, diretor comercial da Marcopolo para o mercado brasileiro, as empresas de Manaus são tradicionais parceiras e sempre utilizaram modelos

da marca, que têm grande participação na frota circulante da cidade.

O Viale Articulado, de 21 metros de comprimento e

chassi Volvo B12M tem capacidade para 62 passageiros. Já o modelo Torino, de 12 metros de comprimento com chassis Volvo B270F, Mercedes-Benz OF1722 e Volkswagen 17.230, é capaz de levar 33 passageiros. “Os modelos Torino e Viale proporcionam maior conforto e segurança para os usuários, além de menor custo operacional, superior valor de revenda e baixa manutenção, características fundamentais para os empresários do setor de transporte urbano de passageiros”, explica o diretor comercial da Marcopolo.

panorama

Passagens de ônibus poderão ser compradas pelo celular

O Netviagem, primeiro portal de venda de passagens de ônibus pela internet, acaba de lançar um novo projeto. Agora as passagens poderão ser compradas não só pelo site totalmente reformulado, mas também por tablets e smartphones.

Da idealização ao lançamento foram seis meses de trabalho. "Levamos cerca de três meses para migrar todas as empresas para a nova configuração", explica Marcelo Andrade, diretor comercial do Netviagem.

A fase de testes durou um

mês e o novo site foi homologado nos navegadores Internet Explorer, Google Chrome e Firefox. Entre as novidades estão a revitalização do design do site com melhorias na navegação e usabilidade, possibilidade de compra por ida/volta e origem/destino, e melhor indexação seguindo o padrão W3C e deixando as páginas mais legíveis aos navegadores e buscadores. "O desenvolvimento em W3C permite melhor posicionamento em sites de busca, site mais rápido, acessibilidade para dispositivos móveis (celulares, palms, smartphones,

etc) e design otimizado", diz Fabiana Colmanetti, diretora de TI da G&M Soluções, desenvolvedora do Netviagem.

Segundo recente estudo do Netviagem, a venda de passagens pela internet cresceu mais de 1.000% de 2008 até o primeiro semestre de 2011. Cerca de mil pessoas se cadastram todos os dias no site de vendas de passagem, segundo a empresa.

O Netviagem existe há nove anos e é o maior portal de vendas online de passagens rodoviárias do Brasil. O serviço atende 45 empresas e tem hoje

quase meio milhão de clientes cadastrados e um volume de vendas projetado de meio milhão de passagens para 2011, informa Andrade.



Lucro Garantido!

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



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

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

www.segcash.com.br

SEGCASH
Comércio de Sistemas de Segurança

segcash@segcash.com.br
Rua Ten. Francisco Ferreira de Souza, 2520
41 3278-6461 Fax 3276-0519
Curitiba - Paraná - CEP 81670-010



Cantor Daniel utilizará ônibus rodoviários da Marcopolo

A Marcopolo entregou recentemente dois novos ônibus rodoviários para o cantor Daniel. Os veículos, dos modelos Paradiso 1800 Double Decker e Paradiso 1600 Low Driver, incorporam as mais recentes tecnologias desenvolvidas pela fabricante e serão utilizados pela equipe do cantor nas turnês de shows pelo Brasil.

Com diferenciada pintura na cor vermelha, os veículos destacam-se pelo visual arrojado e alegre e são facilmente identificados pela assinatura do cantor nas laterais. No in-

terior, os dois modelos contam com detalhes desenvolvidos exclusivamente para o cantor. O Paradiso 1800 DD possui salão inferior com poltronas semileito, com revestimento em espuma viscoelástica, que se molda ao formato do corpo do passageiro e proporciona maior conforto e menor desgaste durante as viagens, além de monitores de LCD e sistemas de áudio e vídeo e de climatização individual em cada poltrona. No salão superior, conta com sala reservada na parte traseira e poltronas semileito.

MVC inaugura fábrica em Camaçari

A MVC, empresa pertencente à Arteccla e à Marcopolo, inaugurou uma unidade produtiva em Camaçari (BA) para atender ao segmento eólico. A fábrica, que já está fornecendo componentes para a Gamesa, um dos principais fabricantes mundiais de sistema de geração de energia, foi projetada para ter capacidade de produção flexível e deverá gerar receita de R\$ 8 milhões no primeiro ano. "Até 2015, devemos chegar a R\$ 40 milhões", prevê Gilmar Lima, diretor-geral da MVC.

Com 2 mil m² de área construída e capacidade para fabricar até 300 conjuntos por ano, a nova fábrica produzirá bicos de aerogeradores e o corpo do gerador, parte integrada ao bico. Segundo o diretor-geral da MVC, a

unidade faz parte do programa da empresa para ter operações mais próximas de seus clientes. "Em maio passado, iniciamos a produção dos conjuntos de bicos (nose) de aerogeradores (conversores de energia eólica em elétrica) em nossa fábrica em São José dos Pinhais (PR). Com a perspectiva de aumento no fornecimento, a nova fábrica proporciona como vantagem a maior velocidade de resposta e a redução expressiva dos custos de logística", diz Lima.

A MVC desenvolve produtos com soluções completas e personalizadas para os mercados automotivo/transporte, indústria leve, energia eólica e de construção civil. Possui operações em São José dos Pinhais (PR), Caxias do Sul (RS), Catalão (GO) e Sete Lagoas (MG).

Transdata vai investir R\$ 11 milhões em 2012

A Transdata, empresa de bilhetagem eletrônica e de soluções de gestão, prevê encerrar 2011 com crescimento de 25%. "Este foi o nosso melhor ano no mercado. Dos 150 contratos que temos com empresas em todo o Brasil, 30 foram fechados em 2011", afirma Paulo Tavares, presidente da Transdata.

Neste ano a Transdata implantou seus sistemas nas frotas de ônibus de 23 cidades de diversas regiões do País.

Recentemente, a empresa firmou contrato para implantar os sistemas de rastreamento e gestão de frotas em Porto Velho (RO) e bilhetagem eletrônica com biometria digital em Campo Bom (RS). Na Colômbia, nas cidades de Ibagué e Barranquilla, a empresa fechou contrato para a implantação de soluções de bilhetagem eletrônica e monitoramento de frota para 4.800 ônibus.

Para 2012, a empresa já tem programado o investimento de

R\$ 11 milhões. "Vamos ampliar nossa infraestrutura, investindo em novas tecnologias, recursos humanos, processos de gestão para aumentar a capacidade de desenvolvimento de nossos produtos e assim atender toda a demanda do mercado", diz Tavares.

A Transdata aposta em tecnologias que desenvolveu recentemente, como: soluções para operação de fretamento e soluções de vendas itinerantes (em ônibus rodoviários), além

de realizar a total integração entre diferentes módulos de ITS (Intelligent Transportation System - Sistema Inteligente de Transporte), incluindo bilhetagem eletrônica, CFTV (circuito fechado de TV), telemetria, biometria facial e digital.

Hoje a Transdata tem uma das maiores abrangências territoriais do mercado brasileiro. "Estamos presentes em 18 estados, além da Argentina e da Colômbia", afirma o presidente da empresa.

Ar condicionado DENSO: Conforto para o passageiro, confiabilidade para o frotista.



O sistema de ar condicionado da DENSO é projetado e produzido com a mais avançada tecnologia mundial. O resultado é um produto de alta performance, durabilidade e confiabilidade, que se traduz em maior conforto para o passageiro e tranquilidade para o operador, além do menor custo operacional do mercado.

Ar Condicionado para Ônibus DENSO

• Aplicação de tecnologia de última geração • Componentes desenvolvidos na própria DENSO • Sistemas eficientes, de alta performance • Praticidade na manutenção e reposição de peças • Baixo custo operacional para o frotista • Suporte técnico permanente para as encarroçadoras e montadoras de chassis



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

São Paulo testa ponto de ônibus tecnológico

SPTrans avaliou parada de ônibus sustentável entre na capital paulista em novembro passado e deve fazer novas análises em 2012

■ RENATA PASSOS



A SPTrans, responsável pelo transporte público no município de São Paulo, disponibilizou no início de novembro, durante um mês, a primeira parada de ônibus sustentável do Brasil. O local escolhido foi o cruzamento da Avenida Paulista com a Rua da Consolação, no ponto Paulista, do corredor Campo Limpo-Rebouças-Centro, onde circulam 300 ônibus por hora (de 44 linhas distintas), que transportam uma média de 400 mil passageiros por dia neste trecho do corredor. O objetivo do e-ponto é prover melhoria no transporte público para o usuário, com a união de tecnologia da informação, conforto e sustentabilidade.

De acordo com o superintendente de tecnologia da informação, Douglas Wilson Roman, essa parada foi definida porque tem alta movimentação de passageiros e de veículos. “Esse ponto serviu como um laboratório de testes das tecnologias de sustentabilidade”, afirma.

No e-ponto, instalado em parceria com a empresa Tetis Engenharia e Tecnologia,

foram instalados terminais de computadores e totens interativos com telas sensíveis ao toque que permitiram ao usuário acessar a página da SPTrans e buscar o itinerário ou saber as linhas de ônibus que passam por aquele local. Além disso, os passageiros continuaram recebendo as informações de quanto tempo faltava para seu ônibus chegar na parada.

Roman esclarece que a empresa Tetis procurou a SPTrans para oferecer esse equipamento de captação de energia pelo movimento. “Eles investiram e forneceram todos equipamentos. A única condição da SPTrans é que toda tecnologia fosse implantada sem o uso da energia da concessionária”, declarou Roman.

DETALHES DAS TECNOLOGIAS – Na parada foi disponibilizadas as tecnologias wi-fi e bluetooth, pelas quais os passageiros acessaram por celulares as informações disponíveis na parada. Também foi instalada uma lixeira interativa que agradecia com a emissão de som de aplausos quando um usuário jogava o lixo no lugar certo.

Já o conforto foi garantido com um sistema de umidificação e climatização, que filtra o ar. Quando a umidade do ar estava baixa, inferior a 60%, um sensor acionava o sistema de climatização com filtros de ar e ventilação úmida que aumentava a sensação de conforto dos passageiros que estavam aguardando a condução.

Para garantir a sustentabilidade desses sistemas, a parada contava com energia própria

produzida por painéis solares instalados no teto que foram responsáveis por fazer funcionar os computadores e equipamentos do local. Também foi instalada uma central de energia renovável, com um dispositivo que gera energia elétrica por meio da captação do movimento dos ônibus, ao passarem por cima de um equipamento no solo. Esta energia ficou armazenada em baterias que garantiram a iluminação da parada de ônibus de forma inteligente. Onde havia mais passageiros, ficou mais claro, e onde tinha menos, a energia era economizada.

O executivo explica que a SPTrans está finalizando a apuração dos dados de aceitação do usuário e também da performance das tecnologias implantadas: “Já sabemos, por exemplo, que os usuários gostaram principalmente do acesso wi-fi e da iluminação inteligente. Em relação ao desempenho dos equipamentos, já sabemos que a energia gerada manteve os equipamentos ligados todo o período, pois a chave geral da concessionária foi desligado. Com os dados, poderemos avaliar quais tecnologias poderemos implantar”.

A expectativa é de que a experiência seja levada posteriormente a outros pontos da cidade. “Contudo, ainda não definimos locais e datas”, diz Roman.

Com esta iniciativa, a SPTrans também abre a possibilidade para que outras empresas possam se interessar em apresentar seus produtos para aumentar a segurança e o conforto dos passageiros de ônibus da cidade. ■



18º CONGRESSO BRASILEIRO DE
TRANSPORTE E TRÂNSITO

Cenários e soluções para a mobilidade urbana

O que será da mobilidade urbana nesta segunda década do Século 21? A Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) começou a responder a essa pergunta com a realização do 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, no Centro de Convenções Sul América, no Rio de Janeiro, em outubro de 2011. O congresso registrou 1.253 congressistas inscritos, provenientes de todos os quadrantes do território nacional e diversos especialistas, empresários e dirigentes públicos do setor de transportes de outros países. Paralelamente ao 18º Congresso, a ANTP promoveu a VII Intrans - Exposição Internacional de Transporte e Trânsito.

AGENDA ATÉ 2020 – Os debates foram estruturados em torno de cinco conferências principais, cobrindo um variado conjunto de

preocupações dos especialistas, gestores, autoridades e empresários do setor para os próximos anos: os impactos na mobilidade urbana dos grandes eventos esportivos internacionais, em especial, a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016; a inclusão social via transporte público urbano, tema que necessariamente envolve o barateamento real das tarifas; as tecnologias disponíveis para a gestão das cidades, em especial na gestão da mobilidade urbana; os esforços para a redução do número de mortos e de feridos no trânsito como parte da Década Mundial de Segurança Viária 2011/2020, convocada pela ONU e à qual o Brasil aderiu oficialmente e as questões referentes à mobilidade urbana na agenda ambiental, em especial na conferência da ONU Rio+20, programada para junho de 2012.

Ao todo, o 18º Congresso teve 76 sessões.

Além das conferências, foram desenvolvidos 16 painéis e sessões especiais, 11 sessões temáticas sob responsabilidade das Comissões Técnicas da ANTP; 30 sessões técnicas com apresentação total de 232 trabalhos técnicos previamente selecionados; cinco sessões da Sala Rio, referentes a projetos e iniciativas do Rio de Janeiro; cinco sessões do Espaço Aberto, promovidas por patrocinadores do 18º Congresso; cinco sessões da oficina que debateu a mobilidade urbana para a Copa do Mundo de 2014, uma reunião extraordinária do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Transporte Urbano e Trânsito, a cerimônia de premiação do Prêmio ANTP de Qualidade 2011, e as solenidades de abertura e encerramento.

A ANTP tornou livre para qualquer interessado as consultas às apresentações feitas durante o encontro e autorizadas pelos respectivos autores. No portal da ANTP (www.antp.org.br - pressionando o botão Weblioteca) é possível ter acesso a arquivos PDF referentes a 94 apresentações de palestrantes e também os trabalhos técnicos mostrados nas sessões técnicas.

