



RE TROS PECTI VA94

O ano da virada

INTERNACIONAL

**Volvo exporta
biarticulados e sistema
para Colômbia**

FEIRAS

**Ônibus de 15m
brilham na feira holandesa
de Maastricht**



“Esse motor é macho mesmo”

(César Reksidler, proprietário da Auto Viação Curitiba)


Com 24 ônibus Mafersa, equipados com motores Cummins, César justifica assim sua opinião: “...em alguns casos, o Cummins sobe mais do que motores maiores...” Sobre durabilidade, quem fala é Sérgio Pereira, Gerente de Manutenção da Auto Viação Curitiba: “Os motores Cummins da nossa frota já rodaram entre 300 e 600 mil quilômetros, e ainda nem foram

abertos... e o consumo deles é o melhor da frota, sem dúvida.” E César completa: “...não dá oficina, não dá vazamento, não queima óleo. O desempenho, então, nem se fala. Tem bom torque e é bom para arrancar...” Para saber mais sobre os motores Cummins, ligue para um distribuidor. Ou, se preferir, fale com o pessoal da Auto Viação Curitiba.



Quem tem Cummins . tem mais motor.



FILIADA AO 

Diretores

Odair Vicente Locanto
Marcelo Ricardo Fontana

REDAÇÃO

Editor
Ariverson Feltrin

Editor Assistente
Eduardo Alberto C. Ribeiro

Editor de Arte
Eduardo de Gragnani Jr.

Fotografia
Marcelo Spatafora

DTP
Daniel Lamano da Costa

Jornalista Responsável
Ariverson Feltrin (Mtb 8.713)

Assessora de Diretoria
Ho Yen de Castro

Administração e Contabilidade
Clance Kazue Sato
Sueli Crutt

Contatos
Mônica B. Barcellos
João Teixeira
F. Edison Hernandes

Assinaturas
Ana Paula Ortiz

Representante R. de Janeiro
Sérgio Ribeiro
Tel.: (021) 532.1922

Depto. Jurídico
Dr. Antonio Carlos de B. Avallone
(OAB-SP:18041)

Fotolitos
Grafcolor

Impressão
OESP Gráfica

Redação, Administração, Publicidade
Av. Marquês de São Vicente, 10
CEP 01139-000 - Barra Funda
São Paulo - SP - Brasil
Tel: (011) 826.6700 (Sequencial)
Fax: (011) 826.6120 - 825.6869

Periodicidade:
Circula a cada 45 dias
Circulação
10.500 exemplares
Circula no mês subsequente ao da
capa

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

Assinaturas
Anual: R\$ 40,00 (8 edições)
Exterior: US\$ 80,00 (6 edições) em
cheque comprado com dólares a
favor de Technibus Editora Ltda. No
Brasil, em cheque nominal.
Exemplar avulso: R\$ 5,00

ÍNDICE

CONJUNTURA	Recuperação econômica traz de volta os passageiros para as linhas rodoviárias	15
FEIRAS	Ônibus de 15 m de comprimento são a atração da mostra holandesa em Maastricht	16
INTERNACIONAL	Ônibus Volvo brasileiros vão circular na Colômbia num sistema integrado inspirado em Curitiba	22
TECNOLOGIA	Renault projeta megaônibus equipado com reboque que abriga baterias e motor elétrico	36

SEÇÕES

SUMÁRIO 3 PONTO DE VISTA 5 CARTAS 6 PANORAMA 8 OPINIÃO 38

RETROSPECTIVA 94

BALANÇO DO ANO - A reação da indústria de ônibus em 1994 e os planos de crescimento para 1995	25
PRODUTOS - Cursor, Torino GV, Paradiso <i>low drive</i> e outros lançamentos do setor de ônibus	26
NEGÓCIOS - Fusões e mudanças de controle operacional entre empresas de ônibus e revendas de veículos	30
OPERAÇÃO - Aracaju e Vitória aperfeiçoam sistemas integrados de ônibus	31
GENTE - Executivos que mudaram de empresas e empresários que foram destaques	32
GERAL - A privatização da ponte Rio-Niterói e a duplicação da Fernão Dias, entre outros fatos de 1994	34

Eletrodos Gerdau. A melhor forma de unir a qualidade Gerdau à sua qualidade.



Eletrodos Gerdau atendem aos requisitos das normas AWS A5.1-91, ASME II Parte C SFA 5.1 e ABNT NBR 10614.

A Gerdau tem soluções extremamente sólidas para soldagens em aços baixo e médio carbono: eletrodo GG-ER 6013, ideal para chapas finas onde se exige um ótimo nível de acabamento, e GG-ER 7018, para juntas que serão submetidas a grandes esforços. Desenvolvidos para proporcionar o máximo de resultado para suas especificações, os Eletrodos Gerdau podem ser utilizados em todas as posições de soldagem com o mínimo de preparo e limpeza. Por isso são indicados para serralherias, caldeirarias, construções mecânicas, estruturas metálicas, tubulações, reservatórios, estaleiros, etc. E para todas essas aplicações o controle de qualidade Gerdau garante uma união perfeita com a sua qualidade. Eletrodos Gerdau. A união que faz a força.

QUALIDADE



Para maiores informações sobre nossos produtos ligue: tel. (011) 874-4000 - fax (011) 861-0566

Atos de fé



Quando a revista Transporte Moderno nasceu, em 1963, o caminhão a gasolina era o rei: dos 21.536 veículos de cargas vendidos naquele ano, 15.559 deles (72,2%) tinham motor a gasolina; 27,8%, apenas, levavam motor diesel.

