

Ano 19 - Edição nº 145 - Maio 2011
www.frotacia.com.br - R\$ 11,00

Frota & Cia

Transporte & Logística • Cargas & Passageiros

SUA FROTA EM BOAS MÃOS

Os contratos de manutenção oferecidos pelas montadoras de veículos e suas redes autorizadas conquistam transportadores e frotistas, por conta de suas inúmeras virtudes e facilidades

Caminhões

Marca chinesa Foton se prepara para competir no mercado brasileiro

Segurança

Pacto pela Vida quer reduzir mortes e a violência no trânsito

Recursos humanos

Frotistas ressaltam a importância de treinar motoristas

© Todos os nomes dos produtos Mobil constantes nesta peça são marcas registradas da Exxon Mobil Corporation ou de uma de suas subsidiárias. A Cosan Combustíveis e Lubrificantes S.A. é a distribuidora autorizada pela Exxon Mobil Corporation para o desenvolvimento da atividade de distribuição de produtos Mobil no Brasil, sendo sua a responsabilidade pelo exercício local dessa atividade.

SEM A ROUPA
FICA MAIS
INTERESSANTE.



**MOBIL DELVAC MX. VOCÊ CONSUME APENAS O QUE PRECISA
COM A MESMA QUALIDADE DO PRODUTO DA EMBALAGEM.**

O lubrificante **Mobil Delvac MX** é um produto premium que eleva o desempenho e prolonga a vida útil dos motores a diesel. Além do benefício para a sua frota, agora gera mais economia e sustentabilidade para o seu negócio, pois elimina o descarte de embalagens, permite o abastecimento na medida exata, melhora o seu controle de estoque, otimiza sua área de armazenagem e evita contaminação no manuseio do lubrificante. Disponível em tanques de 400 e 1.000 litros. Você consome apenas o que precisa e ainda ajuda a preservar o meio ambiente.



DIRETORIA

Diretores

José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

REDAÇÃO

Diretor de Redação e

Jornalista Responsável

José Augusto Ferraz – (MTB 12.035)

joseferraz@frotacia.com.br

Editora

Luciana Duarte

luciana.duarte@frotacia.com.br

Colaborador

Valdir dos Santos (textos)/Marcelo Moscardi (fotos)

ARTE

Editor

Fábio Bortoloto (MTB 31.295)

fabio@frotacia.com.br

COMERCIAL

Diretora

Solange Sebrian

solange@frotacia.com.br

Executivos de contas

Fred Fungaro

fred@frotacia.com.br

Evandro Jorge Elias

joca@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\$ 132,00 (12 edições)

Preço do Exemplar Avulso: R\$ 11,00

REDAÇÃO, PUBLICIDADE,
CIRCULAÇÃO e ADMINISTRAÇÃO

Rua Ministro Godói, 507 (Água Branca)

05015-000 – São Paulo – SP – Brasil

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

Home page: www.frotacia.com.br

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

Editoração eletrônica - Editora Frota

Tratamento de imagens e Arquivos digitais - Fênix

Impressão - Vox Editora

Laboratório fotográfico - PH Color

Tiragem - 13.000 exemplares

Circulação - Junho 2011

Filiada ao Instituto Verificador de Circulação **IVZ**

Dispensada de emissão de documentos fiscais conforme

Regime Especial Processo SF-04-908092/2002

Foto de capa: Divulgação/Scania

Uma decisão racional

A partir do dia 1º de janeiro do próximo ano, o Brasil passará a adotar uma nova norma de controle de emissões veiculares, Proconve P-7, que vai obrigar os caminhões e ônibus a utilizarem uma nova tecnologia acoplada aos motores, além do uso de um novo combustível, o diesel S-50 e, eventualmente, junto com um agente redutor, a Arla 32.

Isso significa que nenhum veículo poderá mais ser produzido no país, depois daquela data, se não atender as novas resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). A mudança tecnológica e cultural vai impactar para mais os preços dos veículos fabricados no Brasil. O percentual deve variar entre 10% a 20%, segundo os fabricantes, por conta da amortização dos investimentos alocados no desenvolvimento dos motores e periféricos. Sem contar, a incorporação de novos componentes aos engenhos, caso do catalisador, nos modelos que adotarem a tecnologia SCR (Redução Catalítica Seletiva).

Em consequência do fato, toda a cadeia produtiva que gira em torno da indústria automobilística, dedicada à produção de veículos comerciais, já se prepara para um forte aumento das vendas. Por conta da antecipação de compras (pré-buy), por parte de transportadores e frotistas, como forma de evitar o preço maior dos veículos P-7 e o convívio com a nova tecnologia. Se confirmada a previsão, as vendas de caminhões e ônibus devem sofrer um recuo nos três primeiros meses do ano, já que os veículos fabricados até 31 de dezembro poderão ser emplacados até março de 2012.

