

ANUÁRIO DO ÔNIBUS

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

2006

OTM
EDITORA LTDA



ANÁLISE

O que o setor espera do novo governo

RODOVIÁRIO
Luta para manter a qualidade

Águia Branca mescla arrojo com prudência

URBANO
Os riscos da tarifa espremida

Vale-transporte resiste à ameaça de extinção

Bilhetagem pode ser adotada na maioria das cidades

Rápido Araguaia supera crise que abalou Goiânia

CARROCERIAS
Índia, a nova casa da Marcopolo

Produção de 35 anos soma meio milhão

FRETAMENTO
Sunflower ganha com viagem urbana

CHASSIS
Mercedes-Benz tem articulado para serviço difícil

GUIAS
Montadoras e encarroçadoras ■ Fichas técnicas de produtos ■ Empresas de ônibus ■ Fornecedores de peças e serviços

2006



IDA

Inovação
Tecnologia
Qualidade

VOLTA

Rentabilidade
Satisfação
Segurança

No sobe e desce, pára e anda da cidade o desgaste dos pneus é grande. Por isso, na hora de reformar os pneus da sua frota, lembre-se da Vipal. Veja porque:

- É a única que tem RQG - Reforma Qualificada & Garantida, um serviço exclusivo que garante a carcaça e a reforma dos pneus radiais e diagonais, nos sistemas a frio e a quente, das mais consagradas marcas de pneus.
- Investe em pesquisa para projetar desenhos exclusivos de bandas que atendam suas necessidades específicas.
- Empregando alta tecnologia em serviços de assistência técnica como PROTRANS e PneuPlus, a Vipal auxilia o transportador a otimizar a vida útil dos pneus.

É por isso que a Vipal está sempre à frente em reforma de pneus.



VIPAL[®]
RENOVANDO A QUALIDADE DO SEU PNEU
www.vipal.com.br

Destaques do anuário

Estamos servindo um cardápio variado de reportagens, estatísticas e guias nesta que é a 14ª edição do Anuário do Ônibus da OTM Editora, publicação também responsável por Technibus, considerada a mais aprofundada e completa revista para o setor de ônibus.

O anuário deste ano traz, como sempre, um amplo dossiê sobre a produção de ônibus e transporte urbano e rodoviário de passageiros no País. Servimos ao leitor o Guia de Empresas de Ônibus, um levantamento detalhado sobre a intimidade das operadoras. Nele, por exemplo, você fica sabendo os nomes dos dirigentes e seus cargos nas empresas de ônibus. Quantos ônibus tem determinada empresa? O guia responde. Quais as quantidades e marcas dos chassis e carrocerias? Está respondido, também. E o guia também informa quanto cada empresa roda, consome de óleo diesel e de pneus novos e reformados.

Além do Guia de Empresas de Ônibus, levantamento persistente e metucioso, um dos trunfos que diferencia e explica a credibilidade e o sucesso do Anuário do Ônibus. Esta publicação traz em seu cardápio informações importantes sobre a cadeia produtiva que gira em torno do mundo do ônibus. Falamos, aqui, especificamente, do Guia de Fornecedores – sua diretoria, principais produtos e seus principais clientes.

E, claro, não poderia faltar, o dossiê sobre os produtos – chassis e carrocerias – produzidos pela indústria brasileira de ônibus, considerada uma das mais importante do mundo, não apenas pelo alto volume produzido, mas pela capacidade tecnológica que comprovadamente tem demonstrado.

No capítulo de reportagens e artigos, destaques para um levantamento dos números consolidados dos fabricantes de chassis para ônibus, desde que se instalaram no Brasil, há meio século. Outro destaque fica para as estatísticas sobre a produção de carrocerias.

No capítulo das reportagens, além de análises setoriais em que estão inseridas as empresas de ônibus, destacam-se presente, passado e futuro de empresas de ônibus, particularmente a Viação Águia Branca, que completa 60 anos, e a Rápido Araguaia, que – como de resto as operadoras urbanas do Brasil – mergulhou em momentos de euforia e de depressão, para, neste instante viver uma fase de recuperação.

Tenham todos uma boa e proveitosa leitura!