O Brasil mudou muito: faz muitos anos que motor a gasolina, em caminhão, virou peça de museu. Em 1993 apenas 0,17% dos veículos de cargas saíram de fábrica equipados com engenho do chamado ciclo Otto.

Em 1963, o Brasil não exportava, sequer, um caminhão ou um ônibus. O Brasil mudou bastante: em 1994, a indústria brasileira emplacou vendas externas de 14.571 caminhões e 8.281 ônibus.

Em 1963, o país vivia sob a presidência de João Goulart, que seria deposto em março do ano seguinte. O país viveu longos anos até mudar: depois de Goulart, seis presidentes foram eleitos por voto indireto. O povo, depois de um jejum de três décadas, só voltaria em 1989 a escolher um presidente da República.

Transporte Moderno inaugurou o ciclo de revistas técnico-especializadas da Editora Abril, que até então só editava revistas para o grande público.

Victor Civita, incansável fundador e editor da Abril, falecido em 1990, sublinhava na apresentação de Transporte Moderno: "O enorme desenvolvimento industrial de nosso país criou um vácuo no setor de informações. Acreditamos que haja campo - e necessidade - para dezenas de novas revistas especializadas dentro de cada setor industrial. Mas para início de conversa, resolvemos atacar uma área comum a todas as indústrias do país: métodos e equipamentos para o transporte de mercadorias".

Civita estava repleto de razão. De lá para cá a frota de ônibus e caminhões multiplicou-se muitas vezes e dezenas de publicações especializadas nasceram para suprir a lacuna de informações.

Em 1976, o grupo Abril passou o controle da revista a um grupo de ex-funcionários, convencida de que "a estrutura de custos de uma grande empresa não se adapta às possibilidades de revistas especializadas de circulação dirigida".

Aconteceu o que a Abril previu no seu editorial de despedida: os funcionários tornaram-se empresários e mantiveram a revista "nos mesmos níveis de qualidade, integridade e atualidade para os leitores que têm sido sua característica desde seu surgimento em 1963".

Com a mesma fé demonstrada pela Abril, há 31 anos, Odair Locanto e Marcelo Fontana, controladores da Technibus, assumem a revista Transporte Moderno e todos os produtos da editora TM - as publicações Custos & Fretes e Maiores do Transporte, além de Seminários TM, e as promoções Pintura de Frota e Homem de Transporte.

O compromisso permanece inalterado: manter a credibilidade, a confiança do leitor - o maior patrimônio de uma publicação.

Se se puder aliar à credibilidade bens materiais, muito melhor. Afinal, investimento numa publicação dirigida tem o nobre efeito de aprimorar a cultura empresarial do país.

Os leitores, assim, podem esperar uma Technibus sempre melhor e uma Transporte Moderno dinâmica e aprimorada.

Controle de velocidade

Por ser admirador do transporte rápido e seguro de passageiros, gostaria que publicassem uma matéria abrangendo as formas de controle de velocidades das empresas transportadoras.

Luciano France Palhares,
Goânia, GO.

Sua sugestão está registrada para futuro aproveitamento.

Endereço

É uma brilhante idéia editar uma revista especialmente voltada para ônibus, mostrando como ele é, com todos os detalhes.

Fiquei impressionado com a reportagem "Ousadia Andina", sobre a maior linha de ônibus do mundo, publicada em Technibus nº20. Foi excelente. Solicito divulgar o endereço da Expreso Internacional Ormeño S.A., do Peru, citada na matéria.

Fernando Cardoso Soares
Cuiabá, MT

O endereço: Expreso Internacional Ormeño S.A., Jr. Montevideo 561, Lima 1, Peru.

Edições esgotadas

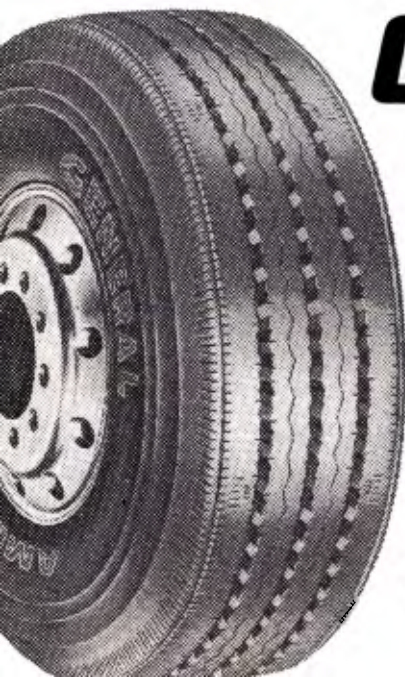
Tento em vão há quase um ano conseguir as edições de Technibus nº 0 e nº 1 (esgotadas) que faltam para completar minha coleção da revista. Quem tiver os citados exemplares disponíveis peço que entre em contato comigo.

