



ACREDITAR NO BRASIL. ESSE É O NOSSO COMPROMISSO.



www.internationalcaminhoes.com.br



SAC: 0800 979 0144



DIRETORIA Diretores

José Augusto Ferraz Solange Sebrian

Diretor de Redação e Jornalista Responsável José Augusto Ferraz (MTB 12.035) ioseferrazafrotacia.com.br

Sônia Crespo

sonia.crespo@frotacia.com.br Redatora

Valeria Bursztein valeria@frotacia.com.br

Editor Sandro Mantovani (MTB 29.530/SP) smantova@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: (0**11) 3871-1313

E-mail: circulacao@frotacia.com.br ASSINATURA ANUAL: R\$ 150,00 (12 edições)

Preço do Exemplar Avulso: R\$ 12,50 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 empresas de transportes 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 pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publi-citário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de FROTA&Cia.

> Impressão - Gráfica Mundial Ltda. Tiragem – 13.000 exemplares Circulação - Dezembro 2013

Filiada ao Instituto Verificador de Circulação IVC

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

50 anos de conquistas

m julho de 1958, dois visionários empresários do transporte rodoviário de cargas – Orlando Monteiro e Wander Soares – iniciaram um movimento para unir e valorizar a categoria. Movidos por esse ideal, os dois fundaram no ano seguinte, em um pequena sala comercial no centro da capital paulista, a Associação Nacional dos Proprietários das Empresas Rodoviárias de Carga do Estado de São Paulo, ou simplesmente Apercesp.

Presidida por Orlando Monteiro, a entidade serviu de mote para a fundação da NTC - Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas, em 19 de setembro de 1963, com a participação inicial de 75 empresas. Rebatizada de NTC&Logística em 2004, a entidade se consolidou junto ao setor e fez história.

Com efeito, sob a batuta da NTC&Logística – e com apoio de todo o sistema de representação patronal que se ergueu em torno da entidade - a atividade do transporte rodoviário de cargas conquistou o reconhecimento público, tanto da sociedade civil brasileira como, também, do meio político e empresarial.

Graças à ação da entidade, o setor ganhou a sonhada regulamentação, o sistema de cálculo dos fretes rodoviários, a melhoria da malha viária nacional, o sistema Sest/Senat, a Fenatran e, mais recentemente, a Lei 12.169/2012, que regulamentou a profissão de motorista, entre muitas outras conquistas.

Hoje, no momento em que a NTC&Logística comemora 50 anos de vida e de lutas em defesa do setor, novas bandeiras se incorporam ao ideário da entidade. É o caso do programa nacional de renovação da frota brasileira de caminhões, a criação de uma infraestrutura de apoio para descanso dos motoristas nas estradas, a logística

reversa e integrada, a privatização e conservação das estradas, a formação de mão-de-obra para suprir o setor, só para ficar em alguns exemplos.

Por sorte, ao lado de líderes veteranos, que conhecem as particularidades e necessidades da atividade, uma nova geração de jovens empresários começa a assumir o seu papel no âmbito das entidades de classe. Unidos em torno da Comjovem Nacional, eles já somam mais de 600 participantes ativos, organizados em 26 núcleos em todo o país.

Fortalecida por esse fôlego novo, a NTC&Logística poderá continuar exercendo o seu papel em defesa do transporte rodoviário de cargas pelos próximos anos. Em benefício não apenas de seus representados mas, também, de todo o povo brasileiro. E, por extensão, do próprio País.

> José Augusto Ferraz Diretor de Redação

FROTA | EDIÇÃO 173

16 MERCADO

As vendas de caminhões no país iniciaram o ano de 2013 aos tropeços, mas deverão encerrar o período com crescimento e mais de 150 mil unidades comercializadas

20 FENATRAN 2013: VEÍCULOS

Feira mostrou que os veículos produzidos no Brasil já adotam tecnologias similares às utilizadas nas mais modernas versões europeias

26 FENATRAN 2013: IMPLEMENTOS

Implementadoras roubam a cena da feira mostrando forte tendência do alumínio tanto na estrutura como no acabamento das novas versões

38 FABRICANTES

Atenta às demandas pela implementação de plataformas móveis, a Mercedes-Benz reforça a gama de customizações da Sprinter

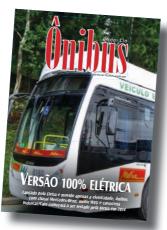


44 ENTREVISTA: OLOF PERSSON

Em visita ao país, principal executivo da Volvo Trucks mundial diz que a concorrência é inspiradora para continuar a progredir







29 ÔNIBUS

40 RENAULT ELÉTRICO

Kangoo Maxi Elétrico chega ao Brasil através da FedEx, que utilizará as seis primeiras unidades em São Paulo e no Rio de Janeiro

42 PNEUS

Pirelli renova sua plataforma de pneus com o lançamento da 01 Series, composta de produtos mais eficientes para transporte

46 ENTREVISTA: CESAR BORGES

Ministro dos Transportes garante que o DNIT realizará seu quinhão de obras rodoviárias nos próximos cinco anos

48 EMPRESAS: RODONAVES

Ao completar 33 anos, transportadora reforça sua estrutura física dobrando a plataforma de carga do Hub de Porto Alegre

SEÇÕES

EDITORIAL	•••	3
TRANSPORTE ONLINE	•••	6
PANORAMA	5	0



GOODYEAR G658 E G667.

DURAM ATÉ 100 MIL KM A MAIS.*

- tecnologia duralife™:
 carcaça mais resistente,
 aumentando a quantidade
 de recapagens
- 38% a mais de quilometragem no transporte de cargas ou passageiros
- melhor assistência técnica do segmento

* Aumento de produtividade comparado aos seus antecessores Goodyear G358 e G367B, considerando quilometragem total. Referência: 105.000km na primeira vida, 82.000km em recapagem. Veículo: carreta de 3 eixos com carga líquida de 26 toneladas. Ciclos de 800km (viazem de ida e volta).





JSL no Leasing Operacional

onhecendo bem as oportunidades comerciais recorrentes da ┛área de logística, o Grupo JSL está estruturando uma operação de leasing operacional, que começou com a compra do BGN Leasing, no início deste ano, e cuja análise de transferência do controle acionário ainda está em trâmite no Banco Central. Mas a expectativa de Osmar Roncolato, o executivo contratado para dirigir a holding financeira, é de que a aprovação ocorra brevemente. "O leasing operacional é uma prática comum na Europa e nos EUA e tende a se ampliar no Brasil, se for administrado por um operador que detenha o conhecimento do mercado", explica. O modelo de produto a ser oferecido pela JSL ainda está em fase de formatação e os planos de contratação para caminhões novos terão prazo mínimo de 90 dias e máximo de 60 meses.



Orçamento via web

Os frotistas da linha Volvo têm a disposição novo serviço online que permite agendar serviços na rede e consultar o catálogo de veículos novos e seminovos da rede de concessionárias Auto Sueco. Orçamentos de pecas e pneus e compras também poderão ser feitos pelo site da Auto Sueco. O site também terá uma versão mobile. Durante a Fenatran, o administrador executivo da Auto Sueca no Brasil, Jorge Guimarães, disse que a projeção é vender cerca de 4000 unidades este ano, 15% superior a 2012. No ano que vem, preveem expansão de 10% no centro oeste e apenas 5% na região de São Paulo.

Terminal pronto

A Brasil Terminal Portuário (BTP) inaugurou no final de novembro o moderno terminal multiuso na região da Alemoa, à margem direita do Porto Organizado de Santos, marcando início das operações comerciais com navios em toda a extensão de sua área. A operação parcial do terminal teve início em agosto deste ano, após obtenção da licença ambiental. "O suporte e apoio da Receita Federal, que disponibilizou as ferramentas de software e processos para o efetivo e seguro alfandegamento das áreas operacionais resultou na celeridade na implantação do nosso projeto", comentou, na ocasião, o diretor-presidente, Henry Robinson.

A voz da experiência

Durante a Eco Conferência, realizada simultaneamente à Fenatran, Markenson Marques, diretor-presidente da Cargolift, disse em uma das palestras do evento que o país precisa urgentemente de um programa federal de renovação de frotas. "No Brasil não faltam estradas; o que falta é tirar os caminhões velhos dessas vias", disparou, explicando que com veículos ultrapassados ao longo das rodovias não é possível aproveitar todos os recursos tecnológicos oferecidos pela tecnologia Euro 5.



A nova banda da Tipler

Uma banda pré-moldada com tecnologia de identificação por radiofrequência, que permite a identificação dos pneus da frota e gestão automatizada por meio da integração das informações do chip com sistemas de gestão é a novidade apresentada pela Tipler na Fenatran, denominada Tipler-ID. A empresa destacou também sua tecnologia Ellipse, que faz com que a banda cubra além da área do piso raspado da carcaça e reduza os desgastes causados pelos efeitos de rodagem.

Expertise em cartões

A Raízen e a Ecofrotas lançaram na Fenatran 2013 a solução Expers Frete, sistema que permite às transportadoras obter maior eficiência e controle no gerenciamento de suas operações.

O Expers Frete permite que motoristas registrados ou terceirizados por transportadoras tenham acesso a um cartão nominal e intransferível, através do qual poderão movimentar o valor acertado com a contratante para a realização dos serviços em estabelecimentos voltados ao abastecimento de combustível e reparos, credenciados com a bandeira Good Card, assim como para saques em caixas eletrônicos da rede TecBan – Banco 24 horas. "Hoje temos uma rede conveniada de 5 mil postos", comenta Marcelo Couto, gerente da Raízen.

LIDER NO NOME LIDER NA QUALIDADE

TANQUES PARA | LEITE | ASFALTO | QUÍMICOS | CORROSIVOS | COMBUSTÍVEIS

A Lider Implementos Rodoviários tem a força do Grupo Lider e atua no mercado há 40 anos, com qualidade em produtos, atendimento e negociação. Faça como nossos grandes parceiros. Tenha também produtos Lider.





Conheça a linha em Aço Carbono e Inox



Lider Viaturas e Equipamentos Industriais Ltda.

Rua Antenor Mazorque Sobrinho, 300 Barra -Muriaé - MG

(32) 3729-3555









TEM UM CAMINHÃO PERFEITO PARA O SEU NEGÓCIO. SEJA ELE QUAL FOR.

Para a MAN Latin America, fabricante dos Caminhões e Ônibus Volkswagen e dos Caminhões MAN, 2013 foi um ano de muitos prêmios e reconhecimento de um trabalho que é feito diariamente por milhares de pessoas no Brasil todo. Por isso, gostaríamos de agradecer aos nossos clientes e colaboradores pela confiança e parceria. E em 2014, tem mais.

MAN Latin America. Líder de vendas no mercado de caminhões há 10 anos.

- Mais de 150 Concessionárias em todo o país.
- O melhor pós-venda do Brasil, segundo a TNS empresa de pesquisa de mercado.
- Linha Delivery os caminhões leves mais vendidos do mercado.
- VW Constellation Advantech 24.280: líder de vendas Euro 5 em 2012 e o caminhão mais vendido do Brasil em 2013.



Respeite os limites de velocidade.



Actros nacionalizado

A Mercedes-Benz anunciou investimentos no Brasil de R\$ 1 bilhão entre 2014 e 2015. dos quais R\$ 562 milhões serão financiados pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Um dos objetivos da montadora é aumentar o índice de nacionalização do Actros e passar a acessar 100% das condições do Finame já em 2015. "Hoje temos 60% de financiamento e no ano que vem atingiremos o próximo nível, de 80%", disse o presidente da montadora no Brasil, Philipp Schiemer. Segundo ele, a montadora poderá adaptar ao caminhão motores e pecas fabricados no Brasil. A Mercedes-Benz planeja também modernizar a fábrica de São Bernardo do Campo (SP) e destinar 20% do valor a ser investido em melhorias no seu segmento de ônibus.



Menina dos olhos

Para Stefan Buchner, CEO da Mercedes-Benz Trucks Europa e América Latina, mesmo com a economia travada dos últimos tempos, o Brasil demonstra grande capacidade de crescimento comercial para a marca, nos próximos anos. "O maior mercado de caminhões da Mercedes sempre foi o Brasil", disse o executivo, durante apresentação da marca na Fenatran 2013. Entre janeiro e setembro deste ano, a marca comercializou 30 mil unidades no nosso país, ante as 24 mil unidades vendidas na Alemanha – outro grande polo de vendas da marca. "Um em cada quatro caminhões Mercedes-Benz é hoje fabricado no Brasil", destacou, antes de anunciar que a montadora investirá R\$ 1 bilhão até 2015 em melhorias do processo produtivo nas plantas brasileiras.

Logística reforçada

Para facilitar as demandas de sistemas e componentes de freios ABS que vêm crescendo em função da obrigatoriedade imposta aos fabricantes de implementos rodoviários a partir de janeiro de 2014, a Haldex do Brasil inicia nova operação de seu Centro de Distribuição, instalado dentro da planta da companhia em São José dos Campos. Segundo o vice-presidente Göran Jarl, "Fomos a campo para falar com clientes e desenhamos o plano para a criação desta nova área dentro da empresa".

