

ANUÁRIO DO ÔNIBUS 98

Nº 6 - 1998 - R\$ 15,00

ANÁLISE

Fabricantes e transportadoras sofisticam produtos e serviços para a era do passageiro

LEGISLAÇÃO

O governo abre o setor de transporte rodoviário à concorrência

FINANCIAMENTO

Programa de renovação de frotas conta com R\$ 800 milhões do BNDES

TECHNI
bus



8a 12
de setembro
no Expo
Center Norte

EXCLUSIVO:

Guia de Montadoras e Encarroçadoras
Fichas Técnicas de Carrocerias e Chassis
Guia de Fornecedores
Guia de Empresas de Ônibus
Guia de Seguradoras
Entidades Governamentais e Associações Setoriais

Linha Rodoviária GV 1998

Um ônibus de vantagens

A Linha Marcopolo GV 98 é o que existe de mais moderno em transporte rodoviário. Uma completa família de ônibus, com diversos modelos para diferentes aplicações, enfrentando qualquer distância ou caminho. Tudo com a garantia Marcopolo, contando ainda com manutenção facilitada, assistência técnica, excelente valor de revenda e uma completa rede de vendas presente em todo país. Na hora de escolher o melhor para sua frota rodoviária ou empresa de turismo, largue na frente, com a Linha Rodoviária GV 98.



Bagageiro com capacidade para até 10.024kg



Paradiso 1800 Double Decker - 8x2
O 1º ônibus de 2 andares produzido no Brasil



Paradiso GV Double Decker 6x2



Paradiso GV Low Driver

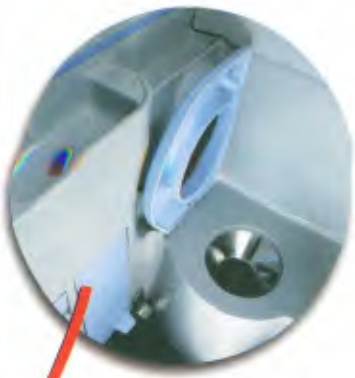


Paradiso GV 1450

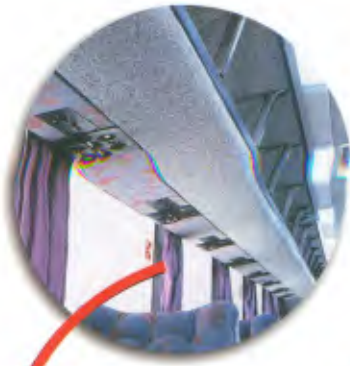


Paradiso GV 1150

Alguns itens aqui apresentados são opcionais. A Marcopolo S.A. se reserva o direito de alterar as especificações técnicas e desenhos de seus produtos, e reservamos-nos ao futuro de qualquer tipo de alteração dos componentes do veículo.



Sanitário químico moderno e de fácil limpeza



Porta Pacotes e luzes de bordo



Monitores de 14" nos 2 decks



Salão superior. Poltronas com design moderno se harmonizam com a decoração interna, propiciando um ambiente confortável, agradável e seguro.



Double Decker



Cabine do motorista com ampla visão externa, poltronas para acompanhante do motorista e letreiro luminoso digital.



Salão inferior. Diversidade e adequação às diferentes necessidades, determinam um padrão diferencial exclusivo de conforto.



