

Rodoviário

GRUPOS AMPLIAM PODER COM AQUISIÇÕES

Fretamento e turismo

SETOR BUSCA OPÇÕES PARA CRESCER

Urbano

- CORREDORES GANHAM STATUS MERECIDO
- AUMENTA EXCLUSÃO NO TRANSPORTE PÚBLICO

Bilhetagem eletrônica

- MAIS DE 100 CIDADES DENTRO DO SISTEMA
- SÃO PAULO ADOTA TARIFA TEMPORAL

Carrocerias

BRASIL EXPORTA UM TERÇO DA PRODUÇÃO

Chassis

VENDAS: RECORDE DE TODOS OS TEMPOS

Ranking

QUEM PRODUZ QUANTO NO MUNDO

Frota

ÔNIBUS BRASILEIROS TÊM VIDA LONGA

GUIAS

- MONTADORAS E ENCARROÇADORAS
- FICHAS TÉCNICAS DE PRODUTOS
- EMPRESAS DE ÔNIBUS
- FORNECEDORES DE PEÇAS E SERVIÇOS
- ENTIDADES DE TRANSPORTE

Análise

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NA MÃO DE POUCOS



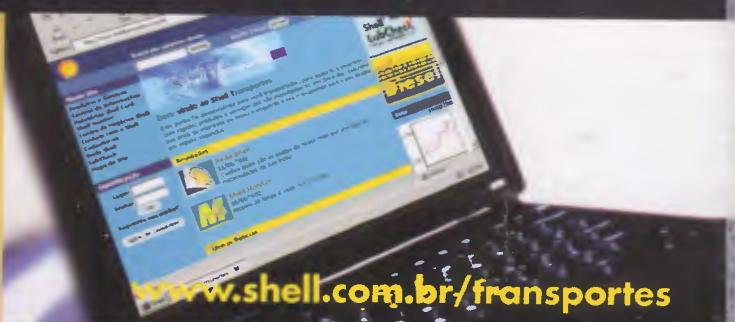
Produtos, serviços, qualidade, confiança.
Na Shell você encontra tudo isso junto.

Shell
FORMULA
Diesel

Shell
RIMULA



Check up



www.shell.com.br/franportoes

Shell
SPIRAX



Licenciamento Ambiental CONAMA 27:
<http://www.shell.com.br/transportes/maior.asp>

A Shell desenvolveu para sua frota uma completa e moderna linha de produtos e serviços para que você se preocupe apenas em obter mais e melhores resultados com os seus negócios. Além disso, utilizando a sua experiência na área de proteção e conservação ambiental, criou um serviço de consultoria para obtenção de licenciamento ambiental de garagens ou quaisquer outros estabelecimentos que armazenam combustíveis (LO – Licença de Operação e LI – Licença de Instalação), de acordo com as exigências da Resolução Conama 273/2000. É a Shell cuidando de tudo para você se dedicar mais aos seus negócios.



Prato cheio de informações

Este 12º Anuário do Ônibus que a OTM Editora está lançando reúne um dossiê volumoso de informações estratégicas para a melhor compreensão e entendimento do setor que domina a matriz de transporte de passageiros do País. Trata-se de um serviço público estratégico e exercido pela iniciativa privada sob a gestão do poder público.

Um dos pontos fortes do anuário, sem dúvida, é o Guia de Empresas de Ônibus, contendo informações preciosas sobre as operadoras, um trabalho estafante, mas que traz sua compensação pelo banco de dados da atividade de transportar passageiros por ônibus.

As empresas de ônibus informam no guia, por exemplo, o número de filiais que operam, a quantidade de funcionários, as regiões atendidas, o número da frota, especificada por marca e quantidade de chassis e carrocerias. No quesito da frota, o consulente tem ainda a idade média dos ônibus, bem como seu desempenho operacional.

Outras informações inéditas na imprensa brasileira, reunidas no anuário, especificam empresa por empresa quanto elas rodam por ano, quanto consomem de óleo diesel e pneus (novos e recuperados) e a quantidade de passageiros transportada.