Fotos Cris Isidoro e Cláudia Dantas



Ailton Brasiliense Pires,
presidente da ANTP

DISCUSSÕES PROSEGUEM – É possível dizer que os debates do 18º Congresso da ANTP prosseguirão entre 8 e 10 de maio de 2012, em São Paulo, quando a entidade promoverá uma nova edição do seu Seminário Nacional de Mobilidade Urbana; esse encontro, promovido com êxito em 2010, indicou muitos dos temas que foram discutidos no Rio de Janeiro e vai se consolidando como importante evento preparatório dos congressos bienais. Além disso, a ANTP tem buscado reforçar a participação de suas Comissões Técnicas no desenho da agenda de discussões. A coordenadora técnica da ANTP, Valeska Peres Pinto, informou que, ainda em janeiro, com base nos debates do 18º Congresso, será preparado um documento com a descrição de

Valeska Peres Pinto



cenários futuros da mobilidade urbana no País e a indicação de propostas ação para o setor. Esse documento será objeto de uma primeira discussão conjunta de representantes de todas as Comissões Técnicas da ANTP, marcada para 8 de fevereiro 2012.

PRESSA PARA MUDAR – Em seu pronunciamento na sessão de abertura do 18º Congresso, o presidente da ANTP, Ailton Brasiliense Pires, garantiu que as cidades brasileiras, que cresceram sem planejamento, podem ser melhoradas, tendo como eixo de transformação a qualificação do transporte coletivo. “As cidades são organismos vivos, são demolidas e reconstruídas todos os dias”, afirmou, assinalando que, dessa forma, nenhuma cidade está condenada a viver eternamente sem planejamento. Ele recomenda que as mudanças comecem logo, pois, segundo o IBGE, em 2030, portanto a menos de 20 anos, haverá mais 40 milhões de pessoas morando nas cidades brasileiras e a frota no Brasil dobrará, chegando a 70 milhões de veículo. Participaram na ocasião os vice-presidentes da ANTP e os diretores da entidade que integraram o Comitê Local do evento. Em nome da cidade anfitriã, o diretor regional da ANTP no Rio de Janeiro, Willian Aquino, agradeceu a presença de todos os participantes.

PARTICIPAÇÃO – Um levantamento apresentado pela coordenação técnica da ANTP revelou que os congressistas inscritos eram

Brasília será a sede do 19º Congresso, em 2013

Na sessão de encerramento do 18º Congresso da ANTP, no Rio de Janeiro, Brasília foi anunciada como sede do 19º Congresso da ANTP e da VIII Intrans - Exposição Internacional de Transporte e Trânsito, eventos já marcados para os dias 8, 9 e 10 de outubro de 2013.

O secretário de Transportes do Distrito Federal, José Walter Vasquez Filho, participou de diferentes sessões nos primeiros dias do 18º Congresso, mas, em razão de compromissos de sua pasta, teve que retornar a Brasília no último dia, e foi representado na solenidade de encerramento por Marco Antônio Campanella, diretor geral da autarquia Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTrans. “Será uma honra para Brasília receber o 19º Congresso da Associação Nacional de Transportes Públicos”, disse Campanella no início de um pronunciamento em que sublinhou o grau de prioridade concedido ao tema da mobilidade urbana pelo governo do Distrito Federal. “O governador Agnelo Queiroz colocou o transporte público coletivo como uma das metas centrais do seu governo”, frisou.

AÇÕES – Segundo Campanella, as ações compreendem o aprimoramento da gestão pública do transporte coletivo, com a aprovação do plano diretor de transporte urbano, ocorrida já no início do governo, e a destinação de recursos da ordem de R\$ 3 bilhões para investimento da expansão do metrô, em um sistema de VLT, em

provenientes de 128 cidades brasileiras, localizadas em 26 unidades da federação. Houve ainda um número recorde de participantes e conferencistas estrangeiros, 34, procedentes de 15 países: África do Sul, Albânia, Alemanha, Argentina, Burquina Fasso, Brunei Darussalam, Botsuana, Colômbia, Canadá, Equador, Espanha, Estados Unidos (incluindo a Samoa Americana, dependência dos EUA), França, México e Uruguai.

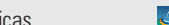
De acordo ainda com o levantamento, os congressistas inscritos representavam 257 organizações que atuam no setor, as quais podem ser

veículos leves sobre pneus e faixas exclusivas para ônibus, em fase de implantação. Compreende também a licitação de todo o sistema de transporte público e a implantação de um sistema inteligente de transporte, com nova bilhetagem, informações aos usuários, monitoramento e rastreamento da frota, e, ainda, implantação de sistema inteligente de monitoramento do trânsito, além da revitalização e construção de calçadas e abrigos e da ampliação da rede de ciclovias.

Novo patamar de qualidade para o transporte público. “Brasília, a capital da República, coloca hoje entre suas prioridades chegar a 2013 e 2014, quando será sede de dois grandes eventos internacionais – a Copa das Confederações e a Copa do Mundo – com um novo patamar de efetiva qualidade para o transporte público, para que possa ser exemplo para todo Brasil como muitas capitais brasileiras já o são. Queremos agradecer a escolha de Brasília. Todos serão bem-vindos. Trabalharemos para fazer um evento tão grandioso como foi este aqui no Rio de Janeiro”, concluiu.



José Walter Vasquez Filho





18º CONGRESSO BRASILEIRO DE
TRANSPORTE E TRÂNSITO

No Rio de Janeiro, pela terceira vez

Fotos Cris Isidoro e Cláudia Dantas

Uma solenidade na manhã de 19 de outubro de 2011, no Centro de Convenções Sul América, no Rio de Janeiro abriu oficialmente o 18º Congresso da ANTP, inaugurando um conjunto 76 sessões, das quais 73 foram sessões de debates, com mais de 200 palestrantes, debatedores e coordenadores, incluindo 30 sessões em que foram apresentadas, pelos respectivos autores, 232 comunicações técnicas. A sala principal, onde ocorreu a cerimônia de abertura, estava repleta. A solenidade foi transmitida on-line pela ANTP TV, que também desenvolveu programação ao vivo, com entrevistas feitas em estúdio especialmente montado no local.

O presidente da ANTP, Ailton Brasiliense Pires, abriu oficialmente o 18º Congresso. Ele recordou que o Rio de Janeiro abrigou o primeiro congresso da entidade, nos anos 70. Esta foi a terceira vez que o Rio de Janeiro recebeu o principal encontro da ANTP; nenhuma outra cidade tem essa marca. Ailton Brasiliense disse também que a sociedade espera muito da ANTP em razão de suas bandeiras consequentes sobre transporte, trânsito, cidades, economia e meio ambiente.

O secretário municipal de Transportes, Alexandre Sansão, afirmou que o Rio de Janeiro se esforçou para receber o "mais importante congresso do setor". Ele informou que a cidade vai quadruplicar a rede de transporte de massa,



Júlio Lopes, na abertura do 18º Congresso

preparando-se para os megaeventos esportivos nos próximos anos.

Portador de uma saudação do governador Sérgio Cabral, o secretário estadual de Transportes, Júlio Lopes, informou que será dobrada a frota de trens e metrôs e ampliada a rede de metrô em 14 km. Ele também destacou que o bilhete único no Estado do Rio de Janeiro, com tarifa subsidiada, alcançou a marca de 2 milhões de usuários.

Para Lélis Teixeira, presidente da Federação

das Empresas de Transportes do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor), os novos sistemas qualificados de transporte de massa em projeto no País levarão mais qualidade de vida às cidades.

Joubert Flores, diretor do MetroRio, destacou que os megaeventos esportivos trazem oportunidade de expansão e qualificação da infraestrutura de transporte da cidade. Rômulo Orrico, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, sublinhou o papel das universidades na formação de especialistas e

5 anos
de garantia!



itinerário eletrônico com tecnologia LightDot

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



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

ANTP e CUTA reforçam cooperação

Em ato realizado no Centro de Convenções Sul América, no Rio de Janeiro, durante o 18º Congresso a ANTP firmou novo acordo de cooperação com a Canadian Urban Transit Association (CUTA). O acordo reforça a cooperação entre as duas organizações, estabelecida em entendimentos em 2003. A solenidade teve participação do presidente da CUTA, Michael Roschlau, e do vice-cônsul do Canadá em São Paulo, Todd Barrett. A ANTP esteve representada na cerimônia por seu presidente, Ailton Brasiliense Pires; pelo então superintendente, Marcos Pimentel Bicalho,



Brasiliense e Roschlau

e pelo chefe do escritório de Brasília, Nazareno Affonso, que era o principal dirigente executivo da ANTP em 2003, quando do primeiro acordo com a CUTA.

SESSÃO – Michael Roschlau foi um dos expositores de uma sessão internacional do 18º Congresso da ANTP sobre transporte público e sustentabilidade urbana. Participaram também Petra Mollet, vice-presidente de Estratégia da American Public Transport Association (APTA) e Georges Darrido, do Banco Mundial.

na busca de soluções para a mobilidade.

O diretor da ANTP no Rio de Janeiro, engenheiro e consultor Willian Aquino, agradeceu o apoio que a cidade recebeu no dia do encerramento do 17º Congresso, dois anos antes, por ter sido eleita, naquela mesma data, como a sede dos Jogos Olímpicos de 2016.

O secretário nacional de Transporte e Mobilidade, Luís Carlos Bueno de Lima, representou o ministro Mário Negromonte, das Cidades. Ele destacou os investimentos federais no setor e disse que com a sanção do PL da Mobilidade, aprovado no Congresso, o país terá seu marco regulatório para o segmento.

O presidente do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Transporte Urbano e Trânsito e presidente da Empresa de Transporte e Trânsito de Fortaleza (Etufor), José Ademar

Gondim Vasconcelos, saudou a realização do 18º Congresso e assinalou a participação de um considerável número de secretários municipais do setor no encontro.

O presidente da Associação Latino-Americana de Metrô e Subterrâneos (Alamys) e presidente do Metrô-SP, Sérgio Avelleda, destacou o novo panorama do setor, com recursos para investimentos, e criticou o fato de muitos projetos estarem sendo retardados em razão da morosidade burocrática na obtenção de determinados laudos, como os da área ambiental, e também pela interposição de um grande número de recursos nos processos licitatórios.

MÚSICA – O hino nacional foi executado por jovens músicos da Orquestra Villa-Lobos e as Crianças, regidos pelo maestro Sérgio Barbosa; eles

tocaram diversas outras peças durante o programa.

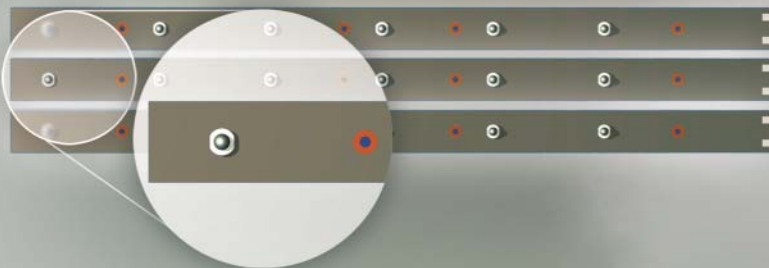
Convidada por sugestão do Comitê Local do 18º Congresso, a Orquestra Villa-Lobos e as Crianças é resultante de um projeto de formação e profissionalização musical vinculado ao Museu Villa-Lobos e com direção de Turíbio Santos e destinado a alunos provenientes de comunidades de baixa renda da cidade do Rio de Janeiro, que já possuem prévio conhecimento musical

Durante o processo, são ministradas aulas de teoria musical, harmonia, instrumento, arranjos, prática de orquestra, prática de conjunto, história da arte, entre outras disciplinas fundamentais para o aperfeiçoamento dos seus conhecimentos musicais, em uma perspectiva profissionalizante. O maestro Villa-Lobos é a principal referência do projeto, seja pelo estudo da sua obra, seja em termos metodológicos. 🌐

Clariar

iluminando com tecnologia

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



tecnologia
**POWER
LED**



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



Questões de impacto

Cinco conferências compuseram a estrutura central do 18º Congresso da ANTP. Os grandes eventos e seus impactos na mobilidade urbana foi um dos assuntos abordados. Também foram focalizados os temas da inclusão social via integração de redes e do uso da tecnologia no monitoramento e gestão da mobilidade e da vida urbana. Os demais temas

tratados foram: a Década Mundial de Segurança Viária - 2011/2020, mobilização de campanha visando reduzir o número de mortos e feridos no trânsito, convocada pela ONU e à qual o Brasil aderiu, e a Conferência Rio+20, também estruturada pela ONU, e que se realizará no Rio de Janeiro, em junho de 2012, para a qual a ANTP deverá encaminhar proposta.

Reflexões sobre os megaeventos que vêm por aí

A primeira das cinco conferências do 18º Congresso da ANTP focalizou as oportunidades abertas pelos grandes eventos para a promoção de melhorias permanentes na mobilidade urbana, tanto na implantação de novas infraestruturas como na melhoria dos instrumentos de gestão e processos operacionais. A exposição inicial coube a Luzanda Makidzela, diretora de Mobilidade da Copa 2010, do Departamento Nacional de Transporte da África do Sul, que fez um apanhado geral da organização da Copa de 2010. Um dos aspectos relevantes de sua apresentação foi uma contraposição entre as expectativas iniciais do evento e os resultados alcançados e uma análise das razões desse desempenho. Informou que eram aguardados até 300 mil viajantes de fora da África, mas, feitas

as contas finais, observou-se que apenas 150 mil viajantes intercontinentais assistiram aos jogos ao vivo.