Testes longos e frios

Lançado durante a Fenatran, o novo sistema de ar condicionado Precedent, da Thermoking, esteve em testes durante três anos (800 mil horas) para comprovar uma economia de 10% a 30% e redução de 60% no consumo de energia do motor.

Chip pragmático

Com o sistema Cargo Tracck, apreentado pela SASCAR durante a Fenatran, não há ladrão de carga que sobreviva. "A tecnologia resiste ao Jammer. O índice de recuperação de cargas roubadas é superior a 80%", relata Marcio Trigueiro, presidente da empresa, que atualmente atende a 70 grandes embarcadores com a tecnologia.

DHL dobra CD de Louveira

Para atender com exclusividade as operações da Nike no Brasil, a DHL dobrou a área do CD de Louveira, no interior de São Paulo, para 50 mil metros quadrados – obra que absorveu investimen-



tos de R\$ 48 milhões. Sergio Correa, diretor de operações da DHL Supply Chain, explica que a operação para o cliente terá 3 turnos em 6 dias por semana. Na outra ponta, o diretor nacional de logística da Nike, Leonardo Silvério, diz que é possível viabilizar o crescimento ao operar de forma eficiente e com custos competitivos.

Caminhão restaurante

Trucks", diz Gislene Viana, sócia-proprietária da maior em relação ao ano

Exame toxicológico

renovar a carteira nacional começará a valer dentro de 180 dias. Segundo o órgão, a intenção da medida é evitar acidentes R\$ 290 e, se der positivo, a

Soluções sustentáveis

Também na Eco-conferência, Paulo Guedes, presidente da Veloce, mostrou que é possível transportar mais poluindo menos. "Pensávamos que para conseguir resultados mais sustentáveis seria preciso sacrificar a rentabilidade da empresa. Ledo engano", diz o dirigente. Guedes conta que através do SGS – Sistema de Gestão de Sustentabilidade, a empresa adotou as normas ISO 9000 e ISO 14000, iniciou a realização de inventários de emissão de CO2, implementou novo sistema de roteirização que reduziu em 12% as rotas e ampliou a capacidade de transporte de seus implementos – de 28 para 30 pallets. Entre os principais resultados, a Veloce conseguiu diminuir em 3% o consumo de diesel.



Produção local em 2016

A Dunlop mostrou na Fenatran dois novos modelos de pneus importados para o segmento de pesados. Um deles é o SP-871 (foto), para pesados com aplicações de longas distâncias, uma evolução da versão anterior 431, e o SP 442, destinado à comerciais leves. Mas a melhor notícia da fabricante é que a marca definitivamente quer iniciar a produção de pneus comerciais no país. "A proposta está em estudo. Acredito que iniciaremos a fabricação de pneus para caminhões em 2016", anunciou Renato Baroli, gerente comercial e de marketing, durante a Fenatran 2013.

Semirreboque Inteligente

A Wabco, especialista em sistemas de frenagem, estabilidade e sistemas de automação de transmissão, apresentou na Fenatran o seu Programa Semirreboque Inteligente, um conjunto modular de 40 funções, com recursos como imobilizador, indicador de sobrecarga no eixo, freios para caminhão basculante, alerta de inclinação e freio de emergência, detector

sistema antitombamento, entre outros. A Wabco também lançou o sistema OptiDrive™, de transmissão manual automatizada, que segundo a empresa, aumenta a economia de combustível em até 5%. Durante o evento, a empresa anunciou também que expandiu sua rede de pós-venda para 160 Postos de Serviço em dez países da América do Sul, dos quais 137 localizados no Brasil.





O caso de um mito

e, em poucas décadas, se mítico Grupo Busscar teve setembro de 2012. Porém, no (presencial e eletrônico) de Justiça de Santa Catarina e ter a falência anunciada, o Grupo Busscar, formado por



12% do PIB

Um estudo da Fundação Dom Cabral junto a 126 líderes empresariais, cujas empresas respondem por um quinto do PIB brasileiro, revelou que para 54,5% dos entrevistados as estradas em más condições constituem o principal fator de aumento do custo Brasil. O trabalho calcula que o custo logístico devora 13,1% da receita bruta das empresas pesquisadas. Por conta disso, o custo logístico no Brasil atinge cerca de 12% do PIB, enquanto na Europa a taxa é de 6% e nos EUA alcança 8% do PIB.

Pneus Mistos

Em recente evento na fábrica da Goodyear, em Americana (SP), a fabricante anunciou que investirá 240 milhões de dólares na ampliação da capacidade de produção e na modernização dos processos fabris. Sergio Camargo, diretor de Tecnologia e Inovação para a América Latina, estimou que já chega a 15% a fatia de pneus mistos dentro do total de produtos produzidos para o segmento comercial. O executivo considera que as evoluções tecnológicas dos pneus deram um grande salto nos últimos dez anos: de 150 mil quilômetros de vida útil naquela época, o pneumático roda hoje, tranquilamente, 500 mil quilômetros. A fábrica da Goodyear completou 40 anos no início de dezembro.





	710
Elemento Filtro Lubrifi A 0001800909	reante R\$11,65
Jogo Correia com 2 P A 0059971992**	eças R\$31, ²¹
	LS 1634
Correia A 0119971192*	r\$ 23 , ³⁷
Filtro Lubrificante A 0001801109	r\$32,08
* Itens válidos para veículos com n	notor eletrônico. **710 Plus

	ACCELO 915
Amortecedor Dianteiro A 9793230100	r\$231, ⁶⁵
Platô da Embreagem Remanufaturado A 00725066040080	r\$604, ⁷¹
AT	EGO 2425
Disco de Embreagem Remanufaturado A 02025076030080	r\$ 743 ,49
Tensor da Correia A 9062006770	r\$255, ⁴³

	L1620*
Amortecedor Dianteir	° R\$124, ⁵⁸
Jogo de Lonas A 6954231610	r\$158 ³⁷
	AXOR 2540
Filtro Lubrificante A 0001802909	r\$ 65 , ⁷⁷
Amortecedor Traseiro A 9583260500	r\$321, ⁰⁴

Qualidade que só as peças genuínas possuem por um preço menor do que você imagina!



Consulte outras ofertas no concessionário.

Faça revisões em seu veículo regularmente.

O grant das peças em oferta são unitários, válidos até 31/12/2013 e não incluem valor da mão de obra nem outros serviços não claramente identificados nesta publicação. O preço dos itens remanufaturados da linha RENOV, no sistema à base de troca, estão condicionados à aprovação total da "peça usada", conforme critérios de avaliação vigentes na rede. Valores para pagamento à vista. Para outras condições de pagamento / parcelamento /financiamento consulte antecipadamente o concessionário. Desconto especial na mão de do tra a se ptica somente a cas itens a runcidados nesta promoção, quando o serviço for revectados no en oficina do concessionário in confirmem co nocrossionário se os times a municidados e numeração das peças se aplicam a no modelo do seu veiculou, y esta disponibilidade de el estopue. Caramenta das peças nosa our remunifaturadas é de 12 meses se em limite de quilementagem (3 meses de garantía legal e 9 meses de garantía contratual da montadora), exocto para peças de desgaste ou vida útil limitada (df. condições do termo de garantía, item 3, alínea C). Consulte outros itens em oferta no concessionário. Dúvidas 0800 970 90 90 ou www.mercedes-berz.com.br.

Melhor que o esperado

Contrariando previsões pessimistas, empresários do transporte de cargas e de passageiros voltam a investir em renovação de frotas. Com isso, os licenciamentos de veículos comerciais recuperam a curva de crescimento em 2013



s empresários do transporte rodoviário de cargas e de passageiros retomarama intenção de renovar ou ampliar suas frotas de caminhões e ônibus, ao longo do segundo semestre de 2013, contrariando as previsões pessimistas do início do ano. Entusiasmados com o bom desempenho do setores agropecuário e de construção, os compradores de caminhões pesados, em particular, fizeram a alegria dos fabricantes. As vendas desse mercado apresentaram alta de quase 40%, no acumulado de janeiro a novembro de 2013, em comparação ao ano anterior, totalizando 51.631 unidades licenciadas, segundo dados da Federação nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave). O mesmo se deu na ponta oposta, representada pelos veículos

semileves que atendem às operações urbanas. O segmento contabilizou exatas 5.892 unidades emplacadas em 2013, ante 4.912 do mesmo período anterior; uma evolução de 19,95%.

Contribuiram ainda para esse bom desempenho as taxas de juros "deflacionadas" no financiamento de caminhões pelo Programa de Sustentação do Investimento (PSI) e pelo Finame. E, ainda, a realização da Fenatran 2013, no final de setembro, que lotou de visitantes ávidos por novidades os amplos corredores do Palácio de Exposições do Anhembi, em São Paulo. "A Fenatran 2013 foi ótima para a Scania e nossa participação extremamente positivo", confirma Eronildo Santos, diretor de Vendas de Veículos da empresa no Brasil. "Tinhamos o objetivo de consolidar o conceito de vendas de soluções, que

envolve o caminhão mais o serviço, e até agora mais de 60% das vendas de caminhões foram realizadas com algum tipo de serviço integrado. Trata-se de uma verdadeira inovação no mercado", completa o executivo, satisfeito com os números de seu caminhão de maior destaque: o Scania R 440, que somou 9.498 unidades licenciadas em onze meses, considerando todas as versões do modelo.

Ricardo Alouche, vice-presidente de Vendas, Marketing e Pós-Vendas da MAN Latin America, faz coro com o colega da indústria, ao relatar o sucesso da marca na feira. "Tivemos um saldo muito positivo com vendas na Fenatran. Ultrapassamos nossa perspectiva inicial de 700 caminhões e chegamos ao patamar de mil veículos. E o mais importante: com muitas portas aber-



tas para mais negociações futuras. Os relacionamentos reforçados aqui têm impacto direto em nossos resultados dos próximos meses", afirma Alouche. O executivo também comemora a confirmação da liderança no mercado de semipesados do VW Constellation 24.280, com base nos números de licenciamento até novembro.

☑ PERFORMANCE EM NÚMEROS

Os números de licenciamentos de veículos comerciais, divulgados pela Fenabrave, confirmam essa performance. De janeiro a novembro de 2013, foram emplacados 141.184 caminhões, volume 12,7% superior aos 125.224 veículos licenciados no mesmo período de 2012. Os chassis de ônibus, por sua vez, somaram 32.214 unidades, com um crescimento de 21,5% em relação aos 26.507 chassis do período cotizado com 2012. A Fenabrave prevê fechar este ano com 154.380 caminhões e 33.698 ônibus emplacados. Embora seja um resultado alentador, se comparado ao alcançado no ano passado, esse indicador não necessariamente projeta uma reação do mercado para o início de 2014, pois a resposta comercial do setor está diretamente atrelada ao desempenho da economia do país que, como todos conhecem, é imprevisível. Cautelosa,

a Fenabrave prefere não falar, por enquanto, sobre as perspectivas comerciais do setor para o próximo ano.

Na disputa entre marcas, a MAN/ Volkswagen sentiu os efeitos da pressão da mercado e, pela primeira vez desde que assumiu a liderança em 2009 vê essa posição ameaçada pela arquirrival, a Mercedes-Benz. A fábrica de Resende contabilizou no período de janeiro a novembro de 2013 um total de 36.483 caminhões licenciados, o que equivale a 25,8% de market share. No mesmo período de 2012, a marca detinha 29,6% de participação. Já a Mercedes-Benz subiu de 25,3% para 25,7% de participação no mercado brasileiro de caminhões, no comparativo dos dois períodos, em consequência dos 36.418 caminhões emplacados nos onze meses do ano. Outra surpresa é a sueca Volvo que desbancou a Ford Caminhões do terceiro lugar no ranking, com 13,3% de share (18.793 unidades), contra 13% (18.452 unidades), da montadora norteamericana. Na sequência, aparecem a Scania com 12,5% (17.772 unidades) e a Iveco com 7,3 % (10.372 unidades).

□ CHASSIS DE ÔNIBUS

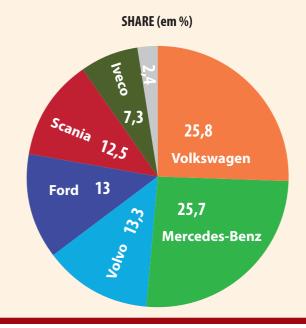
Nos emplacamentos relativos aos comerciais de passageiros, a Mercedes-Benz mantém a liderança comercial no mercado, com 43,65% de participação e 14.062 unidades emplacadas no período. A Volkswagen vem em seguida, com 25,53% de share (8.224 chassis), a Volvo com 4,68% (1.508 unidades), a Iveco com 4,42% (1.423 unidades) e a Scania com 3,18% (1.025 chassis).

