

ANUÁRIO DO ÔNIBUS

Nº 16 - 2008 - R\$ 40,00

TECHNI bus
TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

2008

DESAFIO DA MOBILIDADE ABRE MERCADO AO ÔNIBUS

URBANO

Choque de gestão
revitaliza atividade

CHASSIS

Produção já superou
a dos anos 90

RODOVIÁRIO

Contratos sob ameaça
minam o otimismo

CARROCERIAS

Mercado doméstico
garante recordes

FRETAMENTO

Turismo comanda
o crescimento

TERMINAIS

Iniciativa privada chega
a Belo Horizonte

EMPRESAS

Águia Branca acelera
renovação de frota

ESPECIALIZAÇÃO

Universidades ampliam
cursos de transporte

GUIA DE EMPRESAS • TABELAS COM ESPECIFICAÇÕES DE TODOS OS CHASSIS • FICHAS TÉCNICAS DE ENCARROÇADORAS • GUIA DE FORNECEDORES, PEÇAS E SERVIÇOS • CONJUNTURA E MERCADO



NTU 19 e 20
AGOSTO DE 2008

7 FETRANS Rio
12, 13 e 14 Novembro de 2008

20 SEMINÁRIO NACIONAL DE GESTÃO DE FROTAS
DIAS 24 e 25 DE SETEMBRO

TECHNI bus TRANSPORTE PÚBLICO 2009
Elaboração e análise das pesquisas: ITRANS

7 Encontro Nacional das Transportadoras de Passagem e Turismo
Dias 05 e 06 de junho de 2008

A REFORMA DE PNEUS VIPAL PRESERVA SEU DINHEIRO E O MEIO AMBIENTE.

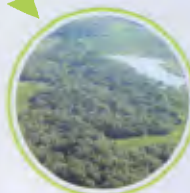
NOVAS GERAÇÕES

A tecnologia Vipal para reforma de pneus traz benefícios econômicos e ecológicos. Para as futuras gerações, a reforma de pneus é a certeza de um planeta muito melhor.



ESPERANÇA PARA O PLANETA

A reforma de pneus diminui a geração de resíduos sólidos na natureza, minimizando até mesmo o aquecimento global. Anualmente, um volume superior a 342 milhões de litros de petróleo é economizado com a reforma.



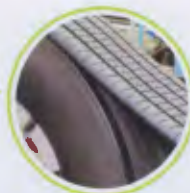
REFORMA QUALIFICADA E GARANTIDA VIPAL

É a garantia de qualidade e durabilidade dos pneus reformados na Rede Autorizada Vipal, para o motorista ter total segurança ao dirigir.



PROCESSO DE RECUPERAÇÃO

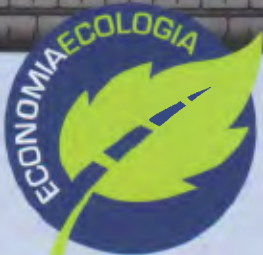
Com alta tecnologia e muito investimento em pesquisa é possível a restauração de partes danificadas do pneu e correção de suas imperfeições, garantindo o excelente padrão de desempenho e segurança.




VIDA NOVA AO PNEU

Um pneu reformado atende às mesmas exigências de segurança de um pneu novo. Só em 2007 foram mais de 6 milhões de pneus recuperados rodando com total desempenho e segurança no Brasil.

A Borrachas Vipal reafirma seu compromisso de aliar economia com ecologia no Brasil e em todos os continentes.



www.vipal.com.br

 **VIPAL**
RENOVANDO A QUALIDADE DO SEU PNEU

DV-RL

No cardápio, forma e conteúdo

Está aqui mais um Anuário do Ônibus, edição que se renova ininterruptamente há 16 anos. A cada publicação o anuário surge com padrão editorial que privilegia dois requisitos fundamentais: forma e conteúdo.

Como sempre, o anuário traz um cardápio editorial diversificado. Uma parte é dedicada aos números e estatísticas das atividades que congregam a operação e fabricação de ônibus no País.

No capítulo das operadoras, o guia é uma referência para o mercado na medida em que fornece os perfis das empresas com dados preciosos sobre tamanho da frota, sua composição e idade média. O guia também discrimina, por exemplo, quanto cada uma das empresas listadas consome de combustível, de pneus, além de outros itens.

No capítulo que trata dos produtos, o leitor tem um guia completo sobre fichas técnicas e aplicações dos chassis e carrocerias oferecidos pelas montadoras que compõem o universo dos fabricantes de ônibus instalados no Brasil, sem favor, mas por mérito, listado entre os mais importantes países no ranking mundial.

Para completar, além dos guias das empresas e dos produtos, o anuário, como sempre nestes 16 anos, traz uma variedade de reportagens e análises sobre fatos, tendências e perspectivas para uma atividade que, apesar de criticada e incompreendida, é o meio responsável pelo transporte da maioria absoluta dos brasileiros.



Imagens meramente ilustrativas.

Volksbus 17-230 EOD. A robustez que você conhece, com menor custo operacional.



