

De olho no ônibus



Pinheiro Neto,
presidente da
Anfavea



Nº 8 - 2000 - R\$ 15,00

ANUÁRIO DO ÔNIBUS 2000

Perspectivas

Especialistas traçam metas

Mercado

O pior já passou

Urbano

Cenário de oportunidades

Rodoviário

O desafio da retomada

Fretamento e Turismo

Em busca de um futuro

Conforto

Tendências no urbano e no rodoviário

Market Share

Quem subiu e quem caiu

Campeões de Vendas

Chassis que se destacaram

Frota Nacional

Números sobre ônibus e microônibus

Qualidade

O rol das certificadas

Retrospectiva

Fatos marcantes em 1999

Exclusivo

- Guia de montadoras e encarroçadoras
- Fichas técnicas de carrocerias e chassis
- Guia de fornecedores
- Guia de empresas de ônibus
- Entidades públicas e privadas



URBANUSS

É mais urbano.

Embarque para o futuro. A Busscar se antecipa no tempo e desenvolve soluções inovadoras para que você ofereça o máximo em conforto, qualidade, segurança e funcionalidade para os seus passageiros. Assim é a linha URBANUSS PLUS, novo conceito da Busscar para o transporte urbano de passageiros.



- ✦ *Visão panorâmica para passageiros e motorista.*
- ✦ *Conjunto ótico harmonizado com pára-choques envolventes.*
- ✦ *Itinerário, retrovisores e porta de acesso integrados esteticamente ao design futurista.*
- ✦ *Espaço interno valorizado na diversificada opção de cores, padronagens e modelos de poltronas.*
- ✦ *Configurações para cada necessidade.*



Interior reúne conforto e praticidade.



Entrada dianteira facilitada, sem degraus.



Porta central com rampa e sem degraus.

5 PLUS



Articulado



BUSSCAR
A MARCA DO ÔNIBUS

Rua Augusto Bruno Nielson, 345 • Distrito Industrial • Joinville • SC
Cep 89219-201 • Fone (0 XX 47) 441-1133 • Fax (0 XX 47) 441-1103
e-mail: busscar@busscar.com.br • www.busscar.com.br



Salão de passageiros com melhor aproveitamento.



Retrovisores proporcionam mais visibilidade e segurança.



Painel moderno, ergonomicamente desenvolvido.

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelo_fontana@uol.com.br

REDAÇÃO

Editor-Chefe

Cássio Schubsky
cassiootm@uol.com.br

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo
gilbertootm@uol.com.br

Editor-Assistente

Ivan Garcia
ivanotm@uol.com.br

Colaborador

Oswaldo Amaral
oswaldootm@uol.com.br

Diretor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexotm@uol.com.br

Editor de Arte

Victor Padalko
victorotm@uol.com.br

Fotografia

Eduardo Ruegg Fotografia

Departamento Comercial

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

Representante São Paulo

Pacaembus Representação Comercial Ltda.
Av. Marquês de São Vicente, 10
Tel.: (11) 3662-0277

Representante Rio de Janeiro

Sérgio Ribeiro
Tel.: (21) 262-8390 e 220-5515

Representante Paraná e Santa Catarina

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

Representante Rio Grande do Sul

Ivano Casagrande
Telefax: (51) 231-0157 - Celular (51) 9963-5748

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 vale postal 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 nº14498/85 de 06/12/85

Dispensada de emissão de documentação fiscal
conforme R.E. Proc. DRT.1 nº14498/85 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:**

Av. Marquês de São Vicente, 10, Barra Funda
CEP 01139-000 - São Paulo, SP
Tel.: (11) 3662-0277 (seqüencial)
Fax: (11) 3662-4630 (redação)
(11) 825-6869 (comercial)

otmeditora@uol.com.br



EDITORIAL

7

Foto: Luz mar Dahnke



ENTREVISTA

O presidente da Anfavea, José Carlos da Silveira Pinheiro Neto, defende mais financiamento para o setor de ônibus e comenta a inclusão dos veículos comerciais no programa de renovação de frota.

10

OPINIÃO

Os presidentes da Fabus, Cláudio Roberto Nielson, e do Simefre, José A. F. Martins, falam sobre a importância de se organizar o transporte coletivo, com prioridade aos ônibus de boa qualidade.