Mas, o Anuário do Ônibus 2004 traz, ainda, outro guia, sobre quem fornece o quê para quem no mercado de peças e serviços.

Para completar, nossos jornalistas foram buscar informações sobre o desempenho operacional dos vários subsetores que formam essa estratégica atividade



Chegaram os Ônibus Inteligentes Volkswagen. Tecnologia descomplicada e programação sob medida para as suas rotas.

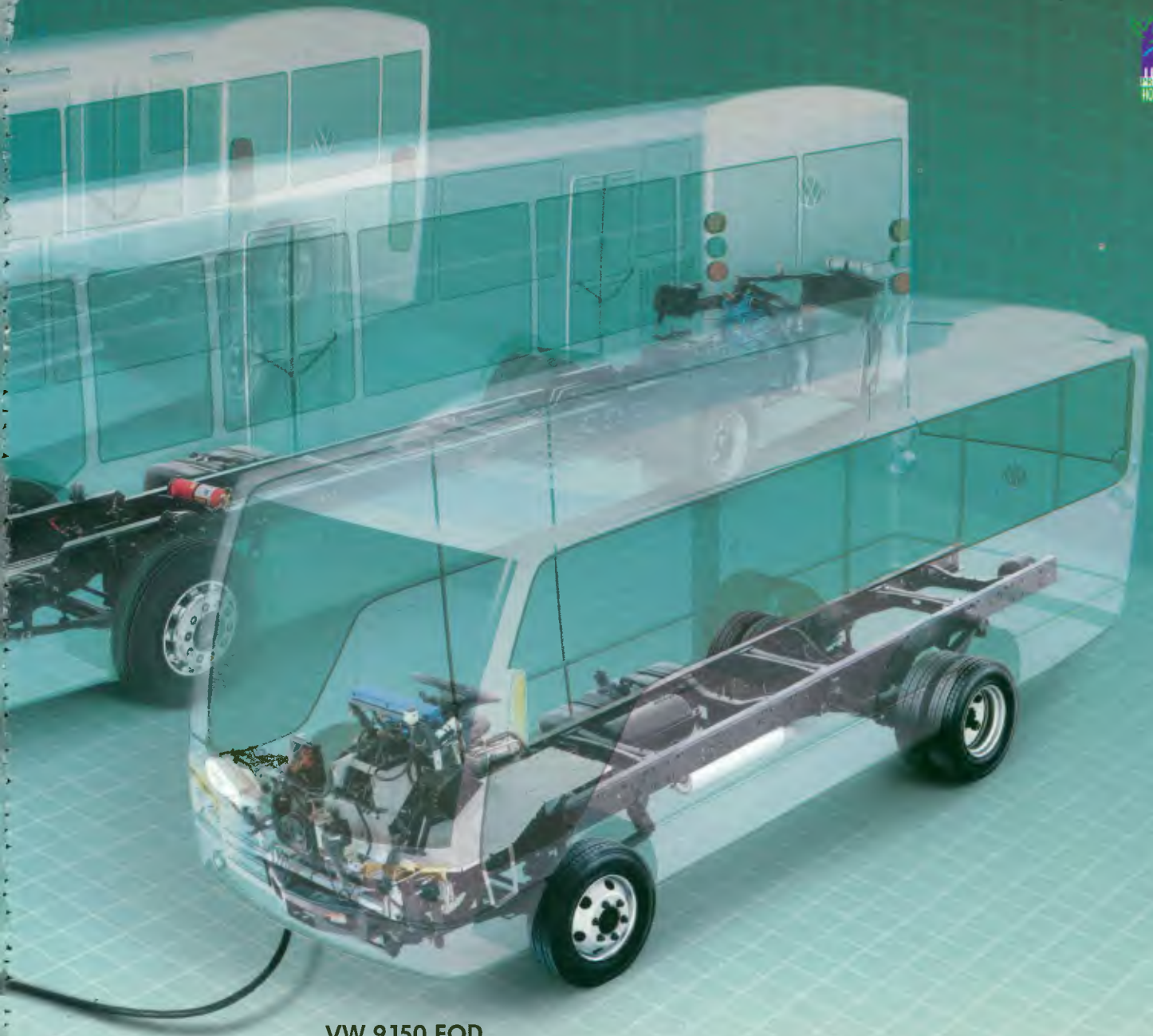
www.vwtruckbus.com.br

Motorização com gerenciamento eletrônico de última geração - Common Rail. VW 8.150 EOD e VW 9.150 EOD - motores MWM e Cummins. VW 17.210 EOD e VW 17.260 EOT - motores MWM de 6 cilindros na nova série X.12