O Volksbus 17-230 EOD tem a melhor combinação de motor, transmissão e eixo traseiro, que proporciona um ótimo desempenho com baixo consumo de combustível. Tudo isso em um chassi robusto para continuar oferecendo maior conforto aos passageiros em trânsito urbano. Só um Volksbus pode dizer que é feito especialmente para cada necessidade. Do jeito que o passageiro quer. Do jeito que você precisa.

www.vwcaminhoeseonibus.com.br

Caminhões e Ônibus



AO LEITOR

3

ANÁLISE

Crescimento consistente da economia deve manter aquecido segmento de transporte urbano; no rodoviário há cautela por conta de possível licitação de linhas

10

INDICADORES

Produção e vendas de chassis para ônibus mantêm o ritmo acelerado do ano passado. Empresas de transporte urbano partem para renovação de frotas e melhoria de serviços

14

URBANO

Empresas e poder público se unem para promover um choque de gestão nos sistemas de transporte dos grandes centros urbanos do País e conferem nova tônica ao setor

18

EMPREENDEDORES

Migrantes portugueses cruzaram o Atlântico e protagonizaram histórias de sucesso no transporte de passageiros em cidades como Rio de Janeiro e São Paulo

22

RODOVIÁRIO

Possível interrupção nos contratos de permissão em outubro deste ano por parte do governo causa apreensão entre as empresas e joga água fria no crescimento do ano passado

26

GRUPO ÁGUIA BRANCA

Conglomerado capixaba investe na renovação das frotas de suas empresas. No ano passado foram adquiridos 160 ônibus e desde janeiro já foram comprados 130 carros

30

FRETAMENTO

Turismo injeta novo ânimo para o setor, principalmente no segmento de turismo corporativo, responsável por dois terços de todo o faturamento gerado em 2007

32

BILHETAGEM

Depois de conquistar os sistemas de transportes das principais capitais, bilhetagem eletrônica se espalha também pelas cidades que integram regiões metropolitanas

38

TERMINAIS

Iniciativa privada avança na administração de terminais rodoviários nos grandes centros do País. Belo Horizonte será a próxima capital a terceirizar sua rodoviária com novo terminal

42

INOVAÇÃO

Muitas empresas vêem a inovação apenas como sinônimo de geração de novos produtos ou serviços e outras, como cópia das melhores práticas, mas inovar pode ser mais que isso

48

BIODIESEL

Montadoras e fabricantes de motores já partem para os testes com uso de B20. A partir de outubro, o combustível distribuído no País terá 3% de biodiesel adicionado

50

GUIA DE ENCARROÇADORAS E MONTADORAS

ENCARROÇADORAS

BUSSCAR.....	80
CIFERAL.....	84
COMIL.....	86
INDUSCAR/CAIO	88
IRIZAR.....	92
MARCOPOLO.....	94
MASCARELLO.....	98
NEOBUS.....	100
VOLARE.....	102

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

MARKETING

Maira de Castro
maira@otmeditora.com.br

SEMINÁRIOS E CURSOS

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores: Sonia Crespo,
Raimundo Oliveira, Ariverson Feltrin

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alessandra Amadei
alessandra@otmeditora.com.br
Alcindo Fontana
fontal@otmeditora.com.br

METROFERROVIÁRIO

Redes de metrô e de trens urbanos eletrificados ou movidos a diesel nos 14 sistemas metropolitanos brasileiros somam 923,8 km; mais da metade se concentra em São Paulo e Rio

54

ESPECIALIZAÇÃO

Maior procura por cursos de pós-graduação, formação e extensão nas áreas de transporte e logística levam universidades a aumentarem ofertas e criarem programas variados

64

HISTÓRIA

Em 1908 começaram a circular os primeiros ônibus para transporte de passageiros no Rio e, três anos depois, foi a vez da capital paulista inaugurar suas primeiras linhas

68

CARROCERIAS

Vendas aquecidas no mercado interno fizeram produção de carrocerias disparar no País, atingindo a marca histórica de 28,2 mil unidades em 2007. Este ano promete novo recorde

72

LANÇAMENTOS

Comil lança nova versão do modelo urbano Svelto com design externo reformulado e mais conforto para os passageiros, o motorista e o cobrador. Empresa teve recorde de vendas em 2007

74

Líder nacional na produção de ônibus urbanos, Induscar/ Caio apresenta novo modelo de carroceria na categoria mini para fretamento: o Mini Foz, que vai substituir o Piccolino

76

CHASSIS

Com média anual de produção de 29 mil unidades entre 2000 e 2007, produção nesta primeira década do século 21 já supera em 20% o volume produzido nos anos 90

105

SISTEMAS

Empresas de Goiânia têm contratos de permissão renovados e compram 1.043 ônibus Volkswagen encarroçados pela Induscar/Caio; transação de R\$ 250 milhões

106

AUTOPEÇAS

Empresas investem na ampliação de suas estruturas de produção para garantir fornecimento e buscam componentes em países como China e Índia, além do Leste Europeu, para dar conta da crescente demanda do setor automotivo

164

PNEUS

Fabricantes nacionais tiveram aumento de 10% na produção em 2007, sendo a maior parte em segmentos como caminhões e ônibus e máquinas agrícolas; importações frearam avanço maior do setor

168

RECAUCHUTAGEM

Setor prevê para o segundo semestre deste ano forte crescimento no mercado de reforma por conta do recorde de vendas de veículos novos no ano passado

170

MONTADORAS

AGRALE	108
CITROËN e PEUGEOT.....	110
FIAT	112
IVECO.....	113
MERCEDES-BENZ.....	114
RENAULT.....	118
SCANIA.....	120
VOLKSWAGEN.....	122
VOLVO.....	124

FICHAS TÉCNICAS **126** – GUIA DE EMPRESAS DE ÔNIBUS **143** – GUIA DE FORNECEDORES **172**

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin
João Mário
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



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 705
Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)
Atendimento ao assinante:
0800 702 8104
otmeditora@otmeditora.com.br



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

Visite o site www.irizar.com.br e conheça nossa seção de produtos,
representantes de vendas e assistência técnica em todo Brasil e exterior.