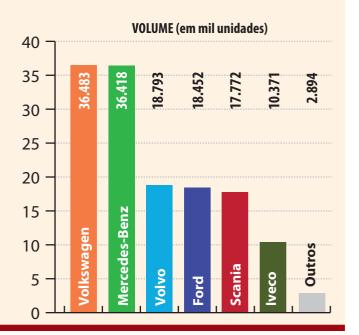
Mesmo sem apresentar grandes performances, os utilitários de carga também garantiram alguns desta-



EMPLACAMENTO DE CAMINHÕES

janeiro a novembro de 2013





ques, na lista de licenciamentos. Entre os 10 principais representantes do segmento de furgões pequenos, a Kombi se manteve no topo do ranking no período apurado. É uma despedida digna, depois de 56 anos de bons serviços prestados ao país, já que o veículo deixa de ser produzido a partir de janeiro, por não atender às normas atuais de segurança veicular. Mesmo assim, os emplacamentos da "velha senhora" somaram 22.521unidades, contra 24.135 no comparativo com o mesmo período de 2012.

A resposta comercial dos utilitários de carga apontou, de outro lado, um inusitado crescimento nos emplacamentos de furgões grandes entre janeiro e novembro – fruto das fortes demandas de transporte em áreas restritas de grandes centros urbanos. É o caso do Fiat Ducato, que fechou o período com 11.493 unidades licenciadas, frente às 9.337 unidades de 2012, e o da Renault Master, que vem surpreendendo comercialmente a cada ano e encerrou o período analisado com 9.081 unidades emplacadas, ante as 7.557 de 2012.

Todos pela renovação

No final de novembro, nove entidades envolvidas com o transporte rodoviário de cargas apresentaram ao governo federal uma proposta unificada para renovação da frota de caminhões do país. O processo para a renovação paulatina se concretizaria em uma década. Se a proposta vingar, as montadoras ganharão um alento comercial para os próximos anos.

Os empresários do setor sugerem a concessão de um bônus de R\$ 30 mil por veículo e a criação de linhas de crédito facilitadoras, para substituir os cerca de 210 mil caminhões que circulam pelo país e têm mais de 30 anos. Esse processo de renovação encaminharia entre 30 mil a 40 mil caminhões por ano para a reciclagem.

A sucata dos veículos velhos seria utilizada na siderurgia e fundição. "A ideia é começar com caminhões. Depois passaremos para ônibus", explica Flávio Meneghetti, presidente da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), uma das signatárias.

Além da Fenabrave, assinam a

proposta a Confederação Nacional dos Transporte (CNT), Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), o Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre), o Sindicato das Empresas de Sucata de Ferro e Aço (Sindinesfa), o Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças) e o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC (SMABC), Instituto Nacional das Empresas de Sucata de Ferro e Aço (Inesfa).

O ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Fernando Pimentel, comentou que "é um programa muito bom e pode ser extremamente útil para a indústria brasileira, porque a renovação da frota teria um ganho ambiental muito grande". Pimentel disse que o programa ainda deve passar pelo aval pela presidenta e, se for lançado, será a partir de 2014.



11ª Feira Internacional da Indústria de Pneus

Lançamentos | Equipamentos | Manutenção | Reforma | Reciclagem



23-25 Abril 2014 14 às 21h **EXPO CENTER NORTE** São Paulo

Tel. (11) 2226.3161 pneushow@francal.com.br

www.pneushow.com.br f E 8+

SALÃO SIMULTÂNEO SALÃO DE EQUIPAMENTOS, PRODUTOS E SERVIÇOS PARA MANUTENÇÃO E SEGURANÇA DE FROTAS RODAS FREIOS SUSPENSÃO CHASSIS SISTEMA DE ESCAPAMENTOS AMORTECEDORES ELEVADORES HIDRÁULICOS ALINHADORES CALIBRADORES BALANCEADORES FERRAMENTAS E DISPOSITIVOS COLABORAÇÃO:

PROMOÇÃO / ORGANIZAÇÃO





















Tecnologia globalizada

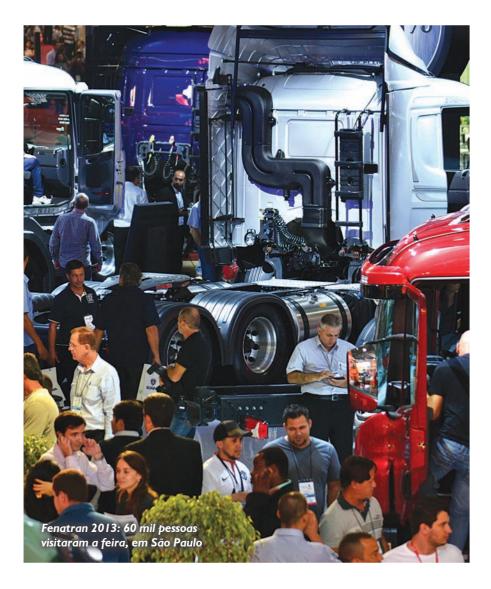
Montadoras de caminhões surpreenderam os visitantes da Fenatran 2013 apresentando novos veículos que adotam tecnologias similares às aplicadas nas mais modernas versões europeias

por Valeria Bursztein

ais de 60 mil pessoas foram à Fenatran (Salão Internacional do Transporte) este ano, realizada em São Paulo, para ver em detalhe o que o mercado de caminhões tem para mostrar. Comparada à edição de 2011, quando a nova motorização Euro 5 sacudiu o segmento, o evento teve menos lançamentos, mas a feira confirmou algumas tendências entre as montadoras, como por exemplo, a investida no mercado de extrapesados, que cresce a cada ano, e a implementação das tecnologias de primeiro mundo em vários lancamentos.

∠ IVECO

Ao caminhar entre os gigantescos estandes que ocuparam mais de 130 mil metros quadrados do Parque de Exposições Anhembi, as novidades das montadoras foram sendo reveladas. Como no caso da Iveco, que, além do Stralis Hi-Way, lançamento da montadora no ano para o setor de extrapesados Premium e cuja produção de 2013 já foi completamente vendida, trouxe a nova geração Economy do Tector, com consumo até 5% menor do que a geração anterior e acréscimo de torque e de potência. O lançamento da versão 15 toneladas marca o ingresso da montadora também no segmento de semipesados. "A mágica está no motor. O Tector Economy 15 toneladas, na sua versão de entrada, adotou um motor FPT N45,



com quatro cilindros, que tem 40 Nm a mais de torque, quando comparado à versão anterior de entrada, que era o de 17 toneladas", disse o diretor de Marketing da montadora, Christian Fontales. Segundo ele, o segmento de semipesados é um dos "maiores no mercado de caminhões no Brasil, por

isso enxergamos uma grande oportunidade de crescimento para a nossa marca". Outra novidade da marca foi o Stralis Cursor 9, com 360 cv, na versão de entrada, agora também com câmbio automatizado como item de série. Já as versões com motores de 360 cavalos possuem a transmissão





ZF 16 AS 2230 de 16 velocidades, a ZF AS-Tronic. Os veículos contemplados pela novidade são os modelos 460S36T 4x2, e o 530S36T 6x2. "A chegada do Stralis Ecoline automatizado com motor Cursor de 9 Litros aumenta o leque de opções para os nossos clientes", acrescenta o diretor comercial da Iveco, Alcides Cavalcanti.

☑ MAN/VOLKSWAGEN

A montadora construiu no Anhembi uma verdadeira avenida de caminhões, na qual expôs a extensa família de opções de veículos. A montadora trouxe 14 lançamentos de configurações, com venda imediata e entrega até o fim do ano, à exceção do poderoso extrapesado TGX 29.480 6x4, motor D26, de 480 cv, que estará disponível para o segundo semestre de 2014.

Entre as novidades, a linha Constellation ganhou versão leito teto baixo da cabine e mais potência, com os modelos Constellation 19.420, 25.420 e 26.420. Com motor Cummins de 420 cavalos, os veículos estão equipados com a transmissão automatizada de

Novo Fiorino, da Fiat:
motorizações 1.4 e 1.8 e portas
assimétricas, com grau de
abertura de até 180 graus



série V-Tronic, que também poderão ser vistos nos modelos Volkswagen de 330 e 390 cavalos.

"Os caminhões Constellation ganharam versatilidade nas versões 8x2 nos modelos 24.280 e 24.320. Adicionalmente, o modelo Constellation 24.280 8x4 Construction e os vocacionais Compactor, Constructor, Distribuit e Canavieiro são novidades da feira. Cada um dos veículos vocacionais tem cerca de 20 modificações para adaptálos ao perfil das atividades", ressaltou o presidente MAN América Latina, Roberto Cortes.

O modelo Delivery 10160 plus, para o segmento de urbanos, ganhou terceiro eixo e capacidade para 13 toneladas e a linha Worker ganhou as opções 17.230 e 23.230, ambos equipados com motor MAN D08.

A AOTAO

Na sua extensa gama de caminhões, a Volvo destacou a linha VM que foi repaginada e ganhou os modelos 8x2 e 8x4. A grande novidade da Volvo foi a estrondosa apresenta-

ção do gigante FH16 750, com motor de 16 litros e 750cv, com força para tracionar 250 de PBTC (Peso Bruto Total Combinado) e que entra como mais uma opção para o segmento de transporte de cargas indivisíveis.

O caminhão é fabricado e importado da Europa e os interessados terão

que esperar até março de 2014 e desembolsar nada menos que R\$ 1 milhão para ter o modelo em sua frota. "Queremos vender por volta de 30 unidades, assim como também o modelo FH 540, que pode também ser especificado para transporte de longa distância para cargas indivisíveis. Trouxemos o FH16 750 por ser o mais potente do mundo, com a traseira preparada para o transporte de cargas indivisíveis, suspensão a ar eletrônica", diz gerente de engenharia de vendas da Volvo no Brasil, Álvaro Menoncin. A Volvo também exibiu o caminhão FM 460cv movido a GNL (Gás Natural Liquefeito) e a diesel em testado no Brasil.

⊿ FIAT

Entre os 22 veículos comerciais da

Fiat Automóveis expostos, a montadora levou para a feira os novos Uno Furgão e, ainda, o Fiorino nas versões 1.4 e 1.8 com portas assimétricas, além da nova Strada, com exclusiva terceira porta, com três opções de cabine, de motorização e de acabamento.

O Uno Furgão, apresentado há dois anos como veículo conceito, ganhou capacidade de transportar até 1000 litros de volume ou 400 kg de carga, ideal para entregas ou serviços de manutenção. Nas motorizações 1.0 e 1.4 Flex, o modelo tem assoalho plano que facilita a movimentação de carga, além de vidros escurecidos e grades protetoras.

O novo Fiorino chamou a atenção dos visitantes da Fenatran. Nas motorizações 1.4 e 1.8, o modelo tem portas assimétricas, com grau de abertura de

até 180 graus, para facilitar o acesso, e ganhou novos bancos e painel, com novos comandos e maior espaço.

∠ SCANIA

"Evolução contínua é parte do DNA da Scania", afirmou o diretor--geral da Scania no Brasil, Roberto Leoncini, durante a apresentação do extrapesado R 620 8x4, com capacidade máxima de tração de 250 toneladas, motor V8 e caixa automatizada, e do off-road P 310 6x4, com redutor nos cubos e capacidade para 100 toneladas. "O R 620 já tem preço definido, em torno de R\$ 600 mil em uma composição 6x4. Acreditamos que este caminhão é indicado para aplicações de composições de nove eixos, que hoje utilizam motores de

Duros na queda

Com os setores de infraestrutura pesada, agrícola e de construção no Brasil em franca expansão, os caminhões fora de estrada abrilhantaram os estandes das montadoras presentes na Fenatran 2013.

A Mercedes Benz mostrou o Actros 4160 SLT, 8x8, com motor V8 de 600 cv, com capacidade máxima de tração de 250 toneladas, desenvolvido a quatro mãos com a Megatrans, empresa especializada na logística de cargas indivisíveis, que planeja adquirir mais nove exemplares do modelo. "O desenvolvimento do veículo foi um

Constellation 26.280 8x4 Constructor, da Volkswagen: motor MAN D08 de 7 litros

trabalho que levou mais de um ano com a divisão de engenharia da Mercedes Benz, dizendo quais eram as peculiaridades da operação no País. Este é um produto localizado que será empregado no transporte de turbinas de Belo Monte", contou o presidente e CEO da Megatrans, Henrique Zuppardo, que explicou o motivo da configuração 8x8: "Para a nossa operação, optamos por 8x8 porque temos estradas com muito aclive e precisamos de

força, tração do eixo motriz".

O modelo está equipado com um motor V8 de 16 litros, 600 cv, com câmbio automatizado de 16 velocidades. "O veículo tem uma embreagem de acoplamento que permite que o motorista manobre o caminhão com as cargas de 250 toneladas em baixa velocidade", explicou o gerente de Marketing de



Tracker, da Iveco: motor FPT Cursor 9, de 360 cv

Produto Caminhões da Mercedes-Benz, Claudio Gasparetti.

A Volkswagen apresentou o Constellation 26.280 8x4 Constructor, com motor MAN D08 de 7 litros, que nas versões betoneira e basculante integra a linha de veículos vocacionais. "O Constructor é um dos nossos exemplos 100% customizados. É um modelo produzido por demanda e conta com o apoio do MOD BMB Mode Center, o centro de modificações parceiro exclusivo da montadora", contou o gerente executivo de Marketing da Man Latin America, Ricardo

Já no estande da Scania chamou a atenção dos visitantes o P 6x4 310, com três cilindros. Teremos um desempenho muito bom com este caminhão", afirmou Leoncini.

