

Show Bus

Evento reúne
2,5 mil visitantes
na Mercedes-Benz

Administração

Os caminhos para
colocar sua empresa
na Bolsa de Valores

Operação

Viação Planalto, de
Porto Alegre, oferece
internet nos ônibus



Prova de evolução

Um teste comparativo nos Alpes, entre dois caminhões de diferentes épocas, revela os benefícios proporcionados pela tecnologia embarcada nos veículos ao longo dos anos

Obrigado Curitiba!



Novo Terminal BRASPRESS Curitiba/PR



Foi esta a forma que encontramos para agradecer ao Estado do Paraná. Inaugurando em Curitiba o mais moderno terminal de encomendas do estado, com área total de 33.000m². Assim, daremos muito mais agilidade às nossas operações. Com 9 filiais no Estado do Paraná, a Braspress é a transportadora de encomendas que oferece a melhor capilaridade de distribuição de encomendas no estado paranaense.



Em Curitiba ligue:
(41) 3239-8200
www.braspress.com.br

BRASPRESS®
A sua transportadora de encomendas em todo Brasil.

DIRETORIA

Diretores

José Augusto Ferraz

Solange Sebrian

REDAÇÃO

Diretor de Redação e

Jornalista Responsável

José Augusto Ferraz – (MTB 12.035)

joseferraz@frotacia.com.br

Editora

Luciana Duarte

luciana.duarte@frotacia.com.br

Redator

Ivo Mattos

ivo.mattos@frotacia.com.br

Editor

Fábio Bortoloto (MTB 31.295)

fabio@frotacia.com.br

COMERCIAL

Diretora

Solange Sebrian

solange@frotacia.com.br

CIRCULAÇÃO

Gerente

José Carlos da Silva

josecarlos@frotacia.com.br

ADMINISTRAÇÃO

Gerente - Edna Amorim

edna@frotacia.com.br

Assinaturas e Alterações de Dados Cadastrais

Serviço de Atendimento ao Assinante

Fone/Fax (011) 3871-1313**

E-mail: circulacao@frotacia.com.br

ASSINATURA ANUAL - R\$ 132,00 (12 edições)

Preço do Exemplar Avulso: R\$ 11,00

REDAÇÃO, PUBLICIDADE, CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua Ministro Godói, 507 (Água Branca)

05015-000 – São Paulo – SP – Brasil

Fone/Fax (0**11) 3871-1313

Home page: www.frotacia.com.br

FROTA&Cia é uma publicação mensal da Editora Frota Ltda, de circulação nacional e controlada, enviada a empresários e executivos em cargos de direção, de empresas de transportes de cargas e passageiros. Circula também junto a embarcadores de cargas, compradores de serviços de transportes, frotistas em geral e fornecedores de produtos e serviços de transportes. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes da edição impressa ou virtual, sem a prévia autorização dos editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de **FROTA&Cia**.

Editoração eletrônica - Editora Frota

Tratamento de imagens e Arquivos digitais - Fênix

Impressão - Vox Editora

Laboratório fotográfico - PH Color

Tiragem - 13.000 exemplares

Circulação - Junho 2010

Filiada ao

Instituto Verificador de Circulação **IVZ**

Dispensada de emissão de documentos fiscais conforme Regime Especial Processo SF-04-908092/2002

Foto de capa: Divulgação/Mercedes-Benz

O risco do descontrole

O agravamento da crise europeia provocada pelo enorme déficit orçamentário de alguns países, em especial a Grécia que alcança 115% do PIB e acaba de ser socorrida por um pacote externo de ajuda da ordem de 110 bilhões de euros, suscetível a quantos mais necessitar, deixa uma pergunta no ar. Até que ponto o Brasil pode ser afetado com a extensão dessa nova crise, que já ameaça se espalhar por outros países em situação fiscal semelhante. Caso por exemplo de Portugal, cuja dívida pública atingiu 76,8% do PIB. Já no Brasil, a dívida líquida do setor público atingiu R\$ 1,370 trilhão em abril, o equivalente a 42,2% do Produto Interno Bruto, a soma de todos os bens e serviços produzidos no país.



Marcelo Moscardi

Embora, no caso brasileiro, o percentual seja considerado sob controle, na visão de especialistas, não faltam motivos para preocupação. Os gastos públicos no País não param de crescer e o endividamento tornou-se uma das principais críticas a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). "O perigo da livre ganância é o descontrole fiscal do governo que pode aproximar o país da crise fiscal vivida hoje pelos europeus", alerta como muitos o consultor-economista, Gustavo Franco, ex-presidente do Banco Central.

O risco parece ainda maior, tendo em vista a tradição em ano eleitoral. É costume o Governo Federal ceder às pressões de eleitores e servidores públicos com pacotes de bondades, aprovados sem restrições por deputados e senadores. Haja visto que, em apenas cinco meses de 2010, a ganância promovida pelo Palácio do Planalto já provoca um inchaço na folha de pagamento da União na ordem de R\$ 40 bilhões. Não bastasse o desperdício, o Governo já anunciou novos aumentos, nos próximos dias. Segundo estimativas da Fundação Getúlio Vargas de São Paulo (FGV-SP), a folha de salários nesse Governo vem acusando uma despesa adicional de R\$ 20 bilhões a cada ano.

A continuar nesta toada, o fantasma da dívida que assombra o mundo lá fora fatalmente poderá chegar por aqui. Para evitar um colapso similar ao europeu, uma das muitas soluções está na aprovação de leis que imponham freios aos gastos da União. Única forma de assegurar o crescimento econômico sustentável nos próximos anos, estimado entre 5% e 7%, sem elevar a inflação nem a taxa de juros.

É certo que os governantes atuais do país do futebol não irão bancar o ônus dessa decisão, com medo de comprometer os resultados da próxima eleição. Por isso, enquanto o país inteiro vibra e torce pelo sucesso da seleção brasileira na Copa, é justo exigir o mesmo empenho e rigor na gestão das contas públicas. Para que o Brasil continue fazendo bonito não apenas no esporte mas também na economia. E, assim, proporcionar a alegria de milhões de brasileiros, por muitos e muitos anos pela frente.

José Augusto Ferraz
Diretor de Redação



FROTA SERVIÇOS

Fone/Fax: 11 3871-1313

Internet

www.frotacia.com.br

www.economiaetransporte.com.br

E-mail: faleconosco@frotacia.com.br

Linha direta

Assinaturas/Alteração de Cadastro

José Carlos da Silva - Gerente

josecarlos@frotacia.com.br

Redação/Sugestões de Pauta

Luciana Duarte - Editora

luciana.duarte@frotacia.com.br

Publicidade/Reprints de matérias

Solange Sebrian - Diretora

solange@frotacia.com.br

Diretoria/Reclamações

José Augusto Ferraz - Diretor de Redação

joseferraz@frotacia.com.br

A close-up photograph of a male technician with dark hair, wearing a blue and grey Bosch Service uniform, focused on working on a complex diesel engine component. He is holding a small part of the engine's electronic system. The background shows a workshop environment with various mechanical parts and hoses.

Quem escolhe
o **especialista**
em sistemas
eletrônicos Diesel
tem **41 vezes mais**
tranquilidade.

Você tem muito mais vantagens quando leva seu veículo a um Bosch Diesel Center. A confiança da marca líder em sistemas eletrônicos Diesel garantindo serviços de alta qualidade. A segurança de equipamentos de última geração e uma equipe de profissionais altamente especializada em sistemas eletrônicos Diesel realizando diagnósticos e reparos com total precisão e agilidade. E mais: 41 oficinas da rede garantindo o serviço feito em qualquer Bosch Diesel Center do Brasil. **Garanta sua tranquilidade: escolha o especialista em sistemas eletrônicos Diesel.**

**Garantia
inter-rede**



41 Bosch Diesel Centers

garantindo o serviço realizado em
qualquer oficina da rede no Brasil.

