

Anuário do Ônibus

ANUÁRIO DO ÔNIBUS - NÚMERO 5 - R\$ 15,00

97

TECHNI
bus

Guia das Montadoras e Encarroçadoras

(todos os chassis e carrocerias
fabricados no Brasil e suas aplicações)

INÉDITO

Guia de Empresas de Ônibus

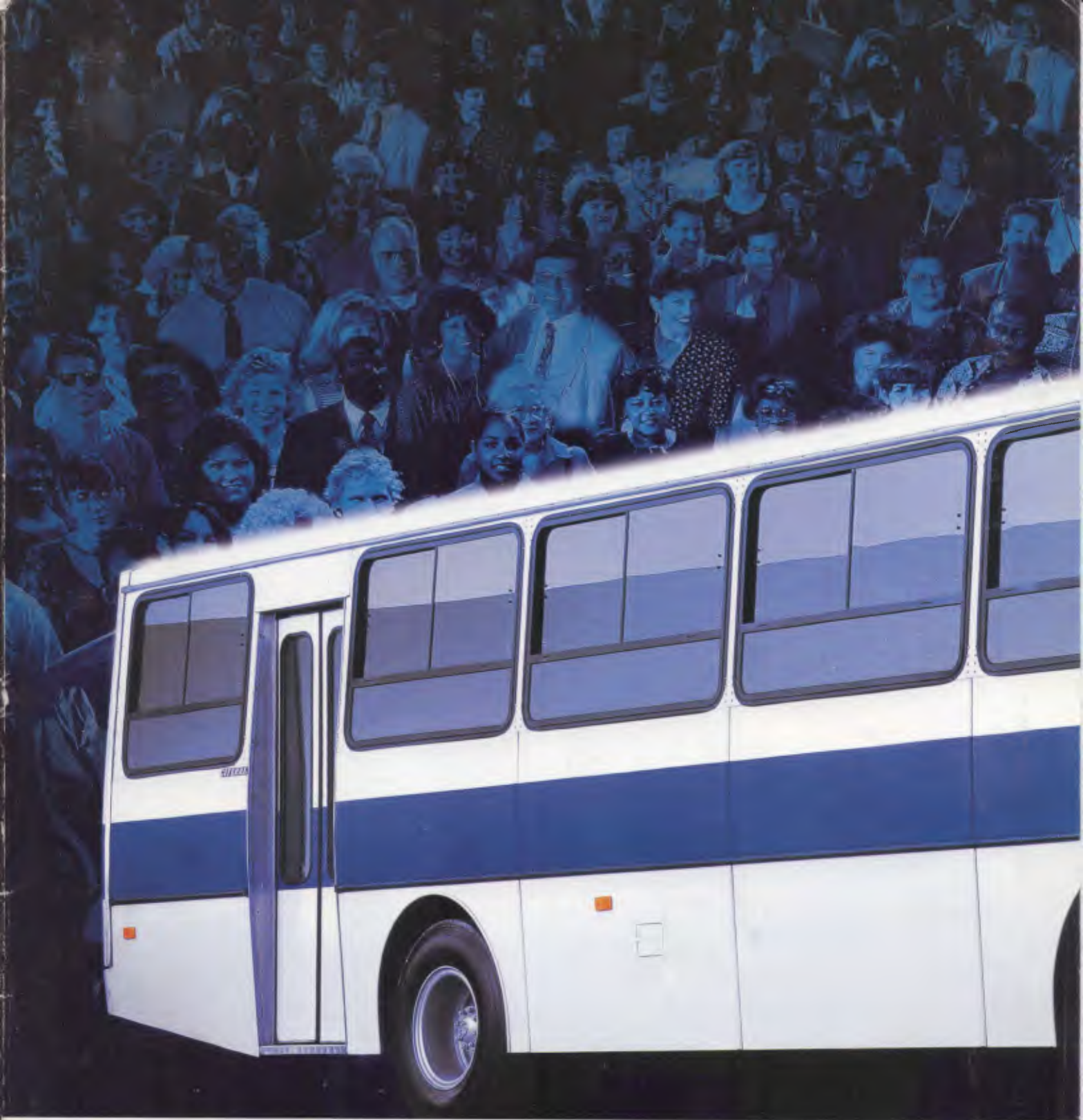
(270 operadoras: quem são, onde estão
localizadas, as rotas que operam,
quanto rodam e transportam com
uma frota total de 37 mil ônibus urbanos,
rodoviários e de fretamento)

Guia de Fornecedores

(peças, componentes e serviços)

Estatísticas

(produção, vendas e exportações
por empresa)



Sabe qual é o plural de



Desta vez a Volkswagen foi mais longe com essa história de projetar um carro para o povo: Volksbus. O transporte que é sinônimo de coletividade. Resultado

da tecnologia Volkswagen, que desenvolveu um chassi moderno e de fácil encarroçamento. Volksbus tem a resistência e a funcionalidade exigidas no



Volkswagen? Volksbus.

dia-a-dia do transporte urbano. Projetado através da engenharia simultânea, para que tanto o consumidor quanto o fro-tista possam testar o ônibus antes de

seu lançamento. Volksbus. Não vai ser só um desfile de ônibus pelas ruas, vai ser um desfile de gente satisfeita com o transporte coletivo.



VOLKSWAGEN
Você conhece, você confia.

PARADISO DO



O único ônibus brasileiro de dois

Marcopolo Paradiso GV 1800 Double-Decker. Sua frota e seus clientes merecem este diferencial, de conforto e de mercado. Um produto de exportação, já liberado para trafegar em território nacional. Sem restrições.

DOUBLE-DECKER



Agência 2



MARCOPOLO

andares. Agora também no Brasil.

Para maiores informações sobre o Double-Decker, consulte o representante Marcopolo da sua região:

Rede de vendas no Brasil: Belém (091) 249-4788, Belo Horizonte (031) 443-1542, Brasília (061) 248-1877, Campo Grande (067) 382-3500, Cariacica (027) 226.8222, Cascavel (045) 225-2002, Cuiabá (065) 634.5007, Curitiba (041) 362-2122, Florianópolis (048) 248-1011, Fortaleza (085) 281-2211, Goiânia (062) 271-3344, Manaus (092) 644-4322, Londrina (043) 348-5050, Pelotas (0532) 28-2844, Porto Alegre (051) 374.2655, Porto Velho (069) 225-1565, Presidente Prudente (018) 221-5177, Recife (081) 471-1733, Rio de Janeiro (021) 590-3449, Salvador (071) 255-0056, São Paulo (011) 954-9499.