***Conquistando mercados
Conquistando confiança
Marcando tendências
Inovando sempre***

O tempo passou rápido. Suficientemente lento para que cada fração fosse devidamente investida em novos projetos, pesquisa e tecnologia. Agradecemos a todos que tiveram sua participação, seja há 10 anos ou hoje pela manhã.



Avanço na cidade, cautela na estrada

Economia em boa fase propicia renovação das frotas de rotas urbanas e intermunicipais, mas não demove incertezas de operadores de linhas interestaduais

■ ARIVERSON FELTRIN

O País cresceu de forma consistente em 2007, acima do 5% no Produto Interno Bruto (PIB), continua em ritmo de expansão em 2008, tudo indicando que será repetida a boa performance econômica com evidentes reflexos no cotidiano das pessoas. A incorporação de novos contingentes de trabalhadores ao mercado está gerando renda com resultados sobre todo o tecido da economia, inclusive na atividade de transporte coletivo de passageiros, que absorve essa brisa de otimismo.

Assim, apesar de crescimento inigualável nas vendas de motocicletas e automóveis — em 2007 no confronto com 2000, o comércio de duas rodas triplicou, enquanto o de carros simplesmente dobrou — o transporte de passageiros também se expande.

A acelerada expansão nas vendas de

meios individuais de locomoção não foi capaz de impedir a expansão, ainda que tênue, no transporte coletivo de passageiros. Os reflexos estão no recorde do mercado de ônibus. Em 2007 as vendas de ônibus foram as maiores da história e pela amostra dada no primeiro trimestre, a tendência é que a indústria em 2008 estabeleça novo recorde. Com efeito, os licenciamentos de chassis nos três primeiros meses deste ano atingiram 5.179 unidades, crescimento de 15,4% sobre o mesmo período de 2007.

De forma geral, o mercado está comprador, mas se nota de maneira mais intensa no segmento urbano — influenciado por maciças renovações de frotas em muitas cidades. O ano de 2008, bafejado por eleições municipais no segundo semestre, poderá registrar um pico de acelera-

ção, mas, independente de humores sazonais e políticos, o que se tem visto nos últimos anos é uma renovação constante — por conta da expansão econômica, é certo, e também através de estímulos aos usuários.

A propagação de incentivos ao transporte coletivo com a adoção, por exemplo, de bilhetes promocionais — casos de São Paulo, Salvador e Belo Horizonte — tem servido para fomentar o número de viagens e viajantes. Em outras cidades, como Fortaleza, a redução de alíquota de ICMS sobre o óleo diesel gerou como contrapartida a redução pela metade das tarifas aos domingos.

Também um estímulo à renovação da frota de ônibus urbana tem sido a celebração de novos contratos de concessões em importantes cidades. Em Goiânia, por

exemplo, isso gerou a compra de 1.043 ônibus com chassis Volkswagen e carrocerias Induscar/Caio. A aquisição foi feita

pelas operadoras Rápido Araguaia, HP Transportes, Cootego e Reunidas. Os veículos serão incorporados ao trabalho até

meados do segundo semestre.

Uma boa novidade, capaz de polir a imagem do setor, são as carrocerias mo-

ÔNIBUS EM NÚMEROS

URBANO DE PASSAGEIROS

Receita operacional do setor - R\$ bilhões

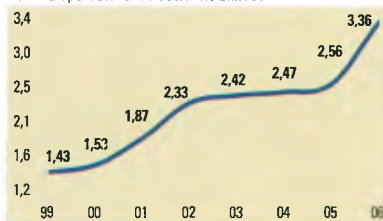


Fonte: As Maiores e Melhores do Transporte

Tarifas reajustadas acima da renda dos usuários, aumento das viagens feitas a pé, facilidade na concessão de crédito para compra de veículos, prazos maiores, queda dos juros, uso político dos ajustes de preços, são fatores que contribuem para a irregularidade mostrada pelas receitas dos operadores do transporte metropolitano de passageiros e que são acompanhadas pelo anuário As Maiores e Melhores do Transporte.

RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Receita operacional do setor - R\$ bilhões

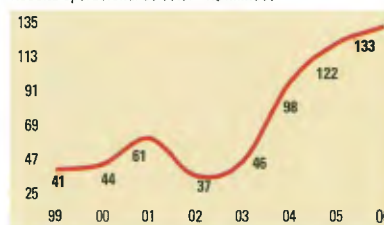


Fonte: As Maiores e Melhores do Transporte

A receita das empresas do setor de transporte rodoviário de passageiros tem apresentado um crescimento constante e de acordo com sua responsabilidade social. Nos sete anos analisados no gráfico acima estas receitas acumularam um aumento de 99,1%. Se comparado ao IPCA, medido pelo IBGE, que no mesmo período acumula alta de 92,1%, o faturamento real dessas empresas é de apenas 3,65%.