Embora pareça vantajoso se abastecer de veículos P-5, que atendem as normas atuais, sempre é oportuno lembrar que os veículos de cargas e passageiros constituem, antes de tudo, um bem de capital. Em outras palavras, ao contrário dos bens de consumo, como automóveis e outros confortos da vida moderna, as máquinas e equipamentos foram feitas para produzir riqueza. E, como tal, sua compra deve ser racional e não por impulso, para aproveitar uma vantagem momentânea.

Ao se decidir pela compra antecipada de um caminhão ou ônibus o empresário, antes de tudo, precisa se certificar da real necessidade daquele bem, naquele momento. E o impacto que o dispêndio financeiro trará às contas da empresa. Caso contrário, o tiro pode sair pela culatra. E a vantagem se transformar em prejuízo.

José Augusto Ferraz
Diretor de Redação



Marcelo Moscardi



FROTA SERVIÇOS

Fone/Fax: 11 3871-1313

Internet

www.frotacia.com.br

www.economiaetransporte.com.br

E-mail: faleconosco@frotacia.com.br

Linha direta

Assinaturas/Alteração de Cadastro

José Carlos da Silva - Gerente

josecarlos@frotacia.com.br

Redação/Sugestões de Pauta

Luciana Duarte - Editora

luciana.duarte@frotacia.com.br

Publicidade/Reprints de matérias

Solange Sebrian - Diretora

solange@frotacia.com.br

Diretoria/Reclamações

José Augusto Ferraz - Diretor de Redação

joseferraz@frotacia.com.br



Divulgação/Scania

Administração

16 Os contratos de manutenção firmados com as revendas autorizadas de marcas ganham a confiança de transportadores e frotistas, por conta de suas inúmeras vantagens e facilidades

Serviços

21 Iveco inicia padronização da sua rede de revendas com o objetivo de ampliar a qualidade da prestação de serviços aos clientes. Bonno Veículos, de Serra(ES) já atende na nova norma

Caminhões

25 Depois de dois anos de preparação a Foton Aumark do Brasil se prepara para apresentar os primeiros caminhões da marca chinesa. Estréia está prevista para a Fenatran, em outubro

Tecnologia

28 A Iveco desenvolve o primeiro cavalo-mecânico protótipo movido a etanol-diesel, em parceria com a Bosch e a Única. Trakker Bi-fuel já roda em regime de teste na Usina da Barra

Implementos rodoviários

32 Guerra e Randon aproveitam Agrishow para exibir seus novos implementos rodoviários, com soluções criativas para atender a forte demanda da cadeia do agronegócio brasileiro

Caminhões leves

33 Agrale lança modelo 8500 E-MEC, batizado de "Brasileirinho", que incorpora inúmeros opcionais como itens de série, para ser oferecido aos clientes sem qualquer custo adicional

Pneus

34 Na tentativa de cativar os usuários da marca e conquistar novos clientes a Michelin lança plano de compra integrada, que promete aproveitar ao máximo a vida útil dos pneus de uso comercial

Empresas

35 Grupo Vipal cria banco próprio com o propósito de fomentar negócios no mercado de reforma de pneus e, ainda, aumentar a sinergia com as empresas de transportes, clientes da marca

Eventos

36 Seminário Eco Transporte&Logística, promovido pela NTC&Logística e Reed revela a divergência de opiniões em relação à questão ambiental e os desequilíbrios na matriz de transportes

Recursos humanos

40 Frotistas atestam a eficácia dos treinamentos e da tecnologia embarcada na redução dos custos operacionais e montadoras reforçam a necessidade de cursos grátis para motoristas

Seções

Editorial

03

Transporte On-line

06

Panorama

50

**Na correria
da cidade, RT37 é
a mais rentável.**

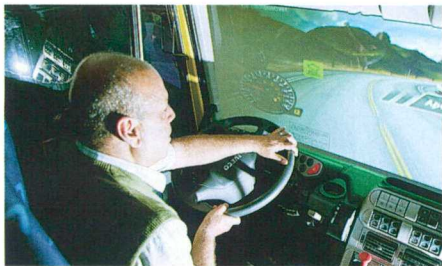
linha
performance
RT37

Nos dias de hoje, o transporte urbano de carga e passageiros depende cada vez mais de veículos leves para garantir agilidade. Conhecendo as necessidades do transportador, a Tipler lança a banda RT37 Performance, para garantir não somente agilidade mas também excepcional rentabilidade na operação. Só a Tipler garante isto a você!

- Composto de alta performance para rendimento quilométrico superior
- Indicada para veículos leves no uso urbano com pneus 215
- Para utilização em pneus radiais
- Baixo nível de ruído

www.tipler.com.br

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



Fotos: Divulgação

Simulador de caminhão

Em uma ação inédita a Iveco criou um simulador de caminhão adaptado dentro de uma cabine original de seu modelo Stralis. O projeto foi desenvolvido por meio de uma parceria entre a Iveco, a agência Domínio Público, a Edag e a Pixel Labs. A partir de uma cabine do Stralis NR Eurotronic, o condutor virtual pode fazer um percurso de cerca de cinco quilômetros. O simulador estará exposto no aeroporto de Confins (MG) até o final de junho. "Estamos levando para o cidadão comum a sensação verdadeira de dirigir um caminhão estradeiro", diz Marco Piquini, diretor de Comunicação da Iveco.



