

# ANUÁRIO DO ÔNIBUS 2001

Nº 9 - 2001 - R\$ 15,00

**OTM**  
EDITORA LTDA.

## ANÁLISE

Permissionárias passam à ofensiva

## MERCADO/CARROCERIAS

Fabricantes ensaiam novo recorde

Marcopolo e Busscar avançam no exterior

Novatos buscam seu espaço

Micros e minis ganham preferência

## MARKET SHARE

Líderes acoçados pelos vices

## CHASSIS

A galeria dos mais vendidos

## BILHETAGEM ELETRÔNICA

Tecnologia para conter perdas

## TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA

Avanço lento, mas consistente

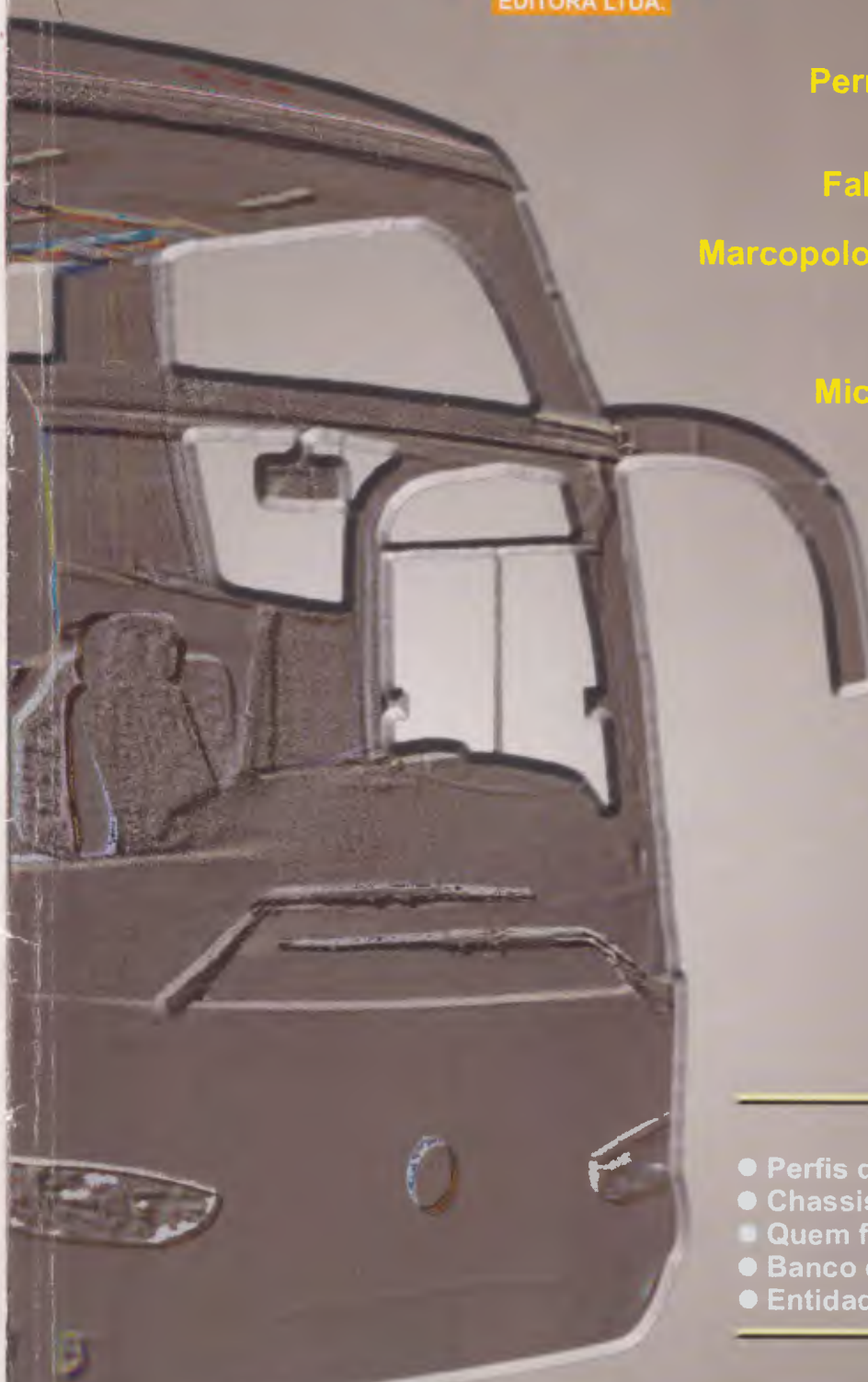
## ESTATÍSTICAS

Raio X do setor rodoviário

---

## GUIAS

- Perfis das montadoras e encarroçadoras
  - Chassis e carrocerias selecionados
  - Quem fornece o quê para o setor de ônibus
  - Banco de dados das operadoras de ônibus
  - Entidades públicas e privadas
- 



*A San Marino está de aniversário,  
mas o presente é para você.*



# NEOBUS



A **San Marino** iniciou suas atividades em 1991, conquistando projeção com o desenvolvimento e fabricação de autopeças, implementos e componentes para móveis, tratores e ônibus.

Em 1999, a **San Marino** adquiriu a tecnologia e a marca **Neobus**, agregando-a aos seus produtos, passando a chamar-se **San Marino Ônibus e Implementos Ltda.**

Com a nova denominação, ingressou no mercado de ônibus, desenvolvendo avançadas soluções para o transporte de passageiros, especialmente o urbano, com os modelos **Mega** e **Mega Evolution**, o microônibus **Thunder** e o mais recente lançamento: o minibus **ThunderBoy**.

Com esses produtos, a **San Marino** posiciona-se no mercado como uma empresa altamente competitiva, apoiada na tecnologia em ferramentais, gabaritos e máquinas e, principalmente, na **mão-de-obra qualificada**. São esses diferenciais que garantem um resultado de qualidade com baixo custo, resultado que proporciona à **San Marino** a confiança e o respeito dos clientes.

Instalada num parque industrial de 60 mil m<sup>2</sup>, com 12 mil m<sup>2</sup> de área construída, a **San Marino** orgulha-se de, em tão pouco tempo, ter alcançado excelentes resultados. No entanto, o mais importante tem sido o compromisso dos colaboradores e o apoio dos clientes e fornecedores nesse seu caminho de êxito. No ano em que comemora 10 anos, a **San Marino** reafirma seu compromisso com a constante evolução tecnológica, o respeito ao meio ambiente e a responsabilidade social. Por isso afirmamos que o presente é para você.