Amazonas

Manaus
**Manaus Turbo, Com. e Serv. de
Peças Automotivas**
Tel.: (92) 3681 1625

Marajó Diesel

Tel.: (92) 3633 1975

Bahia

Simões Filho
**Simões Filho Serv. e Com. de
Auto Peças**
Tel.: (71) 2104 2736

Ceará

Fortaleza
Frändiesel Serv. e Peças Diesel
Tel.: (85) 3235 3466

Distrito Federal

Brasília
B. H. Diesel
Tel.: (61) 3034 6218

Espírito Santo

Cariacica
Contorno Eletrodiesel
Tel.: (27) 3336 4599

Goiás

Formosa
Ideal Diesel
Tel.: (61) 3642 4473

Goiânia

Águia Diesel
Tel.: (62) 4008 6363

Eurodiesel Comércio e Peças

Tel.: (62) 3576 3646

Santana Turbodiesel

Tel.: (62) 3296 1545

Mato Grosso

Rondonópolis
**Sabin – Serviço Autorizado de
Bombas Injetoras**
Tel.: (66) 3423 3855

Sinop

Retífica Rei
Tel.: (66) 3511 2210

Mato Grosso do Sul

Campo Grande
Bodicampo Peças & Serviços
Tel.: (67) 3351 2636

Minas Gerais

Belo Horizonte
Turbo Brasil
Tel.: (31) 3390 7800

Contagem

Tractordiesel
Tel.: (31) 3396 2200

Perdões

Perdões Diesel
Tel.: (35) 3864 1516

Sete Lagoas

G. G. Tecnodiesel
Tel.: (31) 3773 6091

Uberlândia

Nogueira Truck Service
Tel.: (34) 3213 8099

Paraíba

Ananindeua
Mundial Diesel
Tel.: (91) 3255 1492

Paraná

Ponta Grossa
Mário Diesel
Tel.: (42) 3227 2566

Umuarama

D H M Distribuidora de Peças
Tel.: (44) 3621 6655

Pernambuco

Jaboatão dos Guararapes
**Recidiesel Com., Serviços e
Representações**
Tel.: (81) 3479 1412

Recife

Dieselnorte
Tel.: (81) 3428 0333

Rio de Janeiro

Nova Iguaçu
Box Diesel Assistência Técnica
Tel.: (21) 2667 3548

Rio Grande do Sul

Estrela
**Casa do Freio Comércio de
Autopeças**
Tel.: (51) 3720 3030

Novo Hamburgo

BM Diesel Bombas Injetoras
Tel.: (51) 3595 3769

Porto Alegre

Egon Frichmann Com. e Técnica
Tel.: (51) 3342 8277

J. C. Lui & Cia.

Tel.: (51) 3341 4089

Roraima

Porto Velho
**Remopeças Retífica de Motores
e Peças**
Tel.: (69) 3228 1985

Santa Catarina

Blumenau
Serviços Técnicos H. G. Diesel
Tel.: (47) 3338 4033

Joinville

Oficina de Bombas Inj. Soares
Tel.: (47) 3472 3082

Mafra

Veículos Mallon Ltda.
Tel.: (47) 3641 1000

Tubarão

**Zanotto Diesel Truck Comércio
de Peças e Serviços**
Tel.: (48) 3628 1803

São Paulo

Campinas
Formaggioni & Cia.
Tel.: (19) 3272 7099

Itapira

**Dieseltruck Comércio de Peças
e Serviços Automotores**
Tel.: (19) 3863 0004

Limeira

Mercuri Limeira
Tel.: (19) 3451 4498

Ribeirão Preto

Sodiesel Bombas Injetoras
Tel.: (16) 3969 8888

São José do Rio Preto

Ajatodiesel Bombas Injetoras
Tel.: (17) 3224 7541

São Paulo

Leon Motores e Peças
Tel.: (11) 2954 4888

Sorocaba

**Sorodiesel Retífica de
Motores, Bombas e Peças**
Tel.: (15) 3331 6666

Tocantins

Palmas
Bom Diesel
Tel.: (63) 3223 9900

Grafos





Divulgação

Tecnologia

12 Teste comparativo realizado nos Alpes suíços, entre caminhões de diferentes épocas, mostra os efeitos da evolução tecnológica incorporada aos veículos comerciais, ao longo dos anos

Picapes

16 Derivada da família 207, a Peugeot lança no Brasil a primeira picape mundial da marca, a Hoggar, oferecida em três versões, duas opções de motores flex e capacidade de 1.151 litros na caçamba

Fiscalização

18 Após dois anos do lançamento do projeto piloto, Secretaria da Fazenda promove última rodada de testes para tornar o conhecimento de transporte eletrônico obrigatório em 2011

Administração

20 Atraídos pelo interesse por dinheiro mais barato, para financiar projetos de expansão, operadores de transportes descobrem os caminhos para o lançamento de ações através da Bolsa de Valores

pag.
27



Fotos: Divulgação

Regulamentação I

24 Empresários do setor de transporte comentam o impacto da obrigatoriedade de adoção do cartão eletrônico para marcar a frequência dos colaboradores, imposta pelo Ministério do Trabalho

Regulamentação II

26 ANTT complementa a Resolução nº420, que regulamenta o transporte de produtos perigosos, para normatizar a logística reversa no transporte de embalagens vazias e não limpas

Seções

Editorial

03

Transporte On-line

08

Panorama

42



Divulgação



Respeite os sinais de trânsito.

Mercedes-Benz

Actros. O gigante em tecnologia da Mercedes chegou ao Brasil.

Tudo o que você sempre imaginou em um caminhão no que se refere a tecnologia, você encontra no Actros. E até o que você nunca imaginou também. **Vá conhecer o Actros em um Concessionário Mercedes-Benz, no site www.actros.com.br ou ligue 0800 970 90 90.**



- Câmbio automatizado PowerShift G 330 de 12 marchas.
- Sistema de Frenagem Ativa (Active Brake Assist), exclusivo na versão Megaspaces Segurança.
- Bloqueio de deslocamento para partida em rampa.
- Suspensão a ar com 4 bolsões por eixo.

Geração promissora

A Fiat apresentou a segunda geração do Fiat Uno, o compacto da marca que estreou nas ruas brasileiras em 1984 e inaugurou o conceito de "carro pequeno por fora e grande por dentro". Depois de 26 anos, o Novo Uno continua fiel a essa máxima, mas em nada lembra a versão atual do Uno Mille, o automóvel mais barato do País. O modelo chega com três versões de acabamento - Vivace, Attractive e Way -, duas opções de motorização - os propulsores Fire EVO 1.0 e 1.4 - e inúmeros melhoramentos estéticos, mecânicos e funcionais, que prometem agradar em cheio os fiéis da marca.



"O caminhão não é o vilão.

Nós somos vítimas que arcamos com o custo operacional do trânsito."

Urubatan Helou,
presidente da Braspress

Rodovias sob análise



Já teve início a 14ª edição da pesquisa comandada pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Novamente serão analisadas as condições das rodovias do País abrangendo toda a malha federal e os principais trechos sob jurisdição estadual e de concessionárias. A pesquisa foi lançada a partir de 16 ro-

tas, incluindo 15 capitais mais o Distrito Federal. Ao todo, serão 90.156 quilômetros estudados em aproximadamente 30 dias.

Trânsito mais leve

Os índices de congestionamento na marginal Tietê e avenida dos Bandeirantes, ambas em São Paulo, caíram mais de 40%, atingindo o melhor resultado nos últimos três anos. Segundo informações da CET, a inauguração da pista central da marginal Tietê e do trecho sul do Rodoanel foi responsável pelo baixo índice de lentidão. Na marginal, a média de congestionamento de março deste ano, que era de 17,2 km em média, caiu para 9,9 km em abril. Na marginal Pinheiros, o congestionamento caiu 34%.

Incentivo à exportação

O governo anunciou uma série de medidas para incentivar a exportação de produtos nacionais, dentre as quais a redução do desconto na importação de autopeças. Ainda não se sabe qual será a nova taxa - atualmente as montadoras contam com uma redução de 40% na importação. As medidas incluem ainda a devolução de 50% de créditos tributários acumulados em até 30 dias e a criação do EximBrasil, agência financiadora de vendas externas.

Revisão de expectativas

Nos quatro primeiros meses de 2010, a Effa Motors superou o total de vendas realizadas em 2009. Entre janeiro e abril, a empresa já vendeu 1.005 unidades no mercado nacional, quase 10% acima dos 914 carros faturados durante todo o ano passado. O bom desempenho levou a Effa a rever suas expectativas para 2010, prevenindo agora a comercialização de 6,5 mil veículos até dezembro, volume 54% superior ao previsto inicialmente.



A JAMEF ENTREGA MAIS QUE SEU PRODUTO. ENTREGA SUA



www.jamef.com.br

Encomendas urgentes para todo o Brasil.



A Jamef sabe como é importante zelar pela imagem corporativa. É por isso que nós tomamos todo o cuidado com a sua encomenda. Porque o compromisso que temos com você é o mesmo que você tem com seu cliente: a qualidade do serviço e do produto final. Com mais de 47 anos de experiência, a Jamef é especializada no transporte de cargas fracionadas nas regiões Sul, Sudeste, Goiás e Distrito Federal no rodoviário e em todo o Brasil através do transporte aéreo.



Fotos: Divulgação

Viva a customização

Com a marca de 30 mil veículos modificados, a Ford Caminhões comemorou o quarto ano do Mod Center, Centro de Modificação do Produto instalado na fábrica de São Bernardo do Campo. Com rígido controle de qualidade, 31% dos caminhões produzidos na linha de montagem passam pela unidade, o que representa uma média de 1.080 veículos por mês. Para atender a demanda crescente, a área destinada à montagem de modelos especiais foi aumentada, passando de 2.460 m² para 9,6 mil m².

Venda de peso

A MAN Latin America fechou a venda de 486 caminhões para a Julio Simões Logística, que apenas este ano já havia adquirido outros 420 veículos da marca. A nova negociação incluiu 243 unidades do VW Worker 17.180, oito caminhões VW Constellation 24.220, 61 unidades do VW Delivery 8.150 e 174 caminhões VW Delivery 5.140, já considerada a maior venda do modelo de cinco toneladas da marca para um mesmo cliente.