Caxias do Sul (054) 222-4422

Internet: <http://www.marcopolo.com.br>

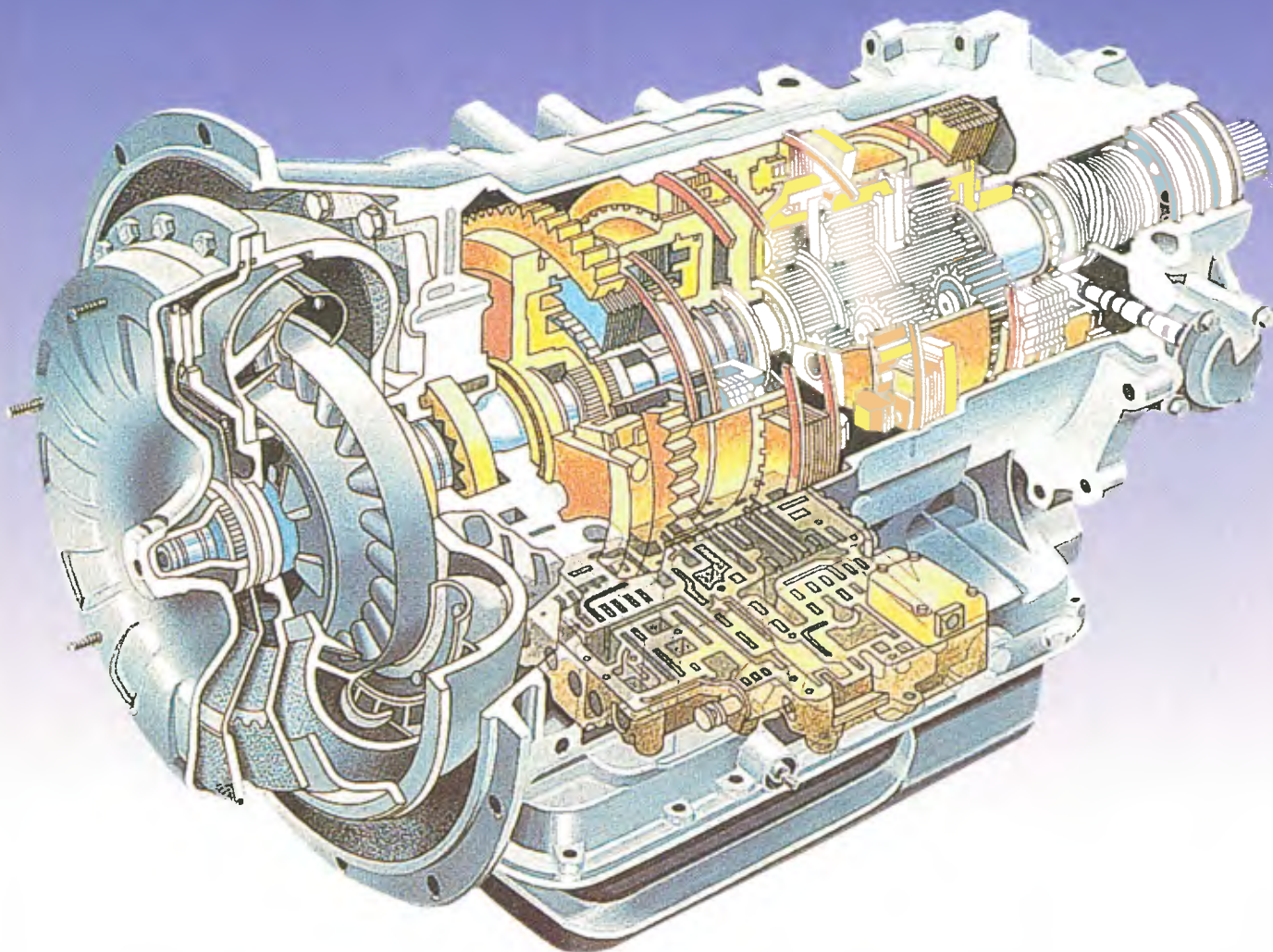
E-mail: webmaster@marcopolo.com.br



MARCOPOLO

Soluções e serviços para transporte coletivo

Transmissão automática Allison, o braço direito do motorista.



A transmissão automática Allison traz muitas vantagens para o ônibus, para o motorista e para os passageiros.

Para o ônibus, ela garante o melhor desempenho, arrancando em menos tempo, especialmente com veículo lotado. Além disso, ela facilita a manobrabilidade, inclusive em tráfego pesado e em áreas restritas.

As caixas Allison são mais robustas e duram mais do que as transmissões manuais. Isso garante melhor produção diária, custo operacional mais baixo e maior valor de revenda. Para o motorista, a operação torna-se mais fácil, aumentando a eficiência e diminuindo o stress das

frequentes trocas de marcha. Tudo isso tem como resultado prático muito mais produtividade.

E para os passageiros, a transmissão automática Allison proporciona mais conforto com arrancadas mais suaves, aumentando a segurança no transporte coletivo.

Atualmente, a Allison produz 54 modelos de transmissão automática para 62 vocações diferentes que pode ser aplicada em 550 modelos de motores. Entre eles, estão os ônibus Mercedes-Benz e Volvo.

Como você pode ver, quem tem a visão voltada para o futuro já percebeu o que é melhor: as transmissões automáticas Allison.