9/0000



*Thunder  
Boy*



# **SAN MARINO**

**Ônibus e Implementos Ltda.**

Rua Irmão Gildo Schiavo, 110 - B. Ana Rech - 95060-260 - Caxias do Sul-RS-BR  
Fone/Fax (54) 283.1074 - san.mar@zaz.com.br - www.neobus.com.br

# Tradicional e consistente

**O** Anuário do Ônibus que agora chega às suas mãos reúne atributos relevantes. Tem a marca da tradição, representada pela grife Technibus, o que pode ser comprovado pela densidade das informações recolhidas junto às fontes consultadas.

O grande volume de informações é editado em variados formatos. O guia sobre fornecedores é classificado por dois critérios: por empresa, em ordem alfabética, e por tipo de produto oferecido, facilitando a consulta pelo leitor.

Outro guia, marca registrada do Anuário do Ônibus que chega à nona edição, relaciona as empresas de ônibus e informações preciosas que ajudam o leitor a fazer comparações sobre desempenho operacional, com destaque sobre o número de passageiros transportados, quilometragem, além da quantidade da frota e sua idade média.

Além dessas informações, o Guia das Empresas de Ônibus apresenta pela primeira vez uma radiografia que quantifica, por operadora, o consumo de combustível e pneus durante o exercício de 2000.

Ainda no guia das empresas, trazemos outra novidade: a composição da frota das operadoras por marca de chassi e carroceria. O leitor pode conferir as preferências das empresas, desde aquelas que praticam a fidelidade às que preferem diversificar o perfil dos fabricantes.

No cardápio da edição, claro, não poderia faltar um dos pratos relevantes, o guia das montadoras e encarroçadoras, que traz um perfil dos fabricantes e fichas técnicas dos principais chassis e carrocerias.

Números, fichas técnicas e guias são complementados por textos de articulistas representativos e reportagens cujo conteúdo procuram expressar fatos, tendências, transformações, que movimentam a cadeia de operação e produção de ônibus.

**O Anuário do Ônibus 2001** é tudo isso.

Confira!

#### DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana  
marcelo\_fontana@uol.com.br

#### REDAÇÃO

##### Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo  
gilbertootm@uol.com.br

##### Colaborador

Eduardo Chau Ribeiro

##### Diretor de Arte

Alexandre Henrique Batista  
alexotm@uol.com.br

##### Editor de Arte

Victor Padalko

##### Departamento Comercial

Carlos A. Criscuolo, Vito Cardaci Neto  
e Maria Rita Fleury Zani

##### Representante Paraná

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

##### Representante Brasília

Walter Filipetti  
Telefax: (61) 327-2572

##### Tiragem

10.000 exemplares

##### Assinatura

Anual: R\$ 50,00 (cinco edições mais um Anuário) à vista. Pedidos com cheque ou cartão de crédito Visa a favor de OTM Editora Ltda.

Exemplar avulso: R\$ 8,00.

Em estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal conforme R.E. Proc. DRT.1

nº 14498/85 de 06/12/85

##### Periodicidade

Circula no mês subsequente ao de capa

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



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

Redação, Administração, Publicidade  
e Correspondência:

Rua Dr. Acácio Nogueira, 118 - Pacaembu -  
São Paulo - SP - CEP 01248-040  
Tel./Fax: (11) 3873-4448 (seqüencial)

otmeditora@uol.com.br

## SÉCULO AQUECIDO

O ano de 2001 começou bem: as vendas das montadoras cresceram 11% nos dois primeiros meses e os fabricantes, tanto de chassis como de carrocerias, prevêem uma entrada de milênio com recorde de produção de todos os tempos

10

## QUEM SOBE, QUEM DESCE

O mix de produção de carrocerias em 2001, prevê a Fabus, terá 55% de urbanos, 30% de rodoviários e 15% de microônibus. Em relação ao ano anterior, os urbanos crescem, enquanto as duas outras categorias perdem pontos de participação

12

## DESEMPENHO SETORIAL

Indicadores levantados para a formação do Índice de Desempenho Econômico do Transporte (Idet) mostram que, em 2000, houve um aumento na demanda de passageiros transportados e, ao mesmo tempo, queda no número de empregos do setor

13

## PORTA DE SAÍDA

Marcopolo e Busscar ampliam parcerias de produção no exterior como forma de furar o cerco protecionista dos países importadores, consolidar exportações e, naturalmente, diluir os riscos das oscilações do mercado interno

16

## NOVOS PLAYERS

A entrada da Induscar, que assumiu a marca Caio, põe lenha na fogueira da competição do mercado de carrocerias, liderado pela Marcopolo e Busscar, respectivamente, e integrado, ainda, por Comil, San Marino e Irizar

22

## VICES NO ENCALÇO

O pódio pode ser incômodo à medida em que a perda de participação é iminente. Busscar e Volkswagen, vices nas carrocerias e chassis, em 2000, tiraram pontos dos líderes e reduziram a distância que os separam da Marcopolo e Mercedes-Benz

26

## OS MAIS MAIS

A relação dos chassis mais vendidos no ano 2000 mostra que os dez primeiros absorveram 84% do mercado interno. Os três que puxam a fila - OF-1721, VW 16.210 e Agrale MA 6.0 - responderam por 48% do total

29

## NOVOS MINIS

Mercedes-Benz e Volkswagen lançam chassis de minibus. A estrela entra com o modelo LO-610. A competidora, chega com o chassi 8.150. A ampliação desse mercado tem vertentes diferentes: lotação, fretamento e as permissionárias, que reagiram ao ataque dos alternativos

32

## MICROS COM ATRATIVOS

Recente pesquisa realizada pela NTU, entidade que congrega operadores de transporte urbano, mostra que nas cidades que adotaram micros, itens como ar-condicionado, rádio e poltrona estofada são praticamente obrigatórios

38

## BILHETAGEM

A insegurança nas cidades grandes, ao lado do avanço dos clandestinos, está apressando a decisão de ampliar a cobrança eletrônica, como forma de reduzir a circulação de moeda sonante e outros meios de pagamentos

44

## TRANSMISSÃO

A escalada do preço do óleo diesel, principalmente, ao lado da preocupação de reduzir outros itens formadores de custos, incentiva os fabricantes a sofisticar tecnologicamente as transmissões como forma de aumentar o share das caixas eletrônicas e automáticas