André Luiz Soares Cândido,
Av. Macambira, Quadra Z7, Lote 7,
Cachoeira Dourada,
CEP 74363-240 Goiânia, GO

Recebemos e retribuimos os votos de Boas Festas e Feliz Ano Novo de:

Clésio Andrade, presidente, CNT; Luiz Adelar Scheuer, presidente, Anfavea; Miguel Jorge, vice-presidente de Assuntos Corporativos, Volkswagen do Brasil; Antonio Carlos Rodrigues, diretor presidente, EMTU; José Carlos Reis Lavouros, presidente, Fetranpor; Lourival Passarelli, presidente, Sinfret; Miguel Barone, vice-presidente de Vendas e Marketing, Volkswagen do Brasil; Mercedes-Benz do Brasil; Volvo do Brasil; Flávio Croppo, diretor superintendente, FIAT Empresas Financeiras; Banco Dibens; Ademar Cantero e Márcio Stéfani, Scania do Brasil; Cummins Brasil; Acácio V. Santos, Firestone; Ercole Canova, Pirelli; Sindipeças; Bernardino Rios Pim, Berkeley & Pim Assesores; Cíntia B. Thamer Butros, vice-presidente, Thamco Indústria e Comércio de Ônibus; Michelin do Brasil; Luis Carlos N.

Pimenta, Vocal Comércio de Veículos; Cia. Santo Amaro de Veículos; Avel Apolinário Veículos; Dacon S.A.; Mario C. Baptista, Topcraft; Antônio Machado e Dante Alighieri, Grupo Verdi; Tietê Caminhões; Valdemir Delgado e Wagner Manfredini, Cia. Teperman de Estofamentos; Grammer do Brasil; Multifios; Cincoplast; Ernesto Rehn; Metal Mecânica Mopar, Bolívia; Garytrans Transportes; J. Marques, Carrier Transcold Brasil; Suttrak Transportkalte GmbH, Alemanha; Paul Eduard Platt e Roberto Hand, Akzo Nobel; Cia. Brasileira de Petróleo Ipiranga; Rayton Industrial; Telemed; Lion S.A.; Antônio S. Pereira e Luigi Lombardi, CBA; Limpool; Iran Estúdio de Artes Gráficas; Grupo Meier; Krupp Metalúrgica Campo Limpo; FRT Tecnologia Eletrônica; Grupo Supergasbrás; Michels Tur; Mercante de Papéis; Associação dos Táxis-Lotações de Poá; W. Roth S.A.; RD Informática; Talentum - Comércio e Consultoria; Odilon Santos Neto, Viação Araguaiana; Pneus Califórnia; Viação Piracicaba Limeira; Cláudio Nelson C. R. Abreu, Viação Santa Cruz; Viação Dedo de Deus; Cooperativa Comunitária de Transportes Coletivos; Assessoria de Imprensa, CMTC; José Carlos Secco; M. Angela Figueiredo, Ponto de Vista, Assessoria de Comunicação; Inter Change; Guazelli Associados; Companhia de Notícias; Comunitec; Stand-Artes Montagens e Decorações; Arteplena Propaganda; GPA, Promoção e Comunicação; Anice Aun, Assessoria de Promoção e Divulgação; Nádia W. Gatti, NCN Comunicações; Z+G Grey.



GENERAL TIRE



Uma das mais tradicionais marcas de pneus norte-americanos, agora está no Brasil:

Uma linha completa de pneus radiais para carros de passeio, caminhões e ônibus.

E também pneus convencionais para equipamentos agrícolas e terraplenagem.

Tecnologia, qualidade e preços competitivos.

ALGUS

ENTERPRISES, INC.

CONFIRA AS VANTAGENS

Tel: 001(305) 326-0101

Fax: 001(305) 325-1901

TRANSPORT II

TECNOLOGIA EM

MOVIMENTO

A ENGERAUTO DESENVOLVE TECNOLOGIA PARA SEUS PRODUTOS ADEQUANDO-OS ÀS EXIGÊNCIAS DO MERCADO. ASSIM NASCERAM OS PRODUTOS DA GERAÇÃO TRANSPORT II, QUE VÃO DESDE O ÔNIBUS CONVENCIONAL COM DUAS OU TRÊS PORTAS ATÉ O PADRÃO EXPORTAÇÃO.



UMA FRENTE FUNCIONAL DESENVOLVIDA SEGUNDO SUGESTÕES DOS CLIENTES



FORD B 1618

PROJETADO PARA OPERAR EM CORREDORES E TERMINAIS COM NECESSIDADE DE TRÊS PORTAS LARGAS ENCARROÇADO SOBRE CHASSI COM MOTOR DIANTEIRO.



EXPORTANDO PARA PAÍSES DA AMÉRICA LATINA DENTRO DOS PADRÕES EXIGIDOS PELAS LEGISLAÇÕES LOCAIS.

MERCEDES-BENZ OF 1318 EPA

DENTRO DA RESOLUÇÃO DO CONMETRO PODE SER ENCARROÇADO EM TODOS OS MODELOS DE CHASSIS DISPONÍVEIS.



MERCEDES-BENZ OF 1318

ENGERAUTO

UMA EMPRESA DO GRUPO SANTO AMARO

Show-Room - Av. dos Bandeirantes, 4035 - Planalto Paulista, São Paulo, SP
Tel.: (011) 531.2622 Fax: (011) 240. 2816
Fábrica - Est. Tatuí-Tietê, SP-126 Km 112, nº 1431 - Tatuí, SP
Tels.: (0152) 51.3207 Fax: (0152) 51.5181

Curitiba compra 66 biarticulados

Depois de um ano de negociações, finalmente a Volvo, o grupo Gulin, a Marcopolo e o BNDES acertaram uma das maiores transações do mercado de ônibus: 66 unidades biarticuladas para Curitiba no valor superior a R\$ 30 milhões.

A Volvo, segundo Bernardo Fedalto, gerente de Marketing de Ônibus, vai concluir a produção dos 66 chassis até fevereiro. As primeiras três unidades foram entregues à Marcopolo na primeira quinzena de janeiro.