A montadora aproveitou para reforçar as novidades na linha Streamline apresentados no início do semestre e os seus pacotes de serviços Premium, Trem de Força, Standard e Compacto. Alterações foram feitas na aerodinâmica na cabina, no trem de força e caixa de câmbio automatizada, além do piloto automático que evita desperdícios. As modificações, segundo a montadora, garantem economia de 4% em relação ao Euro 5 e de até 15% em relação ao Euro 3.

⊿ FORD

Disponível nas concessionárias a partir de 2014, a Transit foi uma

das novidades da Ford. "A América do Sul é um dos primeiros mercados a conhecer este veículo. A Transit é mais um veículo de grande aceitação na Europa e faz sentido trazer o modelo para o Brasil", disse o presidente Ford Brasil e América Latina, Steven Armstrong.

A montadora destacou os Cargo Extrapesados 2042 e 2842, com motorização 420 cv e transmissão automatizada. O diretor de operações, Guy Rodrigues, avaliou que se trata de "um produto global e que já está em vários frotistas de renome desde setembro. O retorno é bem positivo quanto ao desempenho e a economia".

Entre os veículos expostos estavam os vocacionais Cargo 1719 para transporte de bebidas; o 1723, compactador/coletor de lixo, o 2629 beto-

neira e o 2429 6x2 com transmissão de nove marchas. "Também apresentamos mudanças no Cargo 826. Nos últimos quatro meses, o Cargo foi o leve mais vendido do segmento e continuamos a modernizá-lo", contou Rodrigues, que lembrou também a participação do novo Cargo 1119, que compete no segmento dos leves e tem maior capacidade de carga, com 7100 kg de carga, 900 kg acima da concorrência. "Esperamos que este veículo nos torne mais competitivos no segmento". Toda a linha Cargo terá a possibilidade de operar com D20, ou seja, com biodiesel em um grau de 20%.

Para o ano que vem, a Ford reserva também a série F com motorização Cummins Euro V, cuja produção a montadora retomará no ano início do próximo ano.

redutor de cubo, desenhado para o segmento da construção pesada. "O caminhão entra em terrenos ruins e o redutor de cubo faz com que ele performe muito bem. O modelo tem todos os recursos Scania: câmbio automatizado, retarder, além dos conceitos de eixo de alta capacidade", conta o gerente de Pré-Vendas da Scania do Brasil – linha de produtos off Road, Celso Mendonça.

O outro caminhão que se destacou no estande da montadora foi o G440 8x4, implementado com uma caçamba de 20 metros. "É um caminhão planejado para trabalhar na terra, tanto é assim que é equipado com pneus off-road. Tem câmbio automatizado de última geração e capacidade de carga violenta, de 50 toneladas", detalha Mendonça.

O cavalo mecânico G480 6x4 também chamou a atenção. Destinado à operação com cana de açúcar, foi projetado para rodovia, mas pode entrar no canavial se a operação assim o exigir. "Todos os modelos estão com a frente nova, que aumenta o

raio de ataque do caminhão, os faróis estão mais protegidos".

Segundo a montadora, 2013 é o melhor ano da história da Scania nos emplacamentos de caminhões fora de estrada com 1.284 unidades (de janeiro a outubro). No ano passado, a marca emplacou 1.184 caminhões no segmento.

A Iveco levou o seu



Actros 4160 SLT, 8x8, da Mercedes-Benz: motor V8 de 600 cv

Tracker, com nova opção de motorização, FPT Cursor 9, 360 cv e transmissão mecânica de 10 marchas. "Os veículos chegam para suprir uma carência no mercado, de veículos pesados no segmento off-road com capacidade superior a 31 toneladas de PBT, com aplicações diversas, como construção, mineração e canavieiro", disse o diretor de MKT, Christian Fontales.







A era do alumínio

Presença maciça na Fenatran, as implementadoras roubam a cena das donas da festa mostrando que a tendência do alumínio, na construção ou no acabamento das novas versões, pode render lucros na operação

alumínio reinou absoluto no universo dos implementos presentes na Fenatran 2013, tanto na estrutura de lançamentos como no acabamento de alguns produtos. Bem mais caro que o aço, porém bem mais leve e produtivo, o material ganha cada vez mais espaço como matéria prima, conquista novos fabricantes e ganha, aos poucos, novas versões.

Um deles é a Noma, que apresentou a carroceria aberta para carga seca 100% confeccionada em alumínio, projeto que começou a ser elaborado há dois anos pela Associação Brasileira do Alumínio (Abal), para incentivar o uso do produto em implementos e finalmente é apresentado ao mercado. A carroceria pesa uma tonelada, ou seja, a metade da versão tradicional em aço, de 2 toneladas. O resultado de sua aplicação é uma maior economia de combustível e maior aproveitamento na capacidade de transporte. Um estudo realizado em parceria entre a Abal e a NTC demonstrou que depois de oito anos de uso, um caminhão com carroceria de alumínio é quase três vezes mais lucrativo do que um implemento de aço similar.

"O projeto foi desenvolvido para um caminhão padrão com PBT de até 23 toneladas e entre eixos de 5,4 metros, mas poderá ser aplicado em qualquer outro modelo de caminhão", adianta o presidente da fabricante, Marcos Noma. O lançamento está em fase de homologação e a previsão é de que comece a ser produzido a partir do segundo semestre de 2014. Com sede em Maringá, no Paraná, a Noma está construindo uma nova planta em Tatuí (SP). Marcos Noma adianta que assim que a fábrica estiver pronta será possível dobrar a atual produção, de7,6 mil implementos por ano. "Com isso, nosso share no país saltará dos atuais 10% para 15%", prevê, avaliando que o mercado de implementos se mantém em constante crescimento. Até o final de 2014, a Noma ampliará sua rede de distribuidores de 54 para 59 casas.

□ TENDÊNCIA

Seguindo a tendência de equipamentos mais leves, a Rodofort apresentou uma carroceria 100% de alumínio para o segmento de bebidas nas dimensões de 10 pallets, com perfis parafusados. "A diferença é que esta estrutura é rebitada e não tem solda, com um sistema de rebites similar ao utilizado pela indústria da aviação e dos vagões de metrô. A vantagem é que a manutenção é bem mais fácil", explica o gerente de Rede de Vendas da empresa, Delci Vedana. A opção começa a ser produzida em março de 2014.

A empresa vem investindo também no aumento de capacidade operacional. A planta de Sumaré (SP) está sendo ampliada e a nova fábrica em Jacutinga (MG) deve entrar em operação no primeiro semestre de 2014, com produção inicial de 20 a 40 equipamentos pesados A empresa calcula que a nova planta deverá aumentar













em 20% a capacidade de produção, que este ano deve fechar em 2555 unidades. A empresa conta também com uma unidade em Arujá (SP), responsável pela linha leve e pós-venda.

A projeção da Rodofort para a indústria para 2013 é chegar a 174 mil equipamentos, com forte participação da linha pesada . Já para 2014, a empresa prevê para o mercado produção equivalente de 178.400 unidades, com expansão de 2,5%. "Este ano devemos produzir 1160 unidades leves e 1395 pesados, com faturamento superior aos R\$ 170 milhões. Para o ano que vem, a empresa estima chegar às 3500 unidades, com faturamento de R\$ 250 milhões", disse o diretor executivo da empresa, José Soler.

□ FRIGORIFICADOS

Uma das maiores fabricantes de implementos frigorificados do país, a Ibiporã esperou o momento certo para estrear na Fenatran. Com a expansão da planta em Londrina (PR), que cresceu dos 3 mil m2 em 1992, quando iniciou a produção, para 80 mil m2 atuais, chegou a hora de mostrar ao público sua ampla gama de implementos sobre chassi frigorífico e carga seca, em furgões, composta de sete linhas. A fábrica produz atualmente 160 unidades/mês, conta o gerente comercial Ricerdo Gabriel Uma das novidades apresentadas na feira é o semirreboque furgão retrátil, que ganhou acabamento externo em alumínio. "É um produto mais resistente a choques, com preço 10% superior à versão convencional", relata.

Também a Uniflex trouxe para a Fenatran algumas versões de seus implementos frigorificados e para carga seca com parte da estrutura e detalhes em alumínio. Parceiros há oito anos da Martin Brower, transportadora oficial do Mac Donalds, a Uniflex se especializou no desenvolvimento de equipamentos customizados para movimentar cargas frias. Durante a feira, o destaque da marca se concentrou no

Pacto da Anfir

Durante a Fenatran, a Anfir (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários) anunciou sua adesão ao Pacto nacional pela Redução de Acidentes, batizado de "Parada, um Pacto pela Vida". "Apoiamos e vamos incentivar todos os nossos associados a participarem adotando o adesivo da campanha em seus implementos. Até o final do ano, cerca de 40.000 novos implementos deverão rodar com o adesivo", adiantou Alcides Braga, presidente da ANFIR.



furgão com cortina retrátil, que facilita o fluxo de cargas volumosas. No modelo, escadas retráteis de alumínio na base do equipamento auxiliam o acesso ao interior do implemento.

A atuação da Uniflex está concentrada hoje na região Sudeste e na Bahia, diz Renan Jeremias, gerente comercial da implementadora. Desde junho deste ano, a fabricante está instalada em nova planta, agora com 5 mil m2, dimensão que permitiu dobrar a capacidade produtiva. Segundo Jeremias, a produção até o final do ano estava fechada. "Pedidos agora só para produção a partir de janeiro", anunciava, satisfeito.

Uma das apostas mais firmes da Uniflex para 2014 é o baú sorveteira. "Da nova planta, 2 mil m2 são exclu-

IMPLEMENTOS

sivos para a produção desses modelos de implementos", diz, antecipando que a marca fará um lançamento dentro dessa linha de produtos em março de 2014. A previsão para o ano que vem da fabricante é de dobrar a produção atual.

∠ CUSTOMIZAÇÃO

Outra tendência no setor que se fortalece a cada ano é a oferta de versões customizadas, feitas sob medida para a operação do cliente. A Labor se se tornou uma especialista no assunto. Na Fenatran, paralisou os visitantes com um implemento inusitado, de dois pavimentos, que permite o transporte de até 43 pallets - ao invés de 28, volume comportado pelos implementos convencionais. A fabricante já havia mostrado versão semelhante - para 42 pallets - na Fenatran 2011. Com capacidade para mais um pallet, o implemento começará a ser produzido em janeiro de 2014. O retorno do custo do equipamento -- R \$ 100 mil a mais que uma versão convencional, é alcançado em um ano, garante o diretor da empresa, Heberson Cosso. O piso, rebaixado, pode ser elevado em 5 centímetros. Mesmo com alta capacidade de transporte, o equipamento só tem 1,5 toneladas a mais de peso, em relação ao modelo tradicional.

No porfólio da Labor, que se consolidou no mercado com produção customizada, estão as consagradas



versões de carreta para vidro e o maxiloader sider. "Criamos a opção que o cliente desejar", esclarece Cosso, que estima uma produção atual de cinco unidades por mês. Na nova planta que está sendo construída em Taubaté, e que terá 35 mil m2, a produção será de uma unidade por dia. A previsão é de que inicie as atividades a partir do segundo semestre de 2014.

Segundo Cosso, a Labor cresce uma média de 30% ao ano, sempre centrada na produção de equipamentos customizados. Para isso, a fabricante tem uma sólida equipe de engenheiros em seu staf – quase 30% dos 50 funcionários que trabalham na planta.

IJ FORÇA CONVENCIONAL

A Randon Implementos, um dos maiores fabricantes de implementos do pais, não mostrou novidades este ano mas brilhou no estande com o portfolio completo da Linha R, cujos modelos ganharam ítens que aumentam a produtividade e a segurança das operações. Segundo Norberto Fabris, diretor corporativo da empresa, o ano de 2013 foi um sucesso para o setor e deverá fechar com 65 mil unidades de semi-reboques comercializadas – 32% desse volume corresponderiam à Randon.

Outra grande fabricante do setor, a Rodolínea, que tem como um de seus carros-chefe a versão carrega--tudo, também está satisfeita com os resultados de 2013. "Pretendemos encerrar o ano com 800 unidades vendidas. Para 2014, nossa meta e chegar ás 1,3 mil unidades comercializadas", diz Kimio Mori, diretor comercial da Rodolínea, antevendo um mercado promissor para o próximo período. "A fábrica chegou a um nível de maturação ideal", comenta. Quanto à parceria com a Noma, Kimio explica que a implementadora busca uma afinação produtiva. "Associamos as áreas de logística e industrial e deixamos a área comercial em separado", relata. Sobre a obrigatoriedade da implementação de freios ABS em todos os equipamentos a partir de janeiro de 2014, o executivo lembra que atualmente 60% das versões carrega-tudo já saem de fábrica com o dispositivo. Acrescenta ainda que 3% de toda a produção já é feita em alumínio.