12

Foto: Eduardo Ruegg



Nielson



Martins

Foto: divulgação



ANÁLISE DE MERCADO

Expectativa unânime entre montadoras e encarregadas sinaliza recuperação da indústria de ônibus, que teve um dos piores resultados da história em 1999.

16

MARKET SHARE

Como ficou a participação de mercado dos fabricantes de chassis, carrocerias e comerciais leves em 1999.

20



Foto: divulgação



CAMPEÕES DE VENDAS

Os chassis mais comercializados em 1999, segundo os dados divulgados pela Anfavea.

22

FROTA NACIONAL

Dados completos, Estado por Estado, sobre a quantidade de ônibus, microônibus e outros veículos que estão rodando pelo País.

23

DESEMPENHO SETORIAL

Gráficos mostram, mês a mês, as oscilações no nível de atividade e de emprego dos vários modais de transporte rodoviário de passageiros.

24



QUALIDADE

O rol completo das operadoras de ônibus certificadas com a ISO 9002.

28

EVENTOS

Calendário com as principais exposições nacionais e internacionais.

29

Foto: divulgação



URBANO DE PASSAGEIROS

Micros transformam-se na principal arma para concorrer com clandestinos. As lições aprendidas em 1999, por empresários e órgãos gestores, com a crise do setor.

30

CONFORTO URBANO

Montadoras investem no lançamento de modelos de chassi com piso baixo.

32



Foto: Divulgação

PERSPECTIVAS

O presidente da NTU, Otávio Vieira da Cunha Filho, vê a definição de uma política clara de transporte público como prioritária para a recuperação do setor.

33

RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Ônibus clandestinos tiraram o sono das operadoras de linhas rodoviárias em 1999

36

CONFORTO RODOVIÁRIO

Novidades como a CamaBuss incrementam ônibus rodoviários e esquentam concorrência com modal aéreo.

38

PERSPECTIVAS

Oscar Conte, presidente da Abrati, quer a criação da Agência de Transportes Terrestres.

40



Foto: Divulgação

FRETAMENTO E TURISMO

Empresas diversificam serviços para enfrentar a queda de demanda.

42



Foto: Amér co Vermelho

PERSPECTIVAS

Para o presidente da Anttur, Martinho Ferreira de Moura, o setor de fretamento e turismo só irá se recuperar com a volta da regulamentação, extinta no governo Sarney.

43

APRESENTAÇÃO E FICHAS TÉCNICAS DE ENCARROÇADORAS E MONTADORAS

45

Encarroçadoras/Apresentação

Busscar	46
CAIO	48
Ciferal	49
Comil	50
Irizar	52
Marcopolo	53
Metalbus Maxibus	56
San Marino Neobus	57

Encarroçadoras/Fichas Técnicas

Busscar	68
CAIO	71
Ciferal	77
Comil	78
Irizar	80
Marcopolo	81
Metalbus Maxibus	83
San Marino Neobus	83

Montadoras/Apresentação

Agrale	58
Mercedes-Benz	60
Scania	62
Volkswagen	64
Volvo	65

Montadoras/Fichas Técnicas

Agrale	85
Mercedes-Benz	85
Scania	86
Volkswagen	87
Volvo	87

Guia de Fornecedores 89 Guia de Empresas de Ônibus 114 Guia de Entidades 138 Retrospectiva 142

NÓS DAMOS O RUPO!

Tecnologia em itinerários eletrônicos

234 CAXIAS DO SUL
ANA RECH

mobitec

54 223.0588
www.mobitec.com.br

VISSA BUSS

O máximo em conforto.



O Vissta Buss se consolidou como uma das melhores opções em ônibus para transporte rodoviário e de turismo. Com diferenciado conceito lançado pela Busscar, o Vissta Buss possui grande área envidraçada que privilegia a visibilidade de seus passageiros e motorista.

O interior disponibiliza opcionais como: piso acarpetado, família de bates modulares e intercambiáveis, sistema de áudio e vídeo com toca-fitas, CD player, videocassete e três monitores de TV, além de outros itens de sofisticação.

O conforto evoluiu mais uma vez com a tecnologia Busscar.

CAMA BUSS

Desenvolvidas para oferecer inigualável conforto, estas poltronas se transformam em camas e passam a ser mais um grande diferencial da Busscar.



Versatilidade nas configurações internas.