Ver um Ônibus Volkswagen
Mas de comuns eles não

Volksbus. Do jeito que você
Do jeito que o passageiro

**é cada vez mais comum.
têm nada.**

**precisa.
quer.**

Volksbus



sumário



AO LEITOR

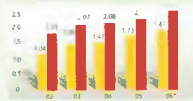
3



ANÁLISE

O recente aumento de renda das camadas mais pobres recuperou, ainda que timidamente, o volume de passageiros de ônibus, principalmente nas áreas metropolitanas

10



ESTATÍSTICAS

Produção de chassis para ônibus continua crescendo e é impulsionada pelas vendas internas que já ultrapassam as exportações e agora ditam o crescimento do segmento

14



RODOVIÁRIO

Produtividade fica abaixo do esperado pelos empresários do setor, que trabalham com frota envelhecida, extrema racionalização de custos e deficiente infra-estrutura rodoviária

18



ÁGUIA BRANCA

Construído com pitadas de conservadorismo e doses de arrojo empresarial, Grupo Águia Branca chega aos 60 anos e alcançará este ano faturamento superior a R\$ 1 bilhão

22



URBANO

Prioridade dada aos automóveis inibe a possibilidade de oferecer meios de transporte coletivo de qualidade por um preço acessível a quem realmente necessita do serviço

29



BILHETAGEM

Projeto prevê a implantação da cobrança automática em todas as cidades com mais de 100 mil habitantes, incluindo sistema de carga de vale-transporte dentro dos ônibus

32



VALE-TRANSPORTE

Ameaçado de extinção, o benefício trabalhista tem defensores ferrenhos de prontidão que estudam propostas para assegurar a continuidade e ampliação do vale

38



RÁPIDO ARAGUAIA

Dona de 40% da frota de ônibus urbanos que circulam na cidade de Goiânia (GO), a empresa quer recuperar os resultados financeiros brilhantes de outrora

42

GUIA DE ENCARROÇADORAS E MONTADORAS

ENCARROÇADORAS

BUSSCAR.....	70
CIFERAL.....	72
COMIL.....	74
INDUSCAR.....	76
IRIZAR.....	78
MARCOPOLO.....	80
VOLARE.....	82
MASCARELLO.....	84
SAN MARINO.....	87

ANUÁRIO DO ÔNIBUS 2006

Anuário do Ônibus - Nº 14 - 2006 - R\$ 30,00

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores: Sonia Crespo,
Juliana Mausbach, Ariverson Feltrin,

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo
carios@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

	FRETAMENTO Com pouco mais de 50 anos, segmento busca novas fórmulas para crescer qualitativamente nos serviços de transporte contínuo e eventual e entrar em novos nichos de mercado	46
	SUNFLOWER TURISMO Antes dedicada a viagens de longo percurso, a transportadora foca agora suas atividades no mercado de turismo eventual e de negócios que se consolidam na capital paulista	50
	CHASSIS Em 2005 a indústria brasileira de ônibus vendeu mais ao exterior do que no mercado interno, pela primeira vez na história	54
	MERCEDES Montadora lança dois ônibus articulados com motor traseiro que proporcionam mais conforto e melhoram a dirigibilidade	56
	EXPORTAÇÃO Qualidade do produto e competitividade nos preços transformaram o Brasil em grande vendedor de ônibus, que chegam aos cinco continentes, atendendo a 50 países	58
	PRODUTOS De micros a modelos rodoviários, os mais recentes lançamentos de carrocerias e chassis de ônibus no mercado nacional	60
	CARROCERIAS Brasil consolida sua posição como um dos mais importantes produtores de ônibus do mundo, excedendo a marca de 430 mil unidades fabricadas	64
	MARCOPOLO Parceria com a Tata Motors leva a encarroçadora gaúcha ao amplo mercado da Índia, o que poderá dobrar sua produção a partir de 2007	66
	ENTIDADES	162

MONTADORAS

AGRALE	88
MERCEDES.....	90
IVECO	92
SCANIA.....	94
VOLKSWAGEN.....	96
VOLVO.....	98
FICHAS TÉCNICAS	100
GUIA DE TRANSPORTADORAS	114
GUIA DE FORNECEDORES	136

CIRCULAÇÃO
Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 3027-5565
spala@spalamkt.com.br

Tiragem
8.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 120,00 (seis edições e três Anuário). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM Editora

OTM
EDITORA LTDA.

Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:
Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 702
Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

Atendimento ao assinante:
0800 702 8104

otmeditora@otmeditora.com.br



IRIZAR

O Rodoviário de Luxo 6 Estrelas

Segurança, Conforto, Design, Economia, Qualidade e Garantia

Um veículo de última geração, ideal para ser utilizado em linhas regulares de curtas, médias e longas distâncias, que evidencia também suas características para o turismo.