Os ônibus foram comprados, 22 unidades cada, por três empresas do grupo Gulin - Viação Glória, Redentor e Cidade Sorriso - para operação no corredor Norte-Sul, que está recebendo obras de infra-estrutura e estações-tubo para operação do biarticulado, a exemplo do que já ocorre desde 1992 no corredor Leste-Oeste (foto).

A demora no fechamento da operação esteve ligada, desde o início, ao prazo de financiamento: o grupo Gulin reivindicava dez anos ao BNDES, gestor da linha Finame, que até então só



Foto - Silvio Auricchio

contemplava planos de no máximo cinco anos. A solução que prevaleceu foi intermediária: sete anos.

O biarticulado, com capacidade para 250 passageiros, embarque em nível, utiliza motor Volvo THD 101 de 286 cv e caixa de câmbio ZF modelo HP 500. Curitiba é a única cidade brasileira a adotá-lo. Com a encomenda de 66 unidades (vão substituir os articulados) sobe para 99 o número de biarticulados na frota.

A Volvo pretende, ainda neste ano, construir um biarticulado para demonstrar em São Paulo e, com isso, tentar convencer as autoridades da viabilidade da configuração nos novos corredores de ônibus a serem implantados na maior capital brasileira.

Mercedes cresce

A Mercedes-Benz do Brasil fechou 1994 com produção de 13,1 mil ônibus, quarto melhor resultado desde o início da atividade em 1956. A marca ficou com 75,3% de participação, 2% abaixo do resultado de 1993. No ano de 1994 a empresa registrou um marco histórico ao completar a produção de 300 mil ônibus no país.

Em termos de vendas domésticas, a Mercedes fechou 1994 com 8,8 mil unidades (8% a mais em relação a 1993), participando com 71% do global, comparados com 71,8% no ano anterior. A empresa se valeu de cerca de 2 mil chassis OF 1318 importados da congênere Argentina.

Nas exportações, encerrou 1994 com 7,7 mil unidades (mais 11% sobre o ano anterior).

Para 1995, a estimativa da empresa é crescer 15% na produção (englobando caminhões e ônibus). Nas vendas domésticas, pretende comercializar 9,4 mil ônibus, o que, a se confirmar, representará 7% de crescimento sobre 1994.

Nas vendas externas, a empresa quer atingir 15 mil unidades, mesmo número de 1994. A meta é dividir meio a meio os números entre caminhões e ônibus.

No mercado externo, a dúvida é em relação ao México, país em crise com sua balança comercial e que representa 30% das exportações da Mercedes brasileira, que somaram US\$ 770 milhões em 1994.

Penha inaugura serviço com ônibus O 400 RSD

Já foram entregues os 50 ônibus O 400 RSD que a Mercedes-Benz vendeu para a Empresa de Ônibus Nossa Senhora de Penha, de Curitiba. Com os ônibus O 400 RSD, que receberam a denominação Greenbus, em homenagem ao status de capital ecológica conquistada por

Curitiba, a operadora dará início a novo serviço que oferecerá aos usuários das linhas Curitiba-Rio de Janeiro, Porto Alegre-Rio de Janeiro e Porto Alegre-São Paulo. Os investimentos da Penha, que já possui frota de 400 veículos, foram da ordem de R\$ 6 milhões.



Divulgação

Os ônibus dispõem de ar condicionado, acabamento interno sofisticado, maior espaço para bagagens de mão e novos assentos rodoviários desenvolvidos pela Mercedes-Benz, mais confortáveis e mais seguros. São os únicos dotados de mola a gás, que permite mantê-los reclinados em qualquer posição dentro da faixa de 30 graus. Os assentos são feitos de polipropileno copolímero e EPDM que aumentam a resistência em caso de impacto, protegendo o passageiro.

Pronto o *double-deck* da Marcopolo

A Marcopolo já tem pronta a primeira carroceria brasileira de dois andares. O protótipo foi montado na fábrica de Caxias do Sul, RS. A fase seguinte vai consistir na produção de mais duas unidades para mostrar a compradores do Mercosul.

A montagem do *double-deck* é o desdobramento da carroceria Low Driver, lançada no final de setembro pela Marcopolo na Expobus'94, promovida por Technibus Eventos.

A Marcopolo vai fechar o ano com vendas totais de US\$ 170 milhões, 40% derivados de exportações. A empresa caxiense tem uma ampla carteira de clientes espalhados por quatro dezenas de países.

Banco Dibens lança Cartão Assobens



O Banco Dibens lançará em fevereiro o Cartão Assobens-

Dibens, uma ferramenta de financiamento de peças e serviços exclusivamente nos concessionários Mercedes-Benz.

O cartão terá um limite de crédito estabelecido pelo Banco Dibens. Haverá um Cartão Empresa e um Cartão Estrada, que fica em poder do caminhoneiro para utilização em todo o país, identificado pelo chassi do caminhão para evitar fraudes.

Marco Antônio Vieira Pinheiro, diretor de Marketing do Banco Dibens, explica que o Cartão Assobens será oferecido a um público de 8 mil clientes cadastrados pelo Dibens. O sistema será controlado por uma rede de computadores ligada on line entre o banco e os concessionários Mercedes-Benz.