Rua Augusto Bruno Nielson, 345 • Distrito Industrial
Joinville • SC • Brasil • Cep 89219-201
Fone (0 XX 47) 441-1133 • Fax (0 XX 47) 441-1103
e-mail: busscar@busscar.com.br • www.busscar.com.br



Este veículo está em conformidade com o PROCONVE

H Comunicações

Útil e completo

N

esta oitava edição do **Anuário do Ônibus**, importantes novidades poderão ser apreciadas, junto a informações que já são tradicionalmente publicadas.

Primeiro, há que se destacar os artigos de opinião e sobre as perspectivas do setor assinados por dirigentes de renomadas entidades. Rankings, tabelas e análises estão mais detalhados – incluindo “Market Share”, sobre a participação de mercado de fabricantes de chassis e carrocerias; “Campeões de Vendas”, sobre os líderes em vendas por modelo de chassi; “Qualidade”, com uma relação detalhada de operadoras de ônibus já certificadas com a norma ISO 9002; e a “Frota Nacional”, com dados sobre quantidades de ônibus, microônibus etc.

O **Anuário do Ônibus 2000** também contempla nova seção sobre os fatos marcantes no ano anterior, denominada “Retrospectiva”, uma singela contribuição para a memória do setor. Vale ressaltar, ainda, a nova seção de entrevista, que traz o presidente da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) – organização que congrega também os fabricantes de chassis para ônibus –, falando de temas relevantes para o setor.

Por fim, os guias de montadoras e encarroçadoras, fichas técnicas de carrocerias e chassis, o guia de fornecedores e de empresas de ônibus e a relação de entidades governamentais e setoriais trazem mais informações. E o mais importante: com checagem ainda mais apurada, para que se tenha o dado mais preciso.

Um guia de consulta mais útil e mais completo sobre o setor, eis o **Anuário do Ônibus 2000**.