O IRIZAR foi criado de acordo com as necessidades de nossos clientes, transformando cada detalhe em cliente satisfeitos.



Algumas flores e muitos espinhos

O aumento de renda das camadas mais pobres tem reflexos no volume de passageiros, que se recupera. O problema dos operadores é enfrentar a crescente demanda movida a benefícios

Os mais pobres no Brasil estão vivendo anos melhores, é a conclusão de estudo "Crescimento Pró-Pobre, o Paradoxo Brasileiro", realizado pelo Centro de Políticas Sociais da Fundação Getúlio Vargas (FGV) em parceria com o International Poverty Centre, instituição ligada à Organização das Nações Unidas (ONU). O período do estudo envolve dez anos, entre 1995 e 2004, quando a renda dos mais pobres cresceu 0,73% ao ano, enquanto a renda média do brasileiro caiu 0,63%. O paradoxo fica por conta de o bolso do pobre ter estufado mais do que a geração de riquezas do País representada por seu Produto Interno Bruto (PIB). Isso contradiz a receita de que só existe distribuição de renda quando o bolo cresce.

Como a classe pobre anda mais de ônibus, é justo se supor que o aumento de renda possa ser listado entre as causas para a leve recuperação que se constata no volume de passageiros de ônibus nas áreas metropolitanas.

Na cidade de São Paulo, a maior do País, o volume transportado por ônibus em 2005 foi de 2,5 bilhões de passageiros, o dobro do registrado em 2003, de 1,2 bilhão de passageiros, e acima, mes-

mo, dos melhores anos da demanda, verificados em meados da década de 90.

Pode-se dizer que o confronto com 2003 traz distorções. Há pelo menos dois argumentos: naquele ano, ao contrário de 2005, o transporte clandestino atuava, mas ainda não havia sido regularizado pelo governo municipal. E mais: o sistema de bilhetagem eletrônica, adotado na capital paulista, passou a liberar a catraca para o passageiro durante um tempo de duas horas. Com isso, o mesmo usuário, com um só bilhete, pode fazer várias viagens.

Se tais ponderações são válidas, de qualquer forma não anulam a constatação de que a demanda de passageiros em São Paulo está mais aquecida e isso se deve também à recuperação de renda.

O fato é que nos últimos dez anos, enquanto o processo de aumento de renda dos mais pobres se processava, o transporte por ônibus passou por vários momentos até chegar à fase atual, menos tensa. De fato, após a invasão da pirataria, notadamente nas zonas metropolitanas, vive-se uma fase de acomodação. Os perueiros, enquadrados que foram num processo de regulamentação, tornaram-se senhores de direitos e deveres. E, na

posse de direitos, ajudaram a blindar a atividade contra a investida de clandestinos.

A formalização de massa considerável de pequenos empresários na atividade de transporte coletivo foi um dos fatores para trazer de volta às estatísticas os passageiros perdidos para o sistema informal.

Mas, a inclusão dos clandestinos, se abrandou o conflito institucional, trouxe outras conseqüências, entre elas a divisão do bolo de passageiros em mais fatias. E isso, acrescido de distorções históricas, ajuda a potencializar o sistema como altamente vulnerável a crises.

E um dos reflexos da crise está na idade média da frota de ônibus urbanos. Na cidade de São Paulo, em 2005, a idade estava em seis anos, 50% acima da idade média apurada em 1993, quando a cidade operava com ônibus de quatro anos. Goiânia é outro exemplo de cidade que também está com a frota bem mais envelhecida.

Gratuidades para idosos, meias passagens para estudantes, bilhetes únicos e outras "bondades", na maioria das vezes são benefícios concedidos pelo poder público sem compensação aos cofres dos operadores privados.

Além da perda de receita, as empresas

de ônibus urbanas e metropolitanas enfrentam outro sério complicador para debilitar suas finanças. Trata-se do óleo diesel, que vem sendo reajustado de forma acelerada. Em 2001 o preço do diesel valia 50% do cobrado pela gasolina. Em maio de 2006 o diesel custa 73,4%. Com isso, as empresas estão sendo obrigadas a reservar maior parcela das despesas ao combustível.

Se há alguma recuperação no volume de passageiros – seja pela inclusão dos perueiros ao sistema formal, pelo aumento de renda da camada mais pobre ou pela concessão de benefícios nas passagens – nada indica, por ora, aumento real na demanda. Pelo contrário. As últimas estatísticas publicadas oficialmente pela NTU, associação das empresas de transporte urbano, mostram que a demanda de outubro de 2004 estava 13% abaixo da registrada em igual mês do ano 2000.