Além das fronteiras

O Brasil deverá exportar óleo diesel a partir de 2014 por meio do Plano Decenal de Expansão de Energia 2019 (PDE 2019), de acordo com projeção da Empresa de Pesquisa Energética. A demanda do produto deve crescer 75% entre 2010 e 2019, atingindo 1,375 milhão de barris por dia. Já a produção deve registrar um aumento de 93%, saltando 1,410 milhão de barris diários. A estatal prevê ainda a entrada em operação de quatro novas refinarias.



"O governo precisa perceber que o **TRC** é estratégico para o desenvolvimento do País."

Flávio Benatti,
presidente da NTC

Foco nos franceses

O G10 de Maringá, no Paraná, é o novo responsável pelo transporte de cana para as usinas do grupo francês Louis Dreyfus.

A conquista é resultado da estratégia de diversificação das atividades e a operação será realizada no Mato Grosso do Sul.

Para atender à nova demanda, o G10 adquiriu 18 caminhões Scania G 420 6x4. O grupo brasileiro já atua no transporte de grãos, açúcar, de granéis líquidos (como óleo vegetal e álcool), além de atender aos Correios.





Preço baixo já

Preocupado com os altos custos do preço do óleo diesel, a Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural do Governo federal vai promover uma série de encontros com a Petrobrás. A principal pauta é baixar os valores do combustível, que corresponde a 11% dos custos na agropecuária, a 18% no transporte urbano, a 23% no transporte rodoviário de pessoas e a 30% no transporte de cargas.

Transporte na pauta

A central de projetos, nova estatal a ser criada para elaborar os projetos de infraestrutura no Brasil deverá focar principalmente o setor de transportes. Ainda não se sabe, no entanto, a que órgão a nova instituição ficará diretamente subordinada, se ao Ministério do Planejamento, onde foi concebida inicialmente, ou ao Ministério dos Transportes, que deverá ser o principal cliente. A princípio, a central substituiria a Empresa de Pesquisa Ferroviária, estatal com função similar idealizada pelo Ministério dos Transportes.



DOS LEITORES

Prezados Srs.,

■ O Guia FROTA&Cia - Pneus e Bandas 2010 é simplesmente excelente e de excepcional ajuda para todos nós profissionais do segmento de pneus. Parabéns pela qualidade da publicação.

*Sidney da Rocha
Guanabara Diesel - RJ*



"O momento é muito bom. O **Brasil** está dando certo."

Presidente da Cargolif,
Markenson Marques,
em alusão ao recorde
de faturamento em 2009

BRT - Soluções Inteligentes

GESTÃO DE TRÁFEGO DE VEÍCULOS E USUÁRIOS



Faça uma gestão eficaz de terminais e paradas. Controle toda operação. Trabalhe com informações confiáveis para imediata tomada de decisão e uso adequado dos recursos.

MELHORIA DE DESEMPENHO EM FROTAS



Melhore a eficiência operacional de toda a equipe. Com um dispositivo instalado em cada veículo e com o conhecimento de análise dos dados colhidos obtêm-se economias reais e imediatas de combustíveis, lubrificantes e pneus.

ACESSIBILIDADE IDEAL COM A GUIAGEM AUTOMÁTICA



Aumente a capacidade operacional do corredor. Tenha menor tempo para manobras de acostamento e partida nas paradas. Ofereça mais agilidade e conforto no embarque e desembarque dos passageiros.



Chame a COMPSIS e conheça todas as soluções de sistemas inteligentes para a gestão da mobilidade

Rua Pindamonhangaba, 160
São José dos Campos - SP
PABX: (12) 2139-3966 • Fax: (12) 2139-3999
e-mail: compsis@compsis.com.br
www.compsis.com.br

COMPSIS...
Liderando Soluções em Mobilidade



UMA EVOLUÇÃO SOBRE

Teste comparativo entre um Mercedes-Benz fabricado em 1964 e o moderno Actros 1844, na difícil rota pelos Alpes europeus, mostra os efeitos das inovações tecnológicas incorporadas aos veículos comerciais nos últimos 50 anos

Por José Augusto Ferraz

Um *test drive* comparativo entre dois caminhões com quase 5 décadas de diferença de idade entre eles, permitiu à Daimler AG, da Alemanha, avaliar com extrema precisão os avanços tecnológicos incorporados aos veículos comerciais, ao longo dos anos. Batizado de Transalp Trucking 2010 o experimento mostrou os reflexos da evolução tecnológica na redução do consumo de combustível e de emissões de CO₂. Sem contar o aumento da segurança e do conforto ao dirigir. Realizado no início do ano em

um percurso de ida e volta de Stuttgart a Milão, o Transalp Trucking 2010, como foi batizado, comparou o desempenho de dois ícones da marca Mercedes-Benz. O primeiro, representado por um caminhão modelo LP 1620, fabricado em 1964 e o outro, na forma do moderno Actros 1844, eleito o “Caminhão do Ano 2009” na Europa e que, em breve, começará a ser fabricado no Brasil.

As diferenças entre os

dois caminhões se revelam em cada detalhe. Equipado com um motor de 6 cilindros em linha, de 200 cv de potência e 700 Nm de torque e câmbio manual de 6 velocidades, o LP 1620 não oferece qualquer atrativo tecnológico, claro, sob o ponto de vista atual. O painel mostra instrumentos básicos como velocímetro, odômetro, indicadores de pressão de óleo e temperatura, medidor do tanque de combustível além de

FICHA TÉCNICA

		
Marca	Mercedes-Benz	Mercedes-Benz
Modelo	LP 1620	Actros 1844LS
Ano de fabricação	1965	2010
Motor	6 cilindros em linha	6 cilindros em V
Potência	200 cavalos	440 cavalos
Peso do veículo	16 t	18 t
PBT	32 t	40 t



Mercedes-Benz LP 1620 e Actros 1844: separados por 50 anos de progresso contínuo

Montagem sobre fotos: Divulgação



Passado e presente: interior espartano da cabina do LP 1620 contrasta com o luxo interno do Actros

sistema de gestão de frota via internet, batizado de FleetBoard.

Por isso, a distância tecnológica entre os dois veículos, separados por quase 50 anos de progresso contínuo, se mostrou ainda mais evidente no teste drive comparativo na difícil rota pelos Alpes. Essa cadeia de montanhas, que corta seis países europeus, com cumes que podem alcançar até 4.800 m de altitude, constitui um obstáculo natural ao transporte de mercadorias, desde as primeiras tentativas registradas, há cerca de 3.000 anos atrás. Isso explica a escolha do local para a realização do Transalp Trucking 2010, uma vez que o caminho exige o máximo de atenção dos motoristas e veículos capazes de vencer os maiores desafios, na forma de picos e descidas íngremes de perder o fôlego. Para garantir maior legitimidade ao teste, os dois caminhões foram equipados com diversos instrumentos de medição de desempenho - como con-

sumo, níveis de emissões e ruídos, entre outros - monitorados por técnicos e engenheiros da Daimler. Da mesma forma que ocorreu com os motoristas de ambos os veículos.

TEMPO DO PERCURSO - Carregado com 16 toneladas de carga útil, o LP 1620 demorou 20 horas e oito minutos para percorrer o trecho de 1.159 quilômetros entre Stuttgart e Milão, a uma velocidade média de 58 km/h. Já o Actros, carregado com 25 toneladas no lombo e viajando a uma velocidade média de 76 km/h, fez o mesmo percurso em 12 horas e 36 minutos, ou oito horas a menos que seu rival de 1964. Mais sintomático, ainda, foi a passagem por San Bernadino Pass, na Suíça.



Fotos: Divulgação/Mercedes-Benz

Homens e máquinas foram testados no Transalp Trucking 2010



RODAS

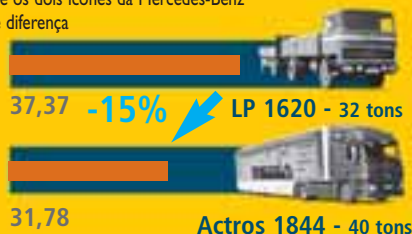
luzes indicadoras de direção e faróis. Os itens de conforto, por sua vez, se resumem à cabine leito e o banco reclinável, com apenas três opções de encosto. Também salta aos olhos a inexistência de rádio e de cinto de segurança.

