

ANÁLISE

Setor rejeita discriminação

Custo da passagem afugenta usuários

RODOVIÁRIO

Empresas estão mais produtivas

URBANO

Passageiros voltam lentamente

FRETAMENTO

Campanha reforça imagem do setor

CARROCERIAS

Mercado tem novo perfil

CHASSIS

Exportação toma a dianteira

LANÇAMENTOS

Novidades têm mais técnica e melhor design

RANKING

Brasil é um dos líderes de produção

RAIO-X

O tamanho e a idade da frota

GUIAS

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



2005

O PNEU QUE MOVE OS CENTROS URBANOS REFORMA COM VIPAL.

ZERO 11

REFORMA QUALIFICADA & GARANTIDA
REDE AUTORIZADA
VIPAL
REDE AUTORIZADA

No anda e pára, sobe e desce, curvas e retas da cidade, o desgaste dos pneus é bastante significativo. Pensando nisso a Vipal desenvolveu a banda DV-UM para curtas e médias distâncias. A banda DV-UM tem ótima tração com baixa resistência ao rolamento. Seus ombros sólidos e incavos protegidos asseguram a integridade da carcaça. Essas características conferem o máximo desempenho e economia. Em curtas e médias distâncias, confie no desenho exclusivo da banda DV-UM. Vipal, inovando para superar as condições da cidade.



A Reforma Qualificada & Garantida contempla a reforma e a carcaça nos sistemas a frio e a quente das mais consagradas marcas de pneus radiais e convencionais. São 220 Reformadores Autorizados, prontos para atender o transportador pelo Brasil e Mercosul.



Visando aprimorar o desempenho do transportador, uma equipe especializada faz uma avaliação completa dos pneus da frota. Após a inspeção dos pneus, os técnicos do PROTRANS (Programa de Orientação ao Transportador) apresentam relatórios detalhados com orientações e cuidados, perspectivas de rentabilidade, avaliações de desempenho, indicações do melhor uso dos pneus, além dos motivos e formas de redução de sucateamento.



www.vipal.com.br

Anuário diferenciado

Desde 1993, sem interrupções, o Anuário do Ônibus é editado pela OTM Editora, empresa que publica também as revistas Technibus, Transporte Moderno, além do Anuário do Transporte de Carga, Maiores & Melhores do Transporte&Logística e o Anuário de Serviços de Manutenção.

Esse Anuário do Ônibus que chega a você na sua 13ª edição é um trabalho de fôlego que mapeia o setor em suas várias facetas. Trata-se de uma publicação diferenciada porque além de trazer levantamento de todos os fabricantes de chassis e carrocerias - com suas linhas de produtos - analisa, interpreta e aponta tendências a partir de cenários e da retrospectiva apresentada pelos números de produção, vendas e exportações dos fabricantes.

Uma jóia rara, não exibida por qualquer outra publicação na mídia especializada, é o Guia das Empresas de Ônibus, levantamento profundo sobre mais de uma centena de operadoras - que respondendo a um questionário, desnudam sua estrutura. No Guia das Empresas de Ônibus você encontra informações sobre as frotas das empresas - quantidade, marca de chassis e carrocerias. Há também dados sobre quanto cada empresa consome de diesel, pneus (novos e reformados) e quanto roda a frota. O Guia mostra, ainda, regiões operadas pelas empresas, número de garagens, de funcionários e a quantidade de passageiros transportados.

O Guia de Fornecedores, outro serviço que consta do cardápio deste Anuário do Ônibus, mapeia o universo formado pelos vendedores de produtos e serviços que atendem o mercado de ônibus.

Para quem vive no mundo do transporte de passageiros - urbano, fretamento ou rodoviário - o Anuário do Ônibus, na sua 13ª edição, com novo design gráfico, é uma leitura obrigatória e prazerosa.

Confira!