Cássio Schubsky
Editor-Chefe

100% EMI

**ELEVADO
DESEMPENHO**

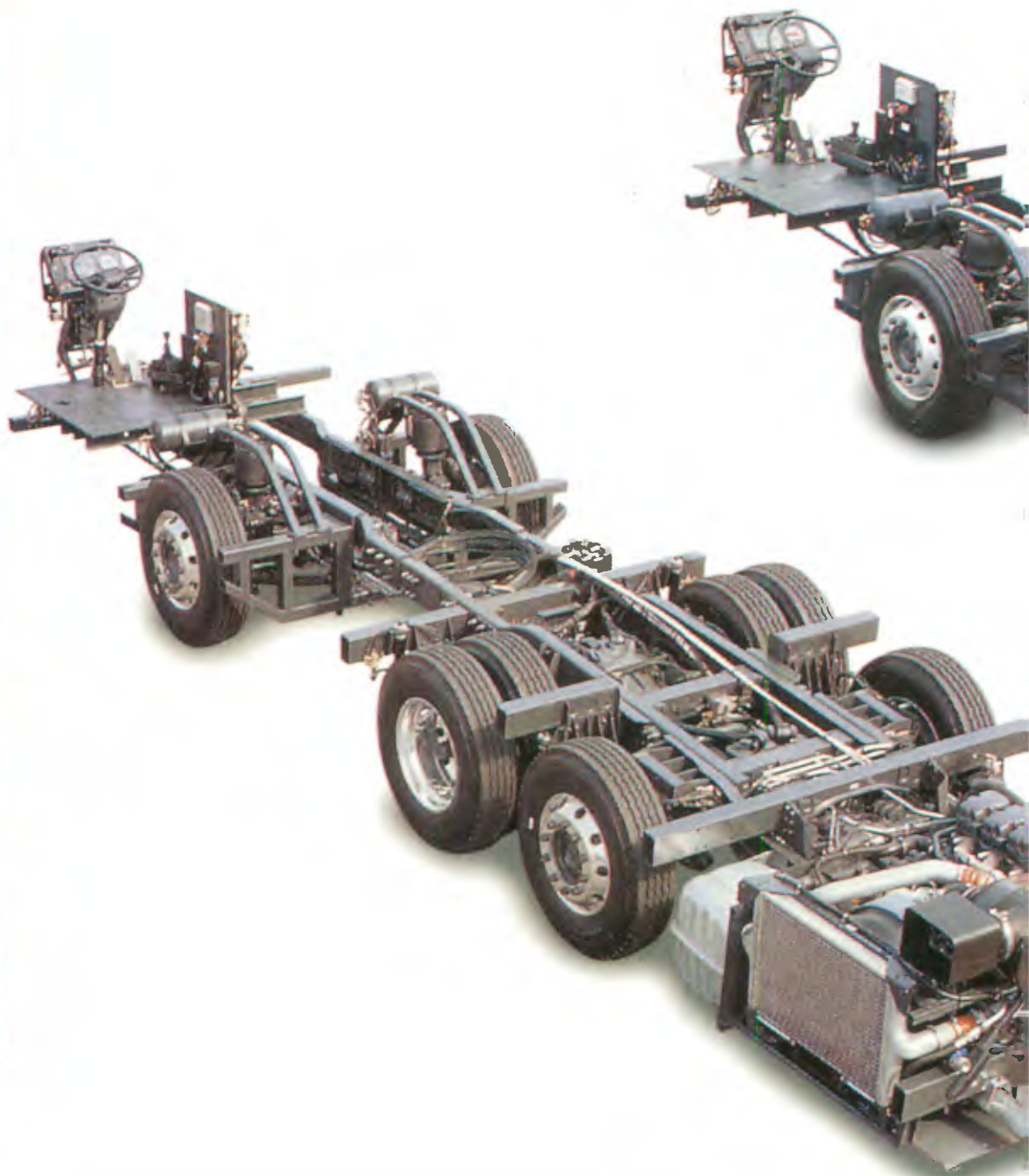
**RENTABILIDADE
TOTAL**

**ECONOMIA
OPERACIONAL**

**MENOR CONSUMO
DE COMBUSTÍVEL**

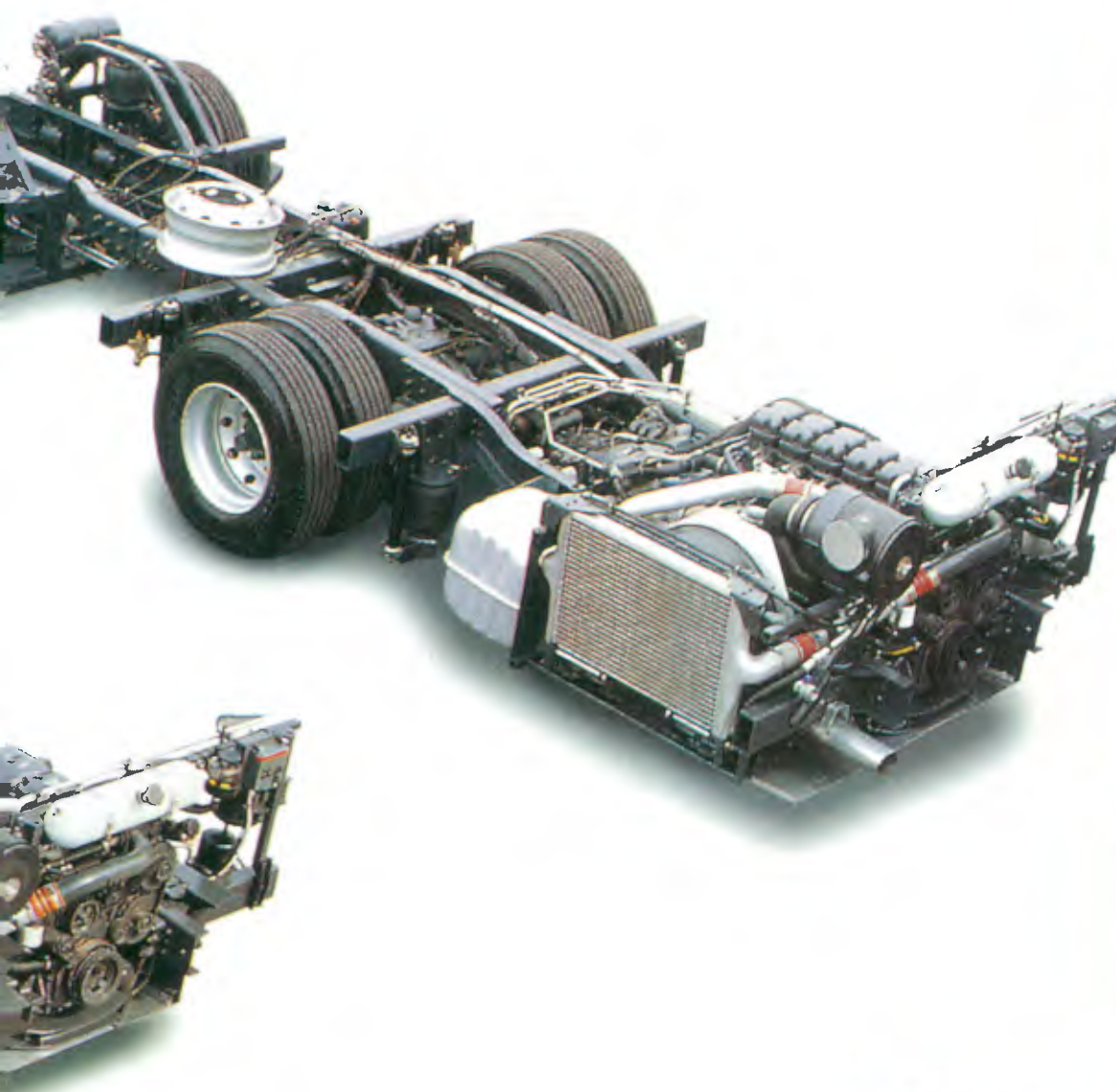
**ALTA VELOCIDADE
DE CRUZEIRO**

**MAIOR
VIDA ÚTIL**



SOLICITE INFORMAÇÕES DETALHADAS A

PRESÁRIO.



**ENGENHARIA
DE APLICAÇÃO**

**4 CLASSES
DE CHASSIS**

**SISTEMA
MODULAR**

**ALTO TORQUE
BAIXA ROTAÇÃO**

**RETARDER
FREIOS A DISCO**

**SUSPENSÃO
INDEPENDENTE**

SEU CONCESSIONÁRIO



SCANIA

CLASSE EM TRANSPORTE PESADO

Mais atenção para o ônibus

O presidente da Anfavea, José Carlos da Silveira Pinheiro Neto, defende mais financiamento público e privado para o setor de ônibus. E fala sobre a inclusão dos veículos comerciais na política de renovação de frota

por Cássio Schubsky
Fotos: Lizimar Dahlke



TechniBus: Qual a expectativa da Anfavea para a produção de veículos neste ano e nos próximos dez anos?

José Carlos da Silveira Pinheiro Neto:

Para este ano, podemos estimar com alguma facilidade, conquanto já temos esses números. Nós estamos imaginando uma produção da ordem de 1,5 milhão de veículos, para um mercado interno da ordem de 1,19 milhão – sem o programa de renovação de frota. Caso ocorra a implementação desse programa, nos primeiros doze meses nós teremos uma adição de 142 mil veículos, com um mercado interno de 1,3 milhão ou 1,35 milhão de veículos.