NTR e Rodonal juntas novamente

Depois de 20 anos servindo de bandeira classista para as empresas de transporte rodoviário de passageiros de média e longa distâncias, ou mais propriamente interestadual e internacional, a Rodonal está em vias de extinção. O mesmo destino será dado à Associação Nacional das Transportadoras Regionais, NTR, que foi criada em 1992 para substituir a Associação Nacional das Transportadoras Intermunicipais, NTI, com cinco anos de existência, à época. A Rodonal e a NTR serão reunidas numa só entidade, que deverá representar todo o segmento das empresas de transporte de pequena, média e longa distâncias. É o tradicional conceito de "a união faz a força", esquecido quando da cisão na Rodonal. "Precisamos levar ao poder convertemos um discurso único, e resolvermos nossos problemas internamente", afirma um líder classista bastante envolvido na criação da nova associação.

Com interesses muitas vezes conflitantes, operadoras intermunicipais, interestaduais e internacionais tentarão, agora, formar consensos sobre as questões essenciais de suas atividades, para negociar de maneira integrada.

Além de unir forças, a nova entidade

nasce com o papel de resgatar a credibilidade do setor, abalada após o envolvimento da mesma no esquema PC-Collor (que culminou com o *impeachment* do ex-presidente Fernando Collor).

Nos primeiros meses de 1995, o processo jurídico da nova entidade deverá estar concluído e o estatuto deverá já ter sido aprovado pelos associados. Um dos primeiros nomes surgidos a partir de discussões da comissão encarregada das negociações para a formação da entidade foi a Associação Brasileira de Transportes Rodoviários Intermunicipal, Interestadual e Internacional de Passageiros, Abrati. O primeiro documento tirado da comissão, formada por cinco membros da NTR e cinco da Rodonal, elegia um colegiado de diretores liderados por um presidente e um vice-presidente executivo, sendo este último um profissional de fora do setor, com poderes semelhantes ao chefe da diretoria. Como numa espécie de parlamentarismo, o poder da entidade nasceria dividido, com a escolha do "primeiro-ministro" logo na primeira assembléia, sem uma negociação prévia. Até o fechamento desta edição, a decisão final sobre o nome e o estatuto ainda não tinha sido tomada.

A maior venda da Scania

A Scania do Brasil iniciou o ano de 1995 com uma grande conquista: fechou um negócio no valor aproximado de US\$ 6 milhões, representados pela venda de 155 chassis de ônibus modelo F-113, com motor frontal, para a Rápido Araguaia, a maior empresa urbana de Goiânia e pertencente ao grupo Odilon Santos, que controla, entre outras empresas, a Transbrasiliiana.

Trata-se do maior lote de ônibus F já vendido no mundo. As entregas serão feitas entre fevereiro e setembro. Com esta compra, a Scania (60%) passa a ser a marca de maior expressão na frota da Araguaia.

Inicialmente os empresários de Goiânia, capitaneados pela Araguaia (a maior empresa local) abriram negociações para a compra de 200 a 300 chassis Volkswagen.

Depois de 8 de novembro quando começaram as negociações houve um fato preocupante que parece ter esfriado o andamento pró-Volkswagen, uma marca, aliás, consolidada na capital de Goiás, onde rodam 200 unidades, 100 delas na Rápido Araguaia. O fato: a separação da Autolatina, oficializada no dia 1º de dezembro pelos representantes da Ford e da Volkswagen.

Autolatina: os efeitos da separação

Exatos 88 meses depois de unidas em torno da Autolatina, a Ford e a Volkswagen anunciaram no último 1º de dezembro a separação de suas operações no Brasil e na Argentina. É o fim de um casamento que em 1994 produziu um faturamento de US\$ 8 bilhões.

O anúncio foi feito simultaneamente nos quartéis-generais das três empresas: nos Estados Unidos, sede da Ford, na Alemanha, matriz da Volkswagen e no Brasil, sede da Autolatina. Aqui a oficialização se deu no Clube Monte Libano, em São Paulo. Sentados numa mesa instalada no palco do salão de festas do clube paulistano estavam os novos presidentes da Volkswagen brasileira, Pierre Alain de Smedt, e da Ford brasileira, Ivan Fonseca e Silva.

Durante o ano de 1995 espera-se completar a resolução de todos os detalhes da separação. No dia 1º de janeiro toma posse a nova diretoria das duas empresas. O time da Volkswagen alinha Pierre de Smedt na presidência e os seguintes vice-presidentes: Bernd Wiedman nos Assuntos Técnicos; Juan Pedro Ocerin nas Finanças, Miguel Jorge nos Assuntos Corporativos, Miguel Barone na área de Vendas e Marketing. Pelo lado da Ford, haverá dois presidentes: Ivan Fonseca e Silva e Udo Kruse, este ligado à área de Vendas. Gurminder S. Bedi será o presidente das operações Ford no Brasil e Argentina e Jorge Mostany ocupará a presidência da Ford argentina.

O motivo da separação essencialmente foi um só: o mercado brasileiro mudou muito em relação ao panorama de 1987, quando tanto a Ford como a Volkswagen viviam tempos difíceis. Em 1995 as vendas internas de veículos deverão se situar acima de 1,5 milhão de unidades, três vezes mais que em 1987, quando foram comercializadas 580 mil unidades.

"A separação vai ajudar a Ford a usar as forças de sua organização mundial para proporcionar novas oportunidades aos nossos distribuidores, fornecedores, empregados e, especialmen-

to, aos compradores e usuários dos veículos Ford", disse em Deaborn, EUA, o vice-presidente de Operações Internacionais da Ford Motor Company, Wayne Booker

E Booker, que já trabalhou no Brasil e foi um dos articuladores do casa-

mento com a Volkswagen, enfatizou: "A Ford está convencida de que a Argentina e o Brasil vão desempenhar papel importante no projeto Ford 2000 que está sendo implementado para levar nossa companhia para o primeiro lugar na indústria automotiva".