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

www.vwtruckbus.com.br

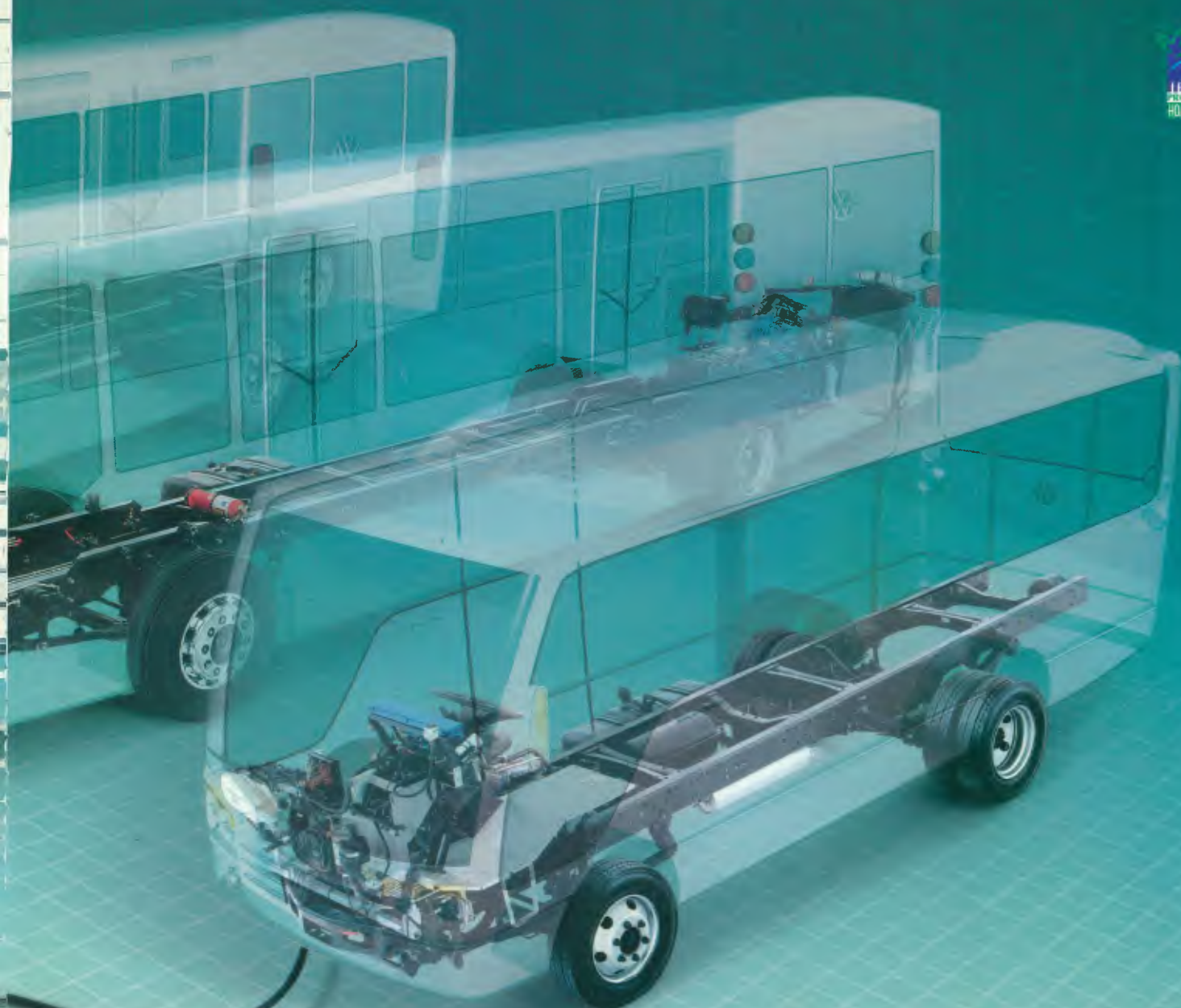


Motorização com gerenciamento eletrônico de última geração - Common Rail. VW 8.150 EOD e VW 9.150 EOD - motores MWM e Cummins. VW 17.210 EOD e VW 17.260 EOT - motores MWM de 6 cilindros na nova série X.12



VOLKSGUARD

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.

sumário

	APRESENTAÇÃO	3
	ANÁLISE OS ALTOS PREÇOS DAS PASSAGENS AFUGENTAM CADA VEZ MAIS OS USUÁRIOS DE ÔNIBUS	10
	RODOVIÁRIO EMPRESAS DRIBLAM DIFICULDADES E CONSEGUEM MELHORAR A PRODUTIVIDADE NO TRANSPORTE	14
	CASE RODOVIÁRIO O EMPRESÁRIO JELSON DA COSTA ANTUNES CONTA O QUE ESTÁ FAZENDO NA VIAÇÃO COMETA	16
	URBANO AOS POUCOS O SETOR VAI RECUPERANDO O FÔLEGO E PARTE DOS PASSAGEIROS PERDIDOS	22
	CASE URBANO EXPERIÊNCIA EMPRESARIAL DA FAMÍLIA SETTI BRAGA GARANTE BONS RESULTADOS À VIAÇÃO ABC	24
	FRETAMENTO VIVENDO BOA FASE, SEGMENTO QUER EXPANDIR E QUALIFICAR AINDA MAIS SERVIÇOS PRESTADOS	30

GUIA DE ENCARROÇADORAS E MONTADORAS

ENCARROÇADORAS

BUSSCAR.....	58
CIFERAL	60
COMIL	62
INDUSCAR	64
IRIZAR	66
MARCOPOLO	68
VOLARE	70
MASCARELLO	72
SAN MARINO/NEOBUS.....	74

ANUÁRIO DO ÔNIBUS 2005

Anuário do Ônibus - Nº 13 -2005 - R\$ 25,00

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

Sonia Crespo
Aline 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



CASE FRETAMENTO

SOB O COMANDO DE JOAQUIM CONSTANTINO, BREDAS BUSCA NOVOS NEGÓCIOS EM TURISMO

32



CARROCERIAS

MÍNIS E MICROÔNIBUS GANHAM DESTAQUE NA PRODUÇÃO PARA O CONSUMO DOMÉSTICO

38



CHASSIS

O EXPRESSIVO VOLUME DE EXPORTAÇÕES SUPEROU A COMERCIALIZAÇÃO NO MERCADO INTERNO

42

Região	Unidades	Idade*
Sudeste	202.827	13
Sul	69.820	16
Nordeste	56.674	13
C. Oeste	27.858	15
Paraná	126.423	17