54

## CUSTOS OPERACIONAIS

As planilhas de custos de ônibus urbanos, fretamento e rodoviários demonstram uma escalada nas despesas nos principais itens, entre eles o diesel e pneus, nos últimos 20 meses. Veja planilhas de seis modelos de ônibus

56

## AR-CONDICIONADO

Cresce, mas sem pressa. Os fabricantes anotam índices de expansão animadores na venda do equipamento em decorrência da competição, cada vez maior, que obriga os operadores a ampliar o conforto do usuário. O preço, no entanto, ainda é um obstáculo à popularização do ar-condicionado

60

## RADIOGRAFIA

Governo retoma tabulação de dados sobre o desempenho do setor rodoviário de passageiros nas linhas interestaduais e internacionais. Os últimos números, após 10 anos de interrupção na coleta, revelam, por exemplo, queda na produtividade dos veículos. Na página 116, uma série de tabelas sobre as maiores linhas e empresas da atividade

116

## ARTIGOS DE:

Cláudio Roberto Nielson, presidente da Fabus .....	19
Oscar Conte, presidente da Abrati .....	35
Martinho Ferreira de Moura, presidente da ANTTUR .....	36
Otávio Vieira da Cunha Filho, presidente da NTU .....	42
Alberto Graciano Ribeiro, diretor da Sucesu/MG .....	50
Eduardo Simões de Almeida, economista e consultor em transportes .....	51

## MONTADORAS E ENCARROÇADORAS

### Perfis e fichas técnicas

Agrale	78	Busscar	62
Iveco	79	Ciferal	64
Mercedes-Benz	80	Comil	66
Scania	84	Induscar	68
Volkswagen	86	Irizar	70
Volvo	88	Marcopolo	72
		San Marino	76

L94 UB 4x2 LB 220



K124 IB 6x2 NB 360



K94 IB 4x2 NB 310



F94 HB 4x2 NZ 220



**A MEDIDA MODERNA DA TECNOLOGIA.**



**MÁXIMO RETORNO ECONÔMICO. O DESENVOLVIMENTO DOS  
ÔNIBUS SCANIA SEMPRE SE BASEOU EM PRINCÍPIOS  
PRAGMÁTICOS, INDISPENSÁVEIS À EVOLUÇÃO DO TRANSPORTE  
DE PASSAGEIROS. EMBORA POSSUINDO A MAIS AVANÇADA  
LINHA DE ÔNIBUS RODOVIÁRIOS E URBANOS, A SCANIA  
PRIORIZA CADA VEZ MAIS O LADO ECONÔMICO DO  
EMPRESÁRIO, PONDO À SUA DISPOSIÇÃO VEÍCULOS DE ALTA  
RENTABILIDADE. VOCÊ TEM MIL RAZÕES PARA PREFERIR A  
MARCA SCANIA. SEGURAMENTE SENTIRÁ COMO UM SCANIA  
TEM A MEDIDA EXATA DE UM VEÍCULO DE PASSAGEIROS. OU  
SEJA TECNOLOGIA SUPERIOR/DESEMPENHO DE BAIXO CUSTO.**



**SCANIA**

Ampliando horizontes

Os veículos Scania estão em conformidade com o PROCONVE - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores

www.scania.br

# O século nasceu quente

**Depois de um 1999 decepcionante, fabricantes de ônibus retomam volumes em 2000 e apostam num início de milênio com recorde de produção de todos os tempos**

O século 21 começou quente. Os termômetros no Brasil registram uma canícula poucas vezes tão abrasadora. E, refutando que o País só funciona depois do Carnaval, as indústrias do Sul do País, onde se concentram 85% de toda produção nacional de carrocerias, aproveitaram os dias que marcaram a folia de Momo, no final de fevereiro, para produzir à toda carga.

Isto porque, ao contrário de 2000, quando o início do ano foi marcado por recesso na produção, 2001 está aquecido no setor de carrocerias. Pode-se dizer que há um consenso em torno de 15% de aumento no volume de montagem em confronto com o exercício anterior.

Se a bola de cristal não estiver embaçada, 2001 fechará com a marca de 19,5 mil a 20 mil

carrocerias produzidas. Seria o recorde de todos os tempos.

O recorde, até agora, ocorreu em 1998, ano em que as associadas da Fabus, entidade que reúne os fabricantes de carrocerias para ônibus, registraram produção de 19.291 unidades, com o seguinte mix: 12.992 carrocerias urbanas (67,35%); 4.666 rodoviárias (24,19%); 1.571 micros (8,14%) e 62 intermunicipais e trólebus (0,32%).

**BONS SINAIS** – Desde 1971, quando a Fabus iniciou a compilação dos números do setor de carrocerias, não se via ano tão generoso como 1998. E, desde então, nunca o Brasil teve uma inflação tão baixa: apenas 1,71% no termômetro do Índice Geral de Preços (IGP), medido pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Alguns indicadores da macro-

economia estão do lado dos presságios positivos. A inflação está em queda. De quatro dígitos passou para dois. Com efeito, depois de conviver com taxa média de 1.400% ao ano no período 1990/1994, o País viveu os seis anos seguintes (1995/2000) com inflação média anual de 10%. O custo do dinheiro, em consequência, vem caindo sistematicamente. A taxa Selic, que sinaliza o custo do dinheiro, baixou da média anual de 1.430% entre 1990-1994 para 30% ao ano entre 1995-2000.

No microcosmo do setor de ônibus, os bons sinais da macroeconomia devem contribuir para minorar os efeitos do desemprego e, com isso, reduzir a pressão do transporte informal, uma das causas centrais da hecatombe no sistema de transporte regular da cidade de São Paulo.

De fato, o rombo foi enorme.