ISO 9001 CERTIFICAÇÃO INTERNACIONAL



Viaggio GV 1000



Viaggio GV 850



Senior GV Executivo



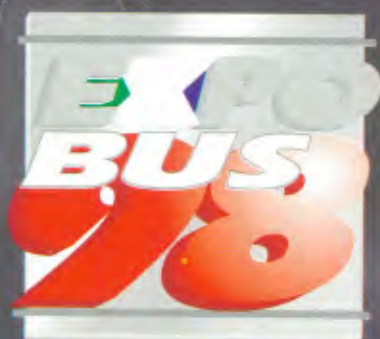
MARCOPOLO

Soluções e serviços para transporte coletivo

Internet: <http://www.marcopolo.com.br>
E-mail: webmaster@marcopolo.com.br

Caxias do Sul - RS - Fone: (054) 222.4422

A MAIOR FEIRA DE NEGÓCIOS DO MERCADO DE ÔNIBUS



8 a 12
de setembro

HORÁRIO

**das 14h00
às 22h00**

LOCAL

**Expo
Center Norte
São Paulo-SP**

ORGANIZAÇÃO

TECHNI
bus
EVENTOS

PATROCÍNIO



SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	7
ANÁLISE O surgimento de novo tipo de concorrência no transporte de passageiros leva fabricantes e transportadoras a aprimorar seus produtos e serviços para recuperar mercado	10
LEGISLAÇÃO Decreto presidencial visa aumentar a competição no transporte rodoviário de passageiros a concorrência e estabelece direitos dos passageiros	16
FINANCIAMENTO O BNDES dispõe de um volume de recursos de R\$ 800 milhões para o programa financiamento de renovação e racionalização de frotas de ônibus	20
GUIA DE MONTADORAS E ENCARROÇADORAS	23
FICHAS TÉCNICAS DE CARROCERIAS E CHASSIS	54
GUIA DE FORNECEDORES	76
GUIA DE EMPRESAS DE ÔNIBUS	100
ENTIDADES GOVERNAMENTAIS E ASSOCIAÇÕES SETORIAIS	115

Disque
3662-0277
para falar conosco.
É o nosso
novo telefone.
O número do fax
da Redação:
3662-4630

CITbus. O transporte público embarca definitivamente na era do cartão inteligente



CITbus é a tecnologia do cartão inteligente aplicada ao controle do transporte coletivo: um sistema de bilhetagem eletrônica por Smart Cards que garante às concessionárias e órgãos públicos um controle ágil e seguro de suas operações.

- . Garante o menor custo por transação.
- . Permite integração física e temporal.
- . Traz mais conforto e segurança para o usuário.
- . Elimina a evasão da receita.
- . Acaba com o uso de vales-transporte como moeda paralela.
- . Proporciona ganhos expressivos de produtividade.
- . Opera em sintonia com os padrões do sistema financeiro.

HÍBRIDO POR CONTATO E CONTACTLESS



**SMART
POR
CONTATO**



**SMART
SEM
CONTATO
(CONTACTLESS)**

Versátil, o sistema permite o uso de Smart Cards com e sem contato.

CITbus já está em plena operação em Salvador, com todos os equipamentos instalados em 2.400 veículos. Com um ano de funcionamento, já soma 70 milhões de transações realizadas, com 500 mil cartões inteligentes.

É inteligente. É versátil. É CITbus.



Tel: (031) 362-1010
Fax: (031) 333-8126

Av. General David Sarnoff, 3.030
CEP 32210-110 - Contagem - MG - Brasil



Para entender a indústria do ônibus

O Anuário do Ônibus chega à sua sexta edição em 1998, com 120 páginas. Desde 1993 o anuário é publicado sem interrupção. Nesta edição o leitor encontra informações essenciais e atualizadas que o ajudam a entender o escopo e a amplitude da indústria de fabricação de ônibus e do transporte de passageiros.

As empresas constantes deste anuário representam a maior parte do universo do transporte brasileiro por ônibus. O anuário inclui o Guia de Montadoras e Encarregadoras, complementado por fichas técnicas das respectivas linhas de produtos, o Guia de Fornecedores, com a relação dos produtos e serviços oferecidos ao setor, e o Guia de Transportadoras, que revela dados fundamentais das empresas operadoras.

O anuário é um perfeito instrumento para as empresas encontrarem novas oportunidades de negócio, identificarem a concorrência, localizarem fontes de suprimentos, atualizarem registros e, principalmente, ampliarem sua atuação no mercado.

Nossos esforços para compilar este *anuário* contaram com a valiosa cooperação de centenas de empresas fabricantes, operadoras, fornecedoras e outras que compõem o setor de ônibus. Esperamos que o resultado deste esforço conjunto contribua para que os citados objetivos sejam alcançados.

O editor

Os ônibus para a nova era de

Benefícios que só as carrocerias Caio oferecem:

Multiplicação
da eficiência
e durabilidade

Baixo custo operacional
e bom desempenho
econômico

Conforto traduzido
em satisfação dos
passageiros

ALPHA URBANO - O veículo do dia-a-dia



Sinônimo de qualidade, resistência e robustez, o veículo permite rodar com a mesma eficiência tanto em ruas centrais como nos caminhos mais penosos da periferia da cidade

ALPHA INTERCITY - A tranquilidade nas estradas



Uma carroceria que é a solução ideal para ônibus intermunicipais com garantia de solidez e segurança

Um microônibus versátil para rodar na cidade que oferece várias possibilidades de execuções internas. Para transporte de executivos, transporte escolar e serviços de táxi-lotação

CAROLINA V - Um microônibus com flexibilidade de uso



transporte de passageiros

Os lançamentos da Caio para o desafio do transporte nas cidades

A Caio ingressa na nova era de transporte urbano de passageiros com o lançamento do Millennium, um veículo de concepção totalmente nova que valoriza ao máximo o design, o conforto dos passageiros e a comodidade do condutor

MILLENNIUM (com chassis Volvo)



MILLENNIUM (com chassis Scania)

O Millennium, que se destaca pela beleza do design, traz uma série de inovações tecnológicas. Também é produzido na versão piso baixo.