FROTA

QUANTOS SÃO, QUE IDADE TÊM, COMO SÃO E POR ONDE CIRCULAM OS ÔNIBUS BRASILEIROS

48



RANKING

PERFORMANCE BRASILEIRA NA PRODUÇÃO MUNDIAL DE ÔNIBUS CONQUISTA O TERCEIRO LUGAR

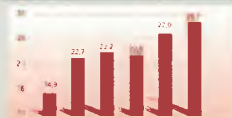
50



LANÇAMENTOS

NOVIDADES MOSTRAM ORIGINALIDADE NO DESIGN E PREOCUPAÇÃO COM A PARTE TÉCNICA

52



NÚMEROS

GRÁFICOS SETORIAIS RETRATAM UM SEGMENTO MAIS PRODUTIVO E EM CRESCIMENTO

162

MONTADORAS

AGRALE.....	76
DAIMLERCHRYSLER	78
IVECO	80
SCANIA	82
VOLKSWAGEN	84
VOLVO	86
FICHAS TÉCNICAS	88
GUIA DE TRANSPORTADORAS	102
GUIA DE FORNECEDORES	127

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

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

Tiragem
8.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 110,00 (seis edições e três Anuário). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

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

OTM
EDITORA LTDA.

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

Atendimento ao assinante:
0800 702 8104

otmeditora@otmeditora.com.br

NOVO CONCEITO EM DESIGN

NOVO CENTURY, TRADIÇÃO E INOVAÇÃO



Irizar, o rodoviário de luxo 6 estrelas

· Segurança · Conforto · Design · Economia · Qualidade · Garantia

w w w . i r i z a r . c o m . b r



IRIZAR





Setor rejeita discriminações

O acesso ao transporte tem sido dificultado pela autoridade pública, que ao encarecer insumos e tributos restringe a locomoção do usuário

O Brasil, sem dúvida, apesar do grande avanço de automóveis por habitante e do perceptível crescimento do transporte informal, tem um sistema regulamentado de transporte por ônibus que garante certa consistência à indústria de ônibus. Essa base foi fundamental a desejáveis e imprescindíveis ambições rumo ao mercado externo – a ponto de nos últimos doze meses (junho de 2004 a maio de 2005) as exportações (16.268 unidades) terem superado as vendas internas de ônibus (15.605 unidades), de acordo com a Anfavea, que consolida os dados das montadoras.

Há quem veja tais números com otimismo – como sinal de dinamismo e competitividade. O que, certamente, é uma

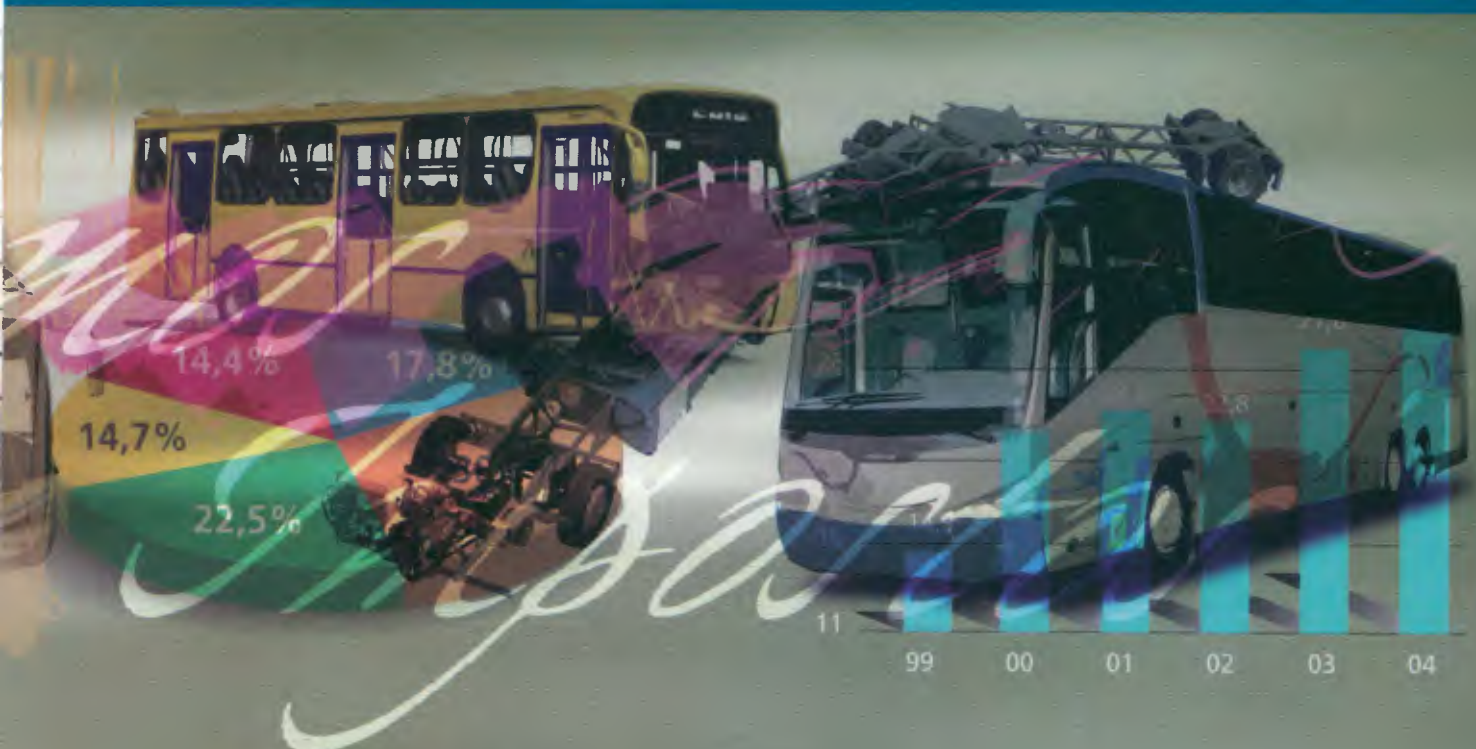
verdade. E há visões menos otimistas – o fato mostraria que o mercado interno perdeu a capacidade de renovação da frota em razão de o País ter colecionado ao longo do tempo dificuldade para crescer.