Na área de exportação, começamos o ano imaginando algo em torno de US\$ 3,5 bilhões. E agora estamos já nos encorajando a supor algo ao redor de US\$ 4 bilhões. Temos o arrojo, a coragem, de chegar nesse número. Todas as montadoras estão concluindo os investimentos que tinham programado. De 1996 ao ano 2000, a programação é de investimentos da ordem de US\$ 20 bilhões, que já ocorreram ou estão ocorrendo. Não temos dúvidas de que este ano será melhor do que 1999.

TB: E com relação aos próximos dez anos, existe alguma projeção?

Pinheiro Neto: Todas as montadoras têm a sua, mas não temos isso em conjunto. O que nós podemos dizer é que o índice do número de habitantes versus o número de veículos, aqui no Brasil, nos encoraja, de uma forma muita acentuada, a continuar com a realização desses in-

vestimentos. A correlação que existe hoje no Brasil é de 9 habitantes para cada veículo de passeio. Nos Estados Unidos, a proporção é de praticamente 1 pra 1, e na Argentina, de 5 pra 1. Nesse sentido, nós temos um destino no mínimo estimulante. Nós temos um jovem e sedento mercado de 165 milhões de brasileiros. Portanto, para os próximos anos, nós



O presidente da Anfavea, José Carlos da Silveira Pinheiro Neto

temos um mercado extremamente promissor.

TB: Como o senhor vê a capacidade de absorção da estrutura viária para tanto veículo assim?