FRETAMENTO E TURISMO

Receita operacional do setor - R\$ milhões

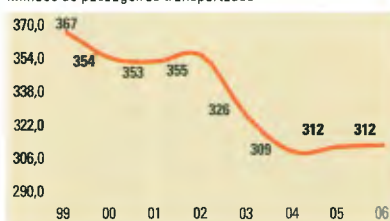


Fonte: As Maiores e Melhores do Transporte

A receita líquida das empresas acompanhadas pelo anuário As Maiores e Melhores do Transporte e que atuam no segmento de fretamento e turismo crescem constantemente desde 2002 quando o setor faturou R\$ 37 milhões. Comparando-se com a receita de R\$ 133 milhões obtida em 2006, a variação é de 260%. Para efeito de comparação, a inflação deste período acumula 27%, mostrando que o crescimento real do setor supera os 182%.

PASSAGEIROS URBANOS

milhões de passageiros transportados *



Fonte: NTU * Nos meses de outubro nas 9 principais capitais.

A queda do número de passageiros mostrada no gráfico acima tem motivos semelhantes àqueles que explicam a receita tão irregular das empresas operadoras do transporte urbano de passageiros: aumento de tarifas, baixa renda dos usuários, concorrência dos transportadores clandestinos, aquisição de veículos próprios, entre outros. A partir de 2004 estes números começam a melhorar junto com a estabilização econômica.

FROTA NACIONAL

Frota das permissionárias - 1000 veículos

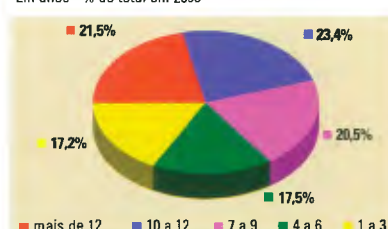


Fonte: ANTT

A frota nacional de veículos de transporte rodoviário de passageiros alcançou seu maior número em 2006. Composto de 13,7 mil veículos, o efetivo acumula um aumento de 5,7% desde 2004 quando chegou a 12,9 mil unidades, número superior somente ao do ano 2000 quando havia somente 12,8 mil coletivos. Este total se mantém estável na casa dos 13 mil veículos devido, em grande parte, à concorrência do transporte aéreo.

IDADE DA FROTA*

Em anos - % do total em 2006



Fonte: ANTT. (*) Rodoviário interestadual e intermunicipal

A estabilização da economia é percebida também na idade média da frota brasileira de ônibus rodoviários. Em 2002 cada ônibus em circulação no País tinha em média 5,29 anos de uso. Este indicador caiu 30% num espaço de 48 meses, passando para 3,73 anos de idade em 2006. Hoje dos 14 mil ônibus rodoviários que compõem a frota 17,2% têm menos de 3 anos de idade, 3% superiores aos 14,2% de 2005.

delo Apache Vip dotadas de acesso para deficientes. Os mais de mil ônibus, com chassis Volkswagen VW 17.230 EOD, representaram investimentos de R\$ 250 milhões para as operadoras e vendas recorde tanto para a Volkswagen, que iniciou a fabricação de chassis de ônibus em 1993, como para a Induscar/Caio, marca existente desde 2001. Ambas nunca haviam fechado um negócio dessa proporção.

Se no transporte urbano o clima é de celebração, no segmento do transporte rodoviário interestadual de passageiros, o panorama é de apreensão, notadamente em virtude de recente manifestação do governo federal de promover a licitação de todas as linhas do sistema. Numa das maiores operadoras, a Empresa Gontijo de Transportes, que desde 2002 também controla a Cia. São Geraldo de Viação, o sinal transmitido por Brasília já foi suficiente para uma pisada no freio. "Vamos nos conter neste ano. Geralmente – como em 2007 – compramos 150 carros, o que dá uma renovação em torno de 10% ao ano" diz Marco Antonio Gontijo, diretor de suprimentos do grupo. Pode-se contrapor que não é de hoje que o órgão regulador do transporte interestadual aventa a possibilidade de renovar as licenças da operação. Especula-se que, como de vezes passadas, seria mais uma ação fadada a ficar no campo da ameaça.

De qualquer forma, a falta de garantias de uma concessão é mais um peso que incide para que o transporte interestadual mantenha atitude de timidez em relação ao futuro. "Temos também contra nós a ação impune dos clandestinos que tiram uma parte substancial dos passageiros do sistema regular", diz o diretor da Gontijo, que acrescenta: "Isso sem falar nas facilidades de financiamentos para a compra de carros e o privilégio conferido ao transporte aéreo. Ao

contrário do usuário do avião, o passageiro de ônibus não tem o benefício da isenção do ICMS sobre a tarifa".

O diretor da Gontijo reclama, ainda, que o ônibus, ao contrário do avião, é obrigado a transportar idosos e deficientes gratuitamente. Lembra que em janeiro e fevereiro de 2008, meses de picos, Gontijo e São Geraldo deixaram de faturar mais de R\$ 5 milhões por conta das gratuidades e promoções conferidas pelo governo a pessoas idosas e deficientes.

Renan Chieppe, diretor da área de passageiros do Grupo Águia Branca, entende que o transporte aéreo vem tendo taxas de expansão bem mais generosas que o ônibus. Além de ônibus intermunicipais e interestaduais, num total de 750 unidades, o grupo capixaba também opera em associação com a paulista Capriolli, a Trip Transportes Aéreos, a maior operadora regional do País. "Quando a economia cresce, há espaço para todos, ainda que o avião tenha encontrado mais campo, sobretudo em viagens acima de mil quilômetros", diz o dirigente.