## TRANSPORTE DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS OUTUBRO DE CADA ANO

Capital	Passag. transp. (a)		Km percorrida (a)		IPK equivalente		Custo por km		Frota operante		Idade média	
	1995	2000	1995	2000	1995	2000	1995	2000	1995	2000	1995	2000
Aracaju (a)	5,05	6,07	2,02	3,35	2,42	1,97	1,21	1,40	226	156	4,5	5,5
Belém (a)	28,00	23,98	11,00	14,44	3,21	1,66	1,03	1,54	1.303	1.674	4,4	4,0
B. Horizonte (b)	47,74	37,37	14,67	17,20	3,21	2,17	1,06	2,16	3.716	2.900	3,06	5,11
C. Grande (b)	3,22	5,45	1,26	2,86	2,10	1,91	1,21	2,36	294	404	3,77	4,69
Fortaleza (b)	23,07	21,08	9,47	11,11	2,82	1,90	1,49	2,08	1.300	1.572	4,40	4,2
Manaus (b)	16,50	16,86	6,60	8,19	2,50	1,83	1,31	1,86	900	1.091	3,34	3,5
Palmas (a)	0,03	1,10	0,025	0,92	1,60	1,19	NF	1,16	55	100	3,00	3,60
P. Alegre (b)	22,74	25,51	7,38	9,94	2,07	2,56	1,41	2,31	1.450	1.396	3,70	4,50
Porto Velho	3,55	2,36	1,39	1,19	2,55	1,97	NF	1,39	180	156	6,00	5,50
Recife (a)	30,94	24,81	15,90	17,09	2,41	1,45	1,00	1,42	2.109	2.332	3,63	4,15
R. de Janeiro (1)	98,79	86,72	48,64	62,04	2,03	1,40	1,27	NF	5.639	6.990	2,68	3,17
S. Paulo (b1)	154,74	92,09	69,72	56,40	2,54	1,63	1,60	NF	10.703	9.997	5,60	6,50

a) Sistema; b) Município; b1) dados referentes a 1999  
Fonte: NTU

PRODUÇÃO <b>VERSUS</b> INFLAÇÃO		
Ano	Ônibus produzidos	IGP - DI (%)
1971	4331	19,47
1972	5445	15,72
1973	6585	15,54
1974	7597	34,55
1975	8035	29,35
1976	8886	46,26
1977	9045	38,80
1978	10683	40,83
1979	10267	77,21
1980	11301	110,25
1981	12267	95,18
1982	8729	99,72
1983	6695	210,99
1984	5643	223,81
1985	6464	235,11
1986	7847	65,03
1987	9263	415,83
1988	11657	1.037,56
1989	10994	1.782,90
1990	9246	1.476,85
1991	15344	480,23
1992	17830	1.157,91
1993	13274	2.708,33
1994	12625	1.093,84
1995	17625	14,78
1996	18498	9,34
1997	18304	7,48
1998	19291	1,71
1999	12098	19,98
2000	17001	9,81

Fonte: Fabus e FGV

A frota de ônibus urbano de São Paulo transportou em 1990 um total de 2,02 bilhões de passageiros. No ano 2000 movimentou 1,11 bilhão (*ver quadro na pág. 10*). Deixaram de passar pela catraca 910 milhões de usuários, o que significa perda de receita acima de R\$ 1 bilhão por ano, dinheiro suficiente para renovar toda a frota da cidade, de 10,2 mil ônibus.

Os indicadores da maior cidade brasileira mostram que o IPK, o índice de passageiro por km, foi reduzido pela metade. Em 1990 o IPK era de 3,62. Em 2000 estava em 1,74. A produtividade por ônibus desabou 55%, de 837 passageiros por veículo/dia para 378 passageiros em 2000. Ao mesmo tempo, um péssimo indicador social dobrou: em 1992 houve 4.657 assaltos a ônibus na cidade paulistana. Em 2000, foram registrados 10.668 casos.

A perda de passageiros e receita ocorreu em quase todas as grandes e médias cidades. A segunda maior cidade brasileira em movimento de transporte urbano por ônibus, Rio de Janeiro, registrava em outubro de 1995 um total de 98,8 milhões de passageiros transportados. Em outubro de 1999, o sistema permissionado transportou 86,7 milhões, uma redução de 12,2% - menor que a de São Paulo, que em igual período perdeu 43,7% da demanda.

Outra grande baixa ocorreu na terceira mais importante cidade brasileira, Belo Horizonte, que em 1995, no mês de outubro, movimentou 74 milhões de passageiros e, em 1999, em igual mês, transportou 62,1 milhões, um declínio de 16,1%.

Pode-se dizer que o transporte regular por ônibus no Rio e Belo Horizonte perdeu cerca de 300 milhões de passageiros no ano de 1999 em relação ao que movimentou em 1995.

**O RESGATE** - Entre as raras cidades brasileiras que apresentaram aumento de demanda está Porto Alegre. A capital dos gaúchos movimentou por ônibus em outubro de 1995 um total de 22,75 milhões de passageiros, subindo para 25,24 milhões no mesmo mês de 1999.

Os 2,5 milhões de passageiros mensais incorporados, certamente, devem estar satisfeitos com a boa qualidade da cidade, alimentada por "micreiros" (organizados em associação) que complementam o mercado das empresas formais desde meados da década de 70.

Na verdade, concordam analistas do setor de transportes, experiências como as de Porto Alegre devem valer para alicerçar posições

de prefeitos que assumiram o cargo em janeiro de 2001 com mandato de quatro anos. Regularizar o transporte alternativo que se formou nos últimos anos é uma atitude que pode garantir bons dividendos políticos. "Quando se regula um setor, o favorecido passa a ser um aliado (e defensor) do sistema disciplinado", pondera um especialista em transporte.

O transporte coletivo, se bem equacionado, é aliado para consolidar a imagem de administradores. O contrário também é verdadeiro, ou seja, o descontrole, pode levar os gestores ao cadafalso.

Dois exemplos com um só escopo ilustram a questão. Duas cidades do ABC paulista, Santo André e São Bernardo, tiveram no início da década de 90 a operação de ônibus estatizada. Os mesmos prefeitos que assinaram a encampação, num novo mandato, ao encontrar a frota deteriorada e o serviço insatisfatório, corrigiram o rumo ao privatizar a operação. As frotas estão novas, o poder público se preocupa com a gestão do sistema e ambos os prefeitos foram reeleitos para o mandato que se iniciou em 2001. O transporte certamente ajudou. ■

SÃO PAULO (Ônibus urbanos)				
Ano	Passageiros Transportados	IPK	PVD	Assaltos
1990	2.023.602.385	3,62	837	nd
1991	1.875.640.957	3,31	773	nd
1992	1.828.552.370	2,68	618	4.657
1993	1.826.057.530	2,67	603	3.689
1994	1.821.650.804	2,54	598	3.919
1995	1.965.752.421	2,61	616	4.165
1996	1.823.711.252	2,31	538	5.327
1997	1.611.024.762	2,11	491	7.051
1998	1.436.091.727	2,03	444	12.101
1999	1.115.978.004	1,72	366	11.290
2000	1.113.041.936	1,74	378	10.668

IPK = Índice de passageiro por km; PVD = Passageiros/veículo/dia; ND = Dado não disponível  
Fonte: SPTrans

# Produção esbarra no recorde

**A estimativa dos fabricantes é montar 18,7 mil carrocerias de ônibus em 2001, número que, a se confirmar, será o segundo maior volume do setor em 30 anos**

**P**ara o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Carrocerias para Ônibus (Fabus), Cláudio Nielson, o volume de produção de carrocerias em 2001 será em torno de 18,7 mil unidades, 10% acima do registrado em 2000.