Já o Actros 1844 LS, com motor de 440 cv e torque de 2.100 Nm, além do câmbio automático de 12 velocidades, conta com o máximo da tecnologia veicular aplicada aos caminhões. Itens que incluem o sistema Telligent® de controle remoto, que mantém uma distância de segurança com o veículo da frente, sistema de orientação de faixa de rolagem, sistema de controle de proximidade, assistente ativo de frenagem, freios ABS, ASR E retarder, entre outros componentes de segurança ativa. Sem contar a cabine leito Megaspaces, de piso plano e itens de conforto que se assemelham a uma casa. Além do inovador

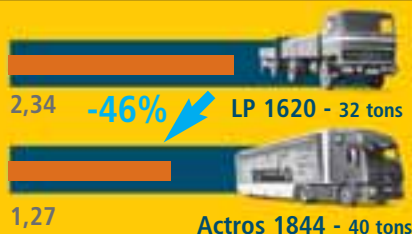
EFICIÊNCIA EM NÚMEROS

Confira as diferenças entre os dois ícones da Mercedes-Benz separados por 50 anos de diferença

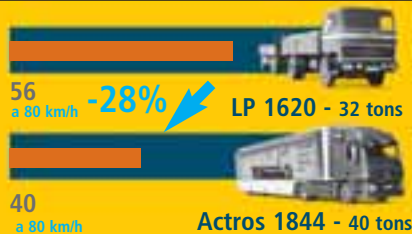
Consumo de combustível em litros (l/100 km)



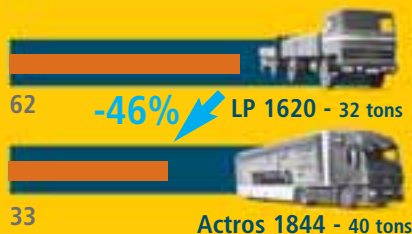
Consumo de combustível por tonelada transportada (l/100 km)



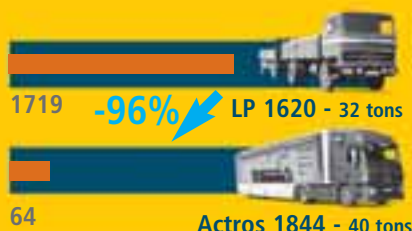
Distância de frenagem (m)



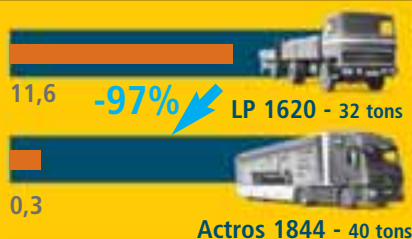
Emissões de CO₂ (g/km t)



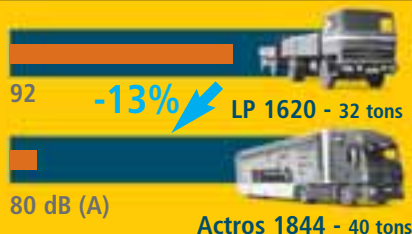
Emissões de NO_x (g/km t)



Emissões de Material Particulado (AGT)



Emissão de ruído exterior (db(A))



Enquanto o velho caminhão registrou 29 km/h na subida dos Alpes e 36 km/h na descida, o Actros venceu a escarpa a uma velocidade média de 45 km/h e desceu a 77 km/h.

O mesmo se dá em relação ao consumo de combustível. Embora considerado um dos caminhões mais avançados da época, o Mercedes-Benz LP 1620 consumiu quase 20% a mais de óleo diesel que o Actros 1844 (ver quadro ao lado). A relação se mostra ainda mais gritante quando os resultados levam em conta a carga útil transportada por cada um dos caminhões em teste. No comparativo, o primeiro veículo acusou um consumo de 2,34 litros de combustível por tonelada transportada em uma distância de 100 quilômetros, enquanto o segundo, mais moderno, precisou de apenas 1,27 litros nas mesmas condições. O resultado traduz uma economia de quase 50% no consumo de combustível e de emissões de dióxido de carbono (CO₂).

O Transalp Trucking 2010 também acusou redução nas concentrações de NO_x (óxido de nitrogênio) e material particulado (PM) dos gases de escape, que alcançaram quase 98% no comparativo dos dois veículos. A diferença tem razão de ser. A menor concentração de emissões registrada no Actros é reflexo do aumento do rigor em

relação as normas ambientais. Sobre tudo na Europa, cujos países integrantes já se preparam para a adoção da norma Euro 6, a partir de 2014.

Não sem motivo, o responsável pelas Divisões de Caminhões e Ônibus do Grupo Daimler AG, Andreas Reschler, aposta em avanços ainda mais consideráveis, em um futuro breve. "Dentro de dez anos, os veículos comerciais irão consumir 20% menos de combustível e reduzir as emissões de CO₂ na mesma quantidade", afirma o especialista.

CONFORTO E SEGURANÇA - Mais interessante de tudo é que o avanço tecnológico entre caminhões de quase 50 anos de diferença não se restringe aos aspectos de desempenho, consumo e emissões. Também saltam aos olhos as melhorias significativas em relação a segurança e ao conforto. Inúmeros componentes mecânicos passaram a contar com o auxílio da eletrônica embarcada nos veículos, o que resultou em um aumento da eficiência. Caso típico do sistema antibloqueio de rodas ABS para caminhões pesados, introduzido em 1981. Ou, ainda, do sistema ASR de controle de tração, os freios a disco em todas as rodas e o retarder, sistema hidrodinâmico acoplados à caixa de mudanças, que ampliaram os níveis de segurança dos modernos caminhões.

Os efeitos dessa combinação de sistemas de segurança ativa e passiva ficou claramente demonstrado no Transalp Trucking 2010. Os engenheiros da Daimler fizeram questão de comparar a distância de frenagem entre os dois caminhões, em um processo de desaceleração de 80km horários até zero. O Actros precisou de apenas 38,5 metros até a parada total do veículo, en-





Actros 1844 cruza ponte sobre os Alpes: obstáculo natural ao transporte de mercadorias, há mais de 3 mil anos

pamentos de medição do Actros registraram 175 trocas no mesmo percurso a um simples toque de um botão e nenhuma, nos momentos em que a transmissão automatizada foi completamente utilizada.

REDUÇÃO DO RUÍDO - A

oferta de cabinas espaçosas, com melhor tratamento acústico e térmico e inúmeros níveis de conforto interno, como ar condicionado, bancos com suspensão a ar e camas ajustáveis, entre outros, trouxe igualmente reflexos na redução do estresse do motorista. Enquanto a cabina Megaspaces do Actros apresentou um nível de ruído interno da ordem de 63dB(A) a 80 km/h, o LP 1620 registrou 72 dB(A), nas mesmas condições. A percepção do ruído exterior também se mostrou mais atenuada no caminhão mais moderno. No Actros alcançou a escala de 80dB(A), enquanto no LP 1620 chegou a 92 dB(A).

A redução do estresse do motorista, em consequência da maior oferta de tec-

nologia de ponte nos caminhões, também foi alvo de medições, durante a realização do Transalp Trucking 2010. Com o auxílio de equipamentos apropriados, ligados a sensores instalados em um gorro utilizado por cada um dos motoristas, foi possível efetuar medições eletroencefalográficas (EEGs) das ondas mentais dos condutores. Assim, foi possível constatar que o tempo de reação dos motoristas do Actros eram praticamente iguais, seja quando dirigiam por trechos difíceis do percurso ou em locais de trânsito fácil. Ao contrário dos motoristas do LP 1620, que acusaram até 400 milissegundos a mais para responder aos mesmos estímulos sensoriais. Essa diferença de tempo entre os dois condutores pode representar uma distância de frenagem da ordem de nove metros mais, na hipótese do veículo estar trafegando a 80 km/h.

Contudo, se os resultados apontados pelo Transalp Trucking 2010 levam à conclusão que a melhoria da performance dos caminhões se resume apenas à questão tecnológica, a própria Daimler AG faz questão de dividir os louros com outro importante personagem. No caso, o transportador rodoviário de cargas, a quem cabe promover o uso correto do veículo. "De fato, os transportadores têm uma importante participação nesse processo de evolução contínua", afirma Raimund Grammer – Gerente de Comunicações de Veículos Comerciais da Daimler, da Daimler AG. "Para se obter a eficiência máxima de toda a tecnologia embarcada nos caminhões é preciso estar atento a uma série de recomendações. O que inclui a forma de condução, os cuidados com a manutenção e o veículo ajustado para cada tipo de operação", resume o especialista.



Fotos: Divulgação/Mercedes-Benz

quanto o LP 1620 necessitou de nada menos que 56 metros.

Se as melhorias tecnológicas, ao longo dos anos, proporcionaram ganhos significativos no desempenho dos caminhões, o mesmo se deu em relação aos motoristas. A redução do esforço físico e mental, em consequência do maior conforto e do menor estresse ao dirigir, por força da incorporação e melhoria de inúmeros componentes dos veículos de carga, beneficiou de forma direta os profissionais do volante. Como ficou atestado na comparação do Actros com o velho LP 1620. Somente no trecho entre Chur e Lostallo o motorista do Mercedes-Benz fabricado em 1965 e equipado com câmbio de 6 velocidades efetuou nada menos que 290 mudanças de marcha. Já os equi-

Actros será fabricado no Brasil

■ Às vésperas do fechamento dessa edição, a Mercedes-Benz confirmou, em nota oficial, que irá produzir no Brasil o caminhão extrapesado Actros, a partir do ano que vem. Ele será fabricado na planta de Juiz de Fora (MG), recém integrada ao sistema global de produção de veículos comerciais da marca, em conjunto com o caminhão leve Accelo. Os primeiros Actros a sair da linha serão do modelo 2646 LS, nas versões 6x2 e 6x4, este último apresentado na Fenatran 2009. Equipado com motor V6 de 456 cv, o Actros 2646 LS chega para fazer frente aos novos TGX e TGS, que serão fabricados pela concorrente MAN, em Resende, a partir do ano que vem. Para disputar o segmento premium do mercado de pesados, o Actros 2646 LS será oferecido com inúmeras tecnologias de ponta, a exemplo do seu congêneres que aparece Transalp Trucking 2010. A extensa lista inclui sistemas avançados de segurança ativa, câmbio automatizado PowerShift G 330 de 12 marchas, freios a disco em todas as rodas, suspensão a ar, FleetBoard e a cabina Megaspaces, com piso inteiramente plano, entre outras novidades. Megaspaces, com piso inteiramente plano, entre outras novidades.