FILIADA AO

Ano 5 - nº 5 - jan-fev/97

Diretores
Odair Vicente Locanto
Marcelo Ricardo Fontana

REDAÇÃO

Editor
Ariverson Feltrin

Editor Assistente
Eduardo Alberto C. Ribeiro

Arte
Eduardo de Gragnani Jr. (Editor)
Daniel Lamano da Costa (Assistente)

Colaboradores
Marcos R. Silva

Fotografia
Paulo Igarashi

Documentação
Maria Penha da Silva

Jornalista Responsável
Ariverson Feltrin (Mtb 8.713)

Assessora de Diretoria
Ho Yen de Castro

Administração e Contabilidade
Mitugi Oi
Izaura A. do Nascimento

Departamento Comercial
Mônica B. Barcellos
João Teixeira
Carlos A. B. Criscuolo
Vito Cardaci Neto
Margareth Oliveira (Secretária)

Representante R. de Janeiro
Sérgio Filbeiro
Fone/Fax: (021) 262.8390 e 220.5515

Representante Paraná e Sta. Catarina
Gilberto A. Paurin
Tel.: (041) 222.1766

Representante R. Grande do Sul
Ivano Casagrande
Tel.: (051) 224.9746

Representante Brasília
Walter Filippetti
Fone/Fax: (061) 327.2572

Redação, Administração, Publicidade
Av. Marquês de São Vicente, 10
CEP 01139-000 - Barra Funda
São Paulo - SP - Brasil
Tel: (011) 862.0277 (Sequencial)
Fax: (011) 862.4630 (Redação),
825.6869

Tiragem
10.000 exemplares

Periodicidade
Anual

As opiniões contidas nos artigos assinados não são necessariamente as mesmas de Technibus.
Technibus Editora Ltda.
CGC 65.633.232/0001-22
Registro Jucesp 35209992653
Inscrição Estadual 112.932.190.112
Nº de Registro em Cartório - 225.992

Preço: R\$ 15,00
Assinatura (revista Technibus)
Anual: R\$ 57,00 (7 edições + anuário) à vista
Exterior: US\$ 100,00 (7 edições + anuário) em cheque comprado com dólares a favor de Technibus Editora Ltda. No Brasil, em cheque nominal.

Circula no mês subsequente ao de capa

E-mail: transporte@ibm.net

Impressão e Acabamento OESP GRÁFICA S.A.

Anuário do Ônibus
97

Um guia com 37 mil ônibus

O leitor do Anuário do Ônibus, editado pelo quinto ano consecutivo por Technibus Editora, tem às mãos em 1997 um prato diferente e recheado de números. Trata-se do Guia das Empresas de Ônibus, um trabalho que exigiu fôlego, mas compensou: recolhemos dados de 270 empresas que rodam anualmente 3,5 bilhões de km, distância equivalente a 8.750 viagens à Lua. Para rodar estes 3,5 bilhões de km as 270 empresas consomem mais de 1 bilhão de litros de diesel.

Como se vê, a amostragem recolhida pelo Anuário do Ônibus'97 é representativa e bastante útil para quem precisa ter um dossiê sobre o transporte brasileiro por ônibus.

Para facilitar o leitor, os nomes das empresas aparecem por ordem alfabética. Além da denominação, a listagem tem endereço da sede, cidade, telefone, fax e o e-mail daquelas empresas que já navegam nas ondas da Internet.

Para ampliar a gama de informações, o Anuário do Ônibus'97 informa o número de funcionários de cada empresa. As 270 operadoras listadas somam um quadro de 105.532 empregados, mais do que os 102.507 funcionários recrutados pelas badaladas indústrias automobilísticas brasileiras, associadas da Anfavea, a entidade que reúne as montadoras.

Este Guia nos dá muita segurança sobre sua representatividade. Pois vejam: as 270 empresas transportam 4,05 bilhões de passageiros por ano, 27 vezes a população brasileira ou quase equivalente à população mundial.

Este levantamento inédito da frota de 36.668 ônibus, com idade média de 5,43 anos, contou com a inestimável contribuição das empresas, que entenderam a importância do trabalho.

Para facilitar a consulta, temos o índice das empresas segundo seu tipo de operação: Fretamento e Turismo, Urbano-Metropolitano e Rodoviário. Para sofisticar e dar a dimensão exata do processo evolutivo dos serviços, listamos em separado as empresas enquadradas no verbete Executivo Ar-Condicionado, um tipo de serviço que, para conforto do passageiro, está se espalhando pelo Brasil.

O Anuário do Ônibus'97 inclui ainda o Guia de Fornecedores, ampla listagem de empresas que vendem produtos e serviços para o setor.

O Anuário do Ônibus'97 traz, é claro, um guia dos fabricantes de chassis, plataformas e carrocerias, com informações úteis sobre a diretoria de cada empresa, sua produção, vendas e exportações nos últimos anos. Além dos principais produtos mostrados em fotografias atualizadas, o Anuário do Ônibus apresenta fichas técnicas de todos os ônibus produzidos no Brasil, por fabricante e por aplicação. E, em 1997, um dado novo: o prazo de garantia dos produtos.

Além de servir de guia de compra de produtos – sejam peças, serviços ou ônibus – este Anuário está repleto de informações estatísticas que desnudam a importância do setor para quem deseja estudá-lo a fundo.

O editor

<i>Análise - Presente e futuro do mercado de ônibus</i>	10
<i>Empresas - Pluma e Piracicabana afinadas com o ano 2000</i>	18
<i>Bilhetagem - Cidades entram na era eletrônica</i>	25
<i>Automação - Operadoras racionalizam venda de passagens</i>	26
<i>ISO - As empresas de ônibus certificadas</i>	30
<i>Internet - As empresas que estão ligadas na rede</i>	33
<i>Guia de Montadoras e Encarroçadoras</i>	35
<i>Guia de Fornecedores</i>	83
<i>Guia de Empresas de Ônibus</i>	99
<i>Entidades - Órgãos de governo e associações setoriais</i>	115

Trabalhando em parceria com encarroçadores e frotistas, a Ford fez o B-1618. Um chassi de ônibus robusto, para uso urbano e rodoviário, que já vem pronto para encarroçar sem adaptações. Mais do que essas vantagens, o B-1618 ainda oferece:

- Desempenho e economia, garantidos pelo motor MWM 6.10 TCA, com aftercooler e 184 cv de potência, que proporciona segurança na condução do veículo e um excelente torque para utilização em áreas urbanas.
- Menor número de trocas de marcha, graças ao escalonamento da caixa de mudanças que, em conjunto com a redução do eixo traseiro, permite o total aproveitamento do torque e da potência do motor. Além disso, a transmissão vem equipada com nova embreagem da marca Sachs, do tipo monodisco a seco, com material orgânico e acionamento hidropneumático.
- Conforto ao rodar, proporcionado pela suspensão de 2 estágios de acionamento na dianteira e de 3 na traseira, que absorvem melhor as irregularidades do pavimento, permitindo um rodar mais suave, sem prejuízo da capacidade de carga.
- Facilidade de encarrocamento, devido ao chassi do tipo escada com longarinas retas que combina grande flexibilidade de torção com a facilidade para a montagem de carrocerias de 2 ou 3 portas. E mais: capuz do motor com isolamento termoacústico e chassi equipado com podeste para manter a ergonomia do posto do motorista.