Em 2004, o País teve uma expansão do Produto Interno Bruto na casa de 5%, como há muito não se via. A esperança é para que o crescimento seja continuado, sem as frequentes interrupções de percurso.

Em todo caso, 2004, pelo menos, se não trouxe crescimento, freou a queda de passageiros transportados. Tais números são mostrados em levantamento realizado pela parceria Idet/Fipe/CNT. Depois de persistente período de baixa no transporte urbano, o resultado do ano passado - 10,6 bilhões de passa-

geiros movimentados – empatou com 2003. E no período de maio de 2004 a abril de 2005 já se comemora uma expansão para 10,8 bilhões de passageiros. Os números levantados levam em conta o País como um todo, com ênfase nas oito principais regiões metropolitanas (São Paulo, Rio, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Recife, Salvador e Fortaleza) que concentram a maioria da população urbana brasileira.

No segmento de transporte rodoviário interestadual e internacional, de acordo com o levantamento realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT 2004 (ano base 2003) no índice que mede a eficiência do setor, a quantidade de passageiros quilômetro transportados, a



marca foi de 30,3 bilhões de passageiros.km – pouco superior à registrada em 2002, de 29,8 bilhões de passageiros.km. Não são números brilhantes, mas que mostram um fato: quando o País reage e cresce, todas as atividades acompanham o ritmo.

Mas, para que a atividade de transporte de passageiros, essencial, se desenvolva sem lampejos, é preciso corrigir distorções inomináveis e sistematicamente relegadas pelo poder público que regulamenta e, em tese, fiscaliza a atividade.

O superintendente da Abrati, José Luiz Santolin, nota por exemplo, a imensidão de ônibus visivelmente irregulares que circulam pelas rodovias. “É impossível enfrentar a concorrência dos piratas, que nada pagam a nenhum órgão. E fazem isso sob os

olhares complacentes dos poderes públicos, que deveriam, além de impedir a atividade ilegal, eliminar a evasão fiscal, que hoje é gigantesca”.

Também por omissão dos governos em conservar as estradas, segundo Santolin, os custos operacionais das empresas subiram demasiadamente. O superintendente da Abrati acredita que isso, além da elevação dos gastos, gera a necessidade de antecipar a renovação da frota, mais um fator de encarecimento de custos. “Levantamentos indicam que os gastos com material rodante cresceram 30% no último ano. E pior: o tempo de viagem, nos longos percursos, chega a superar em 50% o tempo ideal. Em consequência do mau estado do pavimento das estradas, estamos vivendo verdadeira

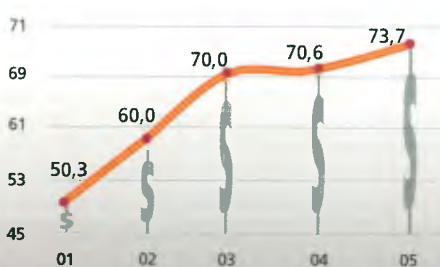
situação de caos”, diz.