Pinheiro Neto: Nós temos aí um trabalho enorme... Mas, em 1960, se dizia que Nova Iorque, Paris, Londres e Tóquio iriam parar. Não só não pararam, como aumentou o número de veículos. O que vai acontecer – na verdade é o que já tem acontecido perto dos grandes cen-

tros, como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte ou Porto Alegre – é a criação de comunidades razoavelmente afastadas dos grandes centros, de forma a absorver uma qualidade de vida bastante satisfatória. São Paulo, às 6 horas da tarde, na avenida

Paulista, numa sexta-feira, já não comporta mais carros. Todavia, é bom que se saiba que, à uma hora da avenida Paulista, você tem localidades em que você vai estacionar o seu carro na frente de um restaurante em que você vai jantar, naquele mesmo horário. Temos necessidade, sem dúvida, de uma estrutura viária adicional, de uma estrutura viária melhor. Todavia, não temos que nos limitar aos congestionamentos que todos sabemos que existem

nos horários de pico. Eu acho que você, se afastando um pouco desses grandes centros, encontra condições absolutamente favoráveis de locomoção.

TB: *Como o senhor vê as parcerias do automóvel com outros meios de transporte?*

Pinheiro Neto: Isso é fundamental. Temos um amigo na Anfavea que diz, com muita razão: “Carro popular mesmo é o ônibus”. Há essa parceria, que deve ser promovida. Somos inteiramente favoráveis a ela.

TB: *Inclusive para que o usuário do veículo de passeio também use os outros meios...*

Pinheiro Neto: Inclusive para o usuário do veículo de passeio.

Agora, essas limitações para a circulação do automóvel, como o rodízio, são muito discutíveis. Você limitar, com o rodízio, um carro moderno, com catalisador e injeção eletrônica, não é razoável, porque ele polui muito menos do que um outro carro, do passado principalmente. Todavia, você aliar a utilização do veículo de passageiro com o ônibus, eu acho que é um caminho natural.

TB: *Com o trem e com o metrô...*

Pinheiro Neto: O ônibus é um mero exemplo. Mas metrô também, sem dúvida alguma; com avião, com o transporte hidroviário... nós somos absolutamente favoráveis. Nós vamos ter que juntar esses esforços de uma forma coerente.

TB: *Tem havido um crescimento da participação das montadoras nas vendas de autopeças originais para o mercado de reposição. Este é um mercado bastante promissor para as montadoras, não é?*

Pinheiro Neto: É um mercado importante. Na verdade, há que se considerar sempre uma conjunção de fatores. A montadora, no pacote dela, inclui, por exemplo, a concessão da garantia para aquela peça que ela vende, uma garantia contra uma eventual ineficiência da peça. Quando adquire uma peça da montadora, você está adquirindo também um pacote de serviços.

TB: *A Anfavea incluiu os veículos comerciais – ônibus e caminhões – na proposta de renovação de frota em discussão com o governo e sindicatos. Como os veículos comerci-*

ais estão incluídos na renovação?

Pinheiro Neto: Na proposta que entregamos ao ministro (Alcides Tápias, *do Desenvolvimento*), fazemos uma menção específica a ônibus e caminhões. Todavia, reconhecemos que são produtos completamente diferentes do carro. Não se pode falar na mesma idade para renovação do carro e do ônibus e do caminhão. As condições de transporte de eventual sucata e de reciclagem da mesma também são diferenciadas.

Agora, condições favoráveis para o financiamento de veículos comerciais é a melhor forma que temos, no momento, para incentivar um programa de renovação de frota de caminhões e ônibus.

TB: *Via BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), com o Finame?*

Pinheiro Neto: Não só via BNDES, como via Banco do Brasil também – já mantivemos contatos nesse sentido – e, por que não, via iniciativa privada, com os bancos particulares interessados no mercado de financiamento de veículos comerciais.

TB: *A política governamental de incentivo à instalação de novas fábricas de veículos é sempre um tema controverso, que envolve a “guerra fiscal”, apoio do governo a esse ou àquele Estado. Como o senhor vê essa questão?*

Pinheiro Neto: Eu acho que essa situação não é um privilégio do Brasil. Hoje, a rigor, se você for fazer

Foto: Eduardo Ruegg



“Em 1960, se dizia que Nova Iorque, Paris, Londres e Tóquio iriam parar. Não só não pararam, como aumentou o número de veículos.”



investimento considerando só incentivo fiscal, provavelmente você vai se instalar no Estado de Nova Iorque, nos Estados Unidos, que concede um volume bastante expressivo de incentivos. Isso aconteceu até hoje e há uma tendência de continuar acontecendo. As montadoras que estão se instalando certamente consideram esse aspecto dos incentivos. Agora, é uma decisão que cabe ao governo tomar, não só às montadoras. É óbvio que, à medida que você oferece o incentivo, o incentivado terá que concordar em recebê-lo. Nós entendemos que essa questão possa se resolver, sem nunca prejudicar os desejos de desenvolvimento regional. Há interesse do governo federal de espalhar esses investimentos pelo Brasil todo. ■



“Carro popular mesmo é o ônibus’. Somos inteiramente favoráveis à parceria automóvel/ônibus.”