Escolha o B-1618 para a sua frota. Afinal, foi com a sua opinião que ele foi construído.



QUAND QUAL

Chassi B-1618.



O O CORPO É PERFEITO,
QUER ROUPA CAI BEM.

Pronto para encarroçar sem adaptações.

Ascensão e queda

Depois do recorde registrado em 1996, a indústria está preparada para o ciclo de baixa que rotineiramente persegue o setor

Nem os ajustes da economia são capazes de abalar os fortes pilares da indústria brasileira de ônibus. Se for somada toda a indústria, contando os associados da Fabus, a Mercedes-Benz, mais a CMA (encarroçadora própria da Viação Cometa) e pequenos fabricantes independentes, a produção girou em torno de 20 mil unidades durante 1996. Trata-se de um número espetacular, entre os melhores de todos os tempos.

Tomados em particular apenas os associados da Fabus, a produção de 1996 bateu o recorde histórico. Os números da Marcopolo, Caio, Nielson, Ciferal e Comil atingiram um total de 18.498 unidades, superando o recorde anterior, de 17.830 unidades, registrado em 1992.

Das 18.498 carrocerias, 16.379 unidades ficaram no mercado doméstico e 2.119 foram destinadas à exportação.

Não foi o recorde de vendas externas, mas sem dúvida foi o melhor resultado de vendas domésticas, cujo recorde anterior foi registrado em 1992 (14.784 unidades).

As eleições municipais de 1996 foram a alavanca de crescimento. Em situações deste tipo, os prefeitos incentivam a renovação e até a expansão das frotas urbanas. Tanto que no ano passado foram produzidas 13.548 carrocerias de aplicação urbana – acima do número de 1992, quando a produção alcançou 13.063 unidades.

O mesmo não ocorreu com as carrocerias rodoviárias – em 1996 foram produzidas 4.082 unidades, abaixo das 5.222 fabricadas em 1995. No segmento rodoviário, fatores como desemprego, preço es-

tabilizado da gasolina, expansão da frota de automóveis, crescimento da aviação regional e mau desem-

penho da agricultura agiram para reduzir o volume de passageiros.

Com efeito, as principais empre-

Produção das Associadas FABUS (em unidades)

ANO	Urbanas	Rodov.	Interm.	Micros	Especiais	Trólebus	TOTAL
1971	2.646	1.413	52	220			4.331
1972	3.459	1.620	64	302			5.445
1973	4.156	1.976	333	120			6.585
1974	4.466	2.187	144	653	147		7.597
1975	4.866	2.100	191	651	227		8.035
1976	5.383	2.808	88	505	102		8.886
1977	5.198	3.022	128	651	46		9.045
1978	6.737	2.865	383	671	27		10.683
1979	6.015	2.764	504	941	43		10.267
1980	6.550	3.184	435	908	94	130	11.301
1981	6.578	3.489	239	1.870	3	88	12.267
1982	5.208	2.704	102	622	8	85	8.729
1983	4.265	1.934	86	382	2	26	6.695
1984	3.400	1.679	90	459	15		5.643
1985	4.187	1.872	1	403		1	6.464
1986	4.193	2.958	76	615	5		7.847
1987	4.997	3.222	26	908	24	86	9.263
1988	7.407	3.374	95	655	116	10	11.657
1989	6.592	3.593	16	777	16		10.994
1990	5.559	3.134	3	528	22		9.246
1991	10.988	3.617	35	702	2		15.344
1992	13.063	4.225	27	510	5		17.830
1993	9.086	3.644	100	441	3		13.274
1994	8.524	3.767	22	305	7		12.625
1995	11.788	5.222	47	568			17.625
1996	13.548	4.082	87	556	0	225	18.498
1997*	13.000	4.500	-	-	-	-	17.500

Fonte: Fabus

* previsão

Produção das Associadas FABUS (em unidades)



sas de ônibus do país registraram queda no volume de passageiros em 1996 no confronto com 1995. No caso da Viação Itapemirim, segundo o superintendente Maxwell Cola Gazola, a redução chegou a 9%. Na Viação Águia Branca, de acordo com o diretor-superintendente Renan Chieppe, a queda foi de 15%. Na Cometa, houve declínio de 4,9% e na Pluma, de 10%.

Documento da Socicam revela que dentre as 18 estações rodoviárias que administra nos estados de São Paulo, Rio e Minas, em 17 houve retração de embarques em confronto com 1995. No Terminal Rodoviário Tietê, na capital paulista, o maior do país, o movimento caiu 3,5% - 17,29 milhões de embarques, ante 17,91 milhões em 1995. A Rodoviária Novo Rio, por sua vez, movimentou 9,44 milhões de embarques, também declinado 3,5% em cotejo com os 9,79 milhões de embarques registrados em 1995.