Segundo a dirigente, entre os fatores que levaram a um número menor de visitantes estavam a recessão global, voos longos e destino desconhecido, preocupações com segurança, preocupações com acomodação e transporte, altos custos dos ingressos e dos pacotes

turísticos, a existência de múltiplos websites oferecendo informações fragmentadas, o pessimismo da mídia e falta de comunicação antecipada quanto aos planos de mobilidade. Ela explicou que as cidades-sede organizaram operações para o evento e planos de gerenciamento do transporte com resultados geralmente bons. E garantiu que, de modo geral, aqueles que se dispuseram a ir à África do Sul para a Copa de

Especialistas internacionais participaram das discussões sobre mobilidade na Copa de 2014



Fotos Cris Isidoro e Cláudia Dantas

Como será a mobilidade na Copa de 2014

Com apoio da Fundação Universidade-Empresas de Tecnologia e Ciências (Fundatec), uma oficina internacional debateu no 18º Congresso a mobilidade urbana para a Copa de 2014. Participaram como expositores Luiza Gomide, da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, que falou sobre planejamento e estruturas de governança para a Copa de 2014, e também um grupo de dirigentes e especialistas do exterior que atuaram nas recentes Copas do Mundo da Alemanha, em

2006, e da África do Sul, em 2010.

O objetivo da oficina foi contribuir para a capacitação das equipes técnicas dos diversos níveis de governo envolvidas na elaboração, execução e operação dos planos de mobilidade urbana para a Copa 2014. Aberta a quaisquer participantes do 18º Congresso, a oficina teve como foco principal

os responsáveis pela operação e controle das diversas dimensões envolvidas na mobilidade de visitantes, 'família FIFA', torcedores e população local nas cidades-sede e entre elas durante o evento. Um conjunto de 14 apresentações da oficina está disponível para livre consulta no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Weblioteca).

Como calcular preços rentáveis para o transporte.

24 de março de 2012



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



Jorge Miguel dos Santos,
Economista especializado
em custos e preços.

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
17h300	Encerramento

O LOCAL



Transamérica Flat Congonhas
Rua Vieira de Morais, 1960
Campo Belo - São Paulo - SP
Tel.: (11) 5094-3377
Fax: (11) 5049-0785

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:

cursoscorporativos@otmeditora.com.br

Comercialização e Organização:



Apoio:



INFORMAÇÕES:

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



2010 retornaram satisfeitos para casa.

A diretora de Transporte do Comitê Olímpico Brasileiro (COB), Regina Amélia de Oliveira, falou sobre os desafios embutidos na estruturação da mobilidade urbana para os Jogos Olímpicos de 2016. Ela ressaltou que os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos compõem o maior evento esportivo do planeta. E estimou que os Jogos Olímpicos no Rio de Janeiro terão 11 mil atletas de 205 países, 21 mil jornalistas credenciados e mais 10 mil não credenciados, além de um contingente de 90 mil voluntários; e que haverá a emissão de 200 mil credenciais

e a venda de mais de 6,5 milhões de ingresso, bem como mais de 5 mil horas de transmissão ao vivo para 220 países. Os Jogos Paraolímpicos envolverão 22 esportes em 12 dias, com 4,2 mil atletas de 160 países, com 5,5 mil jornalistas, 30 mil voluntários.

Regina Amélia de Oliveira descreveu o que deverá constituir o que chamou de 'legado social e de infraestrutura' dos jogos, citando, entre outros fatores, a renovação da rede ferroviária suburbana e expansão da rede de metrô e a implantação de três novos sistemas de corredores de ônibus – BRTs (Bus Rapid Transit),

com a reorganização do sistema de transporte da Região Metropolitana. Segundo assinalou, haverá solução integrada para o transporte de massa que forma o novo núcleo da rede de transporte público da cidade e da região metropolitana e o sistema de transporte de massa será totalmente acessível. As exposições de Luzanda Makidzela e de Regina Amélia de Souza estão disponíveis para livre consulta nos arquivos da ANTP TV (www.antptv.com.br, no arquivo sobre a sessão inaugural do 18º Congresso) ou em formato PDF, no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Webloteca).

A importância da mobilidade para a inclusão social

O engenheiro e consultor Willian Alberto de Aquino Pereira, diretor regional da ANTP no Rio de Janeiro, fez a exposição central da segunda conferência do 18º Congresso, que debateu mobilidade para a inclusão social. Ele assinalou que o transporte público é condição para reduzir a fome, acessar empregos, habitação, saúde, serviços e educação, mostrando em seguida que a carência de meios para a mobilidade desqualifica a vida nas maiores cidades. Para o especialista, a problemática da mobilidade envolve a falta de planejamento urbano regional, a falta de planejamento dos transportes públicos e a falta de prioridade no uso das vias para o transporte público, acarretando maior tempo de viagem, maior custo operacional, baldeações, irregularidade do serviço, desconforto, insegurança e, em muitos casos, imobilidade. Há, ainda, a opção pelo automóvel, que resulta em maiores custos urbanos, perda de demanda, redução da eficiência dos transportes e queda na qualidade de vida.

Willian Aquino mostrou que existem novos aspectos que influenciam a escolha do transporte pelas pessoas. Citou a integração temporal, que se tornou viável em razão da bilhetagem eletrônica e que apresenta vantagens: a não utilização de dinheiro, facilidade para o usuário fazer a integração que lhe interessa, melhor gerência da rede e organização dos sistemas via GPS, fatores que fazem com que o preço deixa de ser o atributo principal para o usuário definir sua opção. O consultor apontou o que entende como vantagens sociais da integração: economia de tempo, ascensão social, qualidade de vida, mais tempo com a família,



Fotos Cris Isidoro e Cláudia Dantas

entre as vantagens econômicas estão a racionalização do sistema, o reflexo na configuração da rede, o menor tempo de viagem e a priorização do transporte público. A apresentação de Willian Aquino na conferência está disponível para livre consulta no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Webloteca).

A sessão foi coordenada por Nazareno Affonso, responsável pelo escritório da ANTP em Brasília. Na fase das considerações feitas pelos debatedores, o especialista José Carlos Martinelli, da Prodata Mobility, comentou que a bilhetagem eletrônica oferece todas as condições de controle tanto no transporte sem integração como no transporte com integração. Carlos Henrique Ribeiro Carvalho, pesquisador do IPEA, chamou a atenção para o fato de o Projeto de Lei da Mobilidade Urbana – que seria sancionado com alguns vetos pela presidente da República em 3 de janeiro de 2012 – em seu artigo 8º, que trata das Diretrizes da Política Tarifária, estabelece, no inciso IV (não

vetado) que a “contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços”. Ele considera que tal dispositivo constitui um avanço, apesar de o texto não identificar quais sejam os beneficiários indiretos. “Creio que não há dúvida de que o usuário de automóvel é um grande beneficiário do sistema de transporte público, afinal, quanto mais se usar o transporte público, mais espaço nas ruas sobrá para quem usa automóveis”, disse, deixando claro ser a favor de que os donos de automóveis contribuam para financiar o transporte coletivo. Ele fez comentários também sobre o forte subsídio governamental aos automóveis e defendeu subsídios ao transporte público, frisando que, a exemplo do que ocorre em outros países, os recursos não necessariamente devem vir do tesouro.

Rômulo Orrico, da Coppe, Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), defendeu a necessidade de haver maior eficiência associada ao subsídio: “Eficiência de uso dos recursos públicos As

nossas redes têm dois grandes problemas: a concepção reinante nos anos 1970, radioconcêntrica; essa concepção, como ocorre no Rio de Janeiro, acaba levando 100% da frota para o centro da

cidade que é o destino de apenas 40% da demanda. O outro ponto é aquele que o Willian ilustrou bastante ao mostrar as fotografias: a ausência absoluta de prioridade do transporte público no

sistema viário. Com isso, é necessário colocar mais ônibus para transportar menos passageiros. Quer dizer, fazer viagens mais longas, mais demoradas e mais caras”.

Gestão das cidades e da mobilidade com tecnologia

A terceira conferência do 18º Congresso da ANTP debateu a pertinência da gestão das cidades e da mobilidade com a utilização de tecnologias, utilizando como base um dos melhores exemplos de sistema de monitoramento urbano em funcionamento no País: o Centro de Operações Rio (COR). Um dos expositores, Carlos Roberto de Figueiredo Osório, secretário de Conservação e Serviços Público do município do Rio de Janeiro, informou que o COR foi criado em 2010, obedecendo a um conceito de integração. “Em vez de criar um centro de gerenciamento de crise para atuar somente em emergências, a prefeitura do Rio de Janeiro optou por um projeto maior, justamente um centro de operações para monitorar o dia a dia da cidade e também agir nas crises e emergências”. O COR foi inaugurado em 31 de dezembro de 2010; a obra de instalação foi desenvolvida em apenas quatro

meses. O centro integra mais de 30 órgãos municipais, estaduais e concessionárias, com monitoramento em tempo integral feito por 400 profissionais que se revezam em três turnos de 24 horas por dia, nos sete dias da semana. Por ocasião do 18º Congresso da ANTP, estavam em operação 400 câmeras de monitoramento espalhadas pela cidade, mas havia previsão de que seriam 580 câmeras até o final de 2011.

De acordo com Alexandre Cardman, responsável pela área de tecnologia do centro, o objetivo do COR foi juntar os órgãos públicos, trazendo informações brutas que serão lapidadas e submetidas a georreferenciamento, o que permite integrar incidentes e ações com informações existentes e a classificar do nível de importância do incidente examinado. Além de monitorar instâncias de incidente, o COR trabalha no sentido de

integrar as ações dos órgãos, estabelecer planos de contingência, levantar riscos na cidade e equalizar informações e treinamentos em todas as áreas.

Joaquim Dinis Amorim dos Santos, diretor de Operações da Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro (CET-Rio) abordou o acompanhamento, pelo COR, das condições de tráfego da cidade, com a utilização de câmeras e agentes em campo; ele citou como parte das ações desse serviço o envio de informes públicos, incluindo a divulgação por intermédio da imprensa; o controle dos semáforos e a otimização da manutenção semafórica, controle dos painéis de mensagens variáveis, interação com diferentes órgãos e atuação em situações críticas. Três apresentações feitas nesta conferência estão disponíveis para livre consulta no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Weblioteca).

Brasil teve mais de 40 mil mortos no trânsito em 2010

A quarta conferência do 18º Congresso da ANTP foi coordenada por Ailton Brasiliense Pires, presidente da ANTP, e teve como centro aspectos relacionados com a ‘Década Mundial de Segurança Viária 2011/2020’, convocada pela ONU e à qual o Brasil aderiu oficialmente, e que tem como objetivo reduzir pela metade o número de acidentes, de mortos e de feridos no trânsito em escala global.

Otaliba de Moraes Neto, do Departamento de Análise de Situação da Saúde, do Ministério da Saúde, apresentou e comentou alguns dados atualizados, ainda inéditos, que estavam sendo analisados pelo Ministério da Saúde, dando conta de que o número de mortos no trânsito em 2010 havia rompido a barreira dos 40 mil. “São dados do Sistema de Informações de Mortalidade do Ministério da Saúde e que nos surpreenderam”. Mostrando informações organizadas a partir de 1996, prosseguiu: “Observamos que

houve queda no número de mortos entre 1998 e o ano 2000, em razão direta da entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, mas, a partir de 2001, passamos a observar a retomada do

crescimento. Nos últimos anos, vínhamos nos mantendo na faixa de 37 ou 38 mil, porém, em 2010, registramos 40.610 óbitos”. O técnico relaciona o crescimento a dois motivos: a melhoria



A quarta conferência do 18º Congresso, coordenada por Ailton Brasiliense Pires, teve como foco a Década Mundial de Segurança Viária 2011/2020



de informação de dados de mortes em alguns Estados e o aumento do número de motos em circulação. O número de internações por acidentes subiu de 111,5 mil no ano 2000 para 146 mil em 2010.

Eugênia Maria Silveira Rodrigues, assessora regional em Segurança Viária, da Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS), organismo vinculado à Organização Mundial de Saúde (OMS), fez uma retrospectiva das primeiras ações da Década Mundial de Segurança Viária 2011/2020 em que mostrou alguns exemplos da forma como os países aderiram à iniciativa. Ela também se referiu ao plano de ação da OPAS, assinalando os principais pontos enfatizados nesse trabalho: redução de velocidade, incluindo a redução da velocidade nas urbanas para um máximo de 50 km por hora; estímulo ao uso de equipamentos de proteção (cinto, dispositivos que permitem o transporte seguro

de crianças, uso de capacetes, entre outros), o combate ao uso do álcool por motoristas, com restrições e intensificação da fiscalização; ampliação e melhoria da oferta do transporte público, melhoria da segurança no espaço público destinado ao trânsito de pedestres e ciclistas; enfrentamento do “desafio imenso” das motos; garantia da segurança dos veículos, e melhoria do atendimento médico para casos traumáticos. As apresentações de Otaliba de Moraes Neto e de Eugênia Maria Silveira Rodrigues estão disponíveis para livre consulta no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Webliteca).

Com relação às mortes ocasionadas por motoristas alcoolizados, o deputado federal Hugo Leal, autor do projeto que se transformou na chamada Lei Seca e presidente da Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, reafirmou a necessidade de o governo

padronizar e intensificar a fiscalização com efetiva punição dos motoristas e autoridades responsáveis pela gestão do trânsito que tenham transgredido a legislação.

“Para que possamos atingir o objetivo da Década, que é justamente salvar vidas no trânsito, o governo tem que definir sua postura em relação à fiscalização, estabelecendo critérios. Temos que unificar o discurso para todo o país”, assinalou o deputado. Para ele, a importância da Lei Seca associada à Década no cenário nacional é a mobilização, mas ainda há lacunas. Com relação à violência no trânsito e a ação que a sociedade espera do governo, Edson Gaspar, coordenador-geral de Planejamento Normativo e Estratégico do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) adiantou que a própria presidente Dilma Rousseff já demonstrou seu interesse em cuidar desse tema com atenção.