Foto: Arquvo TM

Na contramão da história

Cláudio Roberto Nielson*

Foto: Eduardo Ruegg

A

base do deslocamento das pessoas em nosso País continua sendo o transporte coletivo de passageiros por ônibus, seja ele urbano ou rodoviário. Esta modalidade de transporte obviamente não irá desaparecer, mas sim sofrer transformações conforme as influências do meio em que está inserida, como já ocorreu ou vem ocorrendo com outros setores da economia. Estas alterações se darão devido a influências, ou fatores, que atingem direta ou indiretamente o transporte, que são o mercado, concorrência, legislações, tipos de estradas, **“política”** etc. As transformações e mudanças são e serão uma constante na trajetória das empresas.

A palavra grifada no parágrafo acima atualmente vem preocupando muito vários segmentos e um grupo muito grande de pessoas ligadas ao setor de transporte de passageiros. Os profissionais e estudiosos de transporte, que gostam de pesquisa e leitura, e aqueles que tiveram oportunidade de viajar e conhecer os países desenvolvidos ou em desenvolvimento, têm a oportunidade de verificar como o transporte coletivo de passageiros pode prestar um excelente serviço à população, ou o oposto, não cumprindo sua função social. Os sindicatos, associações e organizações possuem diversos dados, estatísticas e pesquisas que podem nos subsidiar a esse respeito.

Temos observado, nos últimos tempos, que a questão do transporte no Brasil está sendo tratada com descaso, ou quem sabe está na moda não tratar nada e deixar o barco correr solto para ver aonde ele encosta.



“A ausência das definições políticas no setor de transporte poderá causar conseqüências nas nossas cidades que podem ser consideradas irreversíveis, em função dos custos envolvidos para reverter os estragos.”

A ausência das definições políticas no setor de transporte poderá causar, a médio e longo prazos, conseqüências nas nossas cidades que podem ser consideradas irreversíveis ao longo do tempo, em função dos custos envolvidos para reverter os estragos. Temos exemplos muito claros sobre o funcionamento do transporte informal/clandestino, caso de

Lima, no Peru; Cidade do México; Tanzânia; Nigéria; Quênia; e Cairo. Estas localidades nos contam, com sua experiência viva, como funciona o transporte clandestino. Com livre mercado, até onde conhecemos mundo afora, ele não teve êxito no seu modelo de operação. Existem exemplos, como o do Chile, que já viveu uma desregulamentação completa do seu transporte e acabou voltando atrás. Acredito que esse aprendizado com experiências vivas nos dão muito conforto para análise dos modelos de transporte, bem como suas conseqüências para as cidades e passageiros. Como exemplos positivos não há necessidade de ir muito longe; podemos citar Curitiba (PR), Joinville (SC), Ribeirão Preto (SP), todos os países europeus, Estados Unidos e Canadá, que possuem modelos que consideramos dignos de respeito ao cidadão.

A julgar pela situação atual, o caminho e futuro do transporte coletivo no Brasil está fadado a chegar nos modelos de países africanos aqui citados, pois estamos com a própria indústria automobilística se preparando para importar e iniciar a produção de vans que atualmente rodam clandestinamente.

Transporte digno de respeito ao cidadão brasileiro, se é que o governo deseja isto, não se consegue com omissão, e sim com planejamento e posição firme!!!

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

Primeiro o ônibus, depois o carro

José A. F. Martins*



evando-se em conta que a maior parte dos agentes negativos para o transporte urbano por ônibus ainda deverá persistir no ano 2000, entramos neste ano não com otimismo, mas com realismo. Esperamos que o mercado, em função da situação econômica do País, que já está esboçando alguma recuperação, tenha um aumento de demanda de 8% a 10%, devendo situar-se entre 11.000 e 13.000 veículos.