PICCOLINO-
O minibus para transporte rápido



Prático e funcional, o novo minibus da Caio atende às necessidades do transporte urbano moderno e de fretamento com suas exigências de conforto e flexibilidade de uso



Cia. Americana Industrial de Ônibus

Rodovia Marechal Rondon, km 252,
Distrito Industrial, CEP 18803-970, Botucatu, SP
Tel.: (014) 820-3200 Fax: (014) 821-3028

Aprimoramento oportuno

ANÁLISE

Com a evasão dos passageiros e a queda de receita, está ocorrendo no setor de transporte por ônibus um intenso aprimoramento dos serviços e dos produtos, um avanço nunca antes visto. Quem ganha é o passageiro

Em todo Brasil está acabando aquela história de que o passageiro é um ser cativo, obrigado a apanhar determinado ônibus de tal empresa sob pena de não viajar. A abertura dos mercados chegou também ao transporte de passageiros e está provocando verdadeira transformação nas cabeças dos empresários.

Odilon Walter dos Santos, dirigente de várias empresas com sede em Goiás, entre elas a Transbrasiliana e a Rápido Araguaia, faz um comentário bastante contundente da situação: "O setor precisa parar para pensar e estabelecer alternativas que dispõe para combater os novos concorrentes".

Está claro que muitos já aplicaram e estão aplicando alternativas para evitar a fuga dos passageiros dos ônibus. O quadro na verdade é bastante animador e envolve desde encarregadores, operadores de ônibus até autoridades que regulam o setor.

Da parte dos fabricantes de carrocerias há uma intensa movimentação na direção de desenvolver produtos adequados a um tipo de passageiro mais exigente. A líder Marcopolo, por exemplo, no relatório da administração divulgado no final do mês de março identifica a necessidade de "enobrecimento" dos ônibus, ou seja a incorpo-



Piccolino da Caio: várias combinações de assentos



Volare da Marcopolo: agilidade nos centros urbanos



Super Micro da Busscar: uso urbano e rodoviário

ração de componentes que proporcionem maior conforto aos passageiros. "Nos grandes centros urbanos essa tendência surge para atender às exigências de melhor qualidade no transporte e combate à concorrência dos veículos de transporte alternativo. No segmento dos rodoviários, este enobrecimento deverá continuar para melhor enfrentar a concorrência do transporte aéreo", enfatiza a encarregadora gaúcha.

Nessa linha a Marcopolo pretende crescer. De 5.899 carrocerias que produziu em 1997, quer atingir 7 mil unidades em 1998. Para isso, inclui um novo produto, o miniônibus Volare, uma moderna carroceria urbana destinada a combater o que a empresa chama de transporte ilegal feito por vans e mototáxis. É uma aposta principalmente no mercados das grandes metrópoles brasileiras.

Volare é uma carroceria intermediária projetada para oferecer ao usuário o conforto e a segurança de um ônibus e a versatilidade e rapidez de uma van. Será comercializada como veículo completo (isto é, já vem de fábrica pronto para rodar).

A vice-líder Caio, instalada em Botucatu, no interior paulista, também se movimenta para oferecer alternativas do mercado. Um dos novos produtos é o minibus Piccolino, que inaugura novo padrão constru-

tivo das carrocerias da empresa, a estrutura tubular.

A Busscar apresentou em fins do ano passado seu Maxi Micro VIP, um modelo intermediário entre o microônibus e o ônibus comum, para acomodar até 27 passageiros.

Como se vê, Marcopolo, Caio e Busscar já aderiram ao minibus, um produto feito sob medida para enfrentar vários desafios: o crescimento do tráfego nas cidades que impõe o surgimento de veículos dessa categoria. Afinal, foi por não ter um veículo competitivo nessa faixa que os fabricantes de carrocerias abriram uma brecha para a expansão das vans.