Pontos perdidos

ntes de iniciar a dura rotina diária da viagem dentro do ônibus, o cidadão das grandes metrópoles brasileiras enfrenta outro problema bastante recorrente: a falta de pontos de ônibus convenientes e preservados. Entende-se por conveniente uma parada de ônibus em local que ofereça certa segurança e, no mínimo, tenha um banco e um toldo. E preservado seria o ponto de ônibus que recebe manutenção periódica – raridade coletiva.

Aqui na cidade de São Paulo o que mais se vê são pontos de ônibus desmantelados, sem cobertura, com os bancos arrancados. Em recente matéria jornalística realizada pela TV Globo para o Jornal Bom Dia Brasil, soubemos que há cerca de três meses a prefeitura paulistana instalou um ponto de ônibus novinho em uma rua do bairro da Casa Verde, onde não passam ônibus. Segundo os moradores da área, a linha de ônibus foi desativada há cerca de um ano.

Na capital carioca, cidadãos reclamam que pontos existem, mas os ônibus não param. Em 2013 já foram mais de 13 mil reclamações – quase 60% das queixas dos passageiros quanto ao serviço – sobre os coletivos que simplesmente ignoram os passageiros nos pontos. O problema cresceu de tal forma que a prefeitura criou um programa em que idosas voluntárias ficam nos pontos e fazem sinal para os ônibus. Se o motorista passar direto, é multado por fiscais.

As queixas sobre as condições precárias dos pontos de ônibus também vêm do Nordeste. Em Fortaleza, por exemplo, passageiros reclamam dos painéis eletrônicos instalados, que deveriam trazer informações sobre os horários dos ônibus, mas não funcionam há três anos. A inacreditável explicação do órgão de trânsito da cidade é que o contrato com a empresa que prestava o serviço terminou e não foi renovado. E ponto final.

Mas quem está mesmo de cabeça quente é o passageiro de ônibus de Teresina, no Piauí: numa das cidades mais abafadas do país, onde a temperatura média é de 40°. graus, só um em cada quatro pontos de ônibus tem cobertura. São 2,2 mil pontos de ônibus na cidade, onde 1,7 mil não dispõem de nenhuma proteção. Até que ponto chegaremos?

Sonia Crespo

SUMÁRIO







DIRETORIA
Diretores
José Augusto Ferraz

REDAÇÃO Diretor de Redação e Jornalista Responsável José Augusto Ferraz (MTB 12.035) joseferraz@frotacia.com.br

Editora Sônia Crespo sonia.crespo@frotacia.com.br

Redatora Valeria Bursztein valeria@frotacia.com.br

ARTE Editor Sandro Mantovani (MTB 29.530/SP)

> 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: (0**11) 3871-1313
E-mail: circulacao@frotacia.com.br
ASSINATURA ANUAL: R\$ 150,00 (12 edições)
Preço do Exemplar Avulso: R\$ 12,50
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

FROTASCia ÔNIBUS é uma publicação mensal da Editora Frota Ltda, de circulação nacional e controlada, enviada a empresários e executivos em cargos de direção de empresas envolvida com o transporte rodovíário, de passageiros e cargas. Circula também junto a frotistas de veículos comerciais, ligados à indústria e ao comércio, de compradores e fornecedores de produtos e serviços para a indústria do transporte. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes tanto da versão impressa quanto virtual, sema 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 FROTASCia ÔNIBUS.

Impressão – Gráfica Mundial Ltda. Tiragem – 13.000 exemplares Circulação – Dezembro de 2013

Parte integrante da revista **FROTA&Cia** Circula como encarte, junto com a Edição Nº 173 de dezembro de 2013

Dispensada de emissão de documentos fiscais, conforme Regime Especial Processo SF – 908092/2002

Como reduzir custos no transporte?

Chegou NetFrete, um portal de soluções para simplificar a vida das empresas e reduzir os custos operacionais do transporte de cargas.

Com o NetFrete, consultar e imprimir documentos legais, obrigatórios para acompanhar as mercadorias em trânsito, virou tarefa fácil e rápida.

Conheça os aplicativos do NetFrete, feitos na medida para empresas embarcadoras e transportadoras de cargas.



Simplifica e automatiza a emissão do Código Identificador da Operação de Transportes (CIOT) em apenas alguns segundos, através da web.



Facilita a emissão, guarda e impressão do Conhecimento Eletrônico do Transporte (CT-e), de forma rápida, automática e segura.



Permite a integração e ntre o TMS da empresa e o webservice da SEFAZ autorizadora, permitindo a impressão do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), em apenas alguns segundos.



Possibilita o acesso ao portal da SEFAZ, para consulta e impressão do Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica (DANFE), auxílio da digitação manual.

Acesse agora mesmo o NetFrete e descubra como tirar proveito de nossos aplicativos.



PONTO A PONTO

Parceiros operacionais

Para dar conta dos cerca de 7 milhões de passageiros que transporta mensalmente, a Metra aumentou em 30% a sua capacidade operacional, com a incorporação de 30 unidades do superarticulado O 500 da Mercedes-Benz, de 23 metros, e 20 trólebus, de 18 metros. A empresa desembolsou R\$ 60 milhões na aquisição dos veículos que substituíram versões antigas a diesel e trólebus de 12 metros. A empresa também investe em serviços a bordo, como a internet wireless, que já está funcionando em algumas linhas.





Roupa nova

Os ônibus biarticulados e padrons da Volvo das principais linhas do sistema de transporte urbano de Curitiba (PR) foram transformados em obras de arte depois da intervenção da artista Regina Silveira, que aplicou uma trama de bordado em ponto cruz em cada unidade. A obra chama-se "Casulos" e integrou a bienal da cidade realizada recentemente.

Caio em Aracajú

A fabricante de carrocerias Caio Induscar fechou negócio com a Atalaia Transportes para fornecer 120 carrocerias urbanas Apache Vip que integrarão o transporte em Aracaju (SE). O primeiro lote de 30 unidades já foi entregue.



El Salvador elege Volvo

Ainda em fase de construção, o BRT da cidade de El Salvador, contará com 190 ônibus Volvo em sua via, sendo 60 ônibus articulados e 130 convencionais (padrão). As versões articuladas escolhidas são modelo B340M, com 21 metros e capacidade para 180 passageiros. Já os modelos padrão transportam 90 passageiros. A entrega do primeiro lote, de 40 veículos, acontece ainda este ano, e o restante entre março e abril de 2014. Os

ônibus foram adquiridos pelo consórcio formado pelas empresas Sipago e Subes.



O Adeus do Flexa Azul

Em sua despedida das estradas depois de 65 de labuta, o emblemático Flexa Azul, da Viação Cometa, transportou em seus últimos três meses em operação 2561 passageiros, percorrendo 24 mil km, em um total de 65 viagens a 19 lugares. Agora o ônibus integrará o acervo histórico da Viação Cometa. A empresa organizou uma série de ações para marcar a despedida, entre elas o sorteio da "Conte sua história com a Cometa", que selecionou 15 passageiros que usufruíram da última viagem do Flecha Azul São Paulo-Campinas, em outubro.



O assunto é ônibus

De olho no crescente mercado de transporte de passageiros, a MAN Latin America criou um setor para atendimento exclusivo aos clientes desse segmento. Denominada de "Atendimento a Frotista Ônibus", a nova área contará com quatro consultores e um gestor, divididos por grupos de empresas. Inicialmente, o serviço estará orientado aos grandes frotistas, com uma equipe responsável por gerenciar 25 grupos empresariais.

ERRATA

Na edição No 131, de outubro, a foto que ilustra a nota "Ônibus Petroquimico", publicada na seção Ponto a Ponto, não é a do modelo Solar, fabricada pela Caio Induscar, que foi adquirido pela operadora gaúcha Pools Transporte Rodoviários. Lamentamos o equívoco e reproduzimos, abaixo, a foto correta.



Ônibus em livro

Engenheiro, com graduação em Transportes e passagens por empresas como Mercedes-Benz, Scania e MAN, além de ex-professor da FEI, Carlos Monteverde está lançando o livro "Ônibus – Transporte Público Brasileiro. O trabalho reúne informações



que permitem uma melhor compreensão do transporte de passageiros por ônibus no Brasil. Junto com dicas para calcular o correto dimensionamento de linhas e os custos do transporte, operação de sistemas BRT e outros temas pertinentes. Para mais informações consulte o autor, através do e-mail: monteverdeconsultoria@uol.com.br ou pelo telefone (13) 3321-9640.

DEZEMBRO/2013 ÔNIBUS | 33

Nó que não desata

Proporcionais à quantidade de problemas, as soluções para a mobilidade urbana também brotam em profusão, mas convivem com a eterna burocracia política governamental

Texto: Valeria Bursztein

iz a lei da física que dois corpos não podem ocupar o mesmo espaço. Que o digam os milhares de passageiros de ônibus e metrô das grandes metrópoles brasileiras, que já se acostumaram a se locomover dentro da "lata de sardinhas" diária. Por outro lado, o brasileiro adora um carro e, incentivado pelas inúmeras facilidades financeiras disponíveis no mercado, não abre mão de ter seu veículo próprio, novo ou não. Infelizmente, a somatória dos fatores descritos gera outra unanimidade: as cidades brasileiras estão próximas do colapso. Em São Paulo, a relação é de dois habitantes por carro. Segundo dados PNDE (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios) realizada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), de 2008 a 2012, o número de residências com veículos na cidade de São Paulo aumentou 8%, chegando a 54%.

Outra relação que poderia ser bastante óbvia é que com mais carros trafegando, maior é a oferta de vias – o que não acontece. De acordo com levantamento feito pela Sobratema (Associação Brasileira de tecnologia para Construção e Mineração), os investimentos em infraestrutura não ultrapassam o 2,5% do PIB, quando a demanda é por mais de 5%.

O resultado do descompasso é que 18,6% da população brasileira gastam mais que uma hora para se deslocar de casa para o trabalho (referência 2012). Em dez anos a demora cresceu mais de 12% nas áreas metropolitanas. "A população que justamente demanda transporte público está imobilizada. Entre os 10% mais pobres, 30% não gastam nada com o transporte. São, portanto, excluídos do sistema", revelou diretor do Departamento de Cidadania e Inclusão



34 | ÔNIBUS DEZEMBRO/2013

Social, do Ministério das Cidades, Marcos Antonio Vivas Motta. O especialista participou do Simpósio SAE Brasil – Inteligência na mobilidade urbana, realizado recentemente em São Paulo.

Projetos

Durante o simpósio, o secretário de Estado de Transportes Metropolitanos de São Paulo, Jurandir Fernandes, admitiu que "está difícil ganhar velocidade" e argumentou que a máquina pública anda praticamente para traz. "Um projeto, do planejamento ao corte da fita, pode levar oito anos, sendo que a construção, propriamente dita, leva pouco mais de 12 meses". E durante esse tempo, a demanda cresce e os recursos perdem para a obsolescência.

Fernandes foi enfático na atribuição de responsabilidades pelo ritmo de evolução dos projetos. "Projetos de infraestrutura são de estado e não de governo. O tempo do mandato não pode determinar a execução ou não de um projeto", avisou. "Temos tudo planejado. São 10 obras metroferroviárias no ano que vem e temos na carteira do PAC mais de R\$ 41 bilhões para projetos de pavimentação e para aprimorar a mobilidade nas grandes cidades. O governo federal está fazendo mais de 200 empreendimentos em 102 cidades, sendo 2.846 quilômetros em sistemas de transporte coletivo urbano", elencou.

Tarifa única

"A política global de transportes, muitas vezes, está em desacordo com o transporte público eficaz e falta planejamento para os projetos que privilegiam o valor da terra e não o acesso terrestre", disparou o especialista sênior em transporte do Banco Mundial, Bernardo G. Alvim. Na visão dele, no transporte coletivo, a lógica deve ser a da racionalização dos acessos e não das diretivas do mercado imobiliário. "Além disso, precisamos romper com o paradigma da tarifa única porque desen-

coraja as viagens de curtas distâncias. É preciso definir políticas que associem o uso do solo e o transporte coletivo e que favoreçam a descentralização das áreas concentradoras de trabalho".

Alvim acredita que a atual política econômica favorece os operadores de ônibus e não os submete à disciplina da

Fernandes: "Temos
um legislação
forte, mas órgãos
fiscalizadores
desfalcados"

Simpósio SAE BRASIL de
Inteligência na
Mobilidade Urbana

concorrência. "Falta a figura da autoridade metropolitana de transporte".

Bala de prata

A tal da bala de prata, a solução única, de fato não existe. Conforme os especialistas que estiveram no evento da SAE Brasil, a eficiência na mobilidade urbana está na complementaridade entre as modalidades de transporte coletivo, no entendimento e comprometimento com o espaço público e na maior harmonia entre os processos de urbanização e de acessos terrestres.