O jornalista José Augusto Ferraz viajou à Suíça a convite da Mercedes-Benz.



Linha Hoggar,
da Peugeot:
exclusividade
brasileira

Passeio e trabalho

A Peugeot lança a primeira picape da marca no Brasil, o Hoggar, derivada da família 207, que chega ofertada em três diferentes versões, com caçamba de 1.151 litros e duas opções de motores flex

Por Luciana Duarte

O segmento de picapes compactas acaba de ganhar mais uma opção. Trata-se do Hoggar (*leia ôgár*), a primeira picape pequena da história da marca francesa Peugeot no mundo. Inspirada nos produtos da família 207, formada pelas silhuetas hatback, SW, SW, Escapade e o sedã Passion, o Hoggar chega com a dura missão de disputar mercado com as consagradas picapes Saveiro (VW), Strada (Fiat), Courier (Ford) e Montana (GM). “Não foi difícil convencer a matriz francesa que precisava investir em uma picape compacta”, diz orgulhoso do resultado o presidente da Peugeot no Brasil, Guillaume Couzy.

A euforia tem razão de ser. A montadora conseguiu um belo feito, ao resolver a equação entre um veículo de passeio e traba-

lho. Fruto de um investimento de R\$ 100 milhões, o Hoggar levou três anos para ficar pronto e será comercializado com exclusividade no Brasil. “Nada impede de exportarmos, mas os países da América Latina não estão em nossos planos”, antecipa Couzy.

CABINE SIMPLES - Com meta de abocanhar 10% no segmento de picapes a Peugeot tratou logo de iniciar a comilança pelas beiradas. Os três mo-

delos, X-Line 1.4, XR 1.4 e Escapade 1.6 serão ofertados apenas na opção cabine simples, cujo caçamba, a maior do segmento, oferece 1.151 litros. Enquanto as concorrentes oferecem nessa versão capacidade de 924 litros (Saveiro), 800 litros (Strada), 1.143 litros (Montana) e 1.030 litros (Courier XL). Produzido na fábrica de Porto Real (RJ) o modelo foi projetado com a respeitável suspensão herdada do utilitário Partner, que além de assegurar maior estabilidade, inclusive vazia, suporta mais impactos em lombadas, vias com paralelepípedos, buracos e até em pista emendadas.

Os Hoggar chegam em duas opções de motores flex, versão 1.4 e 1.6. O primeiro propulsor equipa os modelos X-Line (versão básica) e XR (intermediária), enquanto o segundo está presente na versão top de linha Escapade (ver quadro). Nessas configurações, o Hoggar possui entre-eixos de 2.745 mm, comprimento de 4.526 mm, largura de 1.669 mm e altura de 1.524 mm. Na versão Escapade oferece customização esportiva, caixas de rodas e para-choques mais avantajados, pneus de uso misto e logotipos da série. Já as outras duas versões de acabamentos mais simplificadas vêm de série com bancos de tecidos, ganchos internos e externos para amarração de carga na caçamba, tampa da caçamba com travamento à chave e removível, entre outros acessórios.

A picape Hoggar X-Line 1.4 custa a partir de R\$ 31,4 mil; a intermediária XR 1.4 sai por R\$ 35.350 e a Escapade 1.6 em torno de R\$ 43,5 mil, sem o air-bag duplo que acresce R\$ 1.700 ao preço. Com a chegada do próximo jogador, a picape Agile da Chervrolet, essa briga promete ficar ainda mais acirrada.

DOIS MOTORES, TRÊS MODELOS

Confira em detalhes, as fichas técnicas da nova picape Hoggar, nas duas versões de motorização

Características técnicas	Motor 1.4 (X-Line e XR)	Motor 1.6 (Escapade)
Potência	82 cv a 5.250rpm (álcool)	113 cv a 5.600 rpm (álcool)
	80 cv a 5.250 rpm (gasolina)	110 cv a 5.600 rpm (gasolina)
Torque máximo mkgf/rpm	12,85 mkgf a 3.250 rpm álcool	15,5 a 4.000 rpm (álcool)
	12,65 a 3.250 rpm gasolina	14,2 a 4.000 rpm (gasolina)
Pneus	175/65 R14T (X-Line)	185/65 R15H
	170/70 R14H (XR)	
Volume da caçamba litros	1.151 litros	1.151 litros

***Você chegou à página
mais rentável desta revista.***



www.tipler.com.br

Reduzir custos em sua frota e maximizar resultados através da reforma de pneus é o que a Tipler faz de melhor. Para isso conta com bandas líderes em desempenho quilométrico e redução no consumo de combustível, suporte técnico especializado, ferramentas de gestão e o apoio de uma das mais modernas fábricas da América Latina.

*Recapar com Tipler é agregar mais valor
e rentabilidade ao seu negócio. Faça as contas.*

 **TIPLER**
A banda de quem faz as contas

Cerco a papelada

Conhecimento de transporte eletrônico entra nos testes finais para se tornar obrigatório a partir de 2011. Medida se estende para pequenas e médias empresas do Transporte Rodoviário de Cargas

Por Luciana Duarte

Após dois anos incansáveis de testes envolvendo 35 empresas que atuam nos mais diversos segmentos do transporte de cargas, o Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) e a Secretaria da Receita Federal do Brasil se preparam para enquadrar a obrigatoriedade do uso do modelo digital do conhecimento de transporte eletrônico - CT-e. A medida, que deverá ser anunciada ainda em 2010, com prazo legal para entrar em vigor em meados de 2011, pretende contribuir de forma decisiva para acelerar a competitividade do setor, redu-

zir o custo Brasil, minimizar o impacto ao meio ambiente e, ainda, melhorar a eficiência logística das empresas. "Não há dúvida que a adoção do CT-e vai simplificar, agilizar e dar segurança a todo o processo no TRC", opina Celso Luchiari, diretor da Transportadora Americana, uma das primeiras empresas do setor a entrar no projeto Piloto, iniciado em abril de 2008.

Diferente da implantação da NF-e que previa a publicação de relação de contribuintes enquadrados no CNAE (Classificação Nacional de Atividades Econômicas), o acesso ao ambiente de

homologação do CT-e será obrigatório em todas as empresas de atuação no transporte de cargas no território nacional. Independente da unidade tributária federada, leia-se o Estado onde o cadastro do contribuinte do ICMS está inscrito. "Seria ideal que os 26 Estados mais o Distrito Federal validassem o CT-e; mas isso não é fundamental para dar início a obrigatoriedade em 2011", defende Eugênio Cesar Silva, coordenador Técnico Nacional do Projeto CT-e. Atualmente a autorização de emissão do conhecimento de transporte eletrônico está restrita há 10 Estados, mas isso não impede que a carga transite em todo o País (ver quadro). "O mais importante é que o Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte de Transporte Eletrônico (DACTE) já é reconhecido em todas as fronteiras brasileiras", comenta Silva.

MEDIDAS PREVENTIVAS - Para assegurar que todas as empresas do TRC, principalmente as de pequeno e médio porte possam adotar sem problemas a emissão do documento digi-



**Fim da burocracia:
CT-e será obrigatório a
partir de 2011 e se
estende para pequenas
e médias empresas**

Montagem sobre fotos: Divulgação

EMIÇÃO RESTRITA

Saiba quais são os 10 Estados que autorizam a emissão do CT-e para as transportadoras rodoviárias de cargas

* Rio Grande do Sul	* Bahia
* Santa Catarina	* Ceará
* São Paulo	* Rondônia
* Minas Gerais	* Manaus
* Mato Grosso	* Goiás

Fonte: Confaz (Conselho Nacional de Política Fazendária)

tal, a Secretaria da Fazenda acaba de disponibilizar gratuitamente para testes a ferramenta web service - um programa em formato XML que permite enviar e receber dados eletrônicos para a Secretaria da Fazenda. "As transportadoras poderão baixar o programa da internet em seus computadores para que, por meio deste sistema, consigam solicitar a autorização de impressão do CT-e na Secretaria da Fazenda", lembra Clovis Antonio de Souza, supervisor de Documentos Digitais da Secretaria da Fazenda e líder de projetos da NF-e e CT-e. "Mas, antes, deverão solicitar na unidade federada autorização para emissão do CT-e", lembra Souza que, nesse momento, busca soluções para evitar gargalos na operação. "Estamos trabalhando para instalar outro ambiente de rede que

possa autorizar o CT-e se eventualmente o servidor de qualquer Secretaria apresentar defeito", completa. A expectativa é que eventuais gargalos de operação sejam evitados já na implantação do sistema operacional.