Congresso da ANTP levará proposta à Conferência Rio+20

Numa sessão que teve como palestrante o secretário nacional de Meio Ambiente Urbano, do Ministério do Meio Ambiente, o arquiteto Nabil Bonduki, ficou consolidado que a ANTP levará uma proposta à Rio+20 – Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, a ser realizada pela ONU no período de 13 a 22 de junho de 2012 na cidade do Rio de Janeiro. A quinta conferência do 18º Congresso da ANTP teve coordenação do conselheiro da ANTP Rogerio Belda e participação de Guilherme Wilson, gerente de Mobilidade Urbana da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor). Tanto Belda como Bonduki salientaram que há 20 anos, quando da conferência Rio92, o País estava muito mais preocupado com a proteção e preservação do ambiente natural, e que nestas duas décadas ampliou-se a consciência sobre a necessidade de haver avanços numa agenda ambiental urbana. Guilherme Wilson assinalou que o setor operador de transporte urbano por ônibus no Rio de Janeiro está atento a essa questão e vem implementando medidas eficientes e amplas para reduzir o impacto ambiental do transporte público, como a utilização de 20%

de biodiesel no diesel usado na cidade.

Em entrevista à ANTP TV, o conselheiro e fundador da ANTP Plínio Assmann, informou que neste início de 2012 a entidade irá finalizar

documento com a proposta a ser encaminhada à conferência Rio+20. Ele pondera que as cidades são efetivamente geradoras de soluções e já abrigam mais de 50% da população mundial,

Comissão de Meio Ambiente consolida propostas em livro com versão digital



Está disponível para consulta no portal da ANTP o livro Transporte e Meio Ambiente no Brasil, elaborado pela Comissão de Meio Ambiente da ANTP, e que contém sugestões

apresentadas no 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, em outubro de 2011, no Rio de Janeiro. A publicação foi editada pela ANTP com apoio do Despoluir – Programa Ambiental do Transporte, da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor). Com 74

páginas, a obra está estruturada em seis capítulos, com o seguinte conteúdo: 1) Histórico; 2) Ações já consolidadas – Legislação sobre limites de emissões, Qualidade do combustível e da tecnologia do motor, Fiscalização e controles, Programas de energia, Legislação sobre mudanças climáticas e transporte; 3) O estágio atual: experiências bem sucedidas e recomendações – Tecnologia e energia dos veículos, Gestão de frotas, Redução das emissões de CO², Outras ações; 4) Um estudo sobre combustíveis alternativos – Resultados preliminares; 5) Conclusões e propostas; 6) Participantes da Comissão de Meio Ambiente da ANTP. Veja o livro em arquivo PDF a partir do portal da ANTP: www.antp.net/biblioteca/CMAN111014LVR.pdf

Mesa do painel sobre mobilidade para as cidades sustentáveis

e que, em razão de o Brasil ter mais de 80% de sua população vivendo em cidades, deve apresentar uma proposta que considere o meio ambiente urbano. Conceitualmente, a proposta é de fortalecimento do transporte público: “Basicamente, nós temos que fazer com que o transporte coletivo seja de tão boa qualidade que o transporte individual não tenha tanta preferência como tem agora”, afirmou.

PAINÉIS – No 18º Congresso da ANTP, os impactos das decisões de mobilidade urbana sobre o quadro geral do aquecimento global foi objeto de um painel.

Sérgio Sanches, da organização internacional Clean Air Institute, vinculada ao Banco Mundial, falou sobre programa de transporte e qualidade do ar na América Latina; Cristina Mendonça, da Clinton Climate Initiative, mostrou estudo de caso sobre mobilidade e



Fotos Cris Isidoro e Cláudia Dantas

mudanças climáticas referente ao Rio de Janeiro. A outra apresentação coube ao especialista Renato Boareto, do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA).

Outro painel, tratou de relacionar os modelos de mobilidade – matriz dos modais coletivos e individuais – e a sustentabilidade econômica, social e ambiental das cidades. O presidente da Comissão de Meio Ambiente da

ANTP, Eduardo A. Vasconcellos, fez uma apresentação sobre o tema ‘Mobilidade para cidades sustentáveis – as cidades que estamos construindo’, e Ana Lucia Ancona, do Ministério do Meio Ambiente falou sobre mobilidade e gestão ambiental urbana. As apresentações feitas nestes dois painéis estão disponíveis para livre consulta no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Weblioteca).

Segurança em transportes é essencial

Especializada em atendimento à empresas de transporte de passageiros com as melhores condições de seguro de responsabilidade civil (RC), acidentes pessoais (APP), entre outros para sua empresa.



Paluama Corretora de Seguros, o nosso negócio é seguro



www.paluana.com.br

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



Um patamar de excelência para os sistemas sobre pneus

Antes do 18º Congresso da ANTP, o engenheiro Cláudio de Senna Frederico adiantou que a Comissão Técnica de Ônibus, que preside, vinha promovendo discussões a respeito das dificuldades e oportunidades para o aprimoramento do transporte por ônibus no Brasil, angariando os pontos de vista dos diferentes interessados: passageiros, operadores, gestores públicos e indústria. O resultado foi um estudo apresentado no encontro do Rio de Janeiro, exatamente na sessão temática reservada à Comissão de Ônibus. O estudo assinala que é preciso fazer com que a população ouça e de fato experimente que os ônibus são sustentáveis, constituem um transporte de massa moderno e que também pode ser de luxo. E frisa que os novos produtos em implantação no País, como os sistemas de Bus Rapid Transit (BRT) – corredores de considerável capacidade de transporte, fisicamente segregados e operados com tecnologia avançada e conforto – precisam desenvolver identidade própria e encantar os seus usuários. O resumo do trabalho, consubstanciado em uma apresentação em arquivo PDF pode ser vista no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Weblioteca).

SISTEMAS INTELIGENTES – A sigla ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte) reúne todas as aplicações que combinam informática e comunicações voltadas para o transporte público e o trânsito. No período que antecedeu ao 18º Congresso, a Comissão Técnica de ITS da ANTP reuniu representantes de quatro segmentos – operadores, gestores, indústria e academia – constituindo um grupo, denominado Quarteto, encarregado de sistematizar as informações sobre funcionalidades do ITS para os Bus Rapid Transit. A ideia do estudo considerou as perspectivas abertas pela implantação de sistemas de BRT já em andamento no País, em razão de projetos vinculados a planos de mobilidade para a Copa de 2014 e Jogos Olímpicos de 2016. Também levou em conta experiências,

alguma já em operação, visando conceder algum grau de prioridade ao ônibus no sistema viário urbano. A comissão avalia que logrou o objetivo de mostrar quais são as funções de ITS requeridas pela operação de ônibus, os tipos de instrumentos e dispositivos que precisam ser instalados e sua base de tecnológica, o nível de interação que os funcionários das operadoras terão com esses sistemas, os dados que devem ser repassados para operadores e gestores e como disponibilizar informações para os usuários dos sistemas.

O resultados do trabalho denominado Funcionalidades de ITS para BRTs foram apresentados na sessão da Comissão Técnica de ITS no 18º Congresso da ANTP, coordenada por Valeska Peres Pinto, e que contou com palestra do professor Claudio Marte, da Escola Politécnica da USP, e debates sustentados por André Soares Dantas, diretor técnico da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU); Júlio Grillo, gerente da Tacom Engenharia e Projetos, e Sérgio Antônio Pavanatto Cerentini, assessor de Mobilidade

Urbana da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), de Porto Alegre. O estudo será publicado proximamente no portal da ANTP.

O BRT E A COPA E 2014 – Em painel organizado pelo Programa BRT Brasil, que congrega a ANTP, o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Transporte e Trânsito, a Associação Nacional de Empresas de Transportes Urbanos (NTU) e o Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA), o representante desta última organização, Renato Boareto, apresentou e discutiu informações sobre o padrão de mobilidade em vigor no País e seus impactos ambientais e destacou a importância do atual ciclo de investimentos no segmento, em especial em razão do PAC da Copa, com recursos de R\$ 11,9 bilhões e o PAC da Mobilidade, que considera R\$ 18 bilhões mais contrapartidas.

Em tom de alerta, o palestrante sublinhou que o acompanhamento do PAC da Copa revela alguns aspectos preocupantes: projetos com custos elevados e resistência da população local devido às



Renato Boareto fala para uma sala repleta na discussão sobre Bus Rapid Transit

Fotos Cris Isidoro e Cláudia Dantas

desapropriações previstas; disputa entre fornecedores de equipamentos pela prevalência de suas respectivas tecnologias – BRT, Veículos Leves sobre Trilhos (VLT), monotrilhos e metrô; indefinição quanto a arranjos institucionais nas regiões metropolitanas, falta de projetos executivos e resistências no tocante à diminuição do espaço para o transporte individual. As consequências possíveis são riscos: de atrasos, de elevação de custos, de simplificação de projetos, de insuficiência no atendimento às demandas da população por transporte coletivo e de comprometimento do legado da Copa de 2014, já que os projetos podem deixar de ser estruturadores.

Na opinião de Boareto, os organismos de apoio, fiscalização e controle devem estimular a escolha do modo de transporte em função da demanda observada no corredor e da projeção dessa demanda para os próximos 15 anos; a integração dos projetos à rede de transporte existente, a incorporação dos meios não motorizados, essencialmente, as bicicletas. Devem também observar prazo de implantação – já que a Copa de 2014 é inadiável – e levar em conta a incorporação de inovações ambientais, como, por exemplo, o uso do Euro 5 em 2012 nos veículos a diesel e possíveis novas fontes de energia; promover e garantir o controle social sobre a definição e implantação dos projetos e tratar da quantificação dos benefícios ambientais para o esforço brasileiro de redução dos Gases Efeito Estufa (GEE), dentro do plano nacional a respeito dessa questão.

PONTOS – A sessão sobre os sistema de BRT foi coordenada pelo presidente da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Rio de Janeiro (Fetranspor), Lélis Teixeira. Um dos debatedores, o presidente do Fórum Nacional, José Ademar Gondim Vasconcelos, destacou a importância do BRT como alternativa estruturante do transporte público, insistindo que os projetos a serem implantados no País devam respeitar pelo menos três das características centrais do modal: vias segregadas, pagamento das passagens antes do embarque e o emprego de veículos de alta capacidade.

O presidente da Comissão de Circulação e Urbanismo da ANTP, Marcos Pimentel Bicalho, assinalou que, sobretudo em razão dos congestionamentos, a população começa a perceber que há




Lélis Teixeira, Ademar Gondim, Marcos Bicalho dos Santos e Marcos Pimentel Bicalho acompanham exposição de Boareto

um esgotamento do modelo de mobilidade centrado no automóvel particular, o que pode fortalecer a ideia de que os sistemas de transporte público podem ser soluções para as cidades. Ele identifica como aliados os setores que cuidam da questão ambiental e de saúde pública, por compreenderem claramente as externalidades negativas do modelo de mobilidade centrado no veículo individual, em termos de degradação ambiental das cidades, agravamento de doenças e também o número de mortos e feridos no trânsito.

O especialista também expressou o temor de que os mais de 20 projetos de BRT, alguns dos quais já em implantação no País, concebidos com diferentes graus de sofisticação técnica, possam, por descuido ou falta de vontade política, gerar sistemas que não tenham o nível de excelência adequado, impedindo que sejam tomados como exemplo para outros projetos que serão necessários em grandes e médias cidades de todo o país. Para Marcos Pimentel Bicalho, existem três desafios a serem superados para o fortalecimento do transporte público na maioria das cidades: a garantia da prioridade ao transporte público no uso do sistema viário – do BRT à faixa exclusiva para ônibus; a efetiva inserção dos sistemas de BRT em redes integradas de transporte público, e a busca de meios para que haja efetiva da redução das tarifas para a população.

MUDANÇAS NOS CRITÉRIOS – Marcos Bicalho dos Santos, diretor da NTU, garantiu que os projetos de BRT previstos terão a excelência

requerida para torna-los referência de solução. De todo modo, o dirigente assinalou que o setor operador de transporte por ônibus tem se preocupado com mudanças na forma como o governo federal tem visto os programas de investimentos para 2014. Ele recordou que quando foi assinada a matriz para ao PAC da Copa do Mundo, em novembro de 2009, havia um compromisso muito firme de que as obras do PAC da Copa deveriam se iniciar até dezembro de 2011 e estar concluídas até dezembro de 2013. “Num primeiro momento, caiu o prazo inicial de dezembro de 2011 e depois o prazo final de dezembro de 2013. Quer dizer, na visão governamental, as obras da Copa do Mundo já não eram mais necessárias para a Copa do Mundo e o que importava era o legado. Nossa preocupação é que essas obras não cheguem dentro do prazo necessário para resolver a crise atual que o país está atravessando.”

O dirigente recordou também que quando do lançamento do PAC Mobilidade - Grandes Cidades, no início de 2010, foram definidos critérios para o enquadramento dos projetos, um dos quais era de que a modalidade a ser escolhida deveria ser compatível com o atendimento da demanda, e o segundo, que tais sistemas deveriam apresentar sustentabilidade econômica. “Observamos que esses critérios não estão sendo seguidos à risca. Temos visto anúncios de sistemas de metrô para atender demanda de 300 mil passageiros por dia e quem conhece um pouco de transporte sabe que um sistema de metrô para atender a tal demanda não conseguirá a sustentabilidade econômica”. 



Diversidade temática

Nos três dias do 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, um conjunto de 15 painéis tratou de discutir diferentes aspectos da mobilidade urbana, focalizando desde a área de trânsito e os sistemas de transporte público sobre trilhos e sobre pneus, passando pela questão da mobilidade nas metrópoles, e chegando a temas como a qualificação de profissionais e a emergência das redes sociais. Os painéis sobre meio ambiente e qualidade estão retratados em outras seções deste encarte. Trinta apresentações concernentes a 12 painéis do 18º Congresso estão disponíveis para livre consulta no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Weblioteca).