"Nosso objetivo é **atender** melhor do que qualquer outro concorrente".

Ricardo Alouche
Diretor de Vendas, Marketing Marketing e Serviços Pós-Vendas da MAN

TREINAMENTO DE PONTA

A MAN Latin América investiu R\$ 5 milhões na construção do seu primeiro Centro de Treinamento Técnico e Comercial. Localizado na região de São Bernardo do Campo (SP) o espaço foi inaugurada em 25 de maio de 2011 e conta com uma área de 3,5 mil m². O Centro dispõe de auditório para 80 pessoas, biblioteca com literatura técnica para consultas, oficinas-modelo,

boxes de serviços. Também foi reservada uma área para exposições de caminhões e ônibus das marcas Volkswagen e MAN. Diversas salas de aula foram planejadas para oferecer treinamentos técnicos, práticos e teóricos e estão dotadas de equipamentos como motores, transmissões, eixos, sistemas eletrônicos, entre outros, para ajudar no aprendizado.



Produção verticalizada

A Randon S.A Implementos e Participações vai investir US\$ 8,0 milhões em sua unidade industrial de Alvear-Rosário, na Província de Santa Fé, Argentina. O investimento será financiado em parte pelo governo da presidenta Cristina Fernández de Kirchner e vai contribuir para a empresa gaúcha verti-

calizar a sua produção e avançar em sua estratégia exportadora para a América do Sul. No curto prazo, a fábrica argentina que produz reboques e semi-reboques deve intensificar a produção nacional, reduzir as importações e impulsionar a geração local de empregos.

Universidade Guerra

A Guerra, fabricante de implementos rodoviários, acaba de criar a Universidade Guerra - Unigue. O objetivo é promover cursos com foco na capacitação da sua rede de distribuidores e força de vendas. A idéia surgiu após a pesquisa realizada no segundo semestre de 2010, pelas empre-

sas de consultoria Buffon, Martins e o próprio Depto de Marketing da Guerra. O curso MBA Gestor Master que será oferecido foi desenvolvido em parceria com a Universidade de Caxias do Sul e sua grade de cursos terá duração de 24 meses, com 212 horas/aula.



Olho no peso

O Diário Oficial da União publicou, no último dia 5 de maio, licitação para a segunda etapa do Plano Diretor Estratégico de Pesagem. O edital está dividido em 14 lotes e prevê a instalação, operação e manutenção de 161 balanças nas estradas federais, por um período de cinco anos. Segundo o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) dos cerca de 9,6 milhões de veículos que passaram pelos postos de pesagem em 2010, 7% deles estavam com cargas acima do permitido pelo código de trânsito do País.



“Com um único turno
produzimos um
caminhão
a cada 2 minutos e
40 segundos” .

Oswaldo Jardim
Diretor de Operações de Caminhões
da Ford América do Sul

Otimismo no campo

A 18ª Agrishow, que aconteceu entre os dias 2 e 6 de maio, em Ribeirão Preto (SP), confirmou o clima de otimismo no campo. Mais de R\$ 1,5 bilhão de negócios foram fechados durante a realização do evento. O volume superou em 30% a cifra do ano passado, que alcançou R\$ 1,15 bilhão. A feira teve a presença de 765 empresas de 50 países e recebeu 146 mil visitantes. “Foi a maior edição em número de expositores e volume de negócios de todos os tempos”, diz satisfeito com os resultados o gerente-geral da Agrishow, José Danghesi.



Avanço na carga

O ministro das Comunicações, Paulo Bernardo, deu prazo de seis meses para que a direção dos Correios defina o modelo de aeronave que deverá colocar em operação, para atender a recém criada subsidiária de transporte aéreo CorreiosLog. A estatal vai investir entre R\$ 800 milhões e R\$ 1 bilhão na criação de sua empresa aérea de transporte de carga e na aquisição de 15 aeronaves. A fornecedora Embraer terá o prazo de dois anos para entregar a encomenda. O objetivo da parceria é reduzir custos e incentivar a indústria nacional na geração de empregos.

Feliz coincidência

A fábrica da Ford Caminhões, na região do ABC Paulista, completou 10 anos de operação no último dia 17 de maio. Desde sua inauguração, a linha já produziu mais de 280 mil veículos comerciais, de semileves e pesados. Atualmente a unidade produz 22 caminhões por hora e emprega 1.014 colaboradores. “É uma feliz coincidência comemorar os 10 anos da fábrica de caminhões junto com o lançamento do Novo Cargo, o maior lançamento da nossa história recente”, destacou Marcos de Oliveira durante a solenidade de comemoração da data.