Outros encarroçadores estão indo na mesma direção, ou seja, buscando incluir na sua linha de produtos um veículo intermediário entre um microônibus tradicional e uma van.

A Comil, com seu Versatile de

8,9 m de comprimento, a Ciferal, com o micro Agilis e a Neobus, com seu recém-lançado micro também atendem ao transporte urbano que exige agilidade e conforto.

Seria incompleto se dizer que o setor fabricante de ônibus resumiu sua ação apenas no desenvolvimento do minibus. No campo urbano, tanto encarroçadores como fabricantes de chassis se movimentam em busca do ônibus ideal, capaz de reunir conforto, design, tecnologia e, sobretudo, preço competitivo.

Dentro desta perspectiva a Caio desenvolveu uma nova carroceria batizada de Millennium, em estrutura tubular, mais leve, montada sobre chassi Scania, piso zero, capaz de reunir vários impactos ao



Versatile da Comil transporta 32 passageiros

público: visual arrojado e conforto, notadamente no subir e descer, uma das questões vulneráveis do sistema de ônibus ao longo das décadas.

A Comil colocou no mercado seu novo Campione, com destaque para a conquista do espaço interno e suas linhas arrojadas inspiradas nos últimos lançamentos da indústria automobilística.

A Busscar lançou o Maxxi

Produção das Associadas FABUS (em unidades)

ANO	Urbanas	Rodov.	Interm.	Micros	Especiais	Trólebus	TOTAL
1971	2.646	1.413	52	220			4.331
1972	3.459	1.620	64	302			5.445
1973	4.156	1.976	333	120			6.585
1974	4.466	2.187	144	653	147		7.597
1975	4.866	2.100	191	651	227		8.035
1976	5.383	2.808	88	505	102		8.886
1977	5.198	3.022	128	651	46		9.045
1978	6.737	2.865	383	671	27		10.683
1979	6.015	2.764	504	941	43		10.267
1980	6.550	3.184	435	908	94	130	11.301
1981	6.578	3.489	239	1.870	3	88	12.267
1982	5.208	2.704	102	622	8	85	8.729
1983	4.265	1.934	86	382	2	26	6.695
1984	3.400	1.679	90	459	15		5.643
1985	4.187	1.872	1	403		1	6.464
1986	4.193	2.958	76	615	5		7.847
1987	4.997	3.222	26	908	24	86	9.263
1988	7.407	3.374	95	655	116	10	11.657
1989	6.592	3.593	16	777	16		10.994
1990	5.559	3.134	3	528	22		9.246
1991	10.988	3.617	35	702	2		15.344
1992	13.063	4.225	27	510	5		17.830
1993	9.086	3.644	100	441	3		13.274
1994	8.524	3.767	22	305	7		12.625
1995	11.788	5.222	47	568			17.625
1996	13.548	4.082	87	556	0	225	18.498
1997	11.980	4.758	52	1.406	-	108	18.304

Fonte: Fabus

DESEMPENHO DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE ÔNIBUS (em unidades)

	Produção	Vendas (*)	Exportação
1957	2246	1904	-
1958	3674	3333	-
1959	3003	3159	-
1960	3877	3949	-
1961	3602	3050	380
1962	3496	3349	170
1963	2474	2420	-
1964	2704	2624	57
1965	3131	2956	120
1966	3955	3632	207
1967	4665	4788	32
1968	7044	7002	2
1969	5679	5627	18
1970	4058	4123	34
1971	4393	4336	32
1972	5230	4222	932
1973	6362	6400	199
1974	8262	7167	916
1975	10126	8931	1337
1976	12059	10986	1015
1977	13828	12038	1711
1978	14340	11861	1632
1979	12832	11529	2018
1980	14465	11532	2391
1981	13393	9179	4135
1982	9820	8045	1065
1983	6206	6575	307
1984	7340	5997	2053
1985	8385	7141	1438
1986	11218	8488	1614
1987	13639	10068	4113
1988	18427	12968	5514
1989	14553	9485	4553
1990	15031	10091	4984
1991	23012	16865	6297
1992	24286	13706	9176
1993	18894	11390	7953
1994	17435	10313	8248
1995	21647	14839	6134
1996	17343	12589	5212
1997	21595	14091	7043
Total	417729	322748	93042

Fonte: Anívea
(*) - produção nacional

FORD B-1621. A MANEIRA MAIS FÁCIL DE MONTAR SOBRE 205 CAVALOS.