Um fator positivo para a recuperação é a ação forte dos empresários do transporte urbano no combate aos perueiros, por meio de ônibus mais modernos e confortáveis e microônibus executivos que superam as vans em conforto, segurança e confiabilidade. Entretanto, apesar do esforço dos empresários, o transporte clandestino ainda deverá ser a maior preocupação no ano 2000. Se quisermos olhar para o futuro possível para essa questão, é preciso antes olhar para o passado, e é lá que iremos descobrir as razões pelas quais os perueiros se implantaram.

Examinando pesquisas feitas no Rio de Janeiro (Ibope/Fetranspor, 1995), São Paulo e Belo Horizonte (Ibope/Fabus/montadoras, 1996), temos a concluir que cerca de 90% da população estava insatisfeita com o transporte urbano. A superlotação dos ônibus era a preocupação primordial (25%), seguida do tempo de espera (21%), trânsito e congestionamento (13%) e riscos de assalto (11%). Pelos dados, enquanto o Poder Concedente só se preocupava



Foto: D'vu gação

“Nossas cidades foram projetadas para privilegiar o uso do automóvel. Só que, enquanto a produção da indústria automobilística cresceu mais de 100% nos últimos dez anos, a infra-estrutura viária mal cresceu 1,5% ao ano.”

em controlar as tarifas, o passageiro queria mais conforto, não importando os níveis tarifários, preocupação esta que ficou apenas entre 1% e 3% das citações, o que é ridículo.

Quem foram os responsáveis por essa situação? O Poder Concedente, por não ter desenvolvido uma fiscalização e repressão mais enérgica aos ilegais; os operadores, por não ter melhorado suas frotas e o treinamento ao pessoal; e os fabricantes de equipamentos, por assistir a esse cenário de modo passivo, sem ofe-

recer veículos melhores.

Foi uma batalha que todos nós perdemos, porém a guerra não está perdida. É preciso esclarecer, entretanto, que o transporte ilegal somente irá desaparecer quando as autoridades governamentais decidirem priorizar o transporte público sobre o individual. A infra-estrutura de nossas cidades, salvo raríssimas exceções, foi projetada para privilegiar o uso do automóvel. Só que, enquanto a produção da indústria automobilística cresceu mais de 100% nos últimos dez anos, a infra-estrutura viária urbana dos médios e grandes centros mal cresceu à razão de 1,5% ao ano. Se a velocidade comercial dos ônibus, nas horas de pico, não atinge 10 Km/h em muitas cidades, como não esperar que, em algum momento, outros veículos mais rápidos e que saiam do congestionamento começassem a capturar o passageiro do ônibus?

Não basta só reprimir, fiscalizar e colocar frota nova e confortável no sistema. Na hora em que o Governo Federal permitir novamente financiamentos aos poderes concedentes municipais e estaduais para investir pesadamente em infra-estrutura viária, então poderemos esperar que o nosso transporte urbano seja mais eficaz, que a qualidade de vida das cidades melhore e que o transporte ilegal seja definitivamente erradicado. ■

* **José A. F. Martins** é presidente do Simefre (Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários)

Está nascendo uma nova era

Espelhos retrovisores externos incorporados à carroceria.



Luzes delimitadoras niveladas, localizadas nas laterais dianteira e traseira do veículo.



**Marcopolo
Prêmio CNI
DESIGN 1999**

A Marcopolo está lançando o Senior 2000, um veículo desenvolvido especialmente para deslocamentos rápidos com muito conforto e estilo. O novo Senior traz novidades como maior largura e altura, o que resulta em um maior espaço interno para acomodações e fluxo de passageiros, além de design moderno e inovador. Conheça o Senior 2000 da Marcopolo. Simplesmente absoluto.

de mudanças e evolução.

Senior

2000

*Simplesmente
absoluto.*



Corredor mais largo.

*Faróis em padrão automobilístico,
mais alongados e com lâmpadas de halogênio.*



*Opção para faróis de neblina
integrados ao pára-choque.*

*Pára-choques envolventes
e integrados à carroceria.*

- *Novo projeto aerodinâmico.*
- *Maior visibilidade para motorista e passageiros.*
- *Várias opções de chassis.*
- *Disponível nos modelos Lotação, Urbano e Executivo/Turismo.*

www.marcopolo.com.br

Maiores informações pelos telefones (54) 209.4810 e (54) 209.4803

 **Marcopolo**