VOLKSWAGEN

Recurso eletrônico exclusivo, de série, para programação sob medida a cada tipo de rota, garantindo melhor desempenho e maior economia (para motores MWM).



VW 9.150 EOD

Fotos ilustrativas. Alguns itens são opcionais ou específicos para determinadas versões. Consulte o seu Concessionário de Caminhões e Ônibus Volkswagen para obter maiores informações.

A nova Linha de Ônibus Inteligentes Volkswagen foi feita sob medida para as suas rotas, sejam elas em terrenos planos, com ladeiras ou ainda em trânsito congestionado ou livre. O controle de diversas funções está ao seu alcance, para obtenção dos melhores resultados.

- Consulte o seu Concessionário Volkswagen e conheça todas as combinações possíveis para deixar esses ônibus ainda mais sob medida para as suas rotas.

**Eletrônicos Volkswagen.
Tecnologia sem complicação.**



ROTA FLEX



Relações de eixo traseiro programáveis para rotas de trânsito lento ou rápido (somente para o modelo VW 17.210 EOD).



VOLKSLOG

Acessório que gerencia a operação do veículo, fornecendo dados instantâneos para o motorista e acumulados ao administrador da frota.



Anuário do Ônibus nº 12 - 2004 - R\$ 20,00

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 A. Chau Ribeiro
eduardoribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
Gustavo Feltrin (publicidade)

Editor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexandre@otmeditora.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 3027-5565

Tiragem
10.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 65,00 (cinco edições e um 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.

Circula no mês subsequente ao de capa

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



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

Filiada à



SUMÁRIO

ANÁLISE	10
Setor de passageiros transporta menos e se concentra mais	
RODOVIÁRIO	14
Grupos consolidados ampliam escala operacional por meio de aquisições	
FROTA	20
Números oficiais indicam que os ônibus brasileiros têm vida longa	
FRETAMENTO	24
Segmento expande negócios em fretamento e busca novas opções no turismo	
SISTEMAS	30
Corredores de ônibus ganham importância nas grandes cidades do País	
INTEGRAÇÃO	40
Tarifa temporal adotada em São Paulo beneficia quem usa mais de um ônibus	
TECNOLOGIA	43
A capital paulista renova frota com veículos que incorporam inovações	
BILHETAGEM	48
Mais de cem cidades já têm o sistema, com vantagens para empresas e usuários	
MOBILIDADE	54
População brasileira tem cada vez menos acesso ao transporte urbano	
CARROCERIAS	58
Mercado de exportação representa um terço da produção brasileira	
CHASSIS	61
Vendas internas passam das 17 mil unidades e exportações batem recorde	
RANKING	65
Brasil se consolida como segundo maior fabricante de ônibus, depois da China	
NEGÓCIOS	69
Grandes transações, principalmente para corredores, impõem vendas de ônibus	
GUIA DE ENCARROÇADORAS E MONTADORAS	
Encarroçadoras	
Busscar.....	74
Ciferal	76
Comi.....	78
Fabusforma	80
Induscar	82
Irizar.....	84
Marcopolo	86
Mascarello	88
Metalbus	90
Refam.....	91
San Marino	92
Montadoras	
Agrale	94
DaimlerChrysler	96
Indabra	98
Iveco	101
Scania	102
Volkswagen	104
Volvo	106
FICHAS TÉCNICAS	108
GUIA DE EMPRESAS	119
GUIA DE FORNECEDORES	133
GUIA DE ENTIDADES	160