Alternativas que fomentem as pessoas a deixarem os carros particulares na garagem estão em prática em todo o mundo. A empresa espanhola Appluss Idiada, provedora de serviços e sistemas de automação, por exemplo, desenvolveu um protótipo de veículo elétrico para utilização em sistema de car sharing, nos moldes das bicicletas que estão espalhadas pela cidade. No modelo espanhol chamado de Car to Go, quem precisa do veículo faz a reserva, retira o carro em um

dos pontos de recarga e paga apenas pelo período de utilização.

A interconectividade a serviço da fluência também é uma aposta antiga da gigante de tecnologia Cisco. O desafio agora é utilizar plataformas abertas, com trocas de informações. "Uma pergunta recorrente é como fica a privacidade dos usuários, mas esquecemos disso quando disponibilizamos em redes sociais informações ainda mais pessoais", explicou o gerente de desenvolvimento de projetos da Cisco na América Latina, Amri Tarsis, que detalhou que a interconectividade por ajudar em acessibilidade, localização, informações ao usuário, sinalização, tráfego e circulação.

Rumo aos 9 bilhões

"Seremos 7,5 bilhões de pessoas em 2013 e 9 bilhões em 2050, sendo que 70% desse contingente estarão concentrados nas cidades. Precisamos de sistemas de transportes eficientes e inclusivos", resumiu o coordenador executivo da ILATS, Iniciativa Latino-

-Americana para o Transporte Sustentável, Luis Antônio Cortez Ferreira.

O atual modelo de transporte, segundo Ferreira, ocupa muito espaço físico e deteriora o tecido social. "Intersecção de vias expressas ocupam muito espaço e transportam pouco". De fato, em uma conta rápida, um ônibus substitui mais de 30 veículos de passeio. Mas como conciliar a sobrevivência da indústria automotiva e da sua imensa cadeia, o ritmo incessante do crescimento das cidades e as demandas do transporte coletivo? O presidente da SAE Brasil, Ricardo Reiner, indicou um caminho: "Queremos vender carros, mas isso precisa ser discutido e planejado para não travar as cidades".

Eletricidade plena

Ônibus totalmente elétrico é lançado em São Paulo pela Eletra e será testado já em 2014 no corredor entre os bairros de Diadema e Brooklin, operado pela concessionária Metra

Texto: Valeria Bursztein

14 PECs compostos por oito módulos de baterias MLIX, de litium-ion foram colocados na parte superior do ônibus, um articulado de 18 metros e 30 toneladas de PBT, construído sob chassi Mercedes-Benz, carroceria Induscar/Caio, com motor elétrico WEG

o próximo ano, mais especificamente de janeiro a julho, os paulistanos poderão experimentar o E-Bus, primeiro ônibus 100% elétrico a operar no país. Resultado de uma parceria entre a Eletra, especializada em veículos de transporte urbano com tração elétrica, e as japonesas Mitsubishi Heavy Industries e Mitsubishi Corporation, o E-Bus ficará em teste no corredor entre Diadema e Brooklin, de 11 km de extensão e volume médio de 13,5 mil passageiros por dia útil. O corretor é administrado pela concessionária Metra, que também faz parte da parceria juntamente com a com a EMTU/SP.

O novo veículo tem a mesma composição que outros modelos: é um articulado de 18 metros e 30 toneladas de PBT, construído sob chassi Mercedes-Benz, carroceria Induscar/ Caio, motor elétrico WEG, ar condicionado e capacidade para 150 passageiros. A diferença está na parte superior, onde tem dispostos 14 PECs compostos cada um por oito módulos de baterias MLIX, de litium-ion, com tração de corrente alternada. As baterias aplicadas ao E-bus representam 10% do peso total do veículo e tem 10 anos de garantia, podendo ser posteriormente reutilizadas em estações fixas, sem a necessidade de descarte. Importadas pela Mitsubishi Heavy Industries, as baterias e as estações de recarga tendem a ser nacionalizadas se o projeto vingar.

Alimentação

O veículo pode ser recarregado de duas

formas: na carga lenta, com duração de duas a três horas, e na carga rápida, com duração não superior a cinco minutos. Similar a outras opções no mercado internacional, como a solução Plug-In da Volvo, o E-Bus tem um dispositivo acoplado na parte superior da carroceria, o pantógrafo, que recebe carga rápida da estação de energia. Por ser via wireless, o sistema de recarga rápida pode ser acionado pelo próprio motorista do interior do ônibus, quanto este está posicionado embaixo da catenária suspensa. O veículo conta também com o recurso da frenagem regenerativa.

O vice presidente da Mitsubishi Heavy Industries, Yoichi Kujirai, não quis declarar o valor investido no desenvolvimento do projeto, mas contou que as negociações tardaram um ano e que até junho de 2014 a viabilidade do projeto estará sob análise. "Nosso grande desafio foi colocar esse volume de baterias em um veículo tão longo e ainda fazê-lo andar", confidenciou.

A gerente comercial da Eletra, lêda Maria Oliveira, declarou que espera sensibilizar governos estaduais e municipais com os benefícios do ônibus elétrico a baterias para a adoção do modelo em larga escala. "A necessidade de reduzir a poluição nos centros urbanos passa pela não utilização de combustíveis fosseis. Neste sentido, os ônibus elétricos com emissão zero de poluentes terão papel fundamental para o transporte público". A executiva não informou o valor do veículo.





A maneira mais fácil de cumprir a Lei.

Atender as exigências da ANTT, para emissão do Conhecimento Eletrônico do Transporte (CT-e) virou tarefa fácil.

Com o **CT-e Fácil**, desenvolvido pelo NetFrete, você acessa diretamente o portal da Agência Nacional de Transportes Terrestres, possibilitando a guarda, emissão e impressão do CT-e, de forma rápida, automática e segura.

Acesse agora mesmo o NetFrete e descubra como reduzir custos no transporte de cargas.

www.netfrete.com.br











por Valeria Bursztein

e olho nas mais de 5,6 milhões de empresas formais e nos 3 milhões de micro empreendedores espalhados Brasil afora, a Mercedes-Benz reforça sua linha de veículos comerciais Sprinter vocacionada para atuar como plataformas móveis. "Empreendedorismo é o fator que mais alavanca o segmento de veículos comerciais e a Sprinter tem no seu DNA a possibilidade da customização. A linha Sprinter vem com 50 versões à disposição", diz a gerente sênior de vendas e marketing da Mercedes-Benz do Brasil, Adriana Traqueti.

O mercado de large vans interessa e muito à montadora. Segundo dados da empresa, entre 2008 e 2011 o segmento cresceu 70%. "Temos um mercado com perspectiva de fechamento de 2013 de 45 mil unidades vendidas, próximo aos níveis de 2011, no qual temos um market share de 21%", comemora o diretor de vendas e Marketing de Automóveis e Vans e desenvolvimento da Mercedes Benz do Brasil, Dimitris Psillakis. O negócio Sprinter tem 189 pontos de venda, sendo 35 apenas de oficinas, e mais de 220 pessoas dedicadas.

□ GRANDE FAMÍLIA

A família de veículos comerciais leves Sprinter, do segmento de large vans, é formada pelos modelos 311 CDI Street (PBT de 3,50 toneladas), 415 CDI (3,88 toneladas) e 515 CDI (cinco toneladas). Entre as opções apresentadas durante a Fenatran, soluções de implementos para todos os tipos de negócio móveis: salões de beleza, botecos, lanchonetes, temakerias, pet shops e até uma versão limusine que pode ser adquirida pela bagatela de R\$ 400 mil.

Serviços urbanos também estão no foco das customizações da linha Sprinter, como ambulâncias, UTI móvel, coleta de lixo, carro de apoio para os bombeiros, guincho para autossocorro com plataforma de alumínio e

rodado traseiro duplo com capacidade para transportar veículos de até duas toneladas, além de cesto aéreo para aeroportos e manutenções elétricas, entre outros.

Dois em um

A montadora também apresentou na Fenatran um furgão de uso misto, com capacidade para até seis ocupantes e 7,8 m³ de compartimento de carga, na versão de fábrica. A oferta de furgões Sprinter abrange diversas opções de capacidade volumétrica de carga, que vão de 7,5 m³ a 15,5 m³. Outra vantagem do veículo é a porta lateral corrediça, com até 182 cm de altura e 130 cm de largura, que facilita o carregamento de um palete pela lateral do veículo (foto).

Conforme a montadora, o chassi com cabina da linha Sprinter permite a adaptação de vários tipos de carroçarias e equipamentos.
Para o caso de baú, permite capaci-

dade volumétrica de carga até 22 m³ e aproveitamento de 100% da capacidade volumétrica de carga.

> Sprinter: mercado de large vans cresceu 70% em pouco mais de três anos



Emite, em segundos, o Manifesto Eletrônico de Transporte

Agora, consultar e imprimir o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), que acompanha as mercadorias em trânsito virou tarefa fácil.

Só o **MDF-e Fácil** permite a integração entre o TMS da empresa e o webservice da SEFAZ autorizadora, permitindo a emissão, impressão e guarda do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e), em apenas alguns segundos.

Acesse agora mesmo o NetFrete e descubra como reduzir custos no transporte de cargas. www.netfrete.com.br



Sistema de Informações do Transporte de Cargas







Entregas elétricas

Veículo usual na Europa, o Renault Kangoo Maxi Elétrico chega ao Brasil através da FedEx, que utilizará as seis primeiras unidades em São Paulo e no Rio de Janeiro

por Valeria Bursztein

m janeiro de 2014, a FedEx Express contará com veículos elétricos para a distribuição de encomendas expressas em São Paulo e no Rio de Janeiro. São seis unidades Kangoo Maxi, da Renault, importadas da França, que estreiam no país e na América do Sul.

Na versão elétrica, o Kangoo Master tem as mesmas qualidades funcionais da versão de combustão interna: volume de carga (de 2,4 m3 a 4,6 m3) e carga útil de 650 kg. O modelo Maxi adotado pela FedEx tem 40 cm adicionais obtidos por meio da distância entre eixos, com comprimento total de 4,6 metros. "A bateria não compromete o espaço disponível para carga, pois está localizada na parte inferior do veículo. O veículo ficou um pouco mais pesado que um veículo tradicional, mas não chega a comprometer a operação porque a Fedex não opera com volumes pesados", conta o gerente de Marketing de Produto da Renault, Juliano Rossi Ma-

Compromisso sustentável

O Brasil é o sétimo mercado no qual a FedEx adota veículos elétricos. Ao todo, a empresa possui 161 carros elétricos e 365 versões híbrido- elétricas em serviço nos Estados Unidos, França, Alemanha, Japão e China. O projeto da empresa é aumentar a frota global para 222 e 393, respectivamente.

chado. A argumentação faz sentido para a FedEx. "A variação do veículo em termos de peso, para nós, não é crítica porque ele terá uma aplicação urbana, com encomendas mais leves. O que nos importa é a cubagem", comenta o gerente sênior de Operações da FedEx Express, Claudio Fonseca.

△ A PASSOS LENTOS

Na Europa, o Kangoo elétrico é uma realidade, com a bateria". Quanto à at mativa é que o Kangoo Maxi elétrico opere por 120 quilômetros.

Renault elétrico:
Tempo de recarga da bateria é de seis horas

mais de 10 mil unidades emplacadas. No Brasil, entretanto, o projeto ainda engatinha em função de alguns fatores que desencorajam os investimentos: a alta carga tributária e a falta de escala encarecem a versão elétrica do veículo. Mas algumas iniciativas tomam corpo. "Além das unidades da FedEx, já foram vendidas duas unidades para a CPFL e 32 unidades do modelo Twizee para Itaipu", conta Machado. Os valores de investimento na versão elétrica não foram revelados.

Em termos de potência, Machado explica que na versão elétrica o motor trabalha no regime de 60 cv. "Parece pouco, mas para um veículo elétrico que opera no ambiente urbano é suficiente, já que o veículo trabalha com o torque em alta". A ressalva é talvez quanto ao tempo de recarrega da bateria, que tem garantia de cinco anos: seis horas. Mas para Fonseca, o detalhe não chega a ser uma preocupação. "A recarga ocorrerá no período noturno, sem prejuízo da operação. Teremos estações de abastecimento dentro da nossa unidade operacional e o objetivo é que o veículo faça o seu roteiro e retorne para a base para reabastecer a bateria". Quanto à autonomia, a esti-



O fim da digitação manual

O NetFrete desenvolveu um aplicativo que permite a qualquer empresa acessar o portal nacional da SEFAZ, para consultar e imprimir o Documento

Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica (DANFE), que acompanha as mercadorias em transito.

Basta conectar um leitor de código de barras ao seu computador, para o DANFE Fácil recuperar em apenas alguns segundos o XML da Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), permitindo a impressão do documento e sem auxílio da digitação manual.