Se o governo não ajuda, pelo menos que não discrimine setores, digamos assim, menos charmosos. A questão fiscal é hoje a pedra no sapato do setor rodoviário de passageiros. “Já enfrentamos os problemas macroeconômicos, comuns à toda sociedade, como juros altos, difícil acesso a financiamentos e poder aquisitivo cada vez mais baixo da população. Mas nos ressentimos, mesmo, da falta de isonomia de tratamento fiscal: enquanto o transporte aéreo está isento de ICMS, o percentual desse tributo para nós chega a 17%”, compara Santolin, acrescentando que enquanto há liberdade operacional para o setor aéreo – que praticam vôos compartilhados em favor de melhor produtividade – no ônibus tal

PREÇO DO DIESEL

% do preço da gasolina

Fonte: MME/ANP



DIESEL X GASOLINA

preços em índices - base: 2001=100

— Diesel — Gasolina



"Você vai melhor e chega bem": slogan de campanha do setor de fretamento reforça qualidade dos serviços

racionalidade é simplesmente vedada. Fatos indicam que se não há discriminação verbalizada, também pouco se faz para incentivar o direito de ir e vir do usuário de ônibus. O principal insumo de custo, o óleo diesel, por exemplo, tem aumentado continuamente. Segundo o Ministério de Minas e Energia (MME) e a Agência Nacional de Petróleo (ANP), o diesel que custava metade do preço da gasolina em 2001, hoje vale 74%. No período, a diesel teve aumento de 90%, enquanto a gasolina foi reajustada em 30%. O drama do País é que por ora o único substituto do diesel é o álcool e o gás natural como alternativas energéticas – o que faz inibir reajuste de preço da gasolina – nos ônibus e caminhões a dependência ao diesel torna frotistas (e por extensão, os usuários) reféns e indefesos aos reajustes. Em protesto à situação, o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte – MDT, decidiu a partir de junho de 2005 promover campanha nacional de conscientização da população sobre as causas que levam o usuário a abandonar o ônibus. O MDT defende o que chama de Tarifa Cidadã para atrair 37 milhões de brasileiros que moram nas cidades e não usam o transporte público por

falta de dinheiro para pagar a passagem. O movimento entende que os governos federal, estaduais, municipais e a Petrobras, podem contribuir para mudar "esta triste realidade". Com o slogan, "transporte público mais barato, um direito de todos", o MDT informa que quase a metade do valor que o usuário desembolsa é destinada ao custeio de gratuidades e tributos. "Além disso, o usuário que consegue utilizar o transporte público paga duas vezes: paga a sua tarifa e paga as gratuidades que os governos não pagam." O MDT explicitamente prega que para baratear a tarifa é necessário que o óleo diesel, que representa 25% do preço da tarifa e por ter dobrado de preço nos últimos três anos, deveria, sofrer redução de 50% no litro quando destinado ao transporte público. Isso, segundo o MDT, contribuiria para cortar em 12% o preço da passagem. Outra fonte de custo que encarece as passagens de ônibus são os tributos federais, estaduais e municipais. Para que a tarifa tenha tratamento tributário justo, como o dispensado à cesta básica, aos táxis, aos automóveis de pessoas com deficiência e à agroindústria, é necessário que os tributos tenham as seguintes reduções: 18% para 9% na esfera federal, 6% para zero na área estadual e de 8% para

5% no âmbito dos municípios. Elevar alíquotas de tributos – e não cortar – tem sido, na verdade, a prática de governos. Ainda assim, lutar por um barateamento da tarifa é uma briga justa e que, por isso mesmo, poderá trazer resultados que beneficiem o usuário e, por extensão, a sobrevivência do negócio da operação de transporte coletivo. Enquanto isso, o setor de Fretamento busca consolidar a imagem dos serviços prestados. Desde maio de 2005, a Transfretur - Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento e para Turismo de São Paulo e Região, que tem 82 empresas filiadas, e a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo - Fresp, que reúne sete sindicatos do estado, iniciaram uma campanha de Marketing para que o usuário de transporte possa visualizar e avaliar melhor as vantagens do uso do serviço de fretamento. Com o slogan "Você vai melhor e chega bem", a campanha está focada, numa primeira fase, no principal tipo de serviço oferecido pelo fretamento, o transporte contínuo. Já na segunda fase da campanha, o foco será promoção de serviços de locação eventual.

Linhas Rodoviárias, Urbanas ou Fretamento.
Marcopolo: mais valor pelo seu investimento.

Marcopolo S.A.



Cada empresa, cada negócio, cada tipo de operação têm necessidades específicas. E a Marcopolo desenvolve seus produtos e serviços para que cada uma delas tenha, em sua frota, a melhor solução. Experiência e uma ampla linha de produtos, com disponibilidade de peças originais e intercambiáveis, somados a uma rede de representantes e assistência técnica por todo o país, fazem a diferença. Tudo isso e a vantagem de um alto valor de revenda. Marcopolo, a solução certa para o seu negócio.



Marcopolo

Pensar na frente é criar o futuro.