Para 1997, na avaliação do presidente da Fabus, José Antônio Fernandes Martins, o número global de produção de carrocerias de ônibus deve registrar queda de 10%. Trocando em miúdos: os associados da Fabus mais os monoblocos da Mercedes, que em 1996 totalizaram 19,4 mil unidades, vão cair

Carrocerias para Ônibus - Produção (em unidades)

TIPO	1996			1995		VARIACIONES EM %		
	DEZ	NOV	JAN / DEZ	DEZ	JAN / DEZ	A/B	A/D	C/E
	A	B	C	D	E			
URBANAS	899	892	13.548	1.015	11.788	0,78	-11,43	14,93
RODOV.	337	434	4.082	518	5.222	-22,35	-34,94	-21,83
INTERMUN	13	17	87	9	47	-23,53	44,44	85,11
MICROS	74	58	556	61	568	27,59	21,31	-2,11
ESPECIAIS	0	0	0	0	0	-	-	-
TRÔLEBUS	0	0	225	0	0	-	-	-
TOTAL	1.323	1.401	18.498	1.603	17.625	-5,57	-17,47	4,95

Fonte: Fabus

Carrocerias para Ônibus - Mercado Interno (em unidades)

TIPO	1996			1995		VARIACIONES EM %		
	DEZ	NOV	JAN / DEZ	DEZ	JAN / DEZ	A/B	A/D	C/E
	A	B	C	D	E			
URBANAS	584	811	12.533	728	10.257	-27,99	-19,78	22,19
RODOV.	239	365	3.123	316	3.759	-34,52	-24,37	-16,92
INTERMUN	13	13	81	9	45	0,00	44,44	80,00
MICROS	57	34	417	28	340	67,65	103,57	22,65
ESPECIAIS	0	0	0	0	0	-	-	-
TRÔLEBUS	0	0	225	0	0	-	-	-
TOTAL	893	1.223	16.379	1.081	14.401	-28,98	-17,39	13,74

Fonte: Fabus

para 17,5 mil unidades (13 mil urbanos e 4,5 mil rodoviários), sendo 15 mil para o mercado doméstico e 2,5 mil para exportação.

A queda do mercado interno, segundo Martins, tem a ver com os seguintes motivos:

- após um ano de eleições municipais sobrevém uma tendência de esfriamento de compras causada pela incerteza do empresário sobre a postura dos futuros prefeitos em relação principalmente à política tarifária;
- expansão do chamado transpor-

te alternativo, feito nas cidades pelos chamados perueiros, um fator que tira o usuário do sistema regular; estima-se uma perda de 10 a 12% no volume de passageiros;

● menor produtividade dos ônibus urbanos em razão do aumento dos congestionamentos nas cidades, um item preocupante que desestimula a renovação.

Para o segmento rodoviário, as previsões de Martins não são otimistas: indicam um empate em relação a 1996. Quer dizer, os associados da Fabus não deverão se

SOCICAM - NÚMERO DE EMBARQUES

Terminal	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Tietê	22.382.964	19.406.389	14.391.254	13.836.990	14.971.207	17.911.938	17.291.664
Bresser	1.412.840	1.277.122	990.484	1.046.703	1.191.818	1.450.335	1.390.366
Barra Funda	3.060.115	2.893.084	2.085.514	1.976.019	2.071.332	2.445.200	2.348.645
Jabaquara	5.252.383	4.754.498	3.730.273	3.410.595	3.464.315	4.018.072	3.741.778
Campinas	7.381.873	6.653.085	4.789.699	4.278.002	4.417.717	5.483.594	5.115.735
Ribeirão Preto	3.425.356	3.374.865	2.307.167	1.849.339	1.798.371	2.111.786	1.919.616
São Carlos	915.048	851.756	542.355	496.286	520.425	655.527	595.279
Indaiatuba	835.709	799.786	596.447	528.643	528.711	668.565	643.771
Araras	626.130	596.483	430.407	402.653	402.034	494.131	469.993
Avaré	380.089	364.083	243.293	216.343	226.620	288.385	278.514
Mogi das Cruzes	1.070.152	777.216	578.959	590.762	602.739	818.807	784.892
Juiz de Fora	1.979.409	1.796.521	1.392.900	1.366.074	1.387.597	1.766.009	1.708.894
S. J. da Boa Vista	622.420	600.403	457.202	428.230	410.834	482.812	460.488
Rio Claro	456.907	427.033	308.146	271.999	279.558	369.614	387.022
S. J. dos Campos	2.454.799	2.199.833	1.518.747	1.324.531	1.443.865	1.801.286	1.712.270
Poços de Caldas	-	-	-	-	478.961	574.019	525.620
Rio de Janeiro	-	8.842.488	8.245.327	8.052.403	8.198.859	9.799.419	9.443.538
Niterói	-	1.591.191	1.393.709	1.125.230	1.132.401	1.421.871	1.407.505

OBS.: Rio e Niterói em 1990 mostram apenas 3 meses de dados de embarques.

Poços de Caldas em 1993 tem 6 meses de dados de embarques

Fonte: Socicam

PRODUÇÃO BRASILEIRA DE ÔNIBUS POR FABRICANTE (em unidades)

ANO	MBB	SCANIA	VOLVO	VW	FORD	AGRALE
1957	1748	-	-	-	-	-
1958	3382	138	-	-	-	-
1959	2547	126	-	-	-	-
1960	3081	164	-	-	-	-
1961	3088	152	-	-	-	-
1962	3209	93	-	-	-	-
1963	2028	230	-	-	-	-
1964	2346	132	-	-	-	-
1965	2528	132	-	-	-	-
1966	3611	178	-	-	-	-
1967	4303	174	-	-	-	-
1968	6036	254	-	-	-	-
1969	5002	170	-	-	-	-
1970	3348	195	-	-	-	-
1971	3928	229	-	-	-	-
1972	4796	224	-	-	-	-
1973	5793	253	-	-	-	-
1974	7431	301	-	-	-	-
1975	9275	369	-	-	-	-
1976	11274	578	-	-	-	-
1977	12470	727	-	-	-	-
1978	13050	694	-	-	-	-
1979	12242	389	21	-	-	-
1980	13041	664	613	-	-	-
1981	11941	864	485	-	-	-
1982	8328	964	405	-	-	-
1983	5197	558	398	-	100	-
1984	6246	656	409	-	39	-
1985	6937	908	507	-	13	-
1986	9559	1037	622	-	33	-
1987	11820	1059	686	74	-	-
1988	15491	1465	1125	346	-	-
1989	11750	1609	837	357	-	-
1990	12246	1560	1086	139	-	-
1991	19120	2363	1221	133	-	-
1992	19962	2013	1982	217	12	-
1993	14571	1154	1037	1471	602	-
1994	13139	1056	1264	1221	711	-
1995	14194	2075	1309	2008	1504	-
1996	12780	1575	1374	1190	419	5
Total	332838	27482	15381	7156	3433	5