**Tudo que é bom dura muito.
Por acreditar nisso,
a Cummins projetou o motor
eletrônico Interact.**



Tudo o que um ônibus urbano precisa está aqui. Os chassis Volkswagen 8.150 e 9.150 são modernos, robustos e confiáveis. E, para formar um conjunto imbatível, são equipados com motores eletrônicos Cummins Interact 4, de terceira geração. Possuem controle da potência de acordo com as variações do percurso, baixa emissão de poluentes (conforme Euro III - CONAMA V), melhor desempenho e economia de combustível. O motor também permite programar parâmetros como velocidade máxima, tempo de uso de marcha lenta, além de diagnosticar e prever falhas, o que reduz o custo de manutenção e prolonga a vida útil do motor. É muito bom ficar falando tudo o que a linha Interact oferece. Mas é muito melhor você conferir os detalhes no site Cummins.

Ônibus



Quem tem Cummins tem mais motor.

Millen

Evolução em Design,



*Motor traseiro ou central,
dando grande
conforto ao motorista
e passageiros.*

miuim

Conforto e Segurança



ANÁLISE

País cresce a pequenas taxas, insuficientes para ampliar a demanda de passageiros, fato propício para a redução do número de empresas em troca de um regime de concentração do negócio

O poder em poucas mãos

A queda na criação de riquezas no Brasil refletida pelo Produto Interno Bruto (PIB) tem afastado os passagei-

ros dos guichês e catracas de ônibus. PIB em baixa resulta em menor poder de compra e gastos e isto se reflete na queda do número de

passageiros no sistema de ônibus – tanto no âmbito urbano como nas linhas rodoviárias. Para complicar, no início de junho, o diesel, combustível de 100% dos ônibus brasileiros, ficou 10,6% mais caro. Teme-se, e com razão, o agravamento do caos – já que o combustível produz forte impacto sobre os custos dos operadores. Um total estimado de 37 milhões de brasileiros, sem condições de pagar passagem de ônibus, certamente terá sua exclusão social ainda mais comprometida.

É uma ducha gelada nas esperanças do Movimento em Defesa do Transporte Público (MDT), que havia encaminhado ao governo federal proposta de barateamento das tarifas de transporte, ancorado, sobretudo, na redução do preço do combustível em 50%.

De insensibilidade em insensibilidade governamental, em vez de



Em São Paulo, o Passa-Rápido trouxe implicitamente a concentração de grupos empresariais

progredir, o transporte público recua. Algumas das principais cidades brasileiras (ver quadro) demonstram que sua frota parou em 28 mil ônibus, quando, no mesmo período, a população cresceu.

Nem a insensibilidade dos governantes consegue inibir a capacidade de reação dos empresários. Uma dessas demonstrações, por exemplo, está contada nesta edição, no avanço da bilhetagem eletrônica, já presente numa centena de cidades brasileiras. O sistema inteligente, ao permitir controles em tempo real, é instrumento importante para a aferição da demanda e tomada de decisões para correção de procedimentos.

Outra capacidade de reação do empresário foi sua adesão a sistemas de corredores integrados, que permitem ao usuário se deslocar com mais rapidez e ainda racionalizar custos.

O profissionalismo cada vez mais se impõe como alavanca fundamental para contornar crises. Há, na verdade, uma seleção natural de empresários. Diante do desafio, a concentração do negócio nas mãos de poucos é inevitável.

No sistema rodoviário de passageiros, a concentração já é um fato evidente. Dos 13,4 mil ônibus existentes no setor, 5,2 mil estão nas mãos das dez maiores empresas. Desses 5,2 mil ônibus, 3,9 mil (75%) são propriedade de três grupos – Gontijo, Itapemirim e 1001. Estes três grupos mais a capixaba Águia Branca, no geral, controlam uma frota conjunta em torno de 5 mil ônibus.