Uma nova fábrica Volkswagen

A fábrica do Ipiranga, na divisão patrimonial, ficará com seu proprietário original, a Ford. "Não vamos ser expulsos de lá, mas está claro que, quando a gente descasa, um dos dois deve procurar uma nova casa", diz uma fonte ligada à Volkswagen.

As sondagens em busca de uma nova fábrica de caminhões e ônibus para a marca VW estão começando. A primeira cidade que se noticiou, afoitamente, como candidata a sediar a nova unidade foi São Carlos, interior paulista. A notícia derivou de uma visita feita por técnicos da Autolatina à cidade com vistas à identificação de locais para instalar uma fábrica da Paccar, empresa norte-americana que estaria interessada em montar no Brasil caminhões pesados Kenworth e Peterbilt.

São Carlos, mais especificamente a fábrica desativada dos tratores CBT, parece estar fora dos planos para sediar uma fábrica da Volkswagen. As opções de utilizar parte das fábricas de Taubaté e Anchieta, em São Paulo, para abrigar a produção de caminhões e ônibus estão sendo consideradas, embora se saiba com chances remotas.

De qualquer forma, uma sinalização já existe: a nova fábrica deverá se situar em São Paulo, de preferência num raio não muito distante da capital. Outra certeza: nascerá enxuta, flexível e moderna.

E outra certeza: entre os vários aspectos a se considerar no local de escolha, deve contemplar a proximidade com os fornecedores. "Um caminhão pesa 4 toneladas no mínimo. Ou seja, são 4 mil quilos por veículo a serem transportados. É importante que

se considere muito bem o custo do transporte", diz uma fonte ligada à Volkswagen.

De parte da Volkswagen, o ânimo para fortalecer uma fábrica autônoma de caminhões e ônibus foi vitalizado por uma visita recente de José Ignácio Lopes de Arriortua, o diretor geral de Suprimentos da Volkswagen alemã. Iniki Lopez, como é chamado, esteve há pouco tempo no Brasil especialmente para conhecer toda a linha de comerciais da marca. Fez questão de entrar na boléia de todos os modelos decaminhões e fazer perguntas detalhadas sobre os itens técnicos dos produtos.

O incentivo de Iniki Lopez à atividade tem muito a ver com a estratégia que pretende imprimir. Por isso, o Brasil, como único produtor de caminhões e ônibus VW no mundo além de um mercado interno promissor, foi escolhido como o centro mundial de desenvolvimento de veículos comerciais e fonte natural de suprimento dos mercados externos.

No segmento de ônibus, a Volkswagen - vice-líder de vendas internas em menos de dois anos de atuação no setor - planeja ampliar a gama de modelos em andamento. A marca deu alguns passos no caminho de estudo de um chassi com motor traseiro. Dentro do conceito de engenharia simultânea, técnicos da Volkswagen já fizeram visitas de prospecção a frotistas no sentido de buscar informações para um novo produto com tal configuração de motor. Este produto deverá chegar ao mercado de 1996 em diante. Não se trata de uma prioridade, por um motivo: apenas 8% dos ônibus brasileiros têm motor traseiro.

1994, um bom ano

A Anfavea, a entidade que reúne as montadoras de veículos automotores, divulgou os bons números do setor em 1994. Produção e vendas internas do setor, incluindo automóveis, bateram os recordes de todos os tempos: 1.582.919 e 1.233.530 de unidades, respectivamente.

De ônibus foram comercializadas 12.372 unidades, 9,29% acima do total registrado em 1993, de 11.320 uni-

dades. É o quarto maior número desde 1957, só superado por 1991 (16.683 unidades), 1992 (13.609 unidades) e 1988 (12.968 unidades).

Nada indica, até agora, que 1995 será um ano ruim. As fábricas de caminhões e ônibus continuam operando a todo vapor, com pedidos que lotam as linhas de montagem pelo menos durante todo o primeiro trimestre.

VENDAS DE ÔNIBUS NO MERCADO INTERNO

	1994	1993	%
Autolatina			
- Divisão Ford	715	477	49,90
- Divisão Volkswagen	1.291	1.099	17,47
Mercedes-Benz	8.762	8.126	7,83
Scania	773	951	-18,72
Volvo	831	667	25,59
Total	12.372	11.320	9,29

A força dos pesados

Os ônibus pesados fecharam mais um ano em alta. Em 1994 as vendas internas de chassis de 16 toneladas para cima atingiram 9.460 unidades (3.128 rodoviários e 6.332 urbanos). Este número representou 76,5% do total de ônibus comercializados (12.372 unidades).

A entrada da Ford, Volkswagen e

Mercedes-Benz no segmento de chassis de 16 toneladas, em 1993, reforçou a posição dos pesados no ranking das vendas.

Para 1994, nas contas da Volvo, deverão ser vendidos domesticamente 14 mil ônibus, dos quais entre 10 a 11 mil pesados - 3,5 mil rodoviários e 6,5 mil a 7,5 mil urbanos.

Mercedes na área financeira

A Mercedes-Benz do Brasil comprou a carta-patente da Mitsubishi Leasing e, dentro de pouco tempo, estará no mercado com seu braço financeiro para apoiar as vendas de ônibus e caminhões da marca.