OBS: GM*= 2484; FNM/Fiat*= 3298; Internacional*= 299; Cummins Nordeste*= 1194; IAnor*= 1626; Puma= 3
* Produção desativada

Fonte: Anfavea

DESEMPENHO DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE ÔNIBUS (em unidades)

	Produção	Vendas (*)	Exportação
1957	2246	1904	-
1958	3674	3333	-
1959	3003	3159	-
1960	3877	3949	-
1961	3602	3050	380
1962	3496	3349	170
1963	2474	2420	-
1964	2704	2624	57
1965	3131	2956	120
1966	3955	3632	207
1967	4665	4788	32
1968	7044	7002	2
1969	5679	5627	18
1970	4058	4123	34
1971	4393	4336	32
1972	5230	4222	932
1973	6362	6400	199
1974	8262	7167	916
1975	10126	8931	1337
1976	12059	10986	1015
1977	13828	12038	1711
1978	14340	11861	1632
1979	12832	11529	2018
1980	14465	11532	2391
1981	13393	9179	4135
1982	9820	8045	1065
1983	6206	6575	307
1984	7340	5997	2053
1985	8385	7141	1438
1986	11218	8488	1614
1987	13639	10068	4113
1988	18427	12968	5514
1989	14553	9485	4553
1990	15031	10091	4984
1991	23012	16865	6297
1992	24286	13706	9176
1993	18894	11390	7953
1994	17435	10313	8248
1995	21647	14839	6134
1996	17343	12589	5212
Total	396134	308657	85999

Fonte: Anfavea
(*) - produção nacional

ano no segundo lugar do ranking das vendas domésticas, com 1.369 unidades, com 8,9% do mercado total. Em 1995 obteve 8,8% e o terceiro lugar. Para o fim de 1997 ou início de 1998, deverá introduzir modificações na atual linha de ônibus junto com a Série 4, a quarta geração dos caminhões.

A Volvo do Brasil, a única montadora a comemorar expansão em 1996 - 15,5% sobre o ano anterior - entrou em 1997 com o chassi B12 nacionalizado, diferencial importante para a empresa, que agora passa a ter um veículo em condições de receber

beneficiar da desativação do monobloco.

Empresários que operam no setor também apostam num empate. Décio Freitas, diretor da Socicam, diz que o planejamento da empresa é exatamente igual ao de 1996. "Não estamos vendo perspectivas de crescimento. O problema maior é o desemprego, que inibe as viagens", salienta.

Ainda segundo ele, o crescimento deve se concentrar nas empresas que se propuserem a oferecer serviços diferenciados. "O ônibus tem uma tarifa baixa, se comparada à do avião", avalia.

A Mercedes-Benz do Brasil está satisfeita por de ter desativado a produção do monobloco, que no último ano de vida, 1996, rendeu 419 unidades comercializadas. "Par-

ceria adequada com os nossos colegas encarregadores deu resultados: crescemos na participação de venda de chassis e plataformas", diz o diretor comercial Roberto Bogus, que registra o surgimento do OH-1621L como um resultado dessa dobradinha. Nem Bogus nem o presidente da subsidiária, Ben van Schaik, esperam grandes saltos no mercado de ônibus. Ambos prevêem números estáveis. "Estimo para o ano 2000 vendas anuais em torno de 15 mil unidades, mesmo número de 1996", acentua o diretor comercial. E melhor que seja assim, sem sobressaltos.

A Scania, que inaugurou em 1996 uma linha de produção exclusiva para ônibus em São Bernardo do Campo, no ABC paulista, colheu os frutos dessa iniciativa: fechou o

financiamento da linha Finame. Na questão técnica, a Volvo, que investiu US\$ 5 milhões na nacionalização do B12, destaca algumas vantagens do produto, como baixo consumo de combustível por permitir ao motorista operar na faixa econômica entre 1.200 e 1.700 rpm; bagageiro com a maior capacidade do mercado e um preço em torno de US\$ 7 mil inferior ao do importado que vinha comercializando no Brasil. Em 1996, das 1.168 unidades comercializadas pela Volvo, 103 foram do B12 importado, 602 do modelo B58 e 463 do modelo B10M.

Para Oswaldo Schmitt, diretor de Marketing de Ônibus da Volvo brasileira, o mercado como um todo em 1997 terá um decréscimo de 7% sobre 1996. Explica por quê. O

segmento urbano, que representa 75% do todo, não terá um ano de eleições municipais, nem aumento de demanda ou reajuste real de tarifas. E conclui: ciclicamente, dois anos de vacas gordas, como os registrados em 1995 e 1996, são seguidos de dois anos ruins.

A Volkswagen, que desde 13 de janeiro de 1997 está montando os chassis de ônibus na nova fábrica de Resende, RJ, de conceito revolucionário por abrigar os fornecedores debaixo do seu teto, num processo de produção batizado de consórcio modular, estima para 1997, segundo a

Acav, entidade que congrega seus concessionários, vender um total de 2 mil chassis – ficando com 13% de um mercado previsto de 15 mil unidades. Em 1996, a empresa foi a terceira maior vendedora no mercado doméstico, com 1.320 unidades, o que lhe valeu a participação de 8,5%. Ações como a troca de três marcas de embreagens, sem ônus para os clientes, para solucionar problemas técnicos, e a substituição de 200 motores em Goiânia valeram à marca a confiança dos frotistas para novas e providenciais aquisições. A obtenção da ISO e o enquadramento no Programa de Pesquisa e Desenvolvimento são complementos importantes para as previsões de crescimento, segundo o gerente executivo de Vendas da empresa, Antônio Dadalti.

"Com a ISO aumentamos em 10 pontos percentuais nosso limite de financiamento pela Finame", explica ele. "Ou seja, os frotistas, que antes davam 30% de entrada, agora vão pagar 23%, cabendo 77% para a linha Finame. Além disso, com o Programa de Pesquisa e Desenvolvimento nossos produtos terão redução de 25% na taxa de juros pela mesma linha de financiamento".