Menos curvas sinuosas à frente

O índice de produtividade no transporte rodoviário de passageiros voltou a crescer, ainda que pouco. Empresários mostram jogo de cintura para suportar dificuldades

Sônia Crespo

O modal rodoviário domina entre todos os segmentos que realizam transporte intermunicipal, interestadual e internacional de passageiros. Cabe a ele a parcela de cerca de 95% de participação no setor, sobrando para o modal aéreo uma fatia de 3%, e o restante é disputado entre os modos ferroviário e hidroviário. Ainda que favorecido pela infraestrutura e pela preferência popular, no mar de rodovias brasileiras as empresas de transporte rodoviário de passageiros lutam contra diversos inimigos. O maior, e pior deles, ainda é o velho pirata — vulgo clandestino. O volume desses intrusos, que não pagam impostos, não respeitam quaisquer normas de segurança, não investem em manutenção e são um perigo permanente para os usuários, cresce a cada ano: de acordo com José Luiz Santolin, Superintendente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de

Passageiros — ABRATI, a invasão de ilegais nas auto-estradas já é de 30% do mercado das linhas regulares.

Outro grande complicador do bom desempenho da atividade é o já clássico estado precário das rodovias nacionais. A deteriorização da frota em circulação encafrece consideravelmente o valor anual gasto nos serviços de manutenção. Como se não bastassem esses dois grandes entraves, o setor não consegue a isonomia fiscal com os outros modais de transporte, sendo obrigado a repassar a carga tributária dos serviços para a tarifa: 40% do valor total da passagem correspondem a impostos.

No segmento, de acordo com levantamento realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT (2004 — ano base 2003), operam 209 empresas, movimentando pou-

co mais de 13 mil ônibus, onde trabalham cerca de 22 mil motoristas, que transportaram, em 2003 (último levantamento divulgado pelo Ministério dos Transportes), perto de 133 milhões de passageiros. No índice que mede a eficiência do setor, a quantidade de passageiros.kilômetro transportados, o segmento rodoviário driblou a crise e chegou à marca dos 30,3 bilhões de passageiros.km — pouco superior à registrada em 2002, de 29,8 bilhões de passageiros/km.

Ainda comparando os resultados aos do ano anterior, apresentados pela ANTT (2003 — ano base 2002), notamos que há na disputa por passageiros rodoviários 4 empresas a menos, a frota reduziu seu volume em 420 ônibus, há no levantamento de 2004 menos motoristas e foram registrados menos passageiros em movimento, o que causou a

retração de 3 milhões no número de viagens realizadas. De certa forma, esses resultados demonstram que os empresários do setor estão explorando mais a capacidade de suas linhas, melhorando o custo/benefício de suas empresas.

O levantamento da agência reguladora mostra que a maioria dos estados registrou incremento nas operações desse segmento de transporte, à exceção de algumas unidades federais do Norte e do Nordeste, como Amazonas, Amapá, Rio Grande do Norte, Maranhão e Sergipe. O estado que mais cresceu nas movimentações de passageiros rodoviários foi São Paulo, pulando de 5,5 bilhões de passageiros/km em 2002 para 5,9 bilhões de passageiros/km em 2003. Na outra extremidade, o que mais retraiu a movimentação do transporte intermunicipal foi Sergipe, que reduziu os 424,8 milhões de passageiros/km de 2002 para 272,4 milhões em 2003.

SUDESTE MARAVILHA – Outro dado do levantamento da ANTT mostra que o maior fluxo inter-regional do País é entre o Nordeste e o Sudeste – 5,95 bilhões de passageiros circularam por esse percurso no período em análise – cerca de 25% da movimentação nacional total. Já o maior fluxo regional pertence à região Sudeste, que registrou movimento de 6,8 bilhões de passageiros.km em 2003. Entre os grandes centros regionais, destacaram-se os movimentos nas linhas São Paulo/Curitiba (330 milhões pass/km), São Paulo-Recife (173 milhões pass/km), São Paulo/Vitória da Conquista (149 milhões pass/km) e Rio/Brasília (122 milhões pass/km).

Nas viagens rodoviárias internacionais, houve uma sensível redução na movimentação de passageiros da linha Brasil/Bolívia: em 2002, passaram pelo percurso 73 milhões de passageiros/km e, em 2003, esse número despencou para 27 milhões. Os demais percursos internacionais (Brasil/Argentina, Brasil/Uruguai, Brasil/Paraguai, Brasil/Chile e Brasil/Venezuela) tiveram movimentação ascendente.

AS 30 MAIORES EMPRESAS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS (por pass./km transportado)		
EMPRESAS	PASS/km (em bilhões)	FROTA DE ÔNIBUS
1 - Viação Itapemirim S/A	4.031.570.964	1.266
2 - Cia. São Geraldo de Viação	2.282.918.712	734
3 - Empresa Gontijo de Transportes Ltda	2.016.820.466	733
4 - Viação Anapolina Ltda	1.082.167.859	410
5 - Empresa de Ônibus Nossa Senhora da Penha S/A	814.377.361	264
6 - Pluma Conforto e Turismo S/A	789.802.220	252
7 - Viação Cometa S/A	783.372.726	587
8 - Empresa de Transportes Andorinha S/A	767.302.143	232
9 - Viação Garcia Ltda	727.658.427	348
10 - Eucatur - Emp. União Cascavel de Transp. E Turismo Ltda	635.496.813	314
11 - Real Expresso Ltda	632.314.427	270
12 - Viação Águia Branca S/A	612.391.391	321
13 - Transbrasiliana - Transportes e Turismo Ltda	587.116.240	264
14 - Auto Viação Catarinense Ltda	586.789.683	302
15 - Auto Viação 1001 Ltda	577.691.760	231
16 - Nacional Expresso Ltda	571.336.246	162
17 - Reunidas S/A - Transportes Coletivos	568.606.783	274
18 - Taguatur - Taguatinga Transporte e Turismo Ltda	561.821.954	219
19 - Viação Motta Ltda	539.192.910	139
20 - Empresa Santo Antonio Transporte e Turismo Ltda	447.661.622	143