Os números oficiais de passageiros movimentados pelo setor rodoviário de passageiros não estão atualizados pela agência regula-



Queda de renda diminui número de passageiros nas estações rodoviárias

mentadora, a ANTT, cujos dados mais recentes divulgados são os referentes a 2001. Mas, a Socicam, empresa que opera algumas das principais estações rodoviárias do País – entre elas o Terminal Rodoviário Tietê (SP) e a Rodoviária Novo Rio (RJ), mostra que no seu território de atuação (que soma uma dezena e meia de estações) o volume de embarque está em queda – registrou 32,2 milhões de embarques no ano passado, 1,5 milhão menos que em 2002, com 33,7 milhões.

No segmento urbano, da mesma forma, grupos organizados e fortes dominam o negócio. Na cidade de São Paulo, por exemplo, o sistema, antes ancorado em muitos empresários, passou a ser dominado por três conglomerados – grupo Ruas, grupo Belarmino, grupo Urubupungá, que detêm mais de 70% da frota municipal.

O chamado oligopólio no segmento urbano não fica caracterizado explicitamente porque a diversidade de leis e cidades dificulta a concentração em nível nacional. Assim, da mesma forma que os grupos Ruas, Belarmino, Urubupungá ficam circunscritos a São Paulo, há registros de ampliação de poder de

operadores de ônibus urbanos em outras regiões brasileiras. Uma das exceções talvez fique com o grupo Jacob Barata, que embora tenha sua sede no Rio de Janeiro, tem estendido seus interesses a outros estados.

A concentração, ao mesmo tempo em que traz ruído num ambiente de setor regulamentado, aumenta o poder de fogo de negociação dos operadores.

Ao contrário do panorama do desregulamentado setor rodoviário de cargas, um negócio pulverizado, por isso mesmo, em 100 mil empresas de todos os portes – na atividade de transporte de passageiros por ônibus, regulamentada, calcula-se em 13 mil os operadores de transporte urbano, estadual, interestadual e internacional.

Diante do número restrito e cada vez mais concentrado de empresas, as montadoras de chassis e fabricantes de carrocerias, por isso mesmo, tratam de cuidar zelosamente de seus clientes. A área de negócios de ônibus desses fabricantes, por se relacionar com grandes grupos, procura fazer um corpo a corpo sistemático com o cliente com o objetivo, claramente, de não perdê-lo para a concorrência.

Uma forma de manter o cliente é

tê-lo como parceiro num negócio. Na região da Grande São Paulo, por exemplo, dois revendedores autorizados da DaimlerChrysler, da marca Mercedes-Benz, dominam regionalmente a distribuição de ônibus. Estes concessionários – Divena e Sambaíba – pertencem respectivamente aos grupos Ruas e Belarmino. Isso de certa forma reforça os laços desses grupos à marca, embora, eventualmente, possa haver alguma infidelidade. Algumas são inevitáveis – caso do grupo Ruas que está comprando 30 chassis biarticulados da marca Volvo, única a disponibilizar tal configuração.

Diante da concentração de poder de compra de alguns grupos, o mercado fica excitado, em estado de êxtase, quando, por qualquer razão, uma marca entra numa empresa que operava com outro fabricante, seja de chassi ou de carroceria.

Logo depois de a cinquentenária Viação Cometa ter sido comprada pelo grupo que opera a Auto Viação 1001, houve uma histórica mudança de marca. A empresa, que nas mãos da família Mascioli, por longas décadas, foi fiel à marca Scania, fez uma compra superior a uma centena de ônibus com chassis Mercedes-Benz. Só recentemente voltou a comprar chassis Scania,



Terminal rodoviário Tietê, o maior do País, não escapou da crise

mas em menor escala.

Uma expectativa que ganha corpo no mercado está relacionada sobre qual será a decisão que terá o grupo Gontijo quanto à futura marca de ônibus de sua nova controlada, a Viação São Geraldo, dona de 750 ônibus com chassis Mercedes-Benz e carrocerias Marcopolo. A Gontijo (850 ônibus) roda com a dobradinha Scania/Busscar.