Acesse agora mesmo o NetFrete e descubra como reduzir custos no transporte de cargas.

www.netfrete.com.br



Sistema de Informações do Transporte de Cargas







Fora de série

Pirelli renova sua plataforma de pneus com o lançamento da 01 Series, que traz uma gama completa de produtos mais eficientes para transporte

Pirelli investiu em renovação tecnológica e apresentou ao mercado, durante a Fenatran, a nova linha de pneus radiais 01 series. Os novos produtos foram desenvolvidos no Centro de Pesquisa e Desenvolvimento da fabricante no Brasil, em Santo André (SP), utilizando também a tecnologia elaborada na matriz italiana. As melhorias abrangem a renovação de toda a linha destinada a atender às aplicações de caminhões e ônibus. Composta por produtos para cada tipo de veículos de carga e de transporte de passageiros, emprego misto e urbano, a nova gama foi desenvolvida tendo em vista as peculiaridades das condições sul-americanas e substituirá gradualmente toda a linha de produtos. "Os pneus 01 Series têm, em media, entre 2 e 3 quilos a menos que as versões anteriores", compara Flavio Bettiol, Diretor de Marketing Truck e Agro da Pirelli na América latina. ressaltando a importância da leveza do produto frente suas aplicações específicas. "É um produto com valor agregado e a resposta sustentável também é importante neste lançamento", destaca, acrescentando que na compra dos pneus, a fabricante também oferecerá um pacote de serviços apropriado, para otimizar as operações. A produção da linha 01 Series se iniciará no segundo semestre de 2014.

"Nosso mercado atual é composto de 50% frotistas e 50% autônomos. Queremos disponibilizar nosso produto através de 600 dealers – 40 deles são truck centers especializados" diz.



Domínio Radial

Para a Pirelli, o mercado anual total é de 9,5 milhões de pneus – 8 milhões são da linha radial e 1,5 milhão, convencionais. Cerca de 2,5 milhões vão para as montadoras e os sete milhões restantes destinam-se ao mercado de reposição. 80% dos volumes comercializados se destinam a caminhões e os 20% restantes são para ônibus.

□ OFENSIVA

As vendas de pneus comerciais respondem por 25% dos negócios da Pirelli. Ainda na linha de produtos comerciais, 25% dos negócios são fechados dentro da America Latina, estima Bettiol. A nova plataforma de pneus 01 séries inaugura uma nova fase de

prestação de serviços, graças aos novos sensores dentro dos pneumáticos, que transmitem dados para o usuário, e às novas características físicas do produto, que promovem um avanço no processo de recauchutagem, através da nova banda Novatech. A Pirelli está investindo 200 milhões de dólares no desenvolvimento desta nova plataforma mundial de pneus.

O mercado mundial de pneus movimenta 200 bilhões de dólares a cada ano. Os dez maiores fabricantes de pneus representam 60% das vendas totais. A linha comercial tem participação de 30% nesses volumes, diz Bettiol, calculando que até setembro de 2013, o mercado de pneus tenha crescido 16%, em relação ao mesmo período de 2012. "Pirelli é hoje a líder no segmento truck. Nosso share gira em torno de 25%", diz Bettiol, entimando que entre janeiro e setembro de 2013, a Pirelli comercializou 1,5 mil pneus comerciais no país.



É fácil mesmo. Confira.

Agora, você não precisa mais acessar o portal da ANTT, para digitar manualmente o formulário de emissão do Código Identificador da Operação de Transportes (CIOT), que acompanha as mercadorias em trânsito.

Com o CIOT Fácil, desenvolvido pelo NetFrete, você simplifica a emissão do documento legal, ganha tempo e diminui os custos operacionais do transporte.

Acesse agora mesmo o NetFrete e descubra como reduzir custos no transporte de cargas.

www.netfrete.com.br









Concorrência inspiradora

Em passagem pelo Brasil, o principal executivo do Grupo Volvo mundial prevê um 2014 sem alterações no mercado de caminhões, considera a concorrência inspiradora para continuar a progredir e confirma o otimismo da montadora

por Valeria Bursztein

presidente e CEO do Grupo Volvo, Olof Persson, esteve no Brasil para inaugurar conces-

sionárias Volvo e dar continuidade ao plano de elevar de 75 para 100 os pontos de vendas até o final de 2014, com aumento de boxes de serviço de 1 mil para 2,2 mil em todo o país. "Aumentar a densidade de concessionárias é crucial", disse o executivo, que confirmou a importância do mercado brasileiro, como um dos que seguem impulsionando as vendas da companhia no acumulado do ano. Segundo divulgado, foram 15,8 mil unidades vendidas, expansão de 34% em 12 meses. Em encontro com jornalistas em Curitiba (PR), sede da montadora no país, Persson voltou a afirmar que o lançamento da segunda marca acontecerá em breve, mas esquivou--se de precisar quando e qual das outras marcas do grupo virá ao Brasil. Confira a íntegra da entrevista.

Como o Sr. avalia o mercado brasileiro hoje e quais os planos da empresa para aumentar a participação da Volvo?

Estou contente em voltar ao Brasil depois de um ano. É sempre muito interessante ver o mercado local e como a Volvo evolui aqui. Já há vários anos o Brasil é muito importante para o grupo Volvo e não apenas no que tange o segmento de caminhões, mas também para outros negócios do grupo como ônibus,

equipamentos de construção e Volvo Penta. A Volvo tem sabido aproveitar do momento do mercado de caminhões no Brasil, que empreendeu um ritmo forte de consumo de pesados e extrapesados.

É dificil prever o que acontecerá em termos de linhas de financiamentos, mas como fica a potencialidade do mercado brasileiro se algumas dessas variáveis mudarem?

Deixe-me responder de outra maneira. Produzimos no país desde os anos 80 e acompanhamos o mercado nos seus bons e maus momentos. Ganhamos experiência e estamos comprometidos no longo prazo com o mercado brasileiro e com o seu desenvolvimento. Por isso, reagiremos à medida que as coisas forem acontecendo; não há como prever agora o futuro.

Qual a expectativa do Sr. em relação a 2014?

Quando pensamos no mercado no Brasil em geral para caminhões acima de 16 toneladas antecipamos um mercado sem mudanças, sem crescimento em 2014 em relação no ma 2013.

A Volvo do Brasil anunciou no início deste ano a intenção do grupo de lançar uma segunda marca no mercado brasileiro (entre Renault, Mack ou UD).

Como andam esses estudos?

Estamos comprometidos em trazer uma marca adicional para o mercado brasileiro, o que é uma ação pertinente neste momento, mas como e quando são questões estratégicas e que não podemos antecipar. Mas a decisão quanto à iniciativa está tomada.

É um objetivo da Volvo ser um full liner em caminhões no Brasil?

Mais uma vez, o que dissemos é que estamos constantemente analisando a possibilidade de lançar novos produtos em novos mercados.

Qual é a sua avaliação sobre o futuro econômico do mercado brasileiro, considerando que 2014 será um ano atípico, com

eleições e eventos de grande porte?

Crescimento do PIB e o desenvolvimento do mercado de caminhões tem uma boa sincronia. Ninguém pode dizer o que vai acontecer no futuro, mas o tempo já provou que somos uma empresa com flexibilidade suficiente para se adaptar às demandas de cada momento. Por um lado, estamos fazendo uma análise

criteriosa do atual momento e continuamos a investir para ter capacidade e flexibilidade para fazer frente aos cenários que venham a se definir. Importante para mim não é o que vai acontecer em um ano ou dois, mas sim em 10 anos. Por isso, fazemos os investimentos, para termos condições de contribuir com as situações que se apresentem. Considerando o que temos hoje, o prognóstico para a próxima década é muito bom. Haverá curvas, descidas e subidas, mas certamente com uma trajetória ascendente.

Como Sr. vê a entrada de competidores asiáticos?

Nós cuidamos do nosso negó-

cio. Vamos continuar a trabalhar para manter e melhorar os resultados que obtemos. O mercado brasileiro é imenso. É compreensível que outras montadoras se interessem pelo Brasil, mas eu vejo a concorrência como uma inspiração para continuar a progredir.

A Volvo adquiriu uma série de outras marcas nos últimos anos. Há oportunidades no mercado?

Estamos em uma fase de con-



Estamos em uma fase de consolidação das marcas que foram adquiridas. Mas é parte do meu trabalho estar atento a oportunidades no mercado.

solidação das marcas que foram adquiridas. Temos um imenso conjunto de ativos e focamos agora no posicionamento correto dessas marcas dentro dos segmentos apropriados para obter o potencial pleno. Mas é parte do meu trabalho estar atento a oportunidades no mercado.

Até o final da década, quais serão as tendências nos caminhões?

Tudo o que tem relação à redu-

ção de emissão de

emissão de gases e eficiência de combustível é uma tendência inevitável. A eletrificação de motores de ônibus urbanos já começa a despertar interesse em vários mercados. Acredito que os caminhões menores, especialmente os de distribuição deverão urbana. acompanhar essa tendência. A questão da eletromobilidade vem sedo perseguida pela Volvo com afinco,

entretanto, parece haver o obstáculo do preço. Todas as novas tecnologias enfrentaram a barreira do preço em parte pela falta inicial de escala. Eu estou convencido que esta barreira será superada. Mas precisamos equacionar é a questão da bateria.

Falando de ônibus, a demanda projetada pelos projetos BRT ficaram aquém do esperado. Isto frustrou os planos da companhia?

Não. A implantação de sistema de transporte com essa magnitude não é fácil. Exige planejamento e investimentos. Nosso produto está pronto e disponível e a tendência mundial é pela adoção de soluções de transporte coletivo.

Malhas sem dono

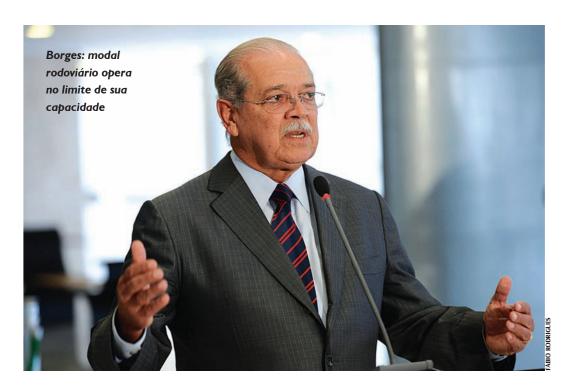
Ministro dos Transportes garante que o DNIT realizará seu quinhão de obras rodoviárias nos próximos cinco anos e que, se necessário, haverá compensação de perdas para as concessões rodoviárias

por Valeria Bursztein

m encontro na capital paulista empresários de diversas áreas de atuação, o ministro dos Transportes, César Borges, garantiu que até o final deste ano mais cinco leilões de concessões de trechos rodoviários devem acontecer. Se haverá interessados, ou não, é história à parte. "O governo tem dificuldades para administrar os mais de 50 mil quilômetros de rodovias que o país possui. É o setor privado que pode oferecer esses serviços. Mas há

um excesso de ofertas do setor público para o setor privado. Não sabemos se o mercado brasileiro está apto a absorver tantas ofertas", admitiu o ministro.

Até 31 de dezembro o governo deverá bater o martelo para as BR-163, no trecho de Mato Grosso, BR 060, 153, 262 (DF/GO/MG) e BR-163 (no trecho de Mato Grosso do Sul), dando continuidade ao PIL (Programa de Investimento em Logística), que colocou 7,5 mil quilômetros em nove trechos à disposição dos investidores privados interessados em concessões. "Já vivemos o sucesso e o insucesso. Tivemos um sucesso na BR-050 (MG/GO), com deságio de 43%, e um insucesso, na BR-262, que liga Vitória a João Bulevares, em Minas Gerais", diz.



Tivemos um
sucesso na BR-050
(MG/GO),
com deságio
de 43%, e um
insucesso, na
BR-262, que liga
Vitória a João
Bulevares, em
Minas Gerais".

O ministro voltou a reforçar o discurso da intermodalidade e destacou que a logística no Brasil é muito dependente do modal rodoviário, que opera no limite de sua capacidade, com baixa produtividade. A situação da infraestrutura de transporte rodoviário hoje está muito aquém das necessidades do país. "A defasagem em relação à velocidade dos investimentos é impressionante", enfatiza. Borges afirmou que 13% do faturamento das empresas no país são consumidos pelo custo logístico.

∠ MOROSIDADE

Independentemente da urgência, o governo se vê às voltas com

o emaranhado dos processos, que teima em ditar a marcha lenta nas rodovias brasileiras. "Desenvolvimento é feito a duras penas. Além da burocracia, temos que convencer o setor privado. Ficamos entre o TCU e os empresários", disse o ministro, ressaltando que nem tudo está parado. "Considerando adequação e duplicação, temos 2.634 km concluídos, 2.643 km em andamento, 4.507 km de construção e pavimentação. Nas concessões rodoviárias, temos 5.5 mil km em oito estados e na segunda etapa foram colocadas novas concessões, algumas com sucesso outras não. A nossa tentativa hoje é fazer cumprir os termos contratuais de investimentos".

Borges comentou também sobre como o governo está elaborando opções para manter as tarifas de pedágio no patamar da tão almejada modicidade tarifária (com valores módicos). Problema de difícil solução, uma vez que tarifa baixa é uma das variáveis que influenciam a taxa interna de retorno do investimento. "Vivemos o dilema da questão do pedágio. São Paulo é um bom exemplo para se discutir a questão, porque tem um sistema de concessão de êxito e, apesar de ter um pedágio alto, conta com investimentos de peso em ampliação e modernização das estradas. O que queremos é o mesmo nível de eficiência para as rodovias federais. E vamos buscar a eficiência, considerando, é claro, o princípio que defendemos, que é o da menor tarifa ao usuário. A proposta é fazer uma PPP (Parceria Público Privada) nos casos em que a tarifa básica supere os R\$ 10,00, e pagar parte dos investimentos, para alcancar a chamada modicidade tarifária", explicou.