C H A S S I B - 1 6 2 1 . P R O N T O P A R A E N



Use o cinto de segurança. Este veículo está em conformidade com o PROCONVE, preservando o meio ambiente. Use sempre peças e acessórios originais Ford.



0800-17-2000

<http://www.ford.com.br>

Sabe por que o B-1621 é o chassi ideal para sua frota? Porque ele só começou a ser construído depois que ouvimos sua opinião. Foi a partir dela que criamos um chassi robusto, para uso urbano e rodoviário, e que já vem pronto para encarroçar sem adaptações. O motor MWM 6.10 TCA, com aftercooler e 205 cv de potência, aliado à suspensão de 2 estágios na dianteira e de 3 na traseira, garante desempenho, economia e conforto ao rodar. E o formato tipo escada, com longarinas retas, combina grande flexibilidade de torção e facilidade para a montagem de carrocerias de 2 ou 3 portas. B-1621. O chassi de ônibus com uma peça a mais: a sua opinião.

C A R R O Ç A R S E M A D A P T A Ç Õ E S





Novo micro da Neobus: linhas futuristas



Micro Agilis da Ciferal em duralumínio

Urbanus de 15 m para atender à necessidade de se movimentar grande número de passageiros nas grandes cidades.

Desde o primeiro trimestre de 1998 Goiânia e São Paulo iniciaram a instalação em seus 12 mil ônibus urbanos a bilhetagem eletrônica para tornara operação mais eficiente e substituir um efetivo de 25 mil cobradores. De início, o homem não será substituído, mas continuará embarcado para monitorar o usuário durante a fase de transição. O investimento, de US\$ 75 milhões, será assumido pelas oito dezenas de empresas privadas das duas cidades.

Os validadores instalados nos ônibus de ambas as cidades vão aceitar bilhete tipo Edmonson (semelhante ao usado no metrô), e o cartão sem contato. A implantação des-

Quadro de pessoal nas 73 empresas de ônibus de São Paulo

Motorista	22.338
Cobradores	22.885
Fiscais	2.658
Manutenção	5.738
Administração	2.395
Outros	456
Total	56.470

Fonte São Paulo Transporte S.A.

te sistema híbrido atende ao passageiro eventual (Edmonson) e ao cativo (cartão).

Goiânia adotou bilhete e cartão ao mesmo tempo, só que distribuindo os cartões inicialmente para os funcionários do sistema de ônibus, cerca de 7 mil, e mais 120 mil estudantes.

A São Paulo Transporte, gestora do sistema, e o Transurb, sindicato que reúne os operadores privados de ônibus, alegam que as vantagens decorrentes da implantação da catraca eletrônica se traduzem em queda nos custos de arrecadação, eliminação da moeda nos ônibus com vantagens óbvias

na redução do número de assaltos, um número que na cidade de São Paulo chega a 500 ocorrências mensais.

Porém, o que todos enxergam como positiva é a contribuição mais importante da automação tarifária: o controle da evasão de receita. O volume de passageiros transportados em 1997 na capital paulistana foi de 1,611 bilhão, queda superior a 10% comparado a 1996 (1,823 bilhão). Boa parte desta fuga é do usuário que emprega o vale-transporte para viajar de transporte alternativo, cujo operador acaba convertendo o vale em moeda junto aos cobradores das empresas de ônibus mediante

pagamento de um ágio.

Estima-se que a arrecadação em São Paulo crescerá cerca de R\$ 13 milhões com a implantação da cobrança eletrônica, aumentando dos atuais R\$ 117 para R\$ 130 milhões mensais.

A cobrança eletrônica, além disso, vai permitir o controle mais efetivo da demanda. Ao chegar à garagem, o ônibus descarrega os dados para um sistema central que consolida e discrimina as operações realizadas.