A Braspress, tradicional empresa paulista de encomendas urgentes que processa em torno de 50 mil conhecimentos de transporte por dia, manifesta preocupação em relação ao assunto. Apesar da transportadora paulista acreditar que a implantação do CT-e vai contribuir na eficiência logística do transporte de cargas fracionadas, principalmente no que se refere a liberação mais rápida nos postos fiscais, a mesma teme que as Secretarias da Fazenda nos Estados não estejam preparadas para receber o volume de informações. "É salutar que haja o CT-e, mas não há garantia nenhuma que seja possível evitar gargalos na aprovação do documento digital", diz o diretor Administrativo e Financeiro da Braspress, Giuseppe Coimbra.

Envolvida no projeto piloto do CT-E a empresa tem estudado a implantação do documento digital integrado em sistema operacional, mas por precaução li-

Giuseppe: expectativa de implantar o CT-e nas filiais da Braspress sem enfrentar gargalos na operação



mitou os testes apenas na sua filial instalada em Mato Grosso. "Quando se tornar obrigatório vamos adotar, mas até lá decidimos não comprometer a velocidade das nossas operações", comenta Coimbra. "O modelo já foi

desenhado para que o documento digital seja autorizado em frações de segundos. É pouco provável que com a implantação de mais servidores ocorra qualquer problema", defende Souza, que não sabe estimar o volume de informações esperado.

Situação que ao menos a Transportadora Americana espera não encontrar após o anúncio da obrigatoriedade. A empresa que já comprovou a emissão do CT-e em todos os Estados autorizados, observa no novo método uma redução nos custos e melhor aproveitamento da equipe. "Deixamos de administrar estoques de formulários e com isso liberamos o funcionário para outras funções mais produtivas", conta Shirlei Rosseto, gerente de Sistema de Informação da TA. Quando todos os estados estiverem integrados ao sistema, a transportadora calcula que deverá ter uma redução de custos na ordem de R\$ 20 mil/mês só em formulários em impressão matricial. "Sem contar o ganho com a redução de pessoal e melhorias no processo porque isso é difícil mensurar", comenta a executiva que contabiliza em dois anos a marca de um milhão de CT-es emitidos.

Celso Luchiari, da Transportadora Americana: adoção do CT-e reduz a burocracia e aumenta a segurança em todo o processo



Dinheiro mais barato

Com um bom plano estratégico para fazer sucesso no mercado, tamanho e transparência, operadores logísticos vão a bolsa para angariar recursos e viabilizar a expansão dos negócios nos próximos anos

Por Luciana Duarte



Fotos: Divulgação

Estréia da Julio Simões na Bolsa dia 22 de abril: captação de 494 milhões com a venda de ações

Abrir ou não o capital na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa) foi a pergunta que norteou mais de três anos as mentes dos diretores do Grupo Julio Simões, empresa que oferece soluções logísticas integradas, serviços dedicados a cadeia de suprimentos, transporte de cargas entre outras atividades. Desde 1956, quando foi fundada em Mogi das Cruzes (SP) como transportadora de produtos hortifrutigranjeiros de São Paulo para o Rio de Janeiro (RJ), a empresa cresceu com recursos dos bancos privados. Seu idealizador - o português Julio Simões - construiu um

império, tocado por um exército de 12 mil colaboradores, que nos últimos dois anos ultrapassou em faturamento a casa de R\$ 3,9 bilhões de reais. Entre 2007 e 2008 abriu a temporada de aquisições no setor arrematando a Lubiani e a Transportadora Grande ABC incluindo outras quatro empresas pertencentes a esta última. Se não fosse o estouro da crise financeira mundial espalhar uma extensa lista de incertezas no mundo dos negócios, o plano inicial teria sido concretizado mais rápido. Qual seja levantar recursos para ampliar seu capital de giro, comprar outras empresas, expandir sua presença

no setor sucroalcooleiro e reduzir uma dívida estimada no final de 2009 em R\$ 1 bilhão.

Com a retomada do crescimento da economia brasileira ainda em 2009 a idéia do Grupo realizar a primeira IPO (sigla em inglês que significa Initial Public Offering ou oferta pública inicial de ações) voltou com toda a força. Em razão disso protocolou em dezembro o registro de companhia aberta na Comissão de Valores Mobiliários (CVM). “Entramos no mercado de capital exatamente para mudar a companhia de patamar e assegurar um grande potencial de investimento futuro”, afirmou o presidente do Grupo, Fernando Simões, em discurso emocionado na abertura da IPO na Bovespa. A oferta inicial chegou a captar R\$ 494,5 milhões.

O interesse por dinheiro de fora dos muros da empresa, para financiar projetos que explorassem as atividades do transporte de cargas, gestão de estoques e armazenagem também foi a razão principal que motivou a Tegra Logística ser a primeira do setor a ingressar no mercado acionário em 2007. Avaliada com base no preço da oferta em torno de R\$ 1,7 bilhão a empresa captou na época R\$ 600 milhões na bolsa, dos quais metade foi para os acionistas minoritários e a outra para aquisições e expansão dos negócios. “Com R\$ 258 milhões compramos a Boni/Gatx, a Cooperativa dos Transportadores de Veículos e de Cargas em Geral (CTV) e a CLI do Grupo Coimex



Paulo Sérgio Dortas: governança corporativa agrega valor a empresa

também adquirimos veículos, ampliamos pátios e a frota”, lembra Alexandre Augusto Brandão, diretor de relações com investidores da Tegma que, em nove meses, cumpriu todas as exigências da CVM para realizar a primeira IPO na bolsa. “Isso só foi possível porque o modelo de governança corporativa foi muito bem difundido entre 2001 e 2006”, comenta.

CAPITALIZAÇÃO RÁPIDA - Nos últimos anos a Tegma cresceu a taxa de 30% e isso se deve, na avaliação do diretor, em parte as aquisições recentes. “A capitalização com acesso a dinheiro mais barato comparado ao banco privado possibilitou investir e crescer rápido em pouco tempo”, avalia Brandão que vê na iniciativa a decisão mais acertada. “O cliente confia mais em ter um operador logístico transparente. Só ganhamos com a abertura de capital”, diz.

Contudo, elevar os negócios de patamar, angariar recursos para financiar projetos ou comprar outras empresas com ajuda da bolsa não é uma saída para qualquer empresa. Muito menos uma praia para muitos surfarem nela. “Ir a bolsa é interessante para companhias que faturam acima de R\$ 2 bilhões”, acredita o diretor

da Mira Transportes, Carlos Mira, empresário que por duas vezes já ensaiou ir a Bovespa. A segunda tentativa há dois anos envolvia 72 empresas de transportes, sem integração dos negócios

apenas troca de ações que garantisse um modelo de operação logística para faturar R\$ 1 bilhão ao ano. “A crise desmotivou a maioria, aguardamos uma nova oportunidade”, planeja.

Para o consultor Marcos Neves e diretor da empresa Tigerlog de consultoria em logística, é pouco provável o avanço da IPO no setor de transportes. “Com exceção de em média 15 empresas muitas estão longe de se candidatar. Até porque esbarram na cultura familiar e na falta de transparência das informações”, diz. “Ter capital aberto quer dizer dar satisfação aos sócios e analistas que passam a acompanhar a empresa mais de perto”, lembra Neves ao afirmar que a maioria das transportadoras tem dificuldade de adotar o modelo de governança corporativa.

DESAFIOS - De fato, para entrar no mercado de ações a tarefa mais difícil é fazer a lição de casa. Por determinação da Bovespa é preciso cumprir uma extensa lista de exigências, cujo o objetivo é garantir a transparência das informações divulgadas, profissionalização

do relacionamento da empresa com analistas e investidores. “É necessário ter conselho de administração independente, gestão profissional e balanços dos últimos três anos cancelados por uma



Carlos Mira: expectativa de retomar projeto e captar recursos na bolsa

O PREÇO DA BOLSA

Quanto custou para a Julio Simões abrir a IPO em 2010

Total entre Comissões e Despesas :

R\$ 17.004.832,85 milhões*

*Gastos médios relativos a oferta e custos de distribuição pagos pela companhia e acionistas

... e quanto custa por ano a manutenção para uma empresa manter o capital aberto

Varia entre R\$ 536,6 mil até 1,3 milhões, dependendo do porte da empresa

Fonte: Bovespa

auditoria de padrão internacional”, exemplifica Paulo Sérgio Dortas, sócio responsável pela área de IPOs da Ernst & Young Brasil, uma das maiores empresas de consultoria e auditoria do mundo. “Hoje, uma oferta para ter sucesso, a empresa tem que estar no patamar acima de 500 milhões de reais de faturamento”, calcula o executivo que acaba de avaliar o nível de preparação de uma importante empresa logística de gestão familiar. “Fiquei impressionado com o nível de governança corporativa”, disse sem poder revelar detalhes. “Um processo de maturidade de governança corporativa varia de 12 a 24 meses”, estima.