Além do vasto cardápio de ofertas públicas, a inapetência dos investidores pode ser explicada pela baixa atratividade das taxas internas de retorno (em torno de 6,5% a 7,5% ao ano) e pelo fato de os inves-

tidores olharem com alguma desconfiança para a agilidade do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) em concluir obras sob sua responsabilidade em rodovias a serem concedidas. Borges garantiu que o temor é infundado uma vez que o concessionário poderá pedir o equilíbrio econômico se a agência atrasar a entrega. "Mitigamos esse risco dizendo que, se em cinco anos o DNIT não aprontar a sua parte, haverá uma compensação de perdas que eventualmente poderá ser comprovada no trecho por perda de tráfego", explicou.

Ao final do encontro, Borges fez questão de enfatizar a necessidade do aperfeiçoamento da malha de transporte. "Setor rodoviário é catalisador do desenvolvimento nacional e precisamos estruturar os corredores para o escoamento da produção e reduzir a ineficiência, estimulando a participação de outros modais".

Quando perguntado sobre a sua permanência no cargo de ministro dos transportes, Borges tergiversou e respondeu: "o futuro pertence a deus e à presidente Dilma".

Largada veloz

O DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) anunciou um pacote polpudo de obras rodoviárias que abrangem os estados de Minas Gerais, Pernambuco e Bahia. O pacote também inclui licitações para construção de pontes no Paraná, em Rondônia e no Pará.

A instrução do governo federal ao departamento é que as obras sejam feitas no Regime Diferenciado de Contratações, mais ágil e menos burocrático que os trâmites tradicionais, para que as licitações saiam ainda em 2013.

Entre as obras está o Arco Metropolitano do Recife, um contorno rodoviário de 80 quilômetros que ligará o município de Igarassu, ao norte, ao Porto de Suape, no sul do Recife, e deve aliviar o fluxo na BR-191.

As outras obras incluem também a duplicação de quatro trechos da BR-381, entre Belo Horizonte (MG) e Governador Valadares, em Minas Gerais, e a duplicação da BR-101 e do anel rodoviário da BR-116, ambas na Bahia.



Maré de crescimento

Rodonaves reforça sua estrutura física dobrando a plataforma de carga do Hub de Porto Alegre e anuncia a inauguração de um novo CD em São José do Rio Preto, já para 2014

o completar 33 anos de atividades, a RTE Rodonaves inicia uma nova fase de crescimento, que envolve a expansão física e a implementação de novos sistemas operacionais em alguns dos principais CDs da empresa. Especializada em transporte de cargas fracionadas e concentrada nas operações B2B (business to business), a Rodonaves dispõe de 140 pontos de atendimento em todo o país, amparados logisticamente por 12 Hubs principais. Para uniformizar o padrão "naves" de atendimento, a empresa movimenta um grupo de 9 consultores entre os centros de distribuição, que viajam permanentemente para solucionar problemas. A frota atual é de 1,8 mil caminhões, sendo 1,5 mil próprios e 300 agregados, com idade média de 3,5 anos. As marcas dos veículos se concentram em produtos da Volkswagen e da Iveco, meio a meio. Todos são rastreados com tecnologia Sascar.

A RTE inaugurou em novembro um novo Hub de Porto Alegre. "Iniciamos a operação no Rio Grande do Sul há 9 anos. No início, a estrutura de Porto Alegre era de 900 m² de plataforma. Quatro anos depois, com o crescimento da empresa em todo o Estado houve a necessidade de expansão da plataforma para 1.800m². A partir de novembro de 2013 estamos ocupando um prédio próprio com 6 mil m² de plataforma, que somando com os setores administrativos e manutenção chega a 9,5 mil m² de área construída, isso em um terreno de 20 mil m²", conta Antonio Sidnei Petruco, Diretor Adjunto de Operações. Com 37 docas, a nova estrutura tem o dobro da capacidade operacional do Hub anterior.





MUSCULATURA

Com robusta estrutura física, a Rodonaves atende 46 mil clientes em todo o território brasileiro, percorrendo distâncias médias de 800 quilômetros. São 230 motoristas contratados, que rodam distâncias médias de 800 quilômetros. João Naves, proprietário e dirigente da empresa, estima que cerca de 10% desses clientes representam o segmento de peças e componentes, uma das atividades mais fortes da transportadora, que responde por 20% dos negócios. "Também temos uma forte clientela nos segmentos de máquinas e equipamentos e de confecções", acrescenta o dirigente. Diariamente, os Hubs da RTE movimentam 125 mil volumes, entre coletas e entregas. Embora atenda com a mesma qualidade a mais de 2 mil municípios em todo o país, a Rodonaves concentra o maior volume de suas operações nas regiões Sudeste e Sul.

O Hub de Ribeirão Preto, onde está a sede da empresa, é um dos principais do país e responde por 20% das operações, com 10 mil m2 de área total e 8 mil m2 de plataforma, 93 docas de estacionamento. Por



ali entram e saem diariamente 174 caminhões.

A empresa também está fortalecendo a estrutura física do Hub de Americana (SP), considerado pela empresa o maior centro logístico da região – e o que mais vem crescendo em movimentação, em números absolutos. "Com a instalação do sorter, que entrará em operação até meados de 2014, movimentaremos 7 mil pacotes por hora", diz Sidnei Petruco. A solução do sorter, que aumenta a capacidade física do Hub em 30% e praticamente dobra a capacidade operacional do fluxo de carga, será implementada também futuramente nos Hubs de São Paulo, Ribeirão Preto e Curitiba. "Ainda não temos as datas definidas", adianta. "Para 2014 devemos inaugurar um novo Hub em São José do Rio Preto, dobrando a capacidade de transbordo local. A construção já está em andamento", antecipa Petruco.

Já para 2015, os planos da Rodonaves transcendem as operações de carga fracionada e aportam no atraente segmento de e-commerce. "Ainda estamos estudando essa possibilidade. As entregas no varejo demandam investimentos e padrão operacional específico", relata o diretor adjunto de Mercado, Murilo Ricardo Alves.

João Naves: "para crescer é preciso ter objetivos" Embora não divulgue o faturamento da transportadora, a diretora financeira Vera Lucia Marabin Naves, também esposa do proprietário, diz que a perspectiva comercial para encerrar o ano 2013 é muito melhor que o resultado alcançado em 2012, quando a empresa cresceu tímidos 6%. "Estimamos 15% para este ano", revela a executiva.

☑ SINERGIA

O negócio da Rodonaves ganhou sinergia com a aquisição das empresas RTE Iveco, grupo de cinco concessionárias da marca na região, a RTE Corretora de Seguros, que hoje já movimenta uma carteira com 5 mil clientes, a RTE Seminovos, dedicada à venda de caminhões usados, a RTE Locadora, que customiza veículos comerciais para locação, e a RTE Restauradora, dedicada a serviços

de funilaria e pintura de veículos. As companhias estão hoje em processo de consolidação patrimonial, que originará a holding da marca.

O homem que fez a Rodonaves

No final da década de 70 do século passado, o interior paulista começava a refletir a pujante realidade comercial que crescia na capital. Vivenciando a rotina desse saudável crescimento comercial em Ribeirão Preto, o jovem vendedor de passagens de ônibus João Naves, então com pouco mais de 30 anos, decidiu que aquele não era um momento para um empreendedor ficar sentado – não numa poltrona. Com poucos recursos para investir, não titubeou e, montado no selim de uma bicicleta, iniciou operações de coletas e entregas de pequenos volumes. A confiança no nome Naves logo se espalhou pela cidade, semeando a construção da empresa RTE - Rodonaves, hoje uma das mais sólidas transportadoras de carga do país.

Passados trinta e três anos da primeira pedalada, João Naves preserva intacta, na entrada da sede da empresa, a bicicleta que o conduziu ao sucesso profissional. O empresário se mantém ativamente à frente de seu negócio, com alguns cabelos brancos a mais, uns quilos a menos e a mesma garra de leão com que iniciou a empreitada. Hoje auxiliado por uma equipe de executivos de primeira linha, mantém a mesma severidade e conduta profissional dos velhos tempos, sempre temperadas pela inesgotável simplicidade na fala. Neves não teme a concorrência: "Hoje o mercado está cheio de aventureiros", resume. "Para crescer

e resume. "Para crescer é preciso ter objetivos e valorizar, ao máximo, o ser humano com que trabalhamos", profetiza do alto de sua sabedoria.



NOVAS CASAS VOLVO

>>> Os Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul passam a abrigar as duas novas concessionárias de caminhões e ônibus da marca **Volvo**, representadas pelo Grupo Dicave, em Palhoça (SC) e pelo Grupo Dipesul, em Portão (RS). Agora, a Volvo passa a contar com uma rede formada por 88 revendas no Brasil.

GARANTIA ADICIONAL

>>> A Mercedes-Benz já está oferecendo a Garantia Adicional para veículos Sprinter e caminhões da marca, nas modalidades Trem de Força, para a parte mecânica do veículo, e Trem de Força PREMIUM, que, além da parte mecânica, também engloba alguns componentes elétricos e eletrônicos.

FRETE AGRÍCOLA SERÁ MENOR

>>> Arlindo de Azevedo Moura, CEO da Vanguarda Agro, acredita que o valor do frete para transportar grãos das fazendas até os portos deva cair a partir de 2014, com a nova rodovia BR-163, que liga Cuiabá (MT) a Miritituba (PA), que receberá novos players do agronegócio, aumentando a concorrência e reduzindo os preços.



MODULAR CRESCE

>>> A **Modular Cargas**, que recentemente completou 38 anos de atuação, está em processo de expansão de estrutura e operação. Como a nova filial de Guarulhos (SP), a movimentação de cargas poderá chegar a cerca de 17 mil toneladas por mês, um incremento de 50% frente a capacidade anterior.

NATAL ELETRÔNICO

>>> De acordo com a **E-bit**, empresa especializada em informações do comércio eletrônico, as compras relacionadas ao Natal devem movimentar R\$ 3,85 bilhões para o setor, o que representa um crescimento nominal de 25%, se comparado ao mesmo período de 2012, quando o faturamento chegou a R\$ 3,06 bilhões.

VAIEVEM

>>> Presidente da JSL, **Fernando Simões** foi eleito o melhor profissional do País pela Associação Nacional dos Executivos de Finanças, Administração e Contabilidade (ANEFAC).



>>> Valter Viapiana é o novo diretor comercial para caminhões e ônibus e de marketing da Volvo Financial Services Brasil. Ele substitui Agner Correa, que assumiu interinamente a responsabilidade pelo mercado chileno.

>>> A Cummins anuncia **Marco Aurélio Rangel** como novo diretor de marketing, comunicação e relações governamentais para a região da América do Sul. Será responsável pelo desenvolvimento de estratéqias de comunicação institucional da empresa.

>>> A empresa de logística Gefco nomeou **Rodrigo Marchini** o novo diretor de Operações. Ele passa a ser responsável pelas operações de transporte terrestre e logística e também pelas equipes comerciais.

>>> Ainda na Gefco, **Maria del Peso** foi nomeada diretora de comunicação do grupo, com a missão de definir e implantar uma nova estratégia de comunicação global.

>>> Martin Weissburg é o novo presidente da Volvo CE. Ele assumirá o cargo em 1º de janeiro de 2014, em substituição a Pat Olney. Weissburg foi também presidente da Volvo Financial Services Americas, de 2005 a 2010.



MUDEI DE CAMINHÃO MAS NÃO MUDEI DE TURBO.
CONTINUO UTILIZANDO O ECOTURBO BIAGIO PARA ECONOMIA
DE COMBUSTÍVEL E REDUÇÃO DE FUMAÇA.

ALESSANDRA RODRIGUES DA SILVA PROPRIETÁRIA/MOTORISTA VOLVO FH12 | ITAPEVA-SP



CONSULTE UM REVENDEDOR AUTORIZADO ENVIE UM SMS PARA (19) 99368-3045 OU ACESSE: WWW.ECOTURBOBIAGIO.COM

Faça as revisões em seu veículo regularmente.



Quer um posto completo para os veículos da sua empresa? Estacione o mouse aqui.

Ipiranga Frotas: mais controle, mais vantagens.

Ipiranga Frotas é o único sistema on-line gratuito e com desconto no combustível para sua frota. Com ele, você gerencia os veículos de onde quiser, tem acesso a relatórios, define as melhores rotas, acompanha extratos, reduz custos e até compra combustível com desconto, além de poder neutralizar as emissões de carbono. Tudo pela Internet. E mais: seus créditos de combustível podem ser usados nos mais de 6.400 postos da Rede Ipiranga e ainda acumulam Km de Vantagens para seus funcionários. Traga sua frota para o computador e aproveite.