Faz sentido não se ter a mesma demanda de tempos atrás no transporte coletivo. Com aumento real de renda, seja por salários ou benefícios, entre eles o Bolsa-Família, o fato é que para as famílias pobres

RITMO DA DEMANDA (passageiros transportados pelas empresas – em milhões)				
Operador	Categoria	2055	2004	Variação %
Auto Viação 1001	Rodoviário	14,2	13,5	5,2
Auto Viação Catarinense	Rodoviário	5,4	4,8	12,5
Empr. Transp. Flores	Urbano	52,7	51,9	1,5
Emp. Unida Mansur	Fret./Tur.	2,6	2,6	-
Expresso Princesa dos Campos	Rodoviário	9,8	8,2	19,5
Expresso Real Rio	Urbano	11,3	11,0	2,7
Jandaia Transp. E Turismo	Urbano	6,0	4,5	33,3
Taguatur	Urbano	36,8	36,2	1,6
Til T nsp. Coletivo	Urb; Fret./ Tur.	9,8	9,8	-
Tansurb	Urbano	15,5	18,2	-14,8
Univale	Urb; Rodov.	8,9	8,6	3,5
Viação Bertiooga	Urbano	5,5	5,0	10,0
Viação Itapemirim	Rodoviário	4,0	3,6	11,1
Viação Saens Pena	Urbano	14,8	14,2	4,2
Viação Salutaris e Turismo	Rod; Fret/Tur.	0,7	0,7	-

Fonte: Anuário do Ônibus

a estabilidade da inflação foi um salvo-conduto para evitar a corrosão dos ganhos e, por extensão, garantir o poder de compra.

Celulares pré-pagos e computadores,

tudo comprado a prazo de sumir de vista, são objetos de desejo que viraram realidade para grande parte dos brasileiros. Nessa linha, a motocicleta passou a ser aces-

ESTABILIDADE (frota brasileira circulante de ônibus)

Fonte: Grupo da frota do Sindipeças



sível – tanto que suas vendas, de pouco mais de 50 mil unidades em meados dos anos 90, já atingiram um milhão de unidades.

Com marketing extremamente agressivo – lembrando que com a economia da viagem do ônibus é possível pagar a mensalidade do consórcio da moto – os fabricantes dos veículos motorizados de duas rodas conseguiram atrair grande multidão de adeptos. Em Goiânia, por exemplo, estima-se uma frota de motos de 500 mil unidades para uma população de um milhão de habitantes. Ao lado de outros veículos competidores, a moto tirou passageiro do ônibus

– na capital goiana, para ficar no exemplo, os ônibus, utilizados em 70% das viagens realizadas em meados dos anos 90, estão reduzidos hoje a menos de 30%.

Na realidade brasileira, no entanto, mesmo com a perda de vigor, o ônibus ainda é o responsável pela maioria das viagens urbanas e rodoviárias. Não é por acaso que a destruição de dezenas de ônibus foi uma estratégica arma usada pelos bandidos para paralisar a cidade de São Paulo na recente guerra que eles travaram contra o sistema policial.

Seria bastante oportuno que o próximo presidente da República que assumirá em 2007 o comando do Brasil desse grande atenção para a adoção de uma política de transporte por ônibus. Se é compreensível que tarifas não tenham seu preço reajustado como instrumento de contenção inflacionária e de preservação da renda do assalariado, é justo que o governo crie mecanismos compensatórios. Uma sugestão seria utilizar o diesel mineral com, digamos, 10% de óleo vegetal, para criar um biodiesel urbano de preço diferenciado para uso em ônibus urbanos. Tal medida, além de preservar a renda da população e fomentar a agricultura, traria melhoria ao ar pela redução de poluentes que se consegue com o biodiesel.