No âmbito do transporte rodoviário, cujo mercado não tem crescido e apresenta uma taxa morosa de renovação de frota – a Gontijo, por exemplo, renova 10% ao ano – há uma nervosa disputa pelos clientes. Assim, quem está fornecendo se esforça para preservar o comprador, quem está de fora tenta romper a fidelidade, sabendo, no entanto, que terá de bancar o custo da despadronização.

As fabricantes suecas de chassis Scania e Volvo, que só operam com ônibus pesados, com foco natural em linhas rodoviárias, têm, por causa dessa limitada seg-

mentação, dificuldade em ampliar volume e participação num mercado que se manteve estável (em torno de 16,8 mil unidades entre 2000 e 2003). Assim, nesse período, a Scania recuou de 6,7% para 2,9%, enquanto a Volvo caiu de 3,7% para 1,1%.

Já as duas marcas que brigam pela liderança atuam em todas as faixas – do micro ao rodoviário pesado. A Mercedes-Benz tem transferido para a Volkswagen uma parte do seu mercado. Com efeito, no período de 2000 a 2003, a marca da estrela viu sua participação cair de 51,8% para 42,5%, enquanto sua conterrânea alemã subiu de 21% para 31%.

Nos primeiros cinco meses de maio, no entanto, o placar estava invertido. A Mercedes recuperou substancialmente a participação, ficando com 54,3%, enquanto a Volkswagen despencou para 21,3%. A Mercedes voltou aos bons tempos graças a sua capacidade instalada ter absorvido um aumento de demanda, incluindo, certamente, parte daquilo que a Volks não conseguiu atender por conta de dificuldades encontradas na mudança dos motores mecânicos por eletrônicos.

PRESEÇA DAS MARCAS (participação em % nas vendas internas)

	Mercedes-Benz	Volkswagen	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
jan/mai						
2003	40,0	27,8	22,8	3,8	0,6	5,1
2004	54,3	21,3	21,3	2,8	1,0	2,0

Fonte: Anfavea

A Força maior de todo ônibus



Robert Simão Jr.

Todo ônibus equipado com um MWM roda com a tecnologia de quem desenvolve os mais econômicos e confiáveis motores Diesel. A garantia de uma manutenção fácil e o alto desempenho são características que fazem dos motores MWM líderes de mercado. Seja com o robusto MWM Série 10 ou com o ágil MWM Sprint, todo ônibus roda melhor quando roda com a força da tecnologia! **CONTE SEMPRE COM A FORÇA DE UM MWM!**



MAIOR FABRICANTE DE MOTORES DIESEL NO BRASIL

LÍDER NO MERCOSUL NO SEGMENTO AUTOMOTIVO

www.mwm.com.br

Tel.: 0800 1 10 229 e-mail: mwm@mwm.com.br Av. Nações Unidas, 22.002 04795.915 São Paulo SP

MOTORES

MWM

BRASIL

A FORÇA DA TECNOLOGIA

RODOVIÁRIO

Grupos consolidados no setor de transporte rodoviário buscam ampliar escala de negócios por meio de aquisições de empresas tradicionais

Consolidação crescente

O sistema brasileiro de ônibus rodoviários de há muitos anos vem rodando em marcha bastante bem lenta. Pode-se dizer, mesmo, que a atividade está travada. Os números – ainda que compilados com defasagem pelo governo – indicam que a frota não cresce. Em 2001, ano do último número disponível, a frota das permissionárias era de 13.419 ônibus, praticamente a mesma de 1999, de 13.342 ônibus.

Nesse cenário, sem crescimento natural, grupos empresariais interessados em consolidar suas posições buscam nas aquisições uma forma de obtenção de escala nos negócios.



Itapemirim tem 9% da frota nacional de ônibus rodoviários, estimada em 13.400 veículos

Um recente negócio de grande vulto ocorreu com a aquisição da Cia. São Geraldo de Viação pela Empresa Gontijo de Transportes. As duas estão entre as três maiores empresas do sistema rodoviário brasileiro. Os últimos números divulgados pela Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) indicam que Gontijo e São Geraldo têm 1.603 ônibus – ou seja, dispõem de 12% da frota total de 13.419 ônibus.