Previsões para o ano 2000, o lançamento da Volvo e a meta da VW

Danilo Rubini, diretor comercial da Caio, a segunda maior encarregadora brasileira – que em 1996, com 5.453 unidades, bateu seu recorde de todos os tempos –, acredita ser possível manter o volume em 1997, apesar das indefinições políticas dos recém-empossados prefeitos em relação ao transporte coletivo, do avanço dos perueiros e da retração registrada no último trimestre de 1996. "Sem querer ser ousado, acho que o mercado como um todo repetirá o desempenho de 1996", diz. O alongamento do prazo da linha Finame para 48 meses e a obtenção da norma ISO pela Caio concorrem para sua previsão otimista.

Segundo Rubini, a Caio poderá fechar o ano de 1997 com uma produção em torno de 6 mil carrocerias, sendo 600 do modelo Alpha Intercity lançado na Expobus no final de 1996.

A Caio, com base nas projeções do PIB, estima uma produção de 6,7 mil unidades no ano 2000, quando deverá ter um faturamento líquido de R\$ 193,3 milhões – pouco mais de R\$ 59 milhões acima do que obteve em 1996. Para 1997 sua estimativa é faturar em torno de R\$ 169 milhões. Para o ano 2003 as projeções indicam 7,8 mil carrocerias produzidas e R\$ 224,8 milhões de vendas líquidas.

A Marcopolo, primeira no ranking de produção entre as associadas da Fabus, teve em 1996 um faturamento de US\$ 260 milhões, pouco abaixo do registrado em 1995, de US\$ 275 milhões.

Única empresa do setor de carrocerias com capital aberto, a Marcopolo tem 61% das ações ordinárias, com direito a voto, nas mãos de quatro: Paulo Bellini, Raul Tessari, José Antônio Fernandes

Martins e Valter Gomes Pinto. O resto das ações está em poder da Fundação Marcopolo (4%); da Centrus, fundação do Banco Central (16,6%); do BNDES, através do Fundo de Participação Social (11,57%); do Fundo Banespa (3,47%); e de outros investidores.

Já as ações preferenciais sem direito a voto estão nas mãos de grupos estrangeiros. "Temos 53% destas ações nessa situação. Isto representa 28% da empresa como um todo", afirma Martins, que além de presidente da Fabus, é um dos controladores da Marcopolo.

A Carrocerias Nielson, responsável pela produção dos ônibus Busscar, teve em 1996 seu segundo melhor ano da história, com 3.572 unidades (2.075 urbanas), 1.451 rodoviárias e 46 intermunicipais, representando queda de 13,8% em relação à produção de 1995, de 4.146 unidades.

Para 1997, o diretor-presidente Harold Nielson acredita numa redução de 10% do mercado, em comparação ao ano anterior. Se isto acontecer, a Nielson deverá acompanhar o

QUEM VENDEU O QUÊ EM 1996

Mercedes-Benz	
Chassi	Unidades
OF-1620	4.830
OF-1318	1.376
LO-814	253
OH-1635L	91
OH-1318	22
OF-812	9
LO-812	7
OH-1625L	4
LO-809	3
OH-1421	1
OF-809	1
OF-1618	1
Total	6.598

Plataforma	
	Unidades
O400 RSD	330
O371 UL	313
O400 RSE	245
O400 UP	94
O371 UP	3
Total	985

Monobloco	
	Unidades
O400 RSD	179
O400 RS	93
O400 R	83
O400 RSL	61
O371 U	1
O371 UP	1
O371 R	1
Total	419

Scania	
Chassi	Unidades
K113 CL	453
F113 HL S	407
K113 TL	346
L113 CL	183
Total	1.389

Volkswagen	
Chassi	Unidades
16.180 CO	1.237
8.140 CO	83
Total	1.320

Volvo	
Chassi	Unidades
B58 Urb	411
B10M 6x2	253
B58 Rod	151
B10M 4x2	117
B12 6x2	101
B10M 4x2 Art	93
B58 Urb Trolley	37
B58 Art	3
B12 4x2	2
Total	1.168

Ford	
Chassi	Unidades
B 1618	718
B 12000	7
Total	725

Agrale	
Chassi	Unidades
MA 7.5T	5
Total	5

Resumo	
Chassi	Unidades
Plataformas	985
Monoblocos	419
Total Geral	12.589

Fonte: Anfavea
Só produção nacional, não inclui importações no Mercosul

declínio no mesmo ritmo.

A queda deverá ser maior nos modelos urbanos. Novos prefeitos, perueiros, gasolina com preço estabilizado e carros populares alinham-se como causas para a queda. Sem revelar valores, Harold Nielson revela que em 1996 "tivemos resultados financeiros bastante apertados".

Para 1997, por causa de métodos de racionalização obtidos com a reengenharia, ele prevê balanço mais positivo.

Na opinião de Harold Nielson, o modal ônibus só crescerá se o transporte coletivo foi priorizado através de ações que melhorem o serviço. A implantação de corredores ex-

clusivos é uma plataforma para a reeleição dos atuais governantes.

Na Ciferal, encarroçadora que desde o final de 1995 pertence a um condomínio de empresários de ônibus, o ano de 1996, o primeiro de sua privatização, foi motivo de comemoração. A empresa encerrou o exercício com produção de

A válvula para crescer

As exportações de ônibus, afetadas por turbulências em 1996, deverão registrar recuperação em 1997; e a venda externa é uma rara alternativa para o setor expandir os negócios

As exportações de ônibus em 1997 vão superar o ano anterior. José Antônio Fernandes Martins, presidente da Fabus, que congrega os encarroçadores, estima que as vendas externas deverão representar de 15%

a 17% (cerca de 2,8 mil unidades), da produção prevista de 17,5 mil unidades.

No ano de 1996 os filiados da Fabus exportaram 2.119 unidades, participação de 11,45% sobre a produção total, de 18.498 carrocerias, pior resultado desde 1992. Para Harold Nielson, presidente da Carrocerias Nielson, as exportações da empresa devem registrar alta de 10% a 20%, devido à prevista retomada de compras pelo Equador, Chile e Peru, afetadas em 1996 por problemas conjunturais e até mesmo políticos. Se forem confirmadas suas previsões, a Nielson deverá retomar o nível de 800 unidades-ano exportadas no período 1993 a 1995.