Com os investimentos que o Brasil precisa fazer em infraestrutura nos próximos anos para sediar a Copa do Mundo e a Olimpíada, além da exploração do pré-sal e produção de energia mais limpa, esse círculo virtuoso que passa por diversos setores da economia promete atrair mais olhares. “Muitas empresas vão se preparar para buscar recursos na bolsa. O investidor tende a ficar mais seletivo”, conclui Dortas. “O Brasil é uma exceção comparado a outros países porque há milhares de transportadoras pequenas. A tendência é existir um número menor de empresas de maior tamanho”, opina Brandão da Tegma.



Transmissão de 6 marchas • Controle eletrônico de estabilidade • Travas, vidros e retrovisores elétricos • Freio ABS e Air Bag • Assistência de partida em rampas • Tração traseira • Capacidade de até 20,3 m³ • Instalação de implementos facilitada, sem modificações ou adaptações • E muito mais. Confira outros itens de série acessando www.fordtransit.com.br

**SEJA QUAL FOR SUA CARGA,
A GENTE FAZ DE TUDO
PARA VOCÊ TRABALHAR FELIZ.**



CIRCULAÇÃO LIVRE

CENTRAL DE VENDAS
FORD CAMINHÕES
0800 773 0110





SEJA QUAL FOR SUA CARGA,
A GENTE FAZ DE TUDO
PARA VOCÊ TRABALHAR FELIZ.

JWT.COM.BR

A linha Transit cresceu. Chegou a nova Ford Transit Chassi, o veículo que se adapta às suas necessidades de carga. Versatilidade para você trabalhar melhor e mais feliz.

FORD TRANSIT. QUEM TRABALHA FELIZ, TRABALHA MELHOR.



Adeus ao cartão de ponto

Ministério do Trabalho e Emprego publica portaria 1510/09 que determina o uso de registrador eletrônico de ponto para marcar a frequência dos colaboradores, mas TRC reclama dos custos

Por Luciana Duarte

Registrador eletrônico de ponto (no detalhe) emite comprovante a cada marcação do colaborador



A partir de agosto de 2010 as transportadoras rodoviária de cargas, que possuem acima de 10 funcionários, serão obrigadas a cumprir a portaria 1510/09, imposta pelo Ministério do Trabalho. O documento publicado em 21 de agosto de 2009 determina o controle da jornada de trabalho dos empregados, por meio da utilização da tecnologia da informática. A medida que tem como principal objetivo registrar fielmente as frequências dos colaboradores exige que seja instalado em todas as unidades da empresa um equipamento REP (Registrador Eletrônico de Ponto). O mesmo deverá apresentar horas, minutos e segundos, dispondo de “no break” com autonomia para funcionamento sem energia elétrica.

Além da adoção de bobina de papel para armazenamento necessário da operação, que servirá de comprovante para o trabalhador a cada registro, com durabilidade de impressão por 5 anos onde os dados não possam ser apagados ou alterados. O aparelho deverá ter entrada para USB para que, em uma eventual fiscalização, os dados sejam extraídos imediatamente.

APROVAÇÃO OBRIGATÓRIA - A portaria estabelece, ainda, que o modelo do equipamento REP seja certificado e homologado pelo ministério do Trabalho, com características especificadas pela Portaria. “Não é uma mudança tão simples. Além da adoção de novos equipamentos teremos de arcar com a manutenção periódica dos relógios e ainda comprar papel para impressão dos registros”, comenta Selma Helena Davi, supervisora de RH da Transportadora Americana. “Serão adquiridos mais de 23 equipamentos ao custo mínimo de R\$ 5 mil reais”, estima a executiva. “É mais um custo fixo para o setor de transportes computar periodicamente”, lamenta Celso Luchiari, diretor e financeiro da empresa.

Por determinação da portaria a Memória de Trabalho (MT) de cada REP terá dados específicos do empregador, local da prestação do serviço e dados dos funcionários identificados em cada equipamento de forma permanente. “A lei democratiza, mas não viabiliza a tecnologia para todos. Não acredito que em 12 meses as empresas tenham produzido um número suficiente de equipamentos”, comenta o diretor Administrativo e Financeiro da Braspress, Giuseppe Coimbra “Ninguém sabe ao certo o tamanho desse mercado e muito provável que esse prazo seja prorrogado. Até porque inúmeras empresas terão problemas para se adequar a isso”, completa, ao revelar que terá de investir R\$ 800 mil reais em 110 relógios e no treinamento de pessoal. 

FROTA&Cia - SERVIÇO

Para conhecer na íntegra a Portaria 1510/09 acesse:
http://www.mte.gov.br/legislacao/portarias/2009/p_20090821_1510.pdf

**Mais abrangência.
Mais tecnologia.
Mais credibilidade.**



O que já era bom ficou melhor.

Em sua 4ª edição, a **Pesquisa Nacional de Desempenho dos Fornecedores de Serviços de Transporte**, que serve de base para indicação dos ganhadores do **Prêmio Top do Transporte 2010**, foi ampliada para 8 setores industriais e passa a contar com um novo suporte tecnológico. Tudo para garantir melhores índices de resposta e maior confiabilidade a esse levantamento inédito, uma referência no mercado de transportes.



**O melhor investimento
para sua marca.**

**Patrocine e anuncie
nas edições que vão dar
cobertura à Pesquisa
e ao Prêmio.**

Em novembro, as revistas FROTA&Cia e Logweb irão revelar para milhares de leitores as 120 melhores transportadoras rodoviárias de cargas do País, eleitas pelo **Prêmio Top do Transporte 2010**.

Um caderno especial, todo ele dedicado ao **Prêmio Top do Transporte 2010**, irá circular nas duas publicações, duplicando o impacto das mensagens publicitárias voltadas para os públicos-alvo, sejam transportadores ou embarcadores de cargas.

editora FROTA / **GRUPO Logweb**
Uma empresa a serviço do Transporte

Fone: 11 3871.1313

Fone: 11 3081.2772

www.topdotransporte.com.br

Rigor estendido

ANTT complementa a Resolução nº420 que regulamenta o transporte de produtos perigosos, desta vez para normatizar a movimentação de embalagens vazias e não limpas durante a logística reversa

Por Luciana Duarte

As empresas que fazem a logística reversa de embalagens de produtos perigosos devem ficar atentas. Já está em vigor a Resolução de nº3.383 da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) que trata do transporte seguro de recipientes vazios e não limpos. O documento, publicado no Diário Oficial da União de 26 de janeiro de 2010, complementa a Resolução nº420 que regulamenta o transporte de químicos. “Foi uma iniciativa excelente porque corrige uma série de não conformidades que eventualmente aconteciam no setor”, elogia Paulo de Tarso Martins Gomes, presidente da ABTLP (Associação de Transporte e Logística de Produtos Perigosos) que vê na medida um comprometimento com a proteção ao meio ambiente, por parte dos associados da entidade que representa.

OBRIGATORIEDADE - De acordo com a resolução, fica obrigatório que o

Transporte de produtos perigosos: embalagens vazias e não limpas ganham normas próprias

expedidor, orientado pelo fabricante do produto, informe na Ficha de emergência ou ainda em uma declaração a expressão “Vazia, Não Limpa” ou “Embalagem Grande Vazia” ou “IBC Vazio”, antes ou depois do nome apropriado para embarque. No documento não é necessário a inclusão do número ONU, desde que a indicação das classes de risco dos produtos sejam citadas. O número após a expressão “embalagem vazia 6.1 (3)” é obrigatório. “Apenas o número entre parênteses é facultativo e se refere ao risco subsidiário”, comenta o presidente. A nova resolução deixa claro que as embalagens vazias e não limpas que contiverem resíduos de produtos perigosos devem ser transportadas fechadas, de modo a evitar perda de conteúdo provocada pela vibração em trânsito.

Contudo, para cumprir a exi-

gência, as empresas de transportes devem exigir do expedidor da mercadoria ou do próprio fabricante – quando não informado na ficha de emergência ou na declaração - quais embalagens devem ser segregadas dos demais produtos, levando em consideração todos os riscos envolvidos. Questionado sobre os custos que a nova exigência legal pode eventualmente acarretar para o setor o presidente da ABTLP é enfático na resposta. “O transporte de produtos perigosos foi o primeiro a ser regulamentado. Para quem já transitava nas estradas de forma correta, a medida não irá onerar em absolutamente nada”, garante Martins.



Marcelo Vigneron





Fotos: Divulgação

novos contratos com a Benner Sistemas para a aquisição e implantação de soluções para automação de processos de negócios nas áreas Jurídica e de logística. O objetivo é aprimorar a gestão com base nas melhores práticas de mercado.

Ritmo acelerado

❖ A expansão acelerada dos negócios nesse início de ano

atingiu positivamente a gaúcha Frasle. A fabricante atingiu 24,8 milhões de peças no 1º trimestre, o que representou um crescimento de 72,2% em relação ao mesmo período de 2009. Na contagem em peso foram produzidas 15,9 mil toneladas de materiais de fricção, representando um crescimento de 54,4% em relação ao ano passado.