É de se registrar, também, como aliada do transporte, principalmente por ônibus, a política de preços de combustíveis que tem sido adotada pelo governo. Com efeito, o óleo diesel, um dos principais insumos nos custos operacionais, tem se mantido estável, o que certamente contribui para segurar a inflação em níveis comportados.

Mesmo com valores internacionais do barril de petróleo subindo às nuvens, o governo brasileiro, por meio de sua controlada, a Petrobras, tem procurado manter os combustíveis derivados do chamado "ouro negro" dentro de um regime de preços compatíveis com a política interna que exorciza a inflação.

Quem se lembra do processo inflacionário que dominou o País por várias décadas sabe perfeitamente que o diesel,

principalmente por mover ônibus e caminhões, interfere diretamente nas tarifas e fretes. Vigiar os preços do diesel, pois, é um dos cuidados essenciais para que a inflação não se reinstale e derrube conquistas como a inserção de grandes contingentes de brasileiros ao mercado consumidor.

Com efeito, depois de décadas inteiras perdidas por dificuldades estruturais de manter um regime de crescimento contínuo, o Brasil parece ter encontrado o rumo. Se ainda está longe do ideal, o ritmo de crescimento dos empregos com carteira assinada é um indicador de avanço. As grandes descobertas de petróleo na chamada camada pré-sal, na Bacia de Santos, além de lapidar a auto-estima dos brasileiros, também permitem antever tempos melhores para a economia. Ainda na energia, os combustíveis vegetais, como o álcool e o biodiesel, além da tarefa de complementares e alternativos, ajudam a regular as cotações dos até então insubstituíveis combustíveis minerais.

Há, por certo, um Brasil a reconstruir, principalmente no campo da infra-estrutura. Ruas, estradas, portos, hidrelétricas, saneamento, enfim, o País, depois de anos a fio praticamente estagnado, coloca a cabeça de fora, respira e demonstra vitalidade.

Crescer é um desafio que traz recompensas. Nas cidades, a mobilidade, prejudicada pela expansão da frota de carros e motos, se mostra como uma oportunidade para o gestor público traçar uma política que privilegie o transporte coletivo. Nas estradas, a melhoria das condições de tráfego inegavelmente sobrevem dos processos de privatização e da nascente PPP, a parceria público-privada. O caminho da construção e recuperação por certo, além de melhorar a trafegabilidade, é um salvo-conduto para reduzir os acidentes e preservar a integridade da vida.



“Nosso ônibus já foi sucesso de público.
Hoje é sucesso de multidão.”

Fábio Cançado - Auto Omnibus Floramar Ltda.



Mercedes-Benz, marca registrada do Grupo Daimler.

Aqui tem confiança de geração em geração.
Aqui tem chassis urbanos OF-1418 e OF-1722.



► Quer fazer sucesso nas paradas?
Use os chassis urbanos Mercedes-Benz.

► Qualidades estes chassis têm de sobra: durabilidade, economia, conforto, excelente desempenho do motor eletrônico e alto valor de revenda. Afinal, nem tudo na vida é passageiro: a confiança dos clientes na nossa

marca passa de geração em geração. Porque aqui tem Mercedes-Benz. ► Para mais informações sobre estes chassis de sucesso, acesse www.mercedes-benz.com.br ou ligue 0800 970 90 90.



Mercedes-Benz



ÔNIBUS EM NÚMEROS

PRODUÇÃO DE CHASSIS

1000 unidades

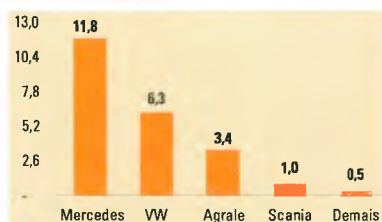


Fonte: Anfaeva. * 12 meses até março.

A produção brasileira de chassis de ônibus volta a registrar novos recordes. Nos 12 meses terminados em março foram produzidos 41 mil ônibus dos quais 7,4 mil para uso rodoviário e 33,6 mil destinados ao transporte urbano. Somente no primeiro trimestre saíram dos pátios das montadoras quase 11 mil coletivos, um crescimento de 27% sobre as 8,6 mil unidades produzidas no mesmo período em 2007.

VENDAS INTERNAS DE CHASSIS

Em 2007 - 1000 unidades



Fonte: Anfaeva. * 12 meses até março.

A Mercedes-Benz lidera com folga as vendas de chassis de ônibus no mercado interno com 11,8 mil unidades comercializadas nos 12 meses terminados em mar./2008, correspondendo a 51,4% do total, participação que vem se mantendo faz alguns anos. A Volkswagen, de mar./2005 a mar./2008, dobrou suas vendas, passando de 3,1 mil para 6,3 mil unidades, ampliando sua participação de 20,7% em mar./2005 para 27,3% em mar./2008.

EXPORTAÇÕES DE CHASSIS

1000 unidades

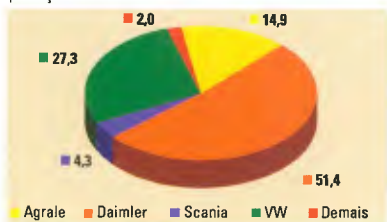


Fonte: Anfaeva. * 12 meses até março.