O mix de produção em 2001 deverá seguir a seguinte distribuição: 55% de ônibus urbanos, 30% rodoviários e 15% na categoria de microônibus e minibus, os chamados micros e minis.

A se confirmar a previsão, o mix de produção, em cotejo com 2000, segundo a Fabus, crescerá nos urbanos (48,8%), mas cairá

nos rodoviários (32,7%) e nos minis e micros, que participaram com 18,5%.

O melhor ano do setor de carrocerias, até agora, 1998, com 19.291 unidades, teve no mix 67,35% urbanos, 24,19% rodoviários, 0,16% intermunicipais, 8,14% micros e minis e 0,17% trólebus.

Cláudio Nielson lembra que “nos números da Fabus não estavam incluídos o modelo Volare” (mini da Marcopolo desenvolvido em parceria com a Agrale). No entanto, o presidente da Fabus garante: “A partir de 2001 estes números entrarão na estatística”.

E qual a opinião do presidente da Fabus sobre as perspectivas de mercado dos minis e microônibus? “A perspectiva está diretamente ligada ao perueiro, que chamo de camelos do transporte. Se as autoridades continuarem a permitir tal operação, as empresas oficiali-

5.559 unidades montadas. “Após longo tempo de recesso, o número de passageiros transportados parou de cair nos percursos rodoviários. E já se nota uma certa recuperação. Isto traz algum alento. De outro lado, os governos estão anunciando licitações nas li-

nhas rodoviárias, fato que poderá frustrar a expectativa positiva”, acrescentou Nielson. Mesmo nesse cenário, ele acredita num crescimento, em 2001, de 10% na produção de carrocerias rodoviárias.

Nas carrocerias urbanas convencionais, a pressão por melhoria dos serviços gera uma expectativa de ampliação na participação do ônibus com motor traseiro. “Mas não será uma mudan-

ça radical. Não desconsidero o conforto que o motor traseiro traz ao passageiro, mas pesquisas feitas por entidades e empresas ligadas ao transporte coletivo apontam que a prioridade do passageiro é a redução de tempo total (espera + viagem)”.  
Nessa condição, segundo o presidente da Fabus, há espaço para a entrada de pequenos ônibus. “Eles são flexíveis e mais rápidos nas cidades”. Claro que a solução definitiva é investimento em infraestrutura básica de vias segregadas, por exemplo, fato que, infelizmente, é uma exceção”.

Fonte: Fabus

CARROCERIAS							
(Produção - em unidades)							
Ano	Urbanas	Rodov.	Intermun.	Micros	Especiais	Tróleibus	TOTAL
1990	5.559	3.134	3	528	22	0	9.246
1991	10.988	3.617	35	702	2	0	15.344
1992	13.063	4.225	27	510	5	0	17.830
1993	9.086	3.644	100	441	3	0	13.274
1994	8.524	3.767	22	305	7	0	12.625
1995	11.788	5.222	47	568	0	0	17.625
1996	13.548	4.082	87	556	0	225	18.498
1997	11.980	4.758	52	1.406	0	108	18.304
1998	12.992	4.666	30	1.571	0	32	19.291
1999	7.321	3.519	63	1.195	0	0	12.098
2000	8.302	5.559	0	3.140	0	0	17.001
2001*	10.825	5.160	0	2.805	0	0	18.700