Em outro importante indicador divulgado pela ANTT – passageiros.kilômetro (ou seja, aquilo que transportam de pessoas vezes os quilômetros rodados) – São Geraldo e Gontijo somam 4,87 bilhões

de passageiros.kilômetro. Somam juntas nesse quesito 14,5% do sistema. A São Geraldo é a segunda maior, a Gontijo está em terceira posição. Só ficam atrás da Viação Itapemirim, com 4,06 bilhões de passageiros.kilômetro.

No item passageiro transportado, as duas empresas assumem posições mais discretas – a Gontijo é a nona classificada, com 2,55 milhões de passageiros movimentados, enquanto a São Geraldo ocupa a décima primeira posição do ranking, com 2,03 milhões de passageiros. Com os 4,58 milhões de pessoas movimentadas somam 3,25% de participação num universo de 140,8 milhões passageiros transportados em 2001 (138 milhões em linhas interestaduais, 2,8 milhões passageiros em linhas internacionais de ônibus). Empresas de menor expressão movimentam mais passageiros, já que operam linhas interestaduais de curtas distâncias, com características interurbanas e de apreciável demanda.

As duas empresas mineiras ocupam posições privilegiadas no ranking da As Maiores & Melhores do Transporte, publicação da OTM Editora, controladora também da revista Technibus. As duas

PARTICIPAÇÃO RELATIVA DAS EMPRESAS

Item	Empresa	Frota	Part. (%)
1	Itapemirim	1.217	9,07
2	Gontijo	850	6,33
3	São Geraldo	753	5,61
4	Cometa	496	3,70
5	Garcia	360	2,68
6	Andorinha	356	2,65
7	Eucatur	316	2,35
8	Catarinense	294	2,19
9	Anapolina	280	2,09
10	Penha	272	2,03
11	Real Expresso	270	2,01
12	Pluma	252	1,88
13	Reunidas	252	1,88
14	Transbrasiliana	251	1,87
15	Águia Branca	241	1,80
16	Guanabara	235	1,75
17	Unesul	216	1,61
18	Taguatur	205	1,53
19	Util	204	1,52
20	Nacional Expresso	202	1,50

Fonte: Anuário Estatístico/MT 2002-Ano Base 2001

operadoras apuraram receita conjunta de R\$ 360 milhões no ano passado.

Negócios do porte de Gontijo/São Geraldo são incomuns. Mas, na história recente do transporte rodoviário de passageiros, aquisições não são raras.

Quatro grupos têm se destacado em assumir o controle de empresas. Todos eles têm em comum tradição alicerçada em pelo seis décadas de vivência no ramo.

Caracterizado por um negócio essencialmente de família, esses quatro grupos apresentam ainda, em comum, uma situação bem resolvida na questão da sucessão familiar. Outro consenso que os caracteriza é a vocação sedimentada no negócio de transportar pessoas.

Nesse sentido, a história da Gontijo é permeada de aquisições. A terceira geração dos Gontijo já convive na empresa. Além do fun-



PERFIL DA FROTA

Leito	428
Executivo	2.839
Convencional sem sanitário	868
Convencional com sanitário	8.081
Semi-urbano	817
Double-deck	316
Semi-leito	70
Total	13.419

Fonte: Anuário Estatístico MT-Ano Base 2001



Century
Century Inter

IRIZAR, o rodoviário de luxo 6 estrelas

O produto IRIZAR é considerado em todo mundo o mais seguro e um dos mais confortáveis.

Além de sua beleza, com design moderno, inspirado e desenvolvido com tendências e conceitos europeus, estando hoje plenamente adaptado as realidades operacionais e culturais brasileiras.

Somando-se a isto, seus baixos custos de manutenção o transformam num produto economicamente rentável, otimizando seu custo benefício.

Estes são apenas alguns motivos que fazem do produto IRIZAR ser indispensável na sua frota.



Rod. Marechal Rondon, km 252,5
Botucatu/SP • Brasil
Tel. +55 14 3811 8000 • Fax: +55 14 3811 8001
irizar@irizar.com.br • www.irizar.com.br