Nos 12 meses terminados em mar./2008 as exportações de chassis de ônibus chegaram a 15,8 mil unidades. Trata-se do melhor resultado desde dez./2006 quando 16 mil veículos foram vendidos ao mercado externo. Este é o sexto mês consecutivo em que as vendas externas apresentam crescimento depois de experimentar dois anos de sucessivas quedas desde o recorde de 19,5 mil coletivos exportados em out./2005.

MONTADORAS

produção em 2008* - em % do total



Fonte: Anfaeva. * 12 meses até março.

Mais da metade da produção brasileira de ônibus sai das linhas de montagem da Mercedes-Benz, mas a empresa não se deixa seduzir por esta generosa fatia já que há dois anos tinha 61,5% deste mercado. Esta diferença de 10% foi absorvida pela Volkswagen que neste mesmo período aumentou sua participação de 17,9% para 27,3%. Scania, Iveco e Volvo, juntas perderam 3% que agora engordam a receita da Agrale.

CARROCERIAS DE ÔNIBUS

Receita operacional do setor - R\$ bilhões



Fonte: As Maiores e Melhores do Transporte

Com poucas empresas atuando no setor, os fabricantes de carrocerias para ônibus viram, nos últimos oito anos, suas receitas operacionais crescerem quase 300%, passando de R\$ 620 milhões em 1999 para R\$ 2,1 bilhões em 2006. Neste período o crescimento nominal médio da receita consolidada do setor é de 14,7% por ano. As informações são do anuário As Maiores e Melhores do Transporte.

CUSTO OPERACIONAL

Ônibus urbanos - R\$/Km

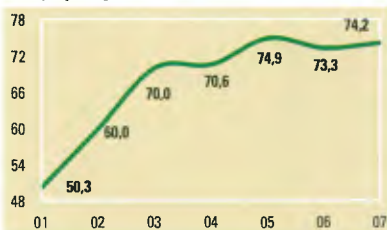


Fonte: NTU

Segundo dados da NTU, associação nacional das empresas que operam no transporte urbano de passageiros, dados de suas afiliadas revelam que estas companhias conseguiram uma boa redução em seus custos operacionais, passando dos R\$ 3,55/km em 2005 para R\$ 3,37/km em 2006. É uma queda considerável de 5,1%, embora ainda longe dos R\$ 3,25 de 2004. Mas significativamente melhor quando comparados aos R\$ 3,68 de 2001.

PREÇO DO DIESEL

% do preço da gasolina

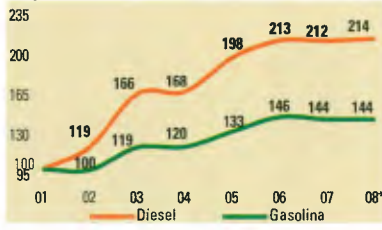


Fonte: MME/ANP. * Média até março.

Em 2001 o preço médio do óleo diesel equivalia a 50% do preço da gasolina. Apenas seis anos depois esta relação já passa de 74%. Numa economia que depende do uso deste óleo – no Brasil quase todo o transporte de carga e de passageiros é feito por veículos movidos a diesel, é urgente que se busquem fontes de energia alternativas. Ainda engatinhando, a produção de biodiesel é uma luz no fim do túnel e muito bem-vinda.

DIESEL X GASOLINA I

Preços em índices - base: 2001 = 100

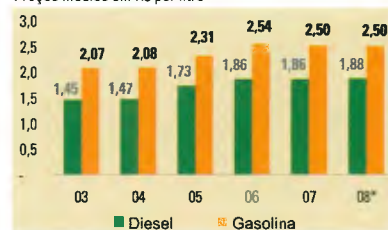


Fonte: MME/ANP. * Média até março.

O gráfico acima mostra a evolução dos preços do diesel e da gasolina pagos na bomba. Os dois derivados têm seus valores partindo da base 100 em 2001 e seguem as seguintes trajetórias: o diesel, sem alternativa, chega em mar./2008 a 214, ou seja, sobe 114% no período enquanto a gasolina, com a concorrência do álcool, alcança o índice de 144, indicando um reajuste acumulado de 44% até mar./2008.

DIESEL X GASOLINA II

Preços médios em R\$ por litro

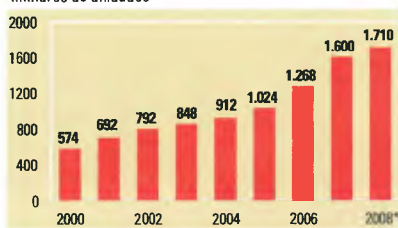


Fonte: MME/ANP. * Média até março.

A forte alta dos preços do petróleo no mercado internacional em 2007 e que continua em 2008, com o barril sendo cotado a mais de US\$ 100, não foi suficiente para elevar os preços médios dos combustíveis no Brasil que, nos dois primeiros meses de 2008, continuam inferiores aos preços praticados em 2006. Reflexo, em parte, da auto-suficiência da produção atingida pela Petrobras no ano passado.

VENDAS DE MOTOS

milhares de unidades



Fonte: Abraciclo. (*) 12 meses até março.

Entre as explicações para a redução do número de passageiros nos ônibus uma está aqui: os sucessivos recordes das vendas de motocicletas. Redução do desemprego, elevação da renda dos trabalhadores, preços mais acessíveis e reduções das taxas de juros fizeram disparar as vendas de motos. Nos 12 meses terminados em mar./2008 foram comercializadas 1,7 milhão de unidades, 198% a mais que no ano 2000.