fonte: Anuário Estatístico 2004 (ano base 2003) da ANTT

Em 2003, a Viação Itapemirim apareceu, isolada, no topo das empresas que mais transportaram, sob o critério passageiro/quilômetro: alcançou a marca de mais de 4 bilhões de passageiros.km. A seguir, também em posições de destaque, estão, em segundo lugar, a São Geraldo, com 2,2 bilhões de passageiros/km, a Gontijo, no terceiro posto, com 2 bilhões de passageiros.km, e a Viação Anapolina, na quarta posição, com pouco mais de 1 bilhão de passageiros.km transportados (ver demais resultados na tabela acima).

INIMIGO VISÍVEL – Ônibus sem identificação, visivelmente irregulares, circulando pelas rodovias, já se tornaram parte da paisagem. “É impossível enfrentar concorrência com quem pode, de saída, ignorar 40% de diferencial no custo, já que os piratas nada pagam a nenhum órgão. E fazem isso sob os olhares complacentes dos Poderes Públicos, que deveriam, além de impedir a atividade ilegal, eliminar a evasão fiscal, que hoje é gigantesca”, lamenta José Luiz Santolin. O superintendente da ABRATI acredita que a

necessidade de manutenção e de renovação da frota está se tornando, para muitas empresas, uma ação freqüente, em função do desgaste rápido dos ônibus: “Levantamentos indicam que os gastos com material rodante cresceram 30% no último ano. E pior: o tempo de viagem, nos longos percursos, chega a superar em 50% o tempo ideal – consequência do mau estado do pavimento das estradas. Estamos, nesse quadro, vivendo verdadeira situação de caos”, diz.

Mas a questão fiscal é hoje a pedra no sapato do setor: “Já enfrentamos os problemas macroeconômicos, comuns à toda sociedade, como juros altos, difícil acesso à financiamentos e poder aquisitivo cada vez mais rasante. Mas nos ressentimos da falta de isonomia de tratamento fiscal: enquanto o modal aéreo está isento do ICMS, o percentual desse tributo para nós chega a 17%”, compara Santolin, acrescentando que enquanto há liberdade operacional para empresas aéreas, na prática de vôos compartilhados em favor de uma melhor produtividade, no modal rodoviário tal prática é vedada. ■

GRUPO ICA

Empresário de longo percurso

Dono da Viação Cometa e da Auto Viação 1001, Jelson da Costa Antunes está investindo R\$ 30 milhões na compra de 196 novos ônibus

Sônia Crespo

Sentado na confortável poltrona da sala da diretoria — um elegante ambiente neoclássico, com paredes revestidas em madeira e sofás de couro verde — da sede paulistana da Viação Cometa, os olhos do proprietário Jelson da Costa Antunes brilham quando surge a pergunta sobre o de-

sempenho da empresa. Afinal, a Cometa — que atende a 67 cidades no País e transporta mais de 8 milhões de usuários por ano — é a “queridinha” do conglomerado de seis empresas de transporte rodoviário de passageiros administrado por ele. Antes de responder, diz, radiante, que “O Brasil é um

território onde não se pode pensar pequeno”. Só então anuncia que o grupo — formado pela Cometa e Rápido Ribeirão Preto, de São Paulo, Auto Viação 1001 e Rápido Macaense e Expresso do Sul, do Rio de Janeiro, e Auto Viação Catarinense, de Santa Catarina, têm lucro previsto para 2005 en-



Foto: Paulo Igarashi

tre 6% e 8% superior ao registrado em 2004. Pode ser pouco para alguns, mas é o suficiente para Jelson: "Queremos ganhar pouco de muito e não muito de nada", filosofa. E emenda com novidades: as frotas serão parcialmente renovadas. Para isso, está adquirindo 196 novos ônibus, a partir

GRUPO JCA - DADOS GERAIS - 2004

Faturamento (em milhões)	R\$ 557.600.000
Empregos diretos	6.789
Frota rodoviária	1.749
Frota urbana	165
Km percorrida	227.783.000 km
Passag. Transp. / ano	50.353.000
Partidas diárias	4.196
Cidades atendidas	418
Estados atendidos	RJ / SP / MG / ES / SC / PR / RS

fonte: Grupo JCA

de agora até o final de 2006. "Nosso ideal é substituir, todos os anos, 20% da frota", estima. Hoje, as seis empresas do Grupo JCA somam cerca de 2 mil ônibus.