Para adotar o sistema de cobrança eletrônica será criada uma rede de revendedores dos bilhetes, composta de aproximadamente 4 mil

DESEMPENHO DA INDÚSTRIA BRASILEIRA DE ÔNIBUS (em unidades)

	Produção	Vendas (*)	Exportação
1957	2246	1904	-
1958	3674	3333	-
1959	3003	3159	-
1960	3877	3949	-
1961	3602	3050	380
1962	3496	3349	170
1963	2474	2420	-
1964	2704	2624	57
1965	3131	2956	120
1966	3955	3632	207
1967	4665	4788	32
1968	7044	7002	2
1969	5679	5627	18
1970	4058	4123	34
1971	4393	4336	32
1972	5230	4222	932
1973	6362	6400	199
1974	8262	7167	916
1975	10126	8931	1337
1976	12059	10986	1015
1977	13828	12038	1711
1978	14340	11861	1632
1979	12832	11529	2018
1980	14465	11532	2391
1981	13393	9179	4135
1982	9820	8045	1065
1983	6206	6575	307
1984	7340	5997	2053
1985	8385	7141	1438
1986	11218	8488	1614
1987	13639	10068	4113
1988	18427	12968	5514
1989	14553	9485	4553
1990	15031	10091	4984
1991	23012	16865	6297
1992	24286	13706	9176
1993	18894	11390	7953
1994	17435	10313	8248
1995	21647	14839	6134
1996	17343	12589	5212
1997	21595	14091	7043
Total	417729	322748	93042

Fonte: Anfavea (*) - produção nacional

pontos de vendas. Já os cartões serão comercializados por dezenas de lojas distribuídas geograficamente pela cidade. As lojas também ficarão encarregadas de carregar os cartões com créditos de viagens. Está em andamento o processo de credenciamento de empresas para se encarregar da distribuição dos bilhetes.

Tanto a Transurb, como os empresários de Goiânia adiantam que o efetivo de cobradores será reciclado para no futuro ocupar outras funções. Uma parte sairá por força da rotatividade, outros serão utilizados para ocupar cargos de motoristas ou ajudantes de oficina.

Prodata, belga, Monetel, francesa, e Digicon, brasileira, são as empresas que fornecerão os validadores a serem instalados nos ônibus de São Paulo para receber os bilhetes Edmonson e os cartões sem contato. Os primeiros veículos com bilhetagem eletrônica em São Paulo são 35 trólebus que circulam em três linhas no centro da cidade, interligando três terminais fechados.

O transporte coletivo por ônibus nos últimos tempos tem sido fustigado pela ação do transporte complementar ou alternativo, executado por perueiros autônomos. Em algumas cidades brasileiras, os ônibus estão movimentando volume 20% menor.

Entre as causas apontadas para tal queda, além do transporte informal, estão o desemprego, o avanço do automóvel e até a mudança de hábito de se locomover, que tem incorporado o deslocamento a pé.

Até recentemente as empresas de ônibus apenas detectavam o problema, mas se mostravam impo-



Maxxi Urbanus de 14 m para 91 passageiros

tentes para reverter o quadro. Com mais intensidade desde o ano passado, algumas soluções passaram a ser adotadas para estancar a fuga do passageiro.

A implantação da bilhetagem eletrônica é considerada uma forma eficaz para conter a evasão, à medida em que a adoção do cartão elimina o dinheiro e a moeda de troca, que é o vale-transporte.

A força da frota paulistana

Outras ações para atrair o passageiro é a adoção, por exemplo, de microônibus, ou miniônibus, um veículo que concilia um atendimento personalizado e maleabilidade

para enfrentar os congestionamentos. Nesta linha, a Empresa de Ônibus Guarulhos, que atua na Grande São Paulo, passou a operar micros com televisão a bordo como forma de enfrentar a competição de perueiros.

Os números apresentados pela frota de ônibus paulistana são grandiosos. Movimenta num ano o equivalente a dez vezes a população brasileira. Apesar do gigantismo, as 73 empresas privadas que operam o sistema e empregam 56,5 pessoas têm registrado desempenho negativo.

Com efeito, nos últimos dez anos, entre 1988 a 1997, a frota de ônibus paulistana passou de 8.239 para 10.723 unidades, não por aumento de demanda de viajantes, que, diga-se, caiu de 1,922 bilhão para 1,6 bilhão de passageiros no período. O crescimento da frota fez o percurso subir de 622,4 milhões km rodados em 1988 para 770 milhões ano passado.

Mais ônibus em circulação e menor volume de passageiros transportados resultaram em queda no número de ocupantes por veículo, de 727 passageiros em 1988 para 492 em 1997.

Pelos números apresentados pode-se concluir que melhorou o conforto dos ônibus à medida em que a taxa de ocupação decresceu.

Os ônibus estão viajando menos lotados – é uma conclusão. Outra é que demoram mais para vencer os itinerários à medida em que foi agravado o congestionamento na cidade de São Paulo, sem que ações para aperfeiçoar o tráfego dos coletivos tenham evoluído.