VENDAS DE AUTOS

milhões de unidades

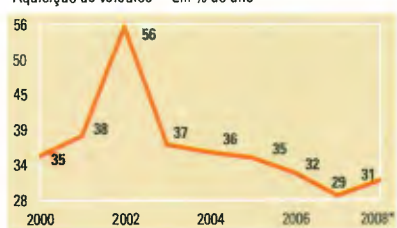


Fonte: Anfavea. * 12 meses até março.

Outro "vilão" que está retirando os passageiros de dentro dos ônibus são os automóveis que, a exemplo das motos, vêm aumentando todos os meses suas vendas. Somente no período de ano, até mar./2008, foram comercializados 2,5 milhões de automóveis. Este número é 84% maior que o resultado de 1,35 milhão do ano 2000. O aumento dos congestionamentos nas grandes cidades é outro aspecto "negativo" que pede soluções urgentes.

TAXAS DE JUROS

Aquisição de veículos* - Em % ao ano



Fonte: Banco Central. (*) Pessoa física

Os recordes de vendas de automóveis e de motos devem-se, em parte, às taxas de juros cada vez mais atraentes e aos prazos que chegam a 72 meses. O crédito destinado à aquisição de veículos por pessoas físicas em 2002 estavam em 56% a.a. e chegaram a 29% no fim do ano passado. A pequena elevação neste início de ano deve-se ao aumento da alíquota do IOF reajustado para repor parte da receita perdida com o fim da CPMF.

A peça fundamental para sua frota rodar segura.

- Presente em 11 estados brasileiros;
- 14 unidades de negócio;
- Mais de 500 colaboradores;
- Portfólio com mais de 58 marcas diferentes;
- O mais completo estoque do País.

São 30 anos de muito trabalho, para garantir a tranquilidade e a segurança que sua frota precisa.





www.polipeças.com.br

Polipeças

Aqui tem!

Araguaína: (63) 2112-2500	Campo Grande: (67) 2106-2500	Ribeirão Preto: (16) 2101-0200
Bauru: (14) 2106-0200	Cuiabá: (65) 2123-2500	São Paulo: (11) 2105-2500
Belém: (91) 4006-2500	Goiânia: (62) 4006-2500	Uberaba: (34) 2104-2500
Belo Horizonte: (31) 2105-2500	Londrina: (43) 2101-0200	Vitória: (27) 2123-2500
Brasília: (61) 2105-2500	Porto Alegre: (51) 2139-0200	

Gestor público e empresários se aliam pela qualidade

Passada a onda dos "perueiros", sistema começa a tratar usuário com promoções tarifárias e distinção de cliente

ARIVERSON FELTRIN



Sistema de São Paulo: 3 bilhões de passageiros por ano

Nos anos 70 e 80 o sistema de ônibus, reconhecidamente deficiente, era alvo predileto de protestos e pancadarias e outras manifestações empreendidas por estudantes e trabalhadores, em geral em repúdio aos reajustes acelerados das tarifas para acompanhar a estratosférica inflação que caracterizava aquelas décadas. Nos anos 90, sobretudo na segunda metade, com a inflação contida, as manifestações passaram a ter como alvo as deficiências operacionais dos ônibus que se aprofundaram com a invasão dos perueiros. Nos primeiros anos do século 21 o que se vê é o sistema de ônibus sendo colocado na berlinda como uma das solu-

ções para enfrentar a falta de mobilidade nas cidades.

Uma das formas que os gestores públicos enxergaram para dar um choque de eficiência no setor foi promover no transporte urbano de passageiros por ônibus uma onda de licitações de linhas que atinge indistintamente pequenas, médias e grandes cidades. Embora entre em discussão o entendimento de entidades empresariais de que tais concorrências seriam ilegais e que os contratos vencidos deveriam ser automaticamente prorrogados, a contestação fica nos bastidores. No palco, o espetáculo continua e a licitação é o personagem principal.

Goiânia, a capital de Goiás, é um exemplo de cidade que passou recentemente por licitação do sistema de ônibus. Os grupos Araguaia e HP, os maiores operadores, estiveram entre os licitantes que ganharam direito de continuar no negócio por mais 20 anos de contrato. Terão, é verdade, a companhia de novo operador, uma cooperativa constituída de uma centena de antigos perueiros. A licitação abriu campo para fornecedores de ônibus. Volkswagen e Caio venderam cerca de mil ônibus para a renovação da frota, uma das exigências do novo contrato.

O sistema de ônibus de Fortaleza, a capital do Ceará, também passou por recentes mudanças. No pacote, uma das novidades foi a decisão do estado de cortar pela metade a alíquota de ICMS cobrada sobre o óleo diesel. A redução de custo resultante foi transferida para a tarifa, que passou a custar menos para o usuário.

Assim como nas capitais, cidades menores também estão licitando sistemas de operação de ônibus, caso de Limeira, no interior de São Paulo, e São Caetano do Sul, a cidade "C" do ABC paulista, com pouco mais de 140 mil habitantes, que em novembro de 2007 assinou concessão com novo operador. "A concessão chega para superar a antiga autorização que viações possuíam há mais de 30 anos. Com essa nova forma de prestação de serviço, a prefeitura terá maior poder de fiscalização, podendo multar e até mesmo romper o contrato, caso a empresa não cumpra as exigências", informa publicação oficial da cidade.