\*Previsão

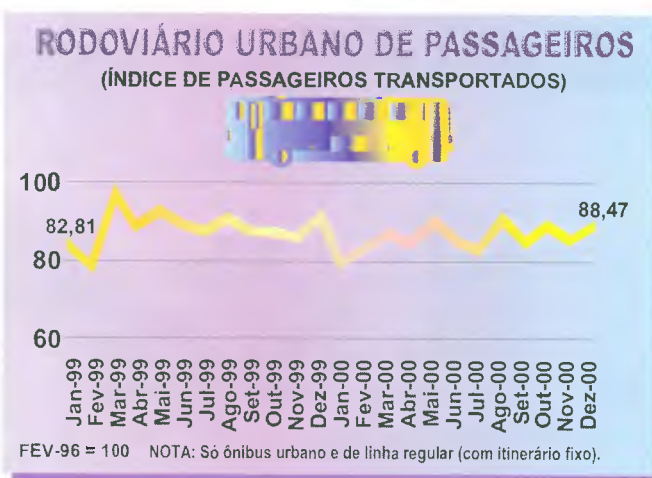
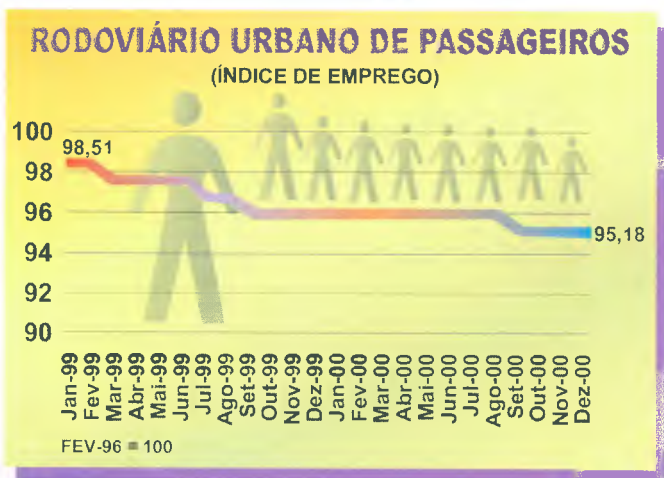
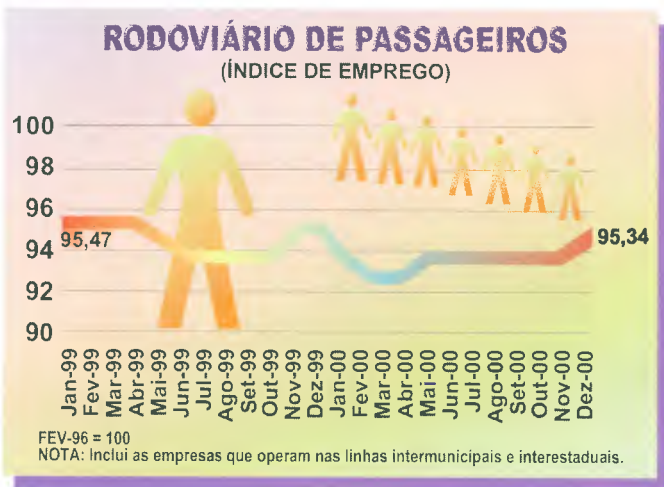
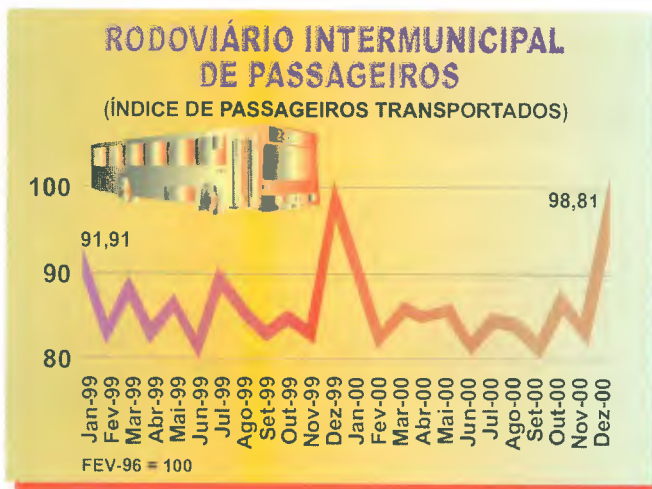
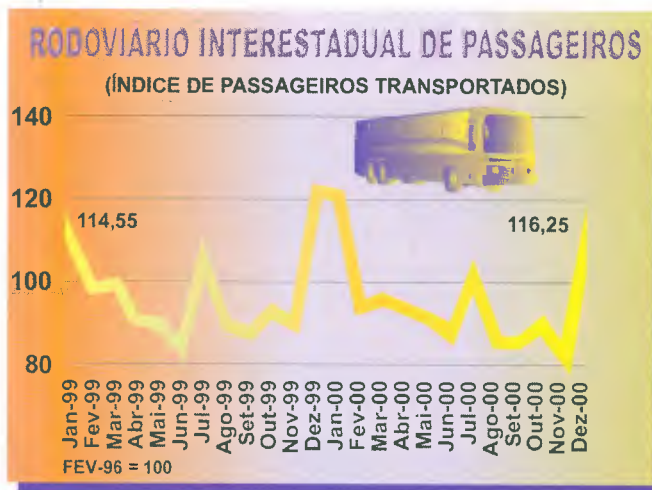
zadas serão obrigadas a colocar minis e micros, por vezes operando até abaixo do custo ou praticamente sem retorno algum”, afirmou. “Na situação presente, acredito que o mercado de minis e micros poderá crescer em volume – em 2001 e 2002. Daí em diante, vai depender da atitude dos governos. Se for de regulamentação, acredito que o mercado deverá declinar”.

Como os minis e micros, que registraram recorde de produção em 2000, o segmento das carrocerias rodoviárias teve o melhor ano de todos os tempos, com

# Transporte rodoviário interestadual cresce 16%

O resultado do IDET-FIPE-CNT (Índice de Desempenho Econômico do Transporte, da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da USP e da Confederação Nacional do Transporte), em dezembro de 2000, aponta crescimento de 16,25% em passageiros transportados pelo sistema rodoviário interestadual em relação à base de fevereiro de 1996.

Segundo o economista Marcelo Alves de Carvalho, pesquisador da FIPE, é importante notar que o segmento urbano, em dezembro de 2000, registrou queda de 11,53% em passageiros transportados, seguido pelo rodoviário intermunicipal, que teve uma redução de 1,19%. Em termos de índice de emprego, também em dezembro último, houve declínio de 4,66% no segmento rodoviário de passageiros e 4,82% no urbano.



Fonte: FIPE/CNT

Não é porque os ônibus são pequenos  
que a sua liberdade de escolha também tem que ser.

Chassis Volkswagen para Minibus VW 8.150 OD  
e para Microônibus VW 9.150 OD.



Plantão  
CHAMEVOLKS  
24 horas  
à disposição  
dos frotistas  
e autônomos.



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

Estes veículos estão em conformidade com o PROCONVE - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores.  
Alguns itens mostrados ou mencionados são opcionais, acessórios, ou referem-se a versões específicas.

A linha de Chassis Volksbus para Minibus e Microônibus está com mais opções para sua frota ser mais lucrativa. • Motor com 7% a mais de potência e 20% a mais de torque. • Novo conceito de "posto de serviço" para motorista que facilita o trabalho de encarroçamento. • Todas as operações de verificação freqüente como nível de óleo, filtro de ar, radiador, filtro de combustível, agora agru-

padas na parte frontal do chassis. • Novo sistema de pedais com redução de até 50% no esforço de acionamento. • Preparação para uso de sistema pneumático para acionamento das portas. • Carrocerias especialmente desenvolvidas para eles pelos maiores fabricantes brasileiros: Marcopolo, Busscar, Caio e Comil • Assistência Técnica garantida através de 115 Concessionários.



Ônibus Volkswagen



# Porta para globalização

**O Brasil está entre os líderes de produção mundial de ônibus. Para consolidar essa posição, as empresas daqui ampliam alianças no exterior**

**É** consenso que o Brasil alcançou a condição de um dos maiores produtores de ônibus do mundo por conjugar um fator preponderante, um alentado mercado interno, fruto da maciça utilização desse meio de transporte.

Mas isso, apenas, não basta. As indústrias sabem disso e fincaram fábricas e parcerias de produção no mundo para consolidar a posição de vanguarda que inegavelmente conquistaram.

Nem a chegada da competição simbolizada pelo transporte alternativo, a expansão da frota de automóveis, a enxurrada de motos e outras transformações estruturais registradas na sociedade brasileira nos anos 90 con-

seguiram abalar o setor de carrocerias. Os desafios, aliás, agiram como estímulos para a busca da internacionalização.

Tal constatação é o que está se materializando com vigor, notadamente nos últimos anos, tendo à frente as líderes do mercado brasileira, a gaúcha Marcopolo e a catarinense Busscar.

Com faturamento em torno de R\$ 1,4 bilhão em 2000, ambas definitivamente consolidaram posições internacionais. A Marcopolo, fundada em 1949, por exemplo, além das duas fábricas em Caxias do Sul, RS, instalou cinco unidades no exterior - Portugal, Argentina, México, Colômbia e África do Sul.