O braço financeiro do grupo Mer-

cedes já opera na Argentina. No Brasil, a decisão de contar com uma financeira já estava tomada há algum tempo. "O que faltava era esperar os rumos da economia, que, agora, parece tomar a direção da estabilização", confidencia uma fonte do setor.

A grande virada

Durante o primeiro semestre de 1994 as vendas internas de ônibus mostravam forte queda em relação ao período anterior. A partir do segundo semestre, influenciado pela introdução do Real, o mercado virou: no fim das contas, o setor encerrou 1994 com vendas 9,3% maiores (12.372 unidades) em confronto com o ano anterior (11.320 unidades).

A Volvo do Brasil foi um caso típico de virada: fechou o ano com 831 ônibus vendidos, 267 unidades (32,1%) comercializadas de janeiro a julho e 564 unidades (67,9%) nos últimos cinco meses do ano.



Foto: Marcelo Spatolara

Previsão para 95

Antônio Dadalti (foto), gerente da Volkswagen, consultado por Technibus refez para cima suas previsões de vendas de ônibus durante 1995. Ao invés de 14 mil unidades que estimava anteriormente, Dadalti considera que 15 a 16 mil unidades é um patamar mais realista. Leva em consideração o fato, por exemplo, de sua marca ter iniciado o ano com uma carteira de 1.560 chassis para entregar até abril. "Só estamos aceitando pedidos para maio", disse.

A Volkswagen pretende participar com 20% do mercado, o que significa dobrar sua fatia em relação a 1994, quando vendeu no varejo 1.300 unidades, o equivalente a 10,8% de um total de 12 mil unidades.

EM OFF

CARRO CHEIO

Privatização já

João Batista L.P. Saadi *

"O problema não é que eles não enxergam uma solução, mas que eles não enxergam o problema", Charles S. Kettering.

Desde a segunda metade dos anos 80, observa-se permanente pressão pela mudança no padrão de intervenção do Estado na economia brasileira.

Um setor que merece das autoridades governamentais ser privatizado são as empresas públicas municipais, de transporte coletivo de passageiros.

No Brasil as seguintes cidades possuem empresas cujo controle acionário é estatal (estado ou município): Diadema, Barueri, Santos, S.B.Campo, Santo André, Ribeirão Preto, Campinas, Araraquara (em São Paulo), mais Rio de Janeiro, Porto Alegre, Salvador, Recife, Fortaleza, Brasília, Goiânia, Maceió, João Pessoa e Rio Grande.

Merece destaque que temos uma situação única no Brasil: uma empresa pública que também explora uma linha rodoviária. O Departamento Autárquico de Transportes Coletivos, da cidade de Rio Grande, RS, possui 36 ônibus, com 20 ônibus atuando nas linhas urbanas e 16 na linha rodoviária Porto Alegre-Rio Grande.

Se essas empresas são deficitárias, aumentando o déficit público, perguntamos:

1) Por que as empresas dão prejuízo, atuando em igualdade de condições, ou seja, o passageiro paga o mesmo valor da passagem que na empresa particular?

2) Por que essas empresas têm os piores índices de avaliação de desempenho técnico, tais como: frota velha, maior número de funcionários por veículo e funcionários desmotivados?

3) Será que nessas cidades as funções básicas do Estado (saúde, educação, segurança, saneamento etc.) estão sendo oferecidas na sua plenitude à população?

4) Em algumas cidades conhecedoras da má gestão das empresas, constituiu até praxe administrativa incluir no orçamento municipal verbas (leia-se subsídio) destinadas a cobrir o déficit. Então por que não parar de aumentar o déficit, tornando a empresa eficiente, segundo as regras de técnica moderna de administração empresarial?

* Diretor-executivo da BMG Leasing

Empreiteiras já operam Rio-Niterói

A Camargo Correa e a Andrade Gutierrez assinaram no apagar das luzes de 1994, dia 29 de dezembro, contrato para administrar e operar a ponte Rio-Niterói por um prazo de 20 anos. As empreiteiras têm seis meses para realizar melhorias na iluminação e assistência médica e mecânica nos 14 km da ponte. A partir daí, os veículos que cruzarem a passagem pagarão pedágio.

O consórcio das duas empresas cotou o menor preço do pedágio - R\$ 0,78 - bem abaixo dos R\$ 2,00 estabelecidos como tarifa máxima pelo Ministério dos Transportes.

Pelo contrato, automóveis pagarão R\$ 0,78, motocicletas R\$ 0,39, e ca-

minhões e ônibus, R\$ 0,78 por eixo. Durante os primeiros quatro anos de concessão, as empreiteiras terão de investir R\$ 55 milhões em obras de conservação e manutenção da ponte e mais R\$ 250 milhões nos 16 anos restantes. Os novos operadores prevêem arrecadar cerca de R\$ 550 milhões com o pedágio durante o prazo contratual.

A escolha da Camargo Correa e Andrade Gutierrez gerou contestações jurídicas. "Por conta disso, outros processos de privatização na área rodoviária vão sofrer atrasos", previu, em dezembro, o então diretor geral do Departamento de Transportes Rodoviários, Italo Mazzoni.



Arq. Technibus

Socicam amplia terminal

Depois do Terminal Rodoviário Tietê (com obras em conclusão) é a vez de outro terminal de ônibus paulista, o da Barra Funda (foto), entrar em fase de ampliação. As obras, que deverão estar concluídas em 24 meses, vão exigir da Socicam, empresa privada que opera o terminal, investimentos orçados em US\$ 5 milhões, informa Décio Freitas, diretor da Socicam. "De 20 bilheterias vamos passar para 42", acrescenta. Dos recursos, 70% serão

financiados pelo BNDES com prazo de oito anos e dois de carência.