MOTOS E EDUCAÇÃO – Em um dos painéis destinado à área de trânsito, depois de examinar a evolução e condicionantes do crescimento do número de acidentes com motocicletas no Brasil, Eduardo A. Vasconcelos, da ANTP e do Instituto Movimento, propôs ações no campo da capacitação técnica dos gestores do setor, afirmando ser preciso estudar o caso da Ásia e de outras regiões que lidam com essa questão, e também desenvolver estudos específicos sobre o Brasil. Ele propôs que sejam aumentadas as exigências para obtenção da carteira nacional de habilitação, que se estabeleça um plano

de reeducação geral para a convivência e que seja barrado o uso inseguro da moto por motivo de produtividade. Quanto ao uso das vias, propôs redução da velocidade de circulação, a proibição da circulação de motos entre veículos, o afastamento das motos dos veículos grandes e a aplicação de formas eficazes de fiscalização. O painel contou com a presença de Paulo Irineu Gnecco Filho, da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET/SP), que falou sobre segurança das motos na maior cidade do País; de Julia Maria D’Andrea Greve, Coordenadora do Departamento de Álcool e Drogas da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet) e de Antônio Costa Neto, da ManausTrans, da capital amazonense, que apresentou informações reunidas por um grupo de estudo do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Transporte e Trânsito sobre o uso de motos no Brasil. O painel foi coordenado por Eugênia Maria Silveira Rodrigues, da Assessoria Regional em Segurança Viária da OPAS/OMS.

Em outro painel, Luiz Carlos Mantovani Néspoli, então na CET/SP e, atualmente, superintendente da ANTP, apontou conquistas e desafios para a educação de trânsito no País. Falando das conquistas, disse que há programas

de educação de trânsito em quase todo o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) com um número maior de pessoal capacitado no segmento; todas as faixas etárias e todos os tipos de usuários são atendidos; é possível ter acesso a bons conteúdos, meios e linguagens técnicas pedagógicas; encontra-se farto material educativo com disponibilização ao público, e os principais fatores de risco são abordados. Ele apontou como desafios a necessidade de dar capilaridade e perenidade à educação de trânsito em toda rede de ensino, tornar sistemáticas e permanentes as campanhas públicas e que estas seja focadas nos principais fatores de risco, envolver autoridades de governo, a família, instituições, empresas e a mídia nessa mesma causa, e incorporar na educação de trânsito um discurso de um novo modelo de mobilidade urbana. No mesmo painel, a professora Cidinha Pires discutiu a transversalidade da educação para o trânsito.

SETOR METROFERROVIÁRIO – Dois painéis focalizaram temas do setor metroferroviário. Um deles versou sobre o Trem de Alta velocidade (TAV), que deverá ser licitado nos próximos meses. De acordo com o superintendente executivo da Agência Nacional de Transportes Terrestres ANTT, Hélio Mauro França, o novo modelo de concessão prevê duas fases. A primeira delas concederá a exploração do serviço de transporte e a definição da tecnologia e seu concessionário deverá elaborar o projeto funcional de operação e prover material rodante e sistemas. A segunda fase concederá a exploração da infraestrutura – obra civil e via permanente –, e seu concessionário deverá implantá-la.

Houve um painel a respeito das perspectivas do transporte ferroviário regional. Na ocasião, Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), abordou os projetos de trens regionais destinados a promover a integração regional com sustentabilidade e eficiência energética, desenvolver empreendimentos imobiliários e de serviços ao longo do trecho e minimizar a ociosidade de trechos ferroviários. Já Silvestre Eduardo



Joubert Flores, do Metrô-Rio,
em sessão sobre metrô na Europa e na América Latina

Fotos: Cris Isidoro e Cláudia Dantas

Rocha Ribeiro, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), assinalou em sua apresentação que, no âmbito da Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, desenvolvem-se projetos de linhas regionais que ligarão a cidade de São Paulo às regiões de Jundiaí, Baixada Santista e Sorocaba.

Um outro painel discutiu os metrô na Europa e América Latina, com participação de Joubert Flores, do Metrô-Rio; Sérgio Avelleda, presidente da Associação Latino-americana de Metrô e Subterrâneos, Ester Litovsk, da Metrovias, de Buenos Aires e de Conrado Grava de Souza, presidente do CoMET, entidade internacional que reúne os maiores metrô do mundo.

CENÁRIO INTERNACIONAL – Uma discussão sobre o cenário internacional do transporte público foi objeto de um painel específico. Eleonora Pazos, chefe do escritório da Divisão América Latina da União Internacional de Transportes Públicos (DAL/UIPT), falou do repto lançado globalmente por sua organização no sentido de duplicar até 2025 o mercado do transporte público. Françoise Méteyer-Zeldine, dirigente da organização Cooperação para o Desenvolvimento e a Melhora dos Transportes Urbanos e Peri-urbanos (Codatu), abordou o tema das inovações nos transportes urbanos na Europa, em esferas como a administração e governança, financiamentos, e inovações tecnológicas nos modos de transportes. Romulo Orrico, da Coppe/Universidade Federal do Rio de Janeiro, apresentou uma análise sobre mudanças estruturais vivenciadas nas aglomerações urbanas brasileiras e sul-americanas quanto à organização dos serviços, à institucionalidade e ao mercado da provisão dos serviços de transportes de passageiros, ocorridas nos últimos anos.

QUESTÃO METROPOLITANA – A questão das áreas metropolitanas foi objeto de dois painéis. No primeiro deles, coordenado por José Carlos Xavier, o consultor Jorge Guilherme Franciscon fez uma exposição sobre o papel do transporte público como elemento estruturador das regiões metropolitanas. Maria Ivana Vanderlei,



**Eleonora Pazos
e Françoise Méteyer-Zeldine**

assessora do Consórcio Grande Recife, apresentou aspectos institucionais do funcionamento do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana de Recife e Walter Vasquez Filho, secretário de Transporte do Distrito Federal, abordou os aspectos centrais do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU/DF), que se integra ao Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal. O PDTU/DF tem como objetivos diminuir o número de viagens motorizadas, repensar a circulação de veículos, desenvolver os meios não motorizados de transporte, reconhecer a importância do deslocamento de pedestres e ciclistas com proposições adequadas às características dessas formas de deslocamentos, proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, priorizar o transporte coletivo e a integração de seus diferentes modos e preservar Brasília como Patrimônio Histórico da Humanidade. O deputado estadual de São Paulo e ex-secretário de Transporte de Campinas, Gerson Bittencourt, ressaltou a importância de se levar em consideração o fenômeno da regionalização na vida cotidiana dos usuários de transporte público, o que implica novas relações e práticas entre as esferas de governo envolvidas.

Outro painel, com exposições a cargo da Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo e da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) focalizou o tema do transporte urbano na chamada Macro Metrópole de São Paulo, área que compreende

as três regiões metropolitanas e também os municípios de São José dos Campos, Jundiaí, Sorocaba, Bragança Paulista, Piracicaba, Limeira, Rio Claro, Araras, onde moram mais de 28 milhões de pessoas.

QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL – O professor César Cavalcanti de Oliveira coordenou o painel que debateu o tema pesquisa e qualificação dos profissionais do setor da mobilidade urbana. A professora Milena Bodmer, da Coppe-UFRJ, apontou como possibilidades e propostas no processo de preparação de pessoal a busca da articulação interinstitucional, a estruturação de um fórum de formação continuada, o desenvolvimento de planejamento e o desenvolvimento de capacitação e treinamento integrados, e a integração com as atividades do setor. Ana Rosa Chopar Bonilauri fez uma exposição a respeito da motivação, da estratégia de implantação e dos resultados já obtidos pela Universidade Corporativa do Transporte (UCT), da Federação das Empresas de Transporte do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor)

REDES SOCIAIS – O 18º Congresso também se preocupou com o tema das redes sociais e sua interação com as empresas e organismos governamentais. Nilton Bahlis dos Santos, da Fiocruz, fez uma explanação sobre como as redes sociais no centro das novas formas de organização da sociedade. Márcia Medeiros, do Consórcio Grande Recife, apresentou os casos “Dentro do ônibus curta seu som legal” e “Plano de Marketing Digital para o Grande Recife no Carnaval”. Lician Tomimatsu, do Grupo Metropolitana, mostrou que o alto envolvimento digital brasileiro se reflete em grandes audiências para os chamados hubs da internet, como o Facebook e o Orkut; “Cada usuário brasileiro se conecta a redes sociais por um tempo médio mensal de 7 horas e 14 minutos”, disse ela. Daniel Claper, da ZCBranding, abordou o tema da gestão de marcas – ou “branding” – nas redes sociais.



18º CONGRESSO BRASILEIRO DE
TRANSPORTE E TRÂNSITO

Vitrine vigorosa

Os números finais mostram que a VII Intrans - Exposição Internacional de Transporte e Trânsito vem consolidando sua força no contexto dos congressos da Associação Nacional de Transportes Públicos. “Tivemos a participação de 52 organizações expositoras, muitas das quais levaram novidades para os estandes. A exposição recebeu aproximadamente 1.850 visitantes nos três dias, essencialmente, um público qualificado, formado pelos próprios congressistas, além de empresários, especialistas, professores, dirigentes públicos, técnicos e estudantes”, disse Valéria Aguiar, coordenadora de eventos da ANTP.

Ela explicou que o êxito dessa edição da Intrans começou a se delinear logo depois do sucesso da exposição realizada paralelamente ao 17º Congresso da ANTP, em Curitiba, em 2009. Muitos expositores se definiram bem cedo e nos últimos meses, foi preciso abrir novos espaços. “Decidimos aproveitar o ótimo espaço do mezanino no Centro de

Convenções Sul América, estabelecendo assim um segundo ambiente para estandes”, disse a coordenadora.

SEMINÁRIO EM MAIO – Valéria Aguiar informa que a partir da segunda quinzena de janeiro de 2012 começará a etapa de planejamento para o 19º Congresso da ANTP em Brasília, mas chama a atenção das empresas para a realização em maio de 2012, em São Paulo, de uma nova edição do Seminário Nacional de Mobilidade Urbana. “É um encontro temático importante, preparatório para o congresso em Brasília no próximo ano, mas é também um encontro que acontecerá a menos de seis meses das importantíssimas eleições municipais”, frisou.

EXPOSITORES – No mezanino do Centro de Convenções Sul América, no Rio de Janeiro, foram apresentados os estandes da Federação das Empresas de Transporte do Estado do Rio

de Janeiro (Fetranspor), Associação Nacional das Empresas Operadoras de Transportes Urbanos (NTU), Marcopolo, Secretaria de Estado dos Transportes do Distrito Federal e Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (Ceturb-GV).

Os expositores instalados no salão de estandes são: Associação Brasileira de Indústria Ferroviária (Abifer), Autopass Promo/BOM, BNDES, BMP Proar, Card Printers, Cittati, Declink, Digicon, Editora Fama, Empresa, Logann, Logit, Logitrans, M2M Solutions, MAN, Mercedes-Benz, MetrôRio, Michelin, Neobus, Novakoasin, OTM Editora, Perkons, Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, Raízen, Rio Card, Prodata Mobility, Rede Ponto Certo e Seagull.

Também estavam instalados no salão de estandes os seguintes expositores: Secretaria de Estado dos Transportes do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo – com a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP) e São Paulo Transportes (SPTTrans), Secretaria de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo – com a Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metrô, Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), Serttel, Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre), Socicam, Tacom, Transdata, Volvo, WPlax, ZF do Brasil. Houve ainda estandes da ANTP e os espaços concernentes ao Centro de Atendimento ao Expositor e à Assessoria de Imprensa do evento.


PATROCINADORES – O 18º Congresso também recebeu patrocínios para itens específicos: Canetas e blocos – logomarca (Autopass/BOM); Programa Oficial



Fotos Cris Isidoro e Cláudia Dantas

– logomarca e anúncio de uma página na peça (Autopass/BOM, Caixa Econômica Federal e ViaQuatro); Salas – logomarca e nome em portas de salas específicas (Autopass/BOM e

RioCard): Inserções de vídeo institucional na programação da ANTP-TV (Autopass/BOM); Sala Espaço Aberto – locação (Autopass/BOM, Associação Brasileira de Monotrilhos

– Abramson, Fundatec, Empresa 1, Scania), Sacola do Congressista (Scania) e Necessaire – um kit com escova de dente, dentífrico e fio dental (Oficina Consultores). 

Espaço para sessões empresariais

Ainda na sessão de abertura, a coordenadora técnica da ANTP, Valeska Peres Pinto, falou com satisfação da introdução no programa do 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito de um novo tipo de sessão denominada Espaço Aberto. “São espaços dentro da grade de programação adquiridos por organizações interessadas em mostrar suas atividades e produtos ao público qualificado dos congressos da ANTP. Há algum tempo vínhamos buscando oferecer essa alternativa, que é muito comum no exterior, em especial nos Estados Unidos, mas até agora vínhamos encontrando alguma resistência”, disse. No final do encontro, Valeska registrou o

êxito da iniciativa. Houve cinco sessões. Na manhã de 20 de outubro, ocorreu a sessão promovida pela Associação Brasileira de Monotrilhos (Abramson), que integra a Comissão Metroferroviária da ANTP. Na tarde deste dia ocorreram duas sessões promovidas pela Fundatec -- Fundação Universidade-Empresa de Tecnologia e Ciências – na primeira, debateu-se operação e infraestrutura de Bus Rapid Transit (BRTs), com representantes de operadoras das cidades colombianas de Bogotá e Cali e da capital peruana, Lima; na segunda foram apresentadas experiências europeias sobre ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte).