Determinados a não ceder mais terreno, os empresários de transporte já deram passos decisivos de reação.

Os números do sistema de ônibus da cidade de São Paulo

Ano	Passageiros transportados	Km rodados	Frota operativa	Passageiros Ano/dia
1988	1.922.541.682	622.455.883	8.239	727
1989	2.025.758.079	570.383.008	7.984	818
1990	2.023.602.389	559.657.966	7.785	837
1991	1.875.640.997	565.951.850	7.911	773
1992	1.828.552.370	681.508.360	9.667	618
1993	1.826.057.530	683.781.113	9.811	603
1994	1.821.650.804	718.937.167	10.029	598
1995	1.965.752.421	757.742.205	10.492	616
1996	1.823.711.252	792.782.573	11.037	538
1997	1.611.024.762	810.904.618	10.723	492

Fonte: São Paulo Transporte S.A.

CARROCERIAS PARA ÔNIBUS

Tipo	Produção		Mercado Interno		Exportação	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997
Urbano	13.548	11.980	12.533	10.179	1.015	1.801
Rodoviário	4.082	4.758	3.123	3.218	959	1.540
Intermunicipal	87	52	81	49	6	3
Micros	556	1.406	417	1.136	139	270
Especial	0	0	0	0	0	0
Tróleibus	225	108	225	108	0	0
TOTAL	18.498	18.304	16.379	14.690	2.119	3.614

Fonte: São Paulo Transporte S.A.

Novas regras para o transporte rodoviário

REGULAMENTAÇÃO

Decreto presidencial estabelece novas regras que abre o setor de transporte rodoviário de passageiros à concorrência

O governo publicou em março o decreto nº 2.521 que estabelece as normas para concessões de linhas de ônibus interestaduais e internacionais e enquadram as empresas em novas regras. Entre as normas, acaba com a exclusividade de linhas no país e amplia os direitos dos passageiros.

O decreto determina ainda que as atuais linhas interestaduais do país têm sua validade mantida até o ano 2008. O tempo permitido de concessão antes da edição do decreto era de 30 anos, mas, com as novas regras, o prazo de 15 anos para as atuais linhas, segundo governo, passou a ser contado a partir do antigo decreto nº 952, de 1993.

A licitação de novas concessões, que não ocorre há 20 anos, está prevista para o curto prazo pelas autoridades que realizaram os estudos de demanda de 10 novas linhas.

O novo decreto garante os direitos dos passageiros que utilizam os serviços das atuais 220 empresas operadoras, além de prever multas por má prestação de serviços. Estas multas variam de R\$ 262,74 a R\$ 1.226,12. Um exemplo, os passageiros que tiverem sua bagagem avariada ou extraviada ou danificada terão direito a indenizações entre R\$ 105,10 e R\$ 350,32. Os passageiros só poderão levar de graça até 30 quilos de bagagem. Para cada quilo excedente o passageiro pagará 0,5% do preço do bilhete.

Na licitação das novas linhas o critério principal considerado será a menor tarifa a ser cobrada do usuário. Além disso, as empresas deverão atender a exigências técnicas e financeiras. Também serão estabelecidos parâmetros mínimos de qualidade e segurança.

A adaptação às novas regras será lenta e gradativa para um setor não acostumado ao mercado aberto. As operadoras alegam que várias das medidas que o governo vai exigir já são praticadas. Mesmo antes do decreto do governo, algumas empresas de ônibus, diante da crescente concorrência das linhas aéreas, tinham acenado ao seu público com vantagens, como serviço diferenciado nas linhas regulares, descontos nas passagens e facilidade de pagamento com cartão. Operadoras como Itapemirim, São Geraldo e Viação Garcia estão trilhando esse caminho para conquistar novos clientes.