PRESEÇA DAS MARCAS

(participação em % nas vendas internas de ônibus)

anos	MBB	Volks	Agrale	Scania	Volvo	Iveco
2000	51,8	21,0	16,8	6,7	3,7	-
2001	49,3	24,0	17,5	5,1	3,1	1,0
2002	45,1	25,7	22,0	1,9	2,1	3,2
2003	42,5	31,0	18,5	2,9	1,1	4,0
2004	50,5	21,8	21,4	3,4	1,0	1,9
2005	51,7	21,9	17,9	5,6	0,8	2,1
jan/mai						
2003	40,0	27,8	22,8	3,8	0,6	5,1
2004	54,3	21,3	18,6	2,8	1,0	2,0
2005	48,4	23,6	18,6	6,5	0,5	2,4
2006	51,8	27,9	16,1	2,8	0,4	1,0

Fonte: Anfavea

RODOVIÁRIO – No segmento de ônibus rodoviário, em que os dados são muito desatualizados e escassos, não há razão para festa tampouco para clima de depressão. Se a renda dos mais pobres cresce, a tendência é que possam ocorrer reflexos no ritmo das viagens. De acordo com o Guia de Empresas de Ônibus (publicado nesta edição) entre quatro operadoras pinçadas, a variação positiva delas no volume de passageiros transportados em 2005 aumentou entre 5,2% e 19,5% no confronto com o ano anterior. O número físico de passageiros, no segmento rodoviário, não é o melhor indicador, mas, sim, aquele que mede o quesito passageiros vezes quilômetros.

Analistas do setor rodoviário de passageiros entendem que houve, de fato, um aumento de produtividade no segmento, nada, no entanto, que possa ser considerado excepcional como na demanda no setor aéreo em que a demanda de passageiros/quilômetro nos vôos domésticos cresceu ao redor de 20% ano passado.

Abílio Gontijo, fundador da Empresa Gontijo, que também controla a São Geraldo, com a experiência de mais de 80 anos de vida, 60 deles no setor, dá o tom: "Se o avião cresce, nós também crescemos. Pouco mais devagar, mas com firme-

za e sem nos permitirmos fazer loucuras".

FROTA BRASILEIRA – Levantamento realizado pelo Sindipeças, sindicato que reúne as empresas de autopeças, mostra que a frota circulante de ônibus, em 2005, somava 263.199 unidades, equivalente a 1,13% da frota total de 23,3 milhões de veículos. Em 45 anos, de 1960 a 2005, enquanto a frota de ônibus cresceu 22 vezes, a de automóveis foi multiplicada por 330 vezes. E o Brasil, que em 1994 tinha um veículo para cada 9,9 de seus habitantes, baixou essa relação para um carro para 8,1 pessoas.

Além do carro, outro competidor do ônibus é a motocicleta. Enquanto a venda de ônibus tem experimentado um comportamento estável no período de 1995 a 2005, nesse espaço de tempo as vendas de motos passaram de 275 mil para 1,02 milhão de unidades.

Em 1995 a frota de ônibus brasileira era de 218 mil veículos e a de motocicletas atingia 952 mil unidades. Em 2005, os ônibus passaram para 263 mil unidades (20,6% de crescimento) enquanto as motos acumularam uma frota circulante de 5,5 milhões de unidades. Se o veículo de duas rodas teve expansão de 480%, no período de 1995 a 2005 a frota de automóveis passou de 17 milhões para 23 milhões de veículos, aumento de 35%.

Se nos trajetos curtos e médios, automóveis e motos inibiram a expansão dos ônibus, nas longas distâncias, principalmente, o avião também tirou uma lasquinha. Motos e automóveis tendem a tirar mais espaço do ônibus, enquanto o transporte aéreo tem muito a crescer, não só pelas difíceis condições das estradas e aumento de renda, mas porque ainda é um meio de transporte utilizado por menos de 5% da população brasileira.



“Mais de 300.000 passageiros circulam por aqui todo dia.
Por isso, eu não brinco em serviço: tenho chassis Mercedes-Benz na minha frota.”

José Paulo Garcia Pedriali – Viação Garcia



Mercedes-Benz, marca registrada do Grupo DaimlerChrysler.

Aqui tem durabilidade e confiança na marca.
Aqui tem chassis rodoviários O-500.



► Quem tem chassis rodoviários Mercedes-Benz tem muita estrada pela frente.

► São chassis resistentes e duráveis, pode comprovar. São chassis que oferecem conforto e um ótimo valor de revenda, pode aproveitar.

► E, para deixar você ainda mais satisfeito, a facilidade de manutenção é mais uma das qualidades da família O-500.

► Use os chassis rodoviários Mercedes-Benz na sua frota. Os passageiros sempre vão voltar. E ir. Voltar. E ir. Voltar. E ir.

► Para mais informações sobre estes chassis resistentes, acesse www.mercedes-benz.com.br ou ligue 0800 90 90 90.



Mercedes-Benz