A Busscar, que começou em 1999 a formar parcerias no exteri-

or, já opera no México, Cuba e, mais recentemente, na Noruega.

O fato é que a presença física no exterior solidifica uma posição que já coloca as vendas externas como responsáveis por praticamente metade do faturamento das duas empresas.

**MARCOPOLO** - A encarroçadora gaúcha tem crescido a taxas significativas. Entre 1998 e 2000 passou de 5.128 empregados para 6.659, aumento de 30%. Do quadro em 2000, 568 colaboradores trabalhavam no exterior.

No período, sua participação na indústria brasileira de carrocerias aumentou 24,4%, - de 39,3% em 1998 para 48,9% em 2000. No ano passado, o faturamento consolidado do grupo foi de R\$ 957,04 milhões, expansão de 79,15% sobre o ano anterior, de R\$ 534,19 milhões.

A receita líquida, depois dos impostos, foi de R\$ 833,5 milhões, 79,4% de ampliação sobre 1999. Pouco mais da metade (50,5%) da receita líquida de 2000 (R\$ 421,2 milhões) foi realizada no Brasil. Mas poluidos 49,5% (R\$ 412,3 milhões) vieram da operação externa.

Durante os anos de 1999 e 2000 a empresa incrementou fortemente a atuação externa nos projetos



O Brasil bateu o recorde de exportação de ônibus no ano 2000, com 4.831 unidades exportadas, representando 28,4% do total da produção



do México, África do Sul e Colômbia.

No México, a unidade inaugurada em 1999 foi reforçada por uma joint venture com a Mercedes-Benz, em setembro de 2000. Tal ação deverá propiciar o ingresso da Marcopolo no mercado norte-americano já a partir de 2001.

Apesar dos avanços, no balanço divulgados em fevereiro de 2001 referente ao exercício do ano anterior, a companhia demonstrou preocupação no quesito de rentabilidade. “O lucro operacional bruto, equivalente a 19,7% das receitas líquidas, foi praticamente igual ao de 1999 (19,6%). Esse resultado não correspondeu ao crescimento das receitas em razão de:

- na controladora, o aumento nos custos dos materiais não foi integralmente neutralizado por medidas internas ou por repasse aos preços, que continuam reprimidos (ver quadro na pág. 18);

- em algumas controladas, as margens foram inferiores àquelas da controladora, a exemplo da Ciferal, na qual a produção é basicamente de carrocerias urbanas, de baixo valor agregado...”

Uma fonte da Marcopolo disse ao Anuário do Ônibus que nos últimos seis anos a empresa manteve estáveis os preços das carrocerias no mercado interno, enquanto via crescer as cotações



Ônibus exportado para a África do Sul, um dos mercados cobiçados pelas encarroçadoras brasileiras

das matérias-primas, sobretudo com a evolução dos preços do petróleo.

**BUSSCAR** - A catarinense Busscar Ônibus S.A. estimulou em 2000 seu processo de internacionalização. A empresa encerrou 2000 com faturamento em torno de R\$ 420 milhões, 83% a mais em relação aos R\$ 229 milhões registrados em 1999.

Para 2001 a expectativa é elevar a receita acima de R\$ 500 milhões. Cerca de 50% de seu faturamento provém de vendas para o mercado externo.

Os frutos são resultado de uma política de investimentos direcionados ao ambiente das exporta-

ções. Em 1999 a Busscar adquiriu uma fábrica completa de carrocerias no México para atender ao mercado local, América Central e Caribe. A aposta nesses mercados vem principalmente do potencial de renovação da frota, como na Cidade de México, onde há uma frota superior a 200 mil microônibus com idade bem elevada. A encarroçadora catarinense está operando também uma fábrica em Cuba para montagem de ônibus produzidos em Joinville (SC) e exportados pelo sistema CKD. O acordo de gestão da fábrica foi assinado em abril de 2000 entre a direção da empresa e o governo cubano.

A fábrica, situada em Guanajay, a 30 quilômetros de Havana, foi totalmente reformada e reestruturada com suporte tecnológico da Busscar.

Em 1999, a empresa firmou o primeiro contrato de exportação para Cuba. Foram negociadas 1.400 unidades que começaram a ser entregues de maneira escalonada no último trimestre de 1999, com término previsto para 2004. A partir de 2001 as remessas para Cuba começaram a ser feitas também em CKD.

Em março de 2001, foram ex-

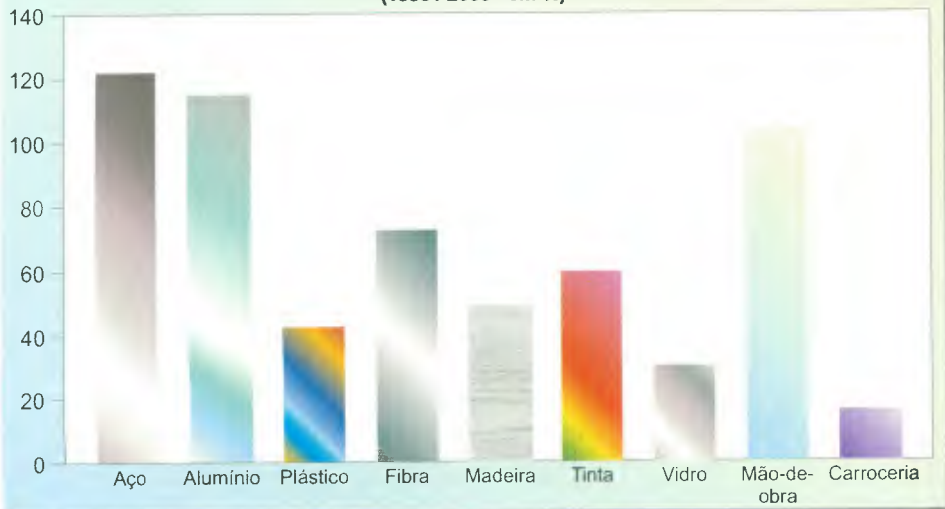
## O RECORDE DAS EXPORTAÇÕES

Ano	Mercado interno (em unidades)	Participação (em %)	Exportações (em unidades)	Participação (em %)
1990	8.480	91,7	766	8,3
1991	14.203	92,6	1.141	7,4
1992	14.784	82,9	3.046	17,1
1993	10.355	78,0	2.919	22,0
1994	9.401	74,5	3.224	25,5
1995	14.401	81,7	3.224	18,3
1996	16.379	88,5	2.119	11,5
1997	14.775	80,5	3.614	19,5
1998	15.883	82,3	3.408	17,7
1999	9.598	79,3	2.500	20,7
2000	12.170	71,6	4.831	28,4