A licitação, composta por avaliação de três etapas de avaliações (técnica, jurídica e financeira) acabou por escolher uma única empresa para operar o sistema de ônibus. Este foi o primeiro passo para a implantação do chamado Plano Municipal de Mobilidade Urbana – Modernização do Transporte Público, elaborado pela equipe do arquiteto e urbanista Jaime Lerner, ex-prefeito de Curitiba, que implantou o sistema de corredores na capital paranaense nos anos 70.

A modernização consiste na adoção de dez linhas circulares e uma estrutural, duas novas estações, introdução de bilhete eletrônico, condições criadas para que o usuário chegue a qualquer ponto da cidade mediante o pagamento de uma só tarifa. As duas estações são diretamente ligadas à linha estrutural. O tempo de espera previsto nos pontos da linha estrutural é de 5 minutos. A fiscalização dos horários é feita a partir da instalação de equipamento GPS na frota composta por ônibus de motor traseiro, piso baixo central e dotado de locais exclusivos para obesos, cadeirantes, deficientes visuais e cães guias. Os ônibus têm ainda portas do lado esquerdo para atendimentos especiais. Os pontos de ônibus são dotados de abrigos e assentos.

Se na minúscula São Caetano, com uma das menores áreas do País, de 15 km², a melhora no transporte coletivo é uma eficiente medida em qualquer ocasião, notadamente em tempos de falta de mobilidade, na maior cidade brasileira, São Paulo, com mais de 10 milhões de habitantes, a busca de qualidade pelo menor preço igualmente é um atrativo aos olhos da população.

Com quase 3 bilhões de passageiros movimentados por ano no sistema de ônibus, a prefeitura de São Paulo passou a conceder, a partir da 21 de março, um presente para os paulistanos. Trata-se do Bilhete Amigão, que permite ao usuário pagar uma só tarifa nos feriados e domingos e realizar até quatro viagens de ônibus durante oito horas nos 15 mil coletivos que compõem a frota municipal de transporte coletivo. "O objetivo desse aumento de tempo durante as viagens é proporcionar à população passeios mais prolongados a um mesmo custo", informa a Secretaria Municipal de Transportes. "A partir de agora, as pessoas poderão usufruir melhor os domingos e feriados sem pressa. Poderão ir e voltar do parque, visitar parentes, ir ao cinema, fazer compras no shopping. Tudo em até oito horas pagando apenas R\$ 2,30", explica o secretário da pasta,

Alexandre de Moraes.

São Paulo, que movimenta quase 250 milhões de passageiros por mês, pratica tarifa única, apesar do tamanho gigantesco de suas fronteiras. Além disso, em dias normais franqueia o Bilhete Único, comum, por duas horas para o usuário viajar sem pagar outra tarifa.

Amigão, franqueado por oito horas, adicionado ao plano do dia-a-dia que libera a catraca por duas horas, tem um custo, coberto pela prefeitura – que, sem contar o Amigão, já injetava um subsídio mensal na casa de R\$ 30 milhões ao sistema.

Outras cidades, como Belo Horizonte e Salvador, embora seu transporte coletivo não receba subsídio público, aproveitam os recursos tecnológicos da bilhete eletrônico para adotar tarifas promocionais. Nessas capitais a primeira viagem é cobrada inteira e a segunda tem um desconto de 50%. Tal medida tende a atrair mais passageiros ao coletivo, principalmente aquele usuário que fazia a segunda viagem a pé.

Bilhete eletrônico, ônibus de piso baixo, GPS (como já adotado em algumas cidades como São Caetano do Sul e Caxias do Sul), corredores segregados ou exclusivos para ônibus são alguns dos itens que compõem o arsenal tecnológico que está sendo adotado para manter e atrair o passageiro ao sistema de transporte coletivo.

O sistema de ônibus urbano, que quase sempre esteve na defensiva, a reboque dos avanços, vem buscando como aliados a tecnologia de produtos e sistemas para, a um só tempo, satisfazer o usuário com um serviço que possa garantir o ir-e-vir de maneira rápida, segura e confortável.

Após anos de renhidas disputas e contendas, finalmente, poder público e empresários parecem ter entendido que precisam ser aliados para a garantia do bom serviço ao usuário. Cumprida tal tarefa – que parece elementar, mas sempre esbarra na ciumeira e na falta de continuidade político-administrativa – a vitória será generalizada: empresário, poder público e usuário. Melhor que isso, só "dois" disso.

PAC joga na Copa de 2014

A Copa do Mundo em 2014 no Brasil deverá tirar do papel o imobilismo com que governos e mais governos trataram até agora o tema da mobilidade urbana. Com vendas recordes de carros, uma população que nos últimos 50 anos trocou o campo pelas cidades e uma continuada falta de investimentos e planejamento, as zonas urbanas brasileiras entraram em colapso.

Agora, faltando seis anos para a Copa do Mundo, o governo informa que deverá lançar um programa de transporte urbano para melhorar as condições de mobilidade da população nas grandes cida-

des e regiões metropolitanas, informa o ministro das Cidades, Márcio Fortes. Ele pretende lançar o programa ainda no primeiro semestre deste ano.

O ministro diz que a idéia é fazer corredores exclusivos para ônibus e ou de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT)

Para dar andamento ao programa, chamado de PAC da Mobilidade, a idéia é formar parcerias com estados e municípios. Segundo Fortes a intenção é preparar as grandes cidades para o Copa do Mundo de Futebol, que será realizada no País em 2014.