RANKING DAS OPERADORAS

Itapemirim	206 linhas
São Geraldo	110 linhas
Nossa Senhora da Penha	107 linhas
Gontijo	95 linhas
Transbrasiliana	73 linhas
Reunidas Paulista	73 linhas
Pluma Conforto e Turismo	69 linhas
Nacional Expresso	65 linhas
Real Expresso	52 linhas
Viação Garcia	51 linhas
Total	905 linhas

Total geral no Brasil 2.229 linhas distribuídas entre 220 empresas



Itapemirim, com 206 linhas, a maior empresa no transporte interestadual



São Geraldo, a vice-líder, opera no Nordeste, M. Gerais e Espírito Santo



Gontijo concentra suas operações em São Paulo e Minas Gerais



Viação Garcia, de Londrina, atrai passageiros com serviço diferenciado

AS MAIORES NAS ESTRADAS



206 linhas (59 em São Paulo, 44 no Espírito Santo, 29 no Rio de Janeiro, 21 em Pernambuco, 11 no Ceará, 11 na Paraíba, 9 na Bahia, 7 em Minas Gerais, 6 de Brasília, 6 em Santa Catarina, 2 em Sergipe e 1 no Paraná)



110 linhas (41 na Bahia, 16 em Minas Gerais, 12 em Pernambuco, 9 no Rio Grande do Norte, 9 no Espírito Santo, 9 em Alagoas, 6 na Paraíba, 5 em Sergipe e 3 em Goiás)



107 linhas (38 no Paraná, 23 no Rio Grande do Sul, 21 no Rio de Janeiro, 7 em Brasília, 6 no Ceará, 4 no Espírito Santo, 3 em Pernambuco, 2 em São Paulo, 2 em Santa Catarina e 1 na Bahia)



95 linhas (38 em Minas Gerais, 37 em São Paulo, 8 na Bahia, 8 no Ceará, 3 em Pernambuco e 1 no Piauí)



77 linhas (43 em Goiás, 16 no Pará, 13 no Piauí, 3 no Maranhão e 2 em São Paulo)

Obs.: Itapemirim e Nossa Senhora da Penha fazem parte do mesmo grupo e, juntas, detêm 14% das linhas do país.

PRINCIPAIS PONTOS DO DECRETO Nº 2.521

- Toda permissão será precedida de licitação pública nos casos de transporte rodoviário de passageiros interestadual e internacional, e autorização em casos de transporte rodoviário internacional em período de temporada turística; prestação de serviços em caráter emergencial; transporte interestadual ou internacional por fretamento contínuo; e transporte interestadual e internacional de passageiros para fretamento eventual ou turístico.
- Os editais de licitação deverão observar a lei das permissões. No julgamento da licitação será considerado o menor valor da tarifa, a melhor oferta de pagamento pela outorga e a combinação das duas exigências.
- A tarifa a ser cobrada pela prestação dos serviços destina-se a remunerar de maneira adequada o custo do transporte oferecido e os investimentos necessários para sua execução e a possibilitar o padrão de qualidade exigido da transportadora.
- As transportadoras poderão oferecer tarifas promocionais nos seus serviços em todos os horários ou em alguns deles.
- Nenhum linha poderá ser exclusividade de uma determinada empresa.
- O prazo das permissões para a exploração das linhas será de 15 anos.
- É vetada a exploração de serviço numa mesma linha por transportadoras que mantenham entre si vínculo de interdependência econômica, como participação no capital votante umas das outras acima de 10%, ou controle pela mesma holding.
- Nenhuma empresa permissionária de uma linha poderá pedir nova permissão para o mesmo trecho.
- Mesmo linhas que já sejam atendidas por serviço regular poderão passar por outra licitação, caso o Ministério dos Transportes entenda que a detentora da licença não esteja atuando conforme as determinações do Código de Defesa do Consumidor.
- A transportadora que vencer a licitação terá de responder por todos os prejuízos causados ao poder público, aos usuários e a terceiros.
- É proibida a transferência de direitos de exploração dos serviços e do controle societário da transportadora sem prévia autorização do Ministério dos Transportes.
- Em caso de venda de mais de um bilhete para a mesma poltrona, interrupção ou retardamento da viagem, a transportadora terá de garantir alimentação e hospedagem ao passageiro e pagará multa de 20 mil vezes o valor da passagem.
- A venda de passagens deverá ter início, no mínimo, 30 dias antes da data da viagem. O usuário poderá desistir da viagem, até três horas antes da partida, com a obrigatória devolução do que foi pago, ou poderá optar por revalidar a passagem para outro dia e outro horário.
- Cada passageiro terá direito a 30 quilos de bagagem, no bagageiro do ônibus, e a 5 quilos, no interior. O excesso corresponderá ao valor a ser cobrado de, no máximo, 0,5% do valor da passagem para cada quilo de bagagem.
- No caso do extravio da bagagem as transportadoras indenizarão os proprietários em até 3.000 vezes o valor da passagem no caso de danos e até 10.000 vezes no caso de extravio.