"Estamos comprando 160 chassis Scania, 30 Mercedes e 6 Volvo. As carrocerias virão da Marcopolo, Busscar e Neobus", diz Jelson Antunes, que tem 76 anos completos e vitalidade de 50. Ele explica que 14 desses novos veículos serão double decker, de quatro eixos. Os demais serão de 2 ou 3 eixos e, à medida que forem chegando, serão conduzidos de acordo com as necessidades de cada frota – no processo de economia de escala. "Usávamos o mesmo tipo de ônibus para linhas de 60 km e de 600 km. A partir de agora os carros mais confortáveis atenderão os percursos mais longos. Para as linhas mais curtas, usaremos carros mais compactos", diz. Na nova aquisição, o aporte de capital chegará aos 30 milhões de reais – 50% oriundos do Finame e os 50% restantes de recursos próprios.

As reformulações nas empresas não páram por aí. Na Viação Cometa, a "menina dos olhos" do empresário, estão sendo remodelados 200 ônibus do antigo modelo Flexa Azul – veículo usado para médios ou longos percursos. Mudanças radicais, porém para melhor. Uma delas, mexe com um dos ícones desses ônibus: os tradicionais bancos de couro, que a partir de agora terão revesti-

mento de tecido na cor azul celeste. "O tecido é mais suave e confortável do que o couro; além disso, no inverno aquece, enquanto o couro permanece frio, e no verão não gruda na pele", compara Antunes. Outra modificação radical é o novo visual externo dos clássicos ônibus: No lugar das cores prata, bege e azul claro, aparece o recente lay out dos ônibus da Cometa, desenvolvido pelo escritório de design Missemtota, devidamente adaptado. Entre 2005 e 2006, 130 "Flexas" mudarão de cara, calcula Antunes, e atenderão prioritariamente as linhas entre São Paulo e Belo Horizonte e São Paulo e Poços de Caldas.

NO MAR E NO AR – Jelson da Costa Antunes é um executivo de todos os modais. Com a mesma elegância e disposição que explica as novidades que implantará nas empresas de ônibus, conta as modificações que estão sendo feitas na empresa Barcas S/A, responsável pelas linhas Rio – Niterói e Rio – Charitas, na Baía da Guanabara – da qual detém 85% das ações. "Desde 2003 mudamos completamente o perfil operacional dessas linhas, adotando os catamarãs nos percursos, que oferecem mais qualidade, velocidade e conforto aos passageiros", avalia. Antunes também é acionista das empresas JCA Táxi Aéreo, de transporte executivo, e da 1001 Turismo e Via- ▶



Foto Paulo Igarashi

Antunes dentro de um de seus novos veículos (ao lado) e há cinquenta anos, com o Chevrolet 46, seu primeiro ônibus: versatilidade nos negócios



gens Ltda. Do faturamento total do grupo, calcula, 90% surgem das empresas de transporte rodoviário de ônibus.

No entanto, ele confirma as dificuldades apontadas por quase todos os proprietários de empresas de transporte rodoviário de passageiros: estradas esburacadas, falta de segurança e impostos excessivos, entre as principais. O executivo lamenta essas precariedades, já que estima que 80% dos bens de produção brasileiros usam as rodovias para o transporte. "Mas o que mais me as-

susta, hoje, é o passivo que se acumula, ano após ano, de ações trabalhistas e de responsabilidade civil. É um fantasma que ronda as empresas do setor e pode comprometer integralmente os ativos de muitas delas", ressalta. Só no Grupo JCA, existem hoje mais de 1.500 ações desse tipo. "Existem escritórios de advocacia no Rio de Janeiro que até compram ações movidas contra a Viação 1001", observa.

O Grupo possui hoje 10 pátios próprios e 10 alugados no Estado de São Paulo. No Rio

de Janeiro localiza-se o pátio-garagem da 1001, também um ativo da holding. Trabalham nas empresas aproximadamente 6,3 mil funcionários. Jelson se anima mais uma vez antes de comunicar que está montando o Instituto JCA, entidade que se dedicará a descobrir novos talentos entre menores carentes. A instituição terá as empresas do grupo como mantenedoras e deterá, no futuro, 15% das ações do testamento do proprietário. Numa segunda etapa, se dedicará a realizar cursos profissionalizantes para funcionários do setor de transporte rodoviário de passageiros.

DESTINO SELADO—A vida de Jelson sempre foi cheia de surpresas, não pela sorte, mas pela ousadia do empreendedor, que o consagrou durante sua trajetória profissional. Moleque esperto e franzino aos 12 anos, trabalhou como trocador ao lado do irmão, um jovem empresário carioca que possuía 4 ônibus. Aos 19 anos, Jelson tornou-se também proprietário, como ele mesmo diz, de "meio" ônibus: "Eu e meu irmão adquirimos em sociedade, em 1949, por 30 contos de réis, um Chevrolet 46", pertencente a um renomado empresário paulista, chamado Tito Mascioli — que compraria, em 1952, a Viação Cometa e — coisas do destino — a venderia, 50 anos depois, ao próprio Jelson Antunes.