Pertencente à Cia. do Metropolitano de São Paulo, o Terminal Rodoviário Barra Funda ficará nas mãos da Socicam por um prazo de 30 anos.

Segundo Freitas, concluídas as obras, o complexo Barra Funda subirá de 300 partidas diárias atuais para 800. "Vamos transferir linhas do Mato Grosso e interior de São Paulo do Tietê para Barra Funda", diz.

Scania monta ônibus na Polônia



A Scania já está produzindo ônibus urbanos na Polônia. A primeira unidade (foto) saiu da fábrica em Slupsk no terceiro trimestre de 1994. Idêntico ao MaxCi fabricado na Suécia, com piso baixo, o ônibus polonês é inicialmente montado com chassi e componentes de carroceria importados da Suécia pela Scania Kapena, uma joint venture entre a empresa sueca e a Kapena polonesa, que tem uma longa tradição como encarroçadora. Mais de 250 unidades já foram produzidas e as atividades da Scania na Polônia atendem à sua estratégia de estabelecer operações em novos mercados.

EMTU tem novos diretores

Márcio Junqueira é o novo diretor presidente da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo, EMTU, e Carlos Roberto Doll, o diretor técnico. Os dois nomeados são especialistas na área de transportes públicos. Junqueira foi diretor presidente

da CMTC na gestão Mário Covas na prefeitura de São Paulo, secretário municipal de Serviços e Obras, diretor do metrô paulistano e diretor da Associação Nacional de Transportes Públicos. Doll, ocupou, entre outros cargos, o de gerente do metrô de São Paulo.

Technibus Eventos, empresa do grupo Technibus que organiza e promove a Expobus, será responsável pela organização e comercialização da 1ª FetransRio e 7ª Etransport, promoção da Fetranspor marcada para 2 a 7 outubro de 1995 no Riocentro, no Rio. A mostra deste ano será caracterizada por dois aspectos: terá mais dias para visitação e custo por metro quadrado mais econômico para o expositor.

"Fui um dos apologistas da união da Ford e Volkswagen, em 1987. Na época, foi um mal necessário. Agora, fui defensor do descasamento: afinal, os parceiros não estavam se entendendo nem na cama, nem na mesa" (João Zarif, presidente da Abradif, a entidade que reúne os revendedores Ford).

Resgate da memória fotográfica é o primeiro passo para compor o Projeto Barão de Mauá, iniciativa da Confederação Nacional de Transportes (CNT) para documentar a história do transporte brasileiro de todos os modais.

Quem tiver material fotográfico para contribuir com o projeto pode entrar em contato com a assessoria de imprensa da CNT, fone 061-223-2300.

Outras três etapas vão compor o Projeto Barão de Mauá da CNT com os resgates da memória viva, documental e da história sindical de todos os modais de transporte. Louvável a iniciativa num país que aos poucos, felizmente, trata de resgatar (e preservar) sua história.

Nielson entrega 1.000º Busscar



A Nielson entregou no fim de novembro a 1.000ª carroceria Busscar para a Viação Garcia, da Londrina, PR. A unidade entregue (foto) é um Jum Buss, modelo Volvo B58, terceiro-eixo, com 44 lugares.

O empresário Belarmino de Ascensão Marta estreou a compra de chassis B10M na versão articulado. Adquiriu junto ao concessionário Vocal, de São Paulo, dez chassis para operação na Rápido Luxo, de Campinas, no interior paulista.

Odacir Klein, deputado federal pelo PMDB-RS, no seu terceiro mandato e ministro dos Transportes do governo Fernando Henrique Cardoso, já presidiu o Banrisul, o banco estadual gaúcho, e chefiou a secretaria da Agricultura do estado.

Os 1.500 ônibus urbanos de Fortaleza vão contar em breve com o chamado GET, gerenciador que controla a receita apurada nas catracas. De início, serão instaladas 100 unidades do GET. O plano é aliviar a evasão de receita e controlar a meia passagem.

Poltronas para ônibus



CTE - **Teperman** é o tradicional fabricante que cresceu com a indústria automobilística brasileira, fornecendo com Qualidade e Garantia.

Seus principais clientes são a Autolatina, General Motors, Mercedes-Benz e Viação Cometa.

Ampliou suas atividades exportando poltronas para ônibus do Chile, México, Peru, Argentina, Colômbia e sendo o único fornecedor há dezessete anos dos bancos dos metrô de Washington DC (WMATA), San Francisco (BART), Los Angeles (SCRTD) e trens de Washington DC (NVTC), atendendo as mais atualizadas exigências de segurança e qualidade, a não propagação de fogo e emissão de fumaça.

Fabrica seus produtos conforme projeto do cliente ou desenvolve produtos especiais atendendo sempre normas internacionais.

Inclusive testes de ancoragem realizados e aprovados conforme normas ECE - R80 nos laboratórios TÜV - Technischer Überwachungs Verein na Alemanha.

companhia teperman de estofamentos

Rua José Zappi, 255 - Vila Prudente - CEP 03128-140

Cx. Postal 8448 - São Paulo - SP - Brasil

Tel.: (5511) 966-6300 - Fax: (5511) 966-5310/966-5344 - Telex: 1121037 CTEE BR