O México, que já foi um dos maiores compradores de ônibus brasileiros, depois da crise financeira no final de 1994, praticamente de-

Produção de Carrocerias para Ônibus - Exportações (em unidades)

TIPO	1996			1995		VARIAÇÕES EM %		
	DEZ	NOV	JAN / DEZ	DEZ	JAN / DEZ	A/B	A/D	C/E
	A	B	C	D	E			
URBANAS	315	81	1.015	287	1.531	288,89	9,76	-33,70
RODOV.	98	69	959	202	1.463	42,03	-51,49	-34,45
INTERMUN.	0	4	6	0	2	-100,00	-	200,00
MICROS	17	24	139	33	228	-29,17	-48,48	-39,04
ESPECIAIS	0	0	0	0	0	-	-	-
TRÓLEBUS	0	0	0	0	0	-	-	-
TOTAL	430	178	2.119	522	3.224	141,57	-17,62	-34,27

Fonte: Fabus

sapareceu do mapa de importadores. A Nielson, que tem um acordo de produção com a Masa, fabricante mexicana, prevê uma retomada gradativa das vendas. "Temos 300 carrocerias rodando no país", diz o presidente da empresa.

Martins, da Fabus, diz que o México está se recuperando da crise. No segmento urbano as autoridades não estão mais licenciando microônibus, que formam uma frota de 85 mil unidades, o que abre boas perspectivas para o Brasil.

"Acho que em 1997 haverá uma recuperação, mas nada que influencie um crescimento nas vendas brasileiras", adiciona o presidente da Fabus. "Acredito que a melhora efetiva para o mercado de ônibus só ocorrerá por volta de 1999".

Danilo Rubini, diretor comercial da Caio, estima que as exportações

da empresa em 1997 serão de mil unidades, 400 a mais que em 1996. "Normalmente as vendas externas participam com 15% da nossa produção. Em 1996 representaram 12%", acentua.

A fábrica mexicana que a Caio mantém em sociedade com a Mercedes-Benz alemã "ainda está devagar, em consequência da crise, mas já recebeu kit do Alpha, o mais novo produto da encarroçadora brasileira".

Os problemas conjunturais nas exportações existem, mas são localizados. Por isso, a diversificação de países é importante. "A tendência é a dispersão de fontes compradoras, não mais a concentração, até porque o mercado externo é a nossa única válvula de crescimento", conclui Martins, da Fabus.

2.275 unidades, o melhor dos últimos tempos. "Isto porque nosso ano teve 10 meses. Janeiro e fevereiro foram destinados a arrumar a casa", destaca o diretor comercial Gilson Mansur, ex-gerente de Vendas da Mercedes-Benz e um dos acionistas da nova Ciferal. Para 1997, Mansur quer crescer 40% – produzindo 3,2 mil carrocerias – e ficar com 18% de um mercado de 17.850 que ele estima para os associados da Fabus. No ano passado a Ciferal obteve 12,3% do mercado. "Nossa expansão é consequência do reforço, tanto no chão de fábrica, como através de várias contratações de peso e instalação de novos pontos de vendas e pós-vendas em Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Espírito Santo, Bahia e Recife", destaca. A Comil, de Erechim, fechou o

**Ciferal
quer crescer
40% em 1997
e ficar com
18% do
mercado**

ano de 1996 com produção de 956 carrocerias – resultado abaixo das 1,2 mil unidades previstas, mas ainda assim seu recorde histórico, superando em 9,6% a até então melhor performance, obtida em 1995, quando montou 872 unidades.

Para Deoclécio Corradi, vice-presidente da empresa, o número de 1,2 mil carrocerias não foi alcançado por causa da queda no volume das carrocerias rodoviárias e de turismo. "Até 1995 elas representavam 70% do nosso mix de produção, em 1996 baixaram para 60%, subindo as urbanas de 30% para 40%", observa Corradi.

A empresa tem diversificado sobremaneira seu leque de produtos para se firmar no mercado. Sua mais recente carroceria, o modelo Versatile, veio para atender às ne-

cessidades de um mercado rodoviário de curta e média distâncias que tem exigido produtos mais adequados à realidade de uma conjuntura baseada no binômio preço/qualidade.

A Neobus, a mais nova encarroçadora do país – ocupa as dependências que pertenciam à Thamco – com atuação apenas no modelo urbano, estima para 1997 uma produção de 800 unidades, comparadas com 80 no primeiro ano, em 1996, quando inaugurou a produção na unidade de Guarulhos, na Grande São Paulo.

Jaime Pasini, o diretor, diz que a empresa pertence a um grupo de investidores estrangeiros. O ritmo de produção em fevereiro passou de uma unidade diária para três, totalizando 60 carrocerias mensais. "Vamos estabilizar esse ritmo durante 90 dias para preservar o comportamento do mercado", acentua.

QUALIDADE POR EXCELÊNCIA

TERMOLITE FORNECE GUARNIÇÕES ISENTAS DE AMIANTO E DE METAIS PESADOS, PARA EMBREAGENS ORIGINAIS DE AUTOMÓVEIS, UTILITÁRIOS, ÔNIBUS, COMERCIAIS LEVES E CAMINHÕES COM QUALIDADE GARANTIDA INTERNACIONALMENTE.



SISTEMA DE QUALIDADE
CERTIFICADO
NBR 150 9000



TERMOLITE

ESTRADA BELFORD ROXO, 1800 - BELFORD ROXO - 26110-260 - RJ - BRASIL
TELS.: (021) 651-1120 - FAX: (021) 751-0614
INTERNET: <http://www.termolite.com.br> E-MAIL: termolite@termolite.com.br
VENDAS: RUA DOS ANDRADAS, 216 - 1º ANDAR - STA. EFIGÊNIA - 01208-000
SÃO PAULO - SP - FONE. (011) 222-2788 - FAX: (011) 221-9743

**ISO
TERMOLITE
9001**
PRIMEIRA LINHA
DE FABRICAÇÃO
CERTIFICADA
NO BRASIL