Fonte: Fabus

**AUMENTO DE PREÇOS DE MATÉRIAS-PRIMAS**

(1995 / 2000 - em %)



Fonte: Marcopolo

portados ônibus articulados e os primeiros biarticulados Urbanuss Pluss para a República Dominicana, além de 45 Urbanuss para Barbados, ex-colônia britânica no Caribe. Também estão sendo exportados 120 ônibus urbanos e rodoviários para o

México. Outros 160 ônibus articulados foram embarcados para atender ao novo e moderno sistema de ônibus urbanos de Bogotá, capital da Colômbia. Com essa diversificação de mercados, a montadora de Joinville está se tornando um dos mais agressivos

exportadores nacionais do setor para o Caribe, América Latina e Nafta, o bloco econômico da América do Norte.

Também para a África do Sul foi entregue, no segundo semestre deste ano, uma encomenda de 12 ônibus rodoviários para o Grupo Unitrans que engloba as empresas Greyhound e Megacoach, especialmente adaptados às exigências de conforto do usuário regional e também à legislação vigente, como no caso do volante do lado direito do veículo.

A mais recente transação internacional da Busscar foi o contrato de transferência tecnológica firmado, em dezembro de 2000, com a norueguesa Vest Karosseri, fabricante de ônibus urbanos. O contrato permitirá à indústria escandinava produzir luxuosos ônibus rodoviários sob licença da Busscar que terá uma participação no capital acionário da companhia norueguesa.

**Eletrônica para ônibus?  
Evite dores de cabeça!  
Fale com a Número Um.  
No mundo.**

A Actia do Brasil oferece a maior variedade de sistemas eletrônicos para entretenimento, conforto e segurança para ônibus, tais como: **sistemas de áudio e vídeo, sistemas de sonorização individual, videogradores 24 horas, sistemas multiplexados**, conversores de tensão e inúmeros outros produtos.

Nosso trabalho é atestado por mais de 600.000 veículos no mundo inteiro equipados com soluções Actia. Fornecemos componentes originais de fábrica aos principais fabricantes de veículos e dispomos de uma extensa e capacitada rede de assistência técnica. Nos contate para maiores informações.



Monitor de vídeo profissional



Som individual plástico



Sistema multiplex Actia

**Actia do Brasil** - uma empresa do grupo Actia  
Fábrica no Brasil: Av. Polônia, 344 - CEP 90230-110  
Porto Alegre - RS - Brasil  
Pabx: (51) 337-9017 - Fax: (51) 337-6081  
e-mail: [actia@actia.com.br](mailto:actia@actia.com.br)  
web: [www.actia.com](http://www.actia.com)



**CONHEÇA NOSSOS NOVOS PRODUTOS. VISITE NOSSO STAND NA EXPOBUS.**

# Transporte coletivo: essencial para a qualidade de vida

Cláudio Roberto Nielson\*

**I**nfelizmente nos países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento o transporte coletivo terrestre ainda é sinônimo de transporte para a classe social menos favorecida. Este equívoco, ou visão míope do transporte, tem afligido também o nosso Brasil, diria até que a cegueira dos nossos governantes está aumentando na medida que acreditam que o perueiro, ou camelô do transporte, seja a solução para o transporte coletivo dos centros urbanos.

Além do camelô, o transporte coletivo tem outro concorrente que é voraz e com muito poder econômico e *lobby* fortíssimo, que se chama automóvel, em especial o popular. Cada vez mais a indústria do automóvel consegue vender o sonho de cada pessoa ou família de ter seu carro próprio e, é lógico, a solução dos problemas resultantes, como a poluição atmosférica, e de outras conseqüências nas vias fica a cargo do governo e não de quem produziu os veículos.

Com o crescimento das cidades, a tão falada qualidade de vida tem somente piorado, pois nos centros urbanos a mobilidade das pessoas está cada vez mais comprometida pelo aumento violento do número de veículos particulares em relação à infra-estrutura necessária para todos os veículos circularem. Este é um quadro que está se instalando em todos os grandes centros urbanos do planeta, sen-



do que alguns já estão impossibilitados de expandir suas malhas viárias, como um exemplo, a cidade de Paris, onde existem patrimônios históricos que jamais seriam derrubados para se ampliar as vias ou abrir passagem de linhas de metro.

A saída para os grandes centros é um replanejamento urbano, com prioridade para o coletivo. Um excelente exemplo é Curitiba, que se preocupou em planejar o transporte coletivo e hoje é modelo para todo o mundo. Cito ainda a Bogotá, na Colômbia, cujo projeto Transmilenium se iniciou no ano de 2000 com corredores e aproximadamente 400 articulados nas linhas troncais. Para matricular cada articulado deve-se sucatear três vans. O motivo que levou a capital colombiana a executar tal projeto foi o caos no trânsito, que atingiu velocidades médias de deslocamento abaixo de 10 km por hora.

No ano de 2000, Paris fez duas experiências em que foi fechado o centro da cidade a veículos

particulares, funcionando somente o transporte coletivo. A aceitação pela população foi superior a 75%.

As vias segregadas bem como os corredores possuem investimentos relativamente baixos, o que é positivo para um país com limitação de verbas.

O essencial é saber qual o caminho a seguir, porque os governantes, mesmo que não tenham recursos, mas utilizando a criatividade e lançando oportunidades para o setor

privado, podem conseguir excelentes resultados para as cidades.

A indústria de chassis e carrocerias pode contribuir para a melhoria do transporte coletivo, oferecendo soluções tecnológicas atualizadas como veículos de piso baixo, caixa automática, suspensão a ar, etc. Mas o essencial é ouvir o cliente que paga a passagem. É preciso saber o que ele deseja. As pesquisas mostram que o tempo de viagem está sempre em primeiro lugar. Às vezes, nos enganamos, olhando somente para os produtos, quando a solução está no conjunto, equipamento/veículo, qualidade do serviço prestado e sistema de transporte integrado (vias+distribuição linhas) que fazem com que o cliente chegue ao seu destino o mais rápido possível.

Solução existe, pois temos exemplos no nosso país. Basta ter visão e vontade política. Criatividade, temos de sobra.

*\* Cláudio Roberto Nielson é presidente da Fabus (Associação Nacional dos Fabricantes de Carrocerias para Ônibus)*