Em 21 de outubro, último dia do 18º Congresso, ocorreram mais duas sessões de Espaço Aberto. A Empresa 1 discutiu sua experiência na Guatemala, de renovação do transporte público da capital guatemalteca, com o concurso importante de empresas brasileiras e financiamento do BNDES. E por fim, a Scania promoveu uma sessão na qual a empresa focalizou o BRT e as soluções que essa empresa pode oferecer para esse tipo de sistema. As diversas apresentações feitas em sessões do Espaço Aberto estão disponíveis para livre consulta no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Weblioteca).



11-5096.8104

ligue e assine

TECHNI bus
TRANSPORTE COLETIVO E TRÂNSITO

GRUPO RUAS REFORÇA OPERAÇÃO EM SÃO PAULO COM BIARTICULADOS

Operando sempre em novas e modernas linhas, o grupo de ônibus da Techni Bus oferece aos passageiros um serviço de qualidade e segurança.

Agilidade e Conforto em todas as viagens.

Indústria e Comércio

Mobilidade inteligente



REHEM BUS PARTS

AR CONDICIONADO
CLIMATIZAÇÃO • MULTIMÍDIA
APARELHOS • PEÇAS • SERVIÇOS

ACTIA **BOSCH** **Carrier** **CLIMABUSS** **Compact Cool** **DENSO**
EUROFAR **HISPA@LD** **IRIZAR** **RECRUSUL** **SPHEROS** **THERMO KING** **Unicla**

WWW.REHEM.COM.BR



ABASTECIMENTO MONITORADO

GTFrota

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

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

DESPERDÍCIOS!

FRAUDES!

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

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

EXCELbr



odim
DESDE 1933

Indústria e Comércio Oderich Ltda.
odim@odim.com.br | www.odim.com.br
51 3635 2700 | SÃO SEBASTIÃO DO CAÍ | RS | BRASIL

Ref.: 373

Ref.: 380.2



18º CONGRESSO BRASILEIRO DE
TRANSPORTE E TRÂNSITO

Debates das comissões da ANTP

No 18º Congresso foram desenvolvidas 11 sessões temáticas, organizadas pelas Comissões Técnicas da ANTP, cobrindo as áreas de Pesquisa de Opinião, Marketing, Meio Ambiente, Trânsito, Transporte Metroferroviário, Bicicleta, ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte), Ônibus, Qualidade e Produtividade, Economia e Circulação e Urbanismo. As apresentações feitas na maioria dessas sessões estão disponíveis no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Webliblioteca); as sessões não retratadas no texto a seguir foram focalizadas em outras matérias deste encarte.

SETOR METROFERROVIÁRIO – Com a participação do consultor internacional Celso de Azevedo, a Comissão Metroferroviária da ANTP levou para a sua sessão temática do 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito um debate sobre Gestão de ativos – que, segundo definição de 2009 do Fórum Global de Manutenção e Gestão de Ativos, trata da “gestão ótima do ciclo de vida dos ativos físicos para obter e sustentar os objetivos definidos para o negócio corporativo”. Na sessão – cuja apresentação está disponível

no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Webliblioteca) –, o consultor abordou o tema da evolução da gestão de ativos no setor dos transportes na Europa, buscando demonstrar o que essa disciplina traz de novo para a sustentabilidade dos sistemas de transporte público. Ele destacou inovações e ganhos a serem consubstanciadas pela certificação em gestão de ativos – a futura norma ISO 55.000, de cuja comissão internacional de preparação Azevedo é integrante. Apontou como vantagens da ISO 55.000 a abordagem estruturada da gestão do ciclo de vida dos ativos e dos custos globais em longo prazo, a consideração dos riscos calculados (e não mais somente da “percepção” dos riscos), a tomada de decisões baseadas em cenários risco/custo, a garantia de se dispor de opções ganhadoras (e não mais de soluções do tipo “tentativas e erros”) e as justificativas a respeito das decisões e de seus retornos de investimento.

BICICLETA – Com o tema Desafios do Transporte Cicloviário, a Comissão Técnica de Bicicleta realizou sua sessão temática no segundo dia do 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito. O

presidente da Comissão e coordenador da sessão, Reginaldo Paiva Plano, assinalou no encontro que “plano cicloviário não é plano de cicloviarias, mas a busca da segurança para o deslocamento dos ciclistas”. O palestrante convidado para a sessão foi o técnico de planejamento e pesquisa do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA), Ernesto Galindo, que atuou na preparação da segunda edição do Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS) sobre mobilidade urbana – estudo que revela a percepção que os usuários de diferentes tipos de transporte (carro, transporte público, bicicleta, a pé) têm sobre a mobilidade urbana. Atuaram como debatedores Rogério Crantschaninov, presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos (CET-Santos), que fez uma apresentação sobre acidentes com bicicleta na cidade de Santos, e Daphne Savoy, da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP), que tratou dos desafios do transporte cicloviário. As apresentações de Crantschaninov e de Savoy estão disponíveis no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Webliblioteca). Ainda no portal da ANTP, está disponível um debate na ANTP TV com os quatro participantes da sessão (antptv.com.br – na área de procura, escrever “bicicleta” e selecionar 18º Congresso da ANTP).

Estudo analisa discurso de usuários de transportes na fase qualitativa da pesquisa

A Comissão Técnica de Pesquisa de Opinião da ANTP está divulgando no portal da ANTP o trabalho “Trocando em miúdos: o que diz o usuário”, apresentado no 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, ocorrido no Rio de Janeiro, em outubro de 2011, com organização da ANTP. O trabalho teve como base o discurso dos usuários de transporte coletivo que participaram da fase qualitativa da pesquisa Imagem dos Transportes na Região Metropolitana de São Paulo, em 2010, executada pela Toledo & Associados, sob a coordenação da ANTP e com o patrocínio da CPTM, EMTU, Metrô-SP, Setpesp, SPTrans e SPUrbanuss, entidades responsáveis pelo transporte coletivo na metrópole de São Paulo.

Foram considerados os resultados das discussões em grupo realizadas em agosto e setembro de 2010, com três grupos femininos e três grupos masculinos de usuários habituais de trem e ônibus municipais, de metrô e ônibus municipais, e de ônibus metropolitanos e ônibus municipais. O texto foi elaborado por Christina Maria de Marchiori Borges (SPTrans), Cristina Freitas (Metrô-SP) e Denise Daud (Metrô-SP) com a colaboração dos demais membros da Comissão Técnica Pesquisa de Opinião e do GT Pesquisa de Imagem dos Transportes da ANTP: Carlos Alberto Panella (EMTU), Emília Hiroi (Metrô-SP), Hélcio Raymundo (Setpesp), João Carlos de Campos Leme (CPTM), Rogerio Belda (ANTP) e Wagner Palma (SPUrbanuss).

ECONOMIA DO TRANSPORTE – A Comissão Técnica de Economia da ANTP responsabilizou-se por uma sessão temática que discutiu a economia do transporte público sob três ângulos. O presidente da comissão, Antônio Carlos de Moraes, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), discutiu a “indústria do transporte”, focalizando a geração de emprego, renda e valor adicionado, tendo como amostra as regiões metropolitanas paulistas – São Paulo, com 39 municípios; Campinas, com 19 municípios, e Baixada Santista, com os municípios de Santos, Peruíbe e Praia Grande – além de 34 outras grandes e médias cidades, incluindo as capitais estaduais e Brasília. Rodrigo Sartoratto de Alencar, também da CPTM, abordou o balanço social como um instrumento de avaliação a ser utilizado pelas empresas. Levino Pires, da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU/SP), propôs a

criação de uma “Rede Nacional de Transporte”, considerando investimentos da ordem de R\$ 113 bilhões no desenvolvimento e implantação de projetos de transportes urbano – BRT, metrô, VLT e trem – em 38 municípios do País com mais de 500 mil habitantes, que abrigam 56 milhões de pessoas, o equivalente a 29% da população brasileira.

CIRCULAÇÃO E URBANISMO – A comissão Técnica de Circulação e Urbanismo promoveu no último dia do 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito um debate sobre os impactos dos investimentos em infraestrutura de transporte coletivo de alta capacidade nas políticas urbanas, com palestra do professor Daniel A. Rodríguez, da Universidade North Carolina – Chapel Hill. O professor focaliza os objetivos dos investimentos considerando quatro perspectivas. Quanto à mobilidade, gerar alternativas ao automóvel particular e às motos, buscar a concentração da demanda no corredor e buscar o equilíbrio dos fluxos para aumentar a capacidade efetiva do sistema. Quanto ao desenvolvimento urbano, favorecer benefícios de acessibilidade para gerar moradias bem localizadas, apoiar centralidades e, possivelmente, fomentar moradias de interesse social. No que diz respeito à questão ambiental, reduzir a utilização do automotor, aumentar a viabilidade de modos de transporte “verdes”, melhorar a qualidade do ar e diminuir as emissões de gases de efeito estufa (GEE). E com



Fotos Cris Isidoro e Cláudia Dantas

Sessão da Comissão de Marketing

respeito ao financiamento, recapturar benefícios privados de acessibilidade por ação pública. Ele conclui que investimentos em transporte e massa podem ser projetos de investimento e de renovação urbana – não apenas um ou outro. Trata-se de uma decisão estratégica, envolvendo liderança com deflagração a partir de uma ação pública, visão de longo prazo, coordenação das pares e assunção de riscos. E uma iniciativa que exige opções de financiamento.

MARKETING – Contando com a participação de Rodrigo Magalhães e Lula Vieira, integrantes da Banca de Juízes da Bienal ANTP de Marketing 2012, e também de Sérgio Carvalho, da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

(CPTM) e do consultor Mário dos Santos Custódio, a Comissão de Marketing fez um balanço da Bienal ANTP de Marketing e discutiu as perspectivas dessa iniciativa. De acordo com a presidente da comissão, Valeska Peres Pinto, a Bienal ANTP de Marketing deve avaliar a introdução de algumas mudanças para a edição de 2012. Propõe-se para esta edição uma valorização maior dos profissionais de marketing envolvidos nos cases vitoriosos. Outra mudança é a possibilidade de as organizações registrarem mais de um trabalho em cada categoria. Além disso, decidiu-se que a categoria Marketing de Responsabilidade Social deixará de existir enquanto tal, passando o seu conteúdo a ser incluído na categoria Marketing Institucional. 

Comitê Local organizou debates

O secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro, Júlio Lopes, anunciou no 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito as metas do governo estadual para 2016 quanto aos principais sistemas de transporte urbano na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A projeção considera que daqui a quatro anos serão transportados 1 milhão de passageiros por dia no sistema de trens metropolitanos; 1,1 milhão de passageiros nas linhas 1 e 2 do metrô – as linhas atualmente em operação; 150 mil passageiros nas barcas, e 1 milhão de passageiros nos sistemas de BRT, em implantação. A linha 4 do metrô, já em obras, deverá transportar 230 mil passageiros diariamente,

enquanto a linha 3 deverá estar operacional, sem ainda uma estimativa do número de passageiros. Segundo o secretário, o governo estadual entende como desafios para o setor da mobilidade: a reversão da perda de eficácia e de eficiência da rede de serviços de transporte público, a redefinição do papel dos sistemas estruturantes e locais de transporte público, a recuperação da eficiência da gestão pública do setor de transportes, e a integração da rede de transportes públicos ao desenvolvimento social, econômico e ambientalmente sustentável.

A exposição de Júlio Lopes ocorreu em uma das cinco sessões marcadas para a Sala Rio – um espaço estruturado para que as organizações e entidades que atuam no setor e integram o Comitê Local do 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito apresentassem e debatessen

planos, projetos e ações.

Em outra sessão da Sala Rio houve uma exposição a cargo da Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro, conduzida pelo secretário Alexandre Sansão, em que ele discutiu a intensidade da mudança esperada no sistema de transporte público da cidade com a introdução dos sistemas de Bus Rapid Transit (BRT) e Bus Rapid Service (BRS). As demais Sessões do Comitê Local contaram com a participação dos operadores rodoviários vinculados à Federação das Empresas de Transporte do Estado do Rio de Janeiro, das empresas do setor metroferroviário, do Departamento Estadual de Trânsito do Rio de Janeiro e da Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro. As apresentações feitas nas cinco sessões da Sala Rio estão disponíveis no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Weblioteca).



18º CONGRESSO BRASILEIRO DE
TRANSPORTE E TRÂNSITO

Lançado o 9º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade

Em solenidade realizada na noite de 19 de outubro de 2011, no Salão Nobre do Centro de Convenções Sul América, houve a premiação dos vencedores do 8º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade – 2011, o lançamento do 9º Ciclo do Prêmio ANTP de Qualidade – 2013 e homenagens a personalidades e empresas que têm colaborado com a iniciativa, entre as quais a OTM Editora, representada por seu diretor, Marcelo Fontana, agraciada como Mídia Parceira, em razão de ter divulgado amplamente em suas publicações o desenvolvimento das atividades do prêmio.



Denise Cadete

Fotos Cris Isidoro e Cláudia Dantas

mais de 630 organizações, que participaram das atividades de mobilização, capacitação e habilitação, promovendo melhorias com base nos Critérios do Prêmio ANTP de Qualidade”, afirmou a coordenadora nacional do Prêmio ANTP de Qualidade, Denise de Moura Cadete Gazzinelli Cruz,

Ela explicou que houve 55 adesões neste ciclo. São organizações que, ao aderirem formalmente ao Programa Prêmio ANTP de Qualidade, se comprometeram a realizar o processo de auto avaliação em suas empresas. Deste total, 20

BALANÇO – As atividades voltadas para a estruturação desta edição do Prêmio ANTP de Qualidade tiveram a participação de 2.400 pessoas e compreenderam o desenvolvimento

de: 22 workshops, 9 cursos para formação de avaliadores internos e, também, 10 cursos de preparação da Banca Examinadora do Prêmio a fim e assegurar a homogeneidade de atuação, a imparcialidade e o sigilo do processo de avaliação. “Nesses eventos, estivemos juntos com

organizações formalizaram as suas candidaturas ao prêmio, submetendo seu sistema de gestão e resultados à avaliação de uma Banca Examinadora independente. E dessas 20 candidatas, 3 organizações foram premiadas, 3 receberam o Certificado de Melhoria Contínua e outras 3 foram reconhecidas como finalistas, pois chegaram até a etapa de visita técnicas, após trabalho de análise da banca de juízes, a qual, durante todo o processo, desconhece a identidade das candidatas. Além disso, neste ciclo, uma empresa atingiu o status de Referencial de Excelência do setor.

Os vencedores do 8º Ciclo

Em reunião realizada na nova sede da ANTP, no centro de São Paulo, em 3 de outubro de 2011, a Banca de Juízes, após análise dos resultados fornecidos pela Banca Examinadora, decidiu quais as organizações que irão receber o Prêmio ANTP de Qualidade - 2011. Uma organização foi apontada como Referencial de Excelência: Empresa de Transporte Coletivo Viamão Ltda. - Viamão/RS. Na categoria Operadoras Rodoviárias Urbanas e Metropolitanas venceram a MTU-Medianeira Transporte Ltda., de Ijuí-RS, e a Viação Urbana Ltda., de Fortaleza-CE.

Na categoria Órgão Gestores de Transporte

e Trânsito venceu a Companhia de Transporte Urbano da Grande Vitória - Ceturb-GV, de Vitória-ES. O Certificado de Melhoria Contínua foi concedido às seguintes organizações: Companhia de Transporte Urbano da Grande Vitória, Ceturb-GV, de Vitória-ES; MTU-Medianeira Transporte Ltda., de Ijuí-RS, e Viação Três Corações Ltda., de Três Corações-MG.


A relação de finalistas do Prêmio ANTP de Qualidade 2011 é a seguinte: Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A., Trensurb, de Porto Alegre-RS; Transportadora Itamaracá Ltda., de Abreu de Lima-PE, e Viação Nobel Ltda., Fazenda Rio Grande-PR.

NOVIDADES – “O próximo ciclo virá cheio de novidades”, disse a coordenadora, informando que, para fomentar a adesão das organizações, a ANTP irá disponibilizar apoio técnico para a realização de auto avaliação e desenvolvimento de planos de melhoria. Este apoio será prestado por equipe de consultores credenciados pela ANTP, com custos padronizados e pré-definidos. “Com o objetivo de estimular a

candidaturas, a partir deste ciclo, todas as organizações que se candidatarem serão visitadas e receberão o relatório de realimentação, contendo uma avaliação do grau de aderência de seu sistema de gestão aos critérios do Prêmio. Trata-se de um valioso instrumento para elaboração de planos de melhoria.”

Denise Cadete informou que outra novidade para o próximo ciclo será a forma de premiação. “As candidaturas concorrerão ao troféu Prêmio ANTP de Qualidade dos níveis Ouro, Prata e Bronze, conforme o grau de aderência aos critérios do prêmio e resultados alcançados”. Haverá também uma nova categoria: as operadoras de serviços de fretamento. Assim, o Prêmio ANTP de Qualidade passa a contar com cinco categorias: Órgãos gestores de transporte público e/ou gestores de trânsito, Operadoras metroferroviárias; Operadoras rodoviárias urbanas e metropolitanas; Operadoras rodoviárias intermunicipais de média e longa distância; e a nova categoria, Operadoras de serviços de fretamento.

APRESENTAÇÕES – Além da solenidade do Prêmio ANTP de Qualidade, duas sessões de debate trataram de temas da qualidade e produtividade. No primeiro dia do 18º Congresso, com apoio da Fundação Dom Cabral, houve um painel com o tema Gestão da Inovação para a Sustentabilidade, com palestras de Luiz Hildebrando Pierry, diretor executivo do Programa Gaúcho de Qualidade e Produtividade, e de Claudio Bruzzy Boechat, especialista em Engenharia Econômica, da Fundação Dom Cabral, e participação, como debatedor, de Antônio Carlos Veloso Mello, arquiteto da CET-Rio.

No segundo dia, desenvolveu-se sessão temática da Comissão Técnica de Qualidade e Produtividade da ANTP, ocasião em que houve apresentações a cargo de empresas vencedoras do Prêmio ANTP de Qualidade 2011: Empresa de Transporte Coletivo Viamão, MTU-Medianeira Transporte Ltda., e Companhia de Transporte Urbano da Grande Vitória - Ceturb-GV e Viação Urbana Ltda. Apresentações das duas sessões estão disponíveis para livre consulta no portal da ANTP (www.antp.org.br, com o botão Weblioteca). 

Transmissão ao vivo, via ANTP TV

Durante os três dias do 18º Congresso da ANTP, o programa Em Movimento, da ANTP TV, via internet, realizou 27 horas de transmissão direta, ao vivo, sob comando do jornalista José Márcio Mendonça. Houve cobertura completa das solenidades de abertura e de encerramento e a realização de entrevistas e mesaredondas em estúdio montado no Centro de Convenções Sul América ou com reportagem móvel pelos diversos ambientes do encontro.

Foram entrevistados palestrantes, dirigentes públicos e especialistas que participavam do 18º Congresso da ANTP e expositores da VII Intrans - Exposição Internacional de Transporte e Trânsito. Foram também gravadas 16 sessões de debate, resultando num total de 96 horas de gravação, material que está incorporado ao acervo do

18º Congresso. A ANTP TV pode ser acessada a qualquer tempo e seu acerto está disponível para todos os interessados por meio do endereço www.antptv.com.br

AUDIÊNCIA – As transmissões da ANTP TV durante o 18º Congresso foram acompanhadas no Brasil em 120 cidades de 18 unidades da Federação, com predominância de internautas de São Paulo. Nos três dias, mais de 1 mil internautas acessaram o portal da ANTP, na página da ANTP TV, para acompanhar as transmissões. A solenidade de abertura foi vista por 460 pessoas. Houve também acesso feitos do exterior: Bélgica, Equador, Chile, Canadá, Nigéria, Portugal, Uruguai, África do Sul, Alemanha e Reino Unido.

Dez alternativas, 344 participantes

Com a oferta de dez alternativas, o programa de visitas técnicas vinculado ao 18º Congresso da ANTP atraiu 344 participantes. As visitas foram organizadas por organizações integrantes do Comitê Local.

ANTES – O primeiro bloco de visitas aconteceu em 18 de outubro, o dia anterior à abertura do 18º Congresso da ANTP. Nessa ocasião, foram desenvolvidas seis visitas. Uma delas foi às obras do BRT TransOeste, promovida pela Secretaria Municipal de Transporte, da prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, com 50 participantes; outra teve como destino o Centro de Controle Operacional do Metrô Rio, com 19 participantes, e uma terceira ao Teleférico do Morro do Alemão, organizado pela Secretaria de Estado dos Transportes do Rio de Janeiro e pela SuperVia, que teve 73 visitantes. Ainda no dia 18, a visita ao Consórcio Intersul, organizada pela Fetranpor e pela empresa Real Auto Ônibus, teve 11 participantes; a visita às instalações da Rio Card, organizada pela Fetranpor e Rio Card, teve nove visitantes, e ida ao Centro de Tecnologia da UFRJ para observação das experiências

com o Megalev, no Laboratório de Aplicações de Supercondutores, campus da UFRJ; esta visita foi organizada pela Coppe/URRJ e teve 20 participantes.

NOS DIAS DE DEBATE – Em 19, 20 e 21 de outubro, dias em que havia sessões do 18º Congresso, ocorreram apenas as visitas ao COR – Centro de Operações Rio, situado próximo ao local do evento, com a participação de pequenos grupos, que congregaram 78 interessados. Estas visitas foram organizadas pela Secretaria Municipal de Transporte da prefeitura da cidade do Rio de Janeiro.

APÓS O ENCERRAMENTO – No sábado, 22 de outubro, quando as atividades de debate do 18º Congresso já estavam encerradas, houve visitas às obras da Linha 4 do metrô em direção à Barra da Tijuca, organizada pela Secretaria de Estado dos Transportes e pelo Metrô Rio, com 38 participantes; ao Sistema de Transporte Público de Niterói, com 30 participantes, e à fábrica da MAN-Volkswagen em Resende, organizada por essa indústria, com 16 participantes.

Ailton Brasiliense Pires é reeleito presidente da ANTP

Em 14 de dezembro de 2011, durante reunião de posse do Conselho Diretor e do Conselho Fiscal da ANTP, em São Paulo, o engenheiro Ailton Brasiliense Pires foi reeleito presidente da ANTP para o período 2012/2013. Foram eleitos dez vice-presidentes, que passaram a integrar o Comitê Executivo da ANTP: Otavio Vieira da Cunha Filho (NTU), Joubert Fortes Flores Filho (Metrô Rio), Sergio Avelleda (Metrô-SP), Denise M. Cadete Gazzinelli (Ceturb-GV), Vanderlei Luis Cappellari (Empresa Pública

de Transporte e Circulação, de Porto Alegre), Nelson Barreto Coutinho Bezerra de Menezes (Grande Recife - Consórcio de Transporte), Antônio Luiz Mourão Santana (Oficina Engenheiros Consultores), Lelis Teixeira (Rio Ônibus), Marcelo Cardinale Branco (Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo) e José Antonio Fernandes Martins (Simefre). A reunião definiu ainda os conselheiros titulares e suplentes e escolheu Luiz Carlos Néspoli para ocupar o posto de superintendente da ANTP.

Disponível a edição 129 da Revista dos Transportes Públicos

Está disponível para livre consulta no portal da Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP (www.antp.org.br) a edição número 129 da Revista dos Transportes Públicos (Ano 34, 3º Quadrimestre de 2011). O presidente da ANTP, Ailton Brasiliense Pires, assina o editorial, intitulado Afinal, o que a ANTP defende? Em um dos trechos do texto, em resposta à pergunta formulada no título, ele assinala: “Nestes 34 anos, lutamos para que tenhamos cidades com crescimento planejado e não inchadas. Entendemos que devemos defender a construção de sistemas de transportes sobre trilhos onde a demanda e o Plano Diretor orientarem, e não a qualquer custo. A implantação subterrânea preserva a cidade. Desta forma podemos transportar mais de 100 mil pessoas em apenas 11 metros de seção de túnel. Imaginar outra opção que não trilhos para estas demandas, seria destruir a cidade para transportar pessoas. Porém, para demandas menores, a melhor relação custo-benefício é a dos ônibus, com ofertas compatíveis com o conforto, a segurança, a confiabilidade, a regularidade e tarifas módicas. Trilhos e pneus devem se complementar em re-

des integradas, garantindo que o ônibus tenham a máxima prioridade no uso do sistema viário (...)”.

TEMAS – São estes os artigos da edição: 1) O Expresso Turístico da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos: presença da ferrovia no turismo regional de São Paulo; 2) O extermínio do bonde em São Paulo como política pública; 3) Mudança do clima e mobilidade urbana: uma relação biunívoca; 4) Preferência dos usuários de ônibus de Belo Horizonte em relação à conduta dos motoristas; 5) Aportes do Plano de Mobilidade Urbana e Transporte de Curitiba e Belo Horizonte segundo critérios do Plano Nacional de Mobilidade; 6) Aspectos da mobilidade urbana em cidades do Baixo Amazonas: indicadores para elaboração de políticas públicas; 7) Uso da ferramenta SIG-Detran como suporte na avaliação de fatores espaciais de risco em faixas de pedestres; 8) Transporte e clima urbano em Natal/RN. A seção Ponto de Vista traz o artigo Equações custo-benefício no transporte público, assinado pelo engenheiro e administrador Adriano Murgel Branco.

ANTP e ABRATI premiam boas práticas do transporte terrestre de passageiros

Durante o Encontro Anual da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), em Brasília, no dia 7 de dezembro de 2011, houve a solenidade de entrega do Prêmio ANTP-Abrati 2011, instituído com o objetivo de dar visibilidade e reconhecimento aos esforços destinados à promoção do transporte de passageiros rodoviários de média e longa distâncias. Nesta primeira edição do prêmio, foram inscritos 16 cases que relatam as experiências das organizações, distribuídas em três categorias. Participaram as seguintes organizações: Empresas Reunidas Paulista de Transportes, Expresso Guanabara, JCA Holding Transportes, Osvaldo Mendes & Cia, Pluma Conforto e Turismo, Viação Águia Branca, Viação Garcia e Viação Santa Cruz.

VENCEDORES – São vencedores do Prêmio ANTP-Abrati 2011, na categoria Adesão dos Colaboradores: 1º Lugar - Novos Caminhos JCA, da JCA Holding Transportes; 2º Lugar - Gestão de pessoas, um processo contínuo, da Viação Águia Branca; 3º Lugar - Adesão dos Colaboradores, da Expresso Guanabara. Na categoria Atendimento ao cliente: 1º Lugar - Jeito Águia Branca de atender, da Viação Águia Branca; 2º Lugar - Atendimento ao Cliente, da Expresso Guanabara; 3º Lugar - Inovação tecnológica: conforto e segurança ao passageiro Garcia, da Viação Garcia. Na categoria Responsabilidade Socioambiental: 1º Lugar - A Sustentabilidade no Transporte Rodoviário de Passageiros, da Viação Águia Branca; 2º Lugar - Responsabilidade Socioambiental, da Expresso Guanabara, 3º Lugar - Esporte como Ferramenta de Desenvolvimento Social e Humano, da Empresas Reunidas Paulista de Transporte.

Banco de dados sobre mobilidade nas 430 maiores cidades brasileiras

Há oito anos, a ANTP, em parceria com o BNDES, criou o Sistema de Informações da Mobilidade Urbana (SiMob) – um banco de dados e informações desenhado para permitir aos setores públicos federal, estaduais e municipais, o acompanhamento das várias facetas de caráter econômico e social envolvidas na dinâmica do transporte e trânsito urbanos dos municípios brasileiros, com população superior a 60 mil habitantes. Em novembro de 2011, o SiMob lançou publicou o seu Relatório Geral 2010, com dados fechados daquele ano e também o Relatório Comparativo 2003-2010. A consulta a essas informações é livre e gratuita, bastando o interessado acessar o Portal da ANTP (www.antp.org.br).

CARACTERÍSTICAS DAS INFORMAÇÕES – Com os documentos do SiMob estão disponíveis informações sobre mobilidade urbana no conjunto das maiores cidades brasileiras, considerando: Mobilidade, Consumos, Externalidades, Custos, Transporte Público e Trânsito. Há ainda informações metodológicas, reunidas no capítulo Parâmetros Utilizados para 2010. O SiMob foi desenvolvido para agregar mais de 150 dados básicos de 437 municípios, com 60.000 ou mais habitantes em 2003, obtidos por meio de questionário enviado pela ANTP e preenchidos pelos responsáveis do transporte e trânsito municipais e metropolitanos. A abrangência das áreas consideradas são as seguintes: ônibus municipais;

ônibus metropolitanos; metroferroviário; trânsito e mobilidade urbana.

O Relatório Geral de 2010 é aberto por um Sumário Executivo, contendo as seguintes informações: 1) Dados socioeconômicos, 2) Mobilidade, 3) Divisão Modal, 4) Análise especial: deslocamentos feitos pelas pessoas, 5) Equipamentos usados na mobilidade, 6) Recursos humanos usados na mobilidade, 7) Distâncias percorridas pelas pessoas, 8) Tempo gasto pelas pessoas na circulação, 9) Energia consumida, 10) Poluentes emitidos, 11) Custos da mobilidade, 12) Custos das externalidades, 13) Custos totais, 14) Patrimônio envolvido na mobilidade, e 15) Resumo dos dados.

transporte
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.



11-5096.8104

GELADEIRAS PARA ÔNIBUS

ELBER
GELADEIRAS



FUNCIONAMENTO BIVOLTS 12 E 24 VCC

BARES PARA VEÍCULOS GELADEIRAS, BEBEDOUROS, AQUECEDORES E TÉRMICAS



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



[deixe a internet
calcular o frete]



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

Dividido por categorias de veículos

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

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

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

*versões disponíveis no lançamento

O ASSINANTE DO WEB-CUSTOS TERÁ A DISPOSIÇÃO:

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



Mais informações:

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



CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO MBB SPRINTER VAN QUILÔMETRO/MÊS 4.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	849,10	0,2123	17,3
REMUNERAÇÃO DO DO CAPITAL	1.016,16	0,2540	20,7
LICENCIAMENTO	247,58	0,0619	5,1
SEGUROS	964,50	0,2411	19,7
SALÁRIO DO MOTORISTA			
SUBTOTAL CF	3.077,34	0,7693	62,8
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	543,60	0,1359	11,1
PNEUS	192,80	0,0482	3,9
COMBUSTÍVEL	877,60	0,2194	17,9
LUBRICANTE MOTOR	7,20	0,0018	0,1
LUBRICANTE CÂMBIO	2,00	0,0005	0,0
LAVAGEM	200,00	0,0500	4,1
SUBTOTAL CV	1.823,20	0,4558	37,2
CUSTO TOTAL NO MÊS	4.900,54	1,2251	100,0

VEÍCULO ESCOLAR VOLARE V6 QUILÔMETRO/MÊS 3.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	752,09	0,2507	18,1
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.011,21	0,3371	24,3
LICENCIAMENTO	247,63	0,0825	6,0
SEGUROS	361,78	0,1206	8,7
SALÁRIO DO MOTORISTA	0,00	0,0000	0,0
SUBTOTAL CF	2.372,71	0,7909	57,1
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	416,40	0,1388	10,0
PNEUS	272,10	0,0907	6,5
COMBUSTÍVEL	846,90	0,2823	20,4
LUBRICANTE MOTOR	7,50	0,0025	0,2
LUBRICANTE CÂMBIO	1,50	0,0005	0,0
LAVAGEM	240,00	0,0800	5,8
SUBTOTAL CV	1.784,40	0,5948	42,9
CUSTO TOTAL NO MÊS	4.157,11	1,3857	100,0

VEÍCULO MICRO-ÔNIBUS COM AR VW 9.850 PIÁ QUILÔMETRO/MÊS 4.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.063,67	0,2659	12,4
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.419,56	0,3549	16,5
LICENCIAMENTO	312,56	0,0781	3,6
SEGUROS	507,88	0,1270	5,9
SALÁRIO DO MOTORISTA	2.385,26	0,5963	27,7
SUBTOTAL CF	5.688,93	1,4222	66,1
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	918,40	0,2296	10,7
PNEUS	250,80	0,0627	2,9
COMBUSTÍVEL	1.317,20	0,3293	15,3
LUBRICANTE MOTOR	17,60	0,0044	0,2
LUBRICANTE CÂMBIO	10,80	0,0027	0,1
LAVAGEM	400,00	0,1000	4,6
SUBTOTAL CV	2.914,80	0,7287	33,9
CUSTO TOTAL NO MÊS	8.603,73	2,1509	100

VEÍCULO FRETAMENTO OF-1418 - MARCOPOLO IDEALE QUILÔMETRO/MÊS 5.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.359,76	0,2720	10,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.837,79	0,3676	13,7
LICENCIAMENTO	379,06	0,0758	2,8
SEGUROS	657,51	0,1315	4,9
SALÁRIO DO MOTORISTA	2.882,88	0,5766	21,5
SUBTOTAL CF	7.117,00	1,4234	53,2
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.421,00	0,2842	10,6
PNEUS	640,50	0,1281	4,8
COMBUSTÍVEL	3.659,50	0,7319	27,3
LUBRICANTE MOTOR	33,50	0,0067	0,3
LUBRICANTE CÂMBIO	13,50	0,0027	0,1
LAVAGEM	500,00	0,1000	3,7
SUBTOTAL CV	6.268,00	1,2536	46,8
CUSTO TOTAL NO MÊS	13.385,00	2,6770	100,0

VEÍCULO RODOVIÁRIO K 380 - MARCOPOLO PARADISO 1550 QUILÔMETRO/MÊS 10.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	3.222,78	0,3223	11,3
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	4.291,76	0,4292	15,0
LICENCIAMENTO	769,27	0,0769	2,7
SEGUROS	1.364,87	0,1365	4,8
SALÁRIO DO MOTORISTA	2.882,88	0,2883	10,1
SUBTOTAL CF	12.531,56	1,2532	43,8
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	6.282,00	0,6282	22,0
PNEUS	809,00	0,0809	2,8
COMBUSTÍVEL	7.904,00	0,7904	27,6
LUBRICANTE MOTOR	67,00	0,0067	0,2
LUBRICANTE CÂMBIO	20,00	0,0020	0,1
LAVAGEM	1.000,00	0,1000	3,5
SUBTOTAL CV	16.082,00	1,6082	56,2
CUSTO TOTAL NO MÊS	28.613,56	2,8614	100,0

VEÍCULO URBANO OF-1418 - MARCOPOLO TORINO QUILÔMETRO/MÊS 5.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIACÃO	1.820,08	0,3640	11,1
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.986,13	0,3972	12,1
LICENCIAMENTO	399,06	0,0798	2,4
SEGUROS	858,63	0,1717	5,2
SALÁRIO DO MOTORISTA	4.728,79	0,9458	28,8
SUBTOTAL CF	9.792,69	1,9585	34,2
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.510,00	0,3020	9,2
PNEUS	640,50	0,1281	3,9
COMBUSTÍVEL	3.952,00	0,7904	24,0
LUBRICANTE MOTOR	33,50	0,0067	0,2
LUBRICANTE CÂMBIO	10,00	0,0020	0,1
LAVAGEM	500,00	0,1000	3,0
SUBTOTAL CV	6.646,00	1,3292	23,2
CUSTO TOTAL NO MÊS	16.438,69	3,2877	114,9

Vendas internas atingem recorde de 34 mil ônibus

Antecipação de compras contribuiu para deixar os estoques de veículos com motor Euro 3 a quase zero nos pátios das montadoras e revendas

■ WAGNER OLIVEIRA

Quem deixou para comprar ônibus Euro 3 em janeiro pode ter uma surpresa. Está zero ou quase não há mais estoques de chassis das marcas nacionais com essa motorização. Nos últimos dois meses de 2011, os empresários anteciparam compras e quase esgotaram os pátios de fabricantes e concessionárias. Com isso, o setor registrou recorde histórico, ao contabilizar alta de 22% sobre 2010 e encerrar o ano com 34.619 unidades, segundo os registros da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores).

A produção cresceu em ritmo menor, mas também foi muito expressiva. Com 47.565 unidades fabricadas entre janeiro e dezembro, a indústria registrou alta de 17,4% sobre as 40.530 de 2010, que até então havia sido o melhor ano para os fabricantes de chassis de ônibus.

“Realmente, as vendas de ônibus foram muito fortes em dezembro”, afirmou Ricardo Alouche, diretor de vendas, marketing e pós-vendas da MAN Latin America/ Volkswagen Caminhões e Ônibus. “Quase não temos mais nada em nossos estoques.”

Para o executivo, o fator decisivo que levou os empresários a antecipar as compras foi a certeza de que o preço dos veículos produzidos a partir de janeiro com a tecnologia Euro 5 subirá entre 10% e 15%. “Muita gente que estava esperando, de repente, começou a fazer as contas e percebeu que era muito mais vantajoso comprar o Euro 3”, analisa.

Além da antecipação de compra, o programa do governo federal Caminho da Escola

contribuiu dinamizar a produção e o mercado, com a entrega de cerca de 4.000 ônibus escolares. Programas de renovação de frota e criação de corredores para BRTs também influenciaram o desempenho recorde dos fabricantes.

Segundo o levantamento da Anfavea, em dezembro de 2011 foram comercializados 5.556 chassis de ônibus – crescimento de 24,9% sobre o mesmo período de 2010. Já a produção em dezembro teve alta de 133,3% – 4.325 unidades contra 1.997 produzidas em dezembro de 2010.

A intenção da indústria era fazer um estoque de passagem para atender pedidos entre janeiro e fevereiro, até que os empresários iniciassem as compras do Euro 5, tecnologia que reduz as emissões de poluentes e também deixa os veículos mais potentes e econômicos. Mas as compras vieram antes, para a alegria dos fabricantes de ônibus, que, assim, encerram o ciclo de transição mais rapidamente. Os estoques remanescentes de Euro 3 podem ser comercializados até março.

Para Alouche, a indústria deve produzir pouco em janeiro. “O que veremos nos próximos 40 dias é o emplacamento desses chassis que foram vendidos entre novembro e dezembro, até porque eles também levam de 60 a 90 dias para serem encarroçados. Depois disso, começamos a entrar de fato na Era do Euro 5”, projeta o executivo.

Segundo Alouche, a antecipação foi positivo para a indústria, já que obrigará os operadores de ônibus que não fizeram a compra a já buscar os novos veículos com Euro 5. “Isso vai acabar puxando para cima a indústria,

não só no setor de ônibus urbano, rodoviário, serviços e turismo, mas também o de caminhões”, disse.

A Mercedes-Benz foi a líder disparada em ônibus, com 14.364 unidades produzidas em 2011. Mas, com crescimento de 4,1% sobre 2010, ficou abaixo do que fez a indústria como um todo. Com 11.138 unidades, a MAN ficou em segundo lugar e registrou a expressiva alta de 481% na produção de chassis.

“Viramos a página do Euro 3”, afirmou o diretor de vendas e marketing de ônibus da Mercedes-Benz, Gilson Mansur, ao afirmar que a antecipação de compra ocorrida entre os meses de novembro e dezembro “zerou o estoque” de chassis da montadora. “Agora estamos totalmente focados no Euro 5.”

De acordo com Mansur, a Mercedes-Benz havia reforçado a produção de chassis de ônibus Euro 3 para atender pedidos até março, mas muitos empresários não quiseram saber das incertezas e dos custos mais altos que a nova tecnologia do Euro 5 embutem e partiram para as compras, fazendo com que o mercado chegasse ao nível recorde de 34 mil unidades, além da maior produção da história, com 47 mil ônibus.

Para Mansur, o mercado vai viver uma fase de acomodação entre janeiro e fevereiro. Segundo ele, o período vai ser necessário para que todo mundo entenda como se dará o fornecimento de diesel S50 e a nova fase tecnológica, cuja operação necessita mais cuidados e maiores investimentos – o preço do chassis de ônibus deve subir em média 10% com o Euro 5. ■



Capacidade: 17 milhões em pé,
13 milhões sentados.

A maior frota do Brasil não para de crescer.

Com uma frota de mais de 300 mil ônibus, a Mercedes-Benz é responsável pelo deslocamento de pelo menos 30 milhões de pessoas por dia no país, oferecendo mais tecnologia, eficiência

e conforto para todos. Ônibus Mercedes-Benz. Pode confiar na maior frota do país.

Central de Relacionamento com o Cliente: 0800 970 90 90
www.mercedes-benz.com.br



Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.

**A PRODATA MOBILITY BRASIL,
mais uma vez inova no Transporte Metroferroviário de São Paulo.**

**Com a implantação dos novos validadores da família V700,
nas estações Barra Funda (CPTM e METRÔ) e Grajaú (CPTM),
que aceitam os cartões: BOM - Bilhete Ônibus Metropolitano
e BU - Bilhete Único.**



**UMA EMPRESA SEMPRE COMPROMETIDA
COM AS NECESSIDADES DO MERCADO**

PRODATA 
m o b i l i t y B r a s i l

+55 11 3146-2226

prodatamobility.com.br