O melhor do Brasil

❖ Já estão abertas as inscrições para a 3ª edição da competição Melhor Motorista de Caminhão do Brasil, promovido pela Scania. O torneio tem como objetivo valorizar o motorista de caminhão e conscientizar condutores e empresários do setor de transportes sobre a importância do treinamento para atingir resultados. Para participar, o motorista deve possuir carteira de habilitação categoria E, preencher um formulário, além de responder um questionário no ato da inscrição.

Alinhada com o mercado

❖ A fabricante de válvulas Vlado quer ser referência internacional em seu mercado de atuação. E para isso, vai investir em 2010 cerca de 2,5% de seu faturamento total em pesquisa e desenvolvimento de novos produtos e melhorias de processos para se diferenciar da concorrência. "Para estar em linha com as necessidades dos consumidores do futuro, é preciso atender as expectativas que muitas vezes nem eles mesmos sabem que possuem", diz Ricardo Neukamp, diretor-geral.

Mudança de endereço

❖ A gaúcha Transportadora Plimor mudou de endereço na cidade paulista de São José dos Campos. A unidade, que atende 41 municípios da região do Vale do Paraíba e Litoral Norte, irá funcionar na rua Jaguarão, 45, bairro Chácaras Reunidas. Com uma área de 1500 m² o local possui toda a estrutura para o transporte de carga fracionada.

Maior produtividade

❖ De olho no aumento da produtividade nas operações de transporte, a catarinense Dalçóquio Transportes fechou

Vai e vem

❖ **Décio Carbonari de Almeida**, presidente do Banco VW, VW Corretora de Seguros e Consórcio Nacional Volkswagen, assumiu a presidência da ANEF (Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras) no lugar de Luiz Montenegro.

❖ **Luciano Pereira** (foto) é o novo gerente de operações da UPS Brasil. Pereira será responsável pelas operações de Small Package, Ground e Custom House Broker em São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre e no Aeroporto de Viracopos em Campinas.



❖ **Ricardo Strunz** é o novo diretor geral da CN Auto, importadora das vans Topic e minivans Towner, das chinesas Jinbei e Hafei Motor. No novo cargo, Strunz chega ao comando da CN Auto com a responsabilidade de atingir vendas de 5 mil unidades.

❖ **Adriana Scardelai** foi promovida ao cargo de gerente financeira da Honeywell Turbo Technologies. A executiva terá a responsabilidade por todas as informações financeiras e de impostos da empresa.

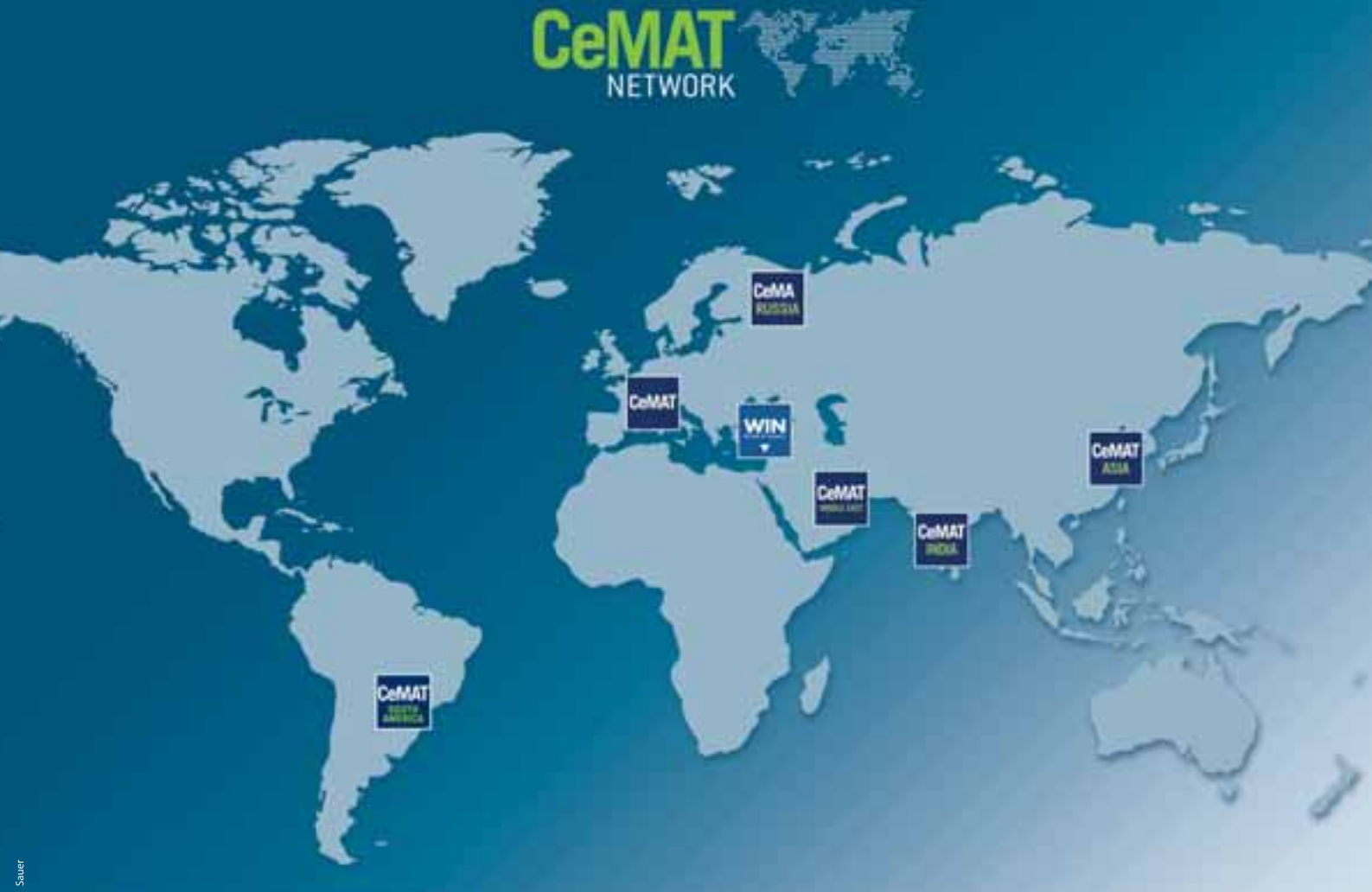


Notícias do mundo do transporte
atualizadas em tempo real

www.frotacia.com.br

A maior feira de movimentação de cargas do mundo agora também no Brasil!

CeMAT
NETWORK



Pavilhão Alemão,
EXPOSITORES E VISITANTES INTERNACIONAIS.



CeMAT SOUTH AMERICA

Feira Internacional de Movimentação de Cargas e Logística

4 – 7 Abril 2011

Centro de Exposições Imigrantes - São Paulo

CeMAT
SOUTH
AMERICA



Deutsche Messe

Worldwide

Hanover Fairs Sulamérica Ltda

São Paulo – SP
Tel. 11 3521 8000
cemat@hanover.com.br
Curitiba - PR
Tel. 41 3027 6707
hmcwb@hanover.com.br
www.hanover.com.br

www.cemat-southamerica.com

Apoio:



Cia Aérea Oficial:



www.tam.com.br

Mídia Oficial:



www.logweb.com.br

GRANDE JOGADA SCANIA

SELEÇÃO DE PACOTES DE SERVIÇOS

1961373
PACOTE REVISÃO DO
CABEÇOTE - SÉRIE 3 - 360HP
+ MÃO DE OBRA

R\$ **2.570**,⁷³

1961360
PACOTE
SUBSTITUIÇÃO DO
TENSOR DA CORREIA
SÉRIE 4 (S/AC)
+ MÃO DE OBRA

R\$ **526**,⁵³

1961368
PACOTE
SUBSTITUIÇÃO DO
PULVERIZADOR - SÉRIE 4
420HP (DSC 1205)
+ MÃO DE OBRA

R\$ **251**,¹¹

1960507
PACOTE
SUBSTITUIÇÃO
DO BOLSÃO DE AR
(SUSPENSÃO)
SÉRIE 4/PGR
+ MÃO DE OBRA

R\$ **840**,⁷⁰

1961387
PACOTE REFORMA DO
MOTOR (C/PISTÃO)
SÉRIE 4 - 360HP + MÃO DE OBRA

R\$ **9.812**,⁴⁵

1961380
PACOTE
SUBSTITUIÇÃO DO
TERMOSTATO - SÉRIE 4
+ MÃO DE OBRA

R\$ **249**,³¹



A Scania criou uma verdadeira **Seleção de Pacotes de Serviços** para você. São 6 ofertas superespeciais em condições imperdíveis. Corra para a sua Casa Scania e aproveite esta oportunidade. Conheça ainda todas as vantagens dos nossos Contratos de Serviços. **Scania. Tudo por Você.**



SCANIA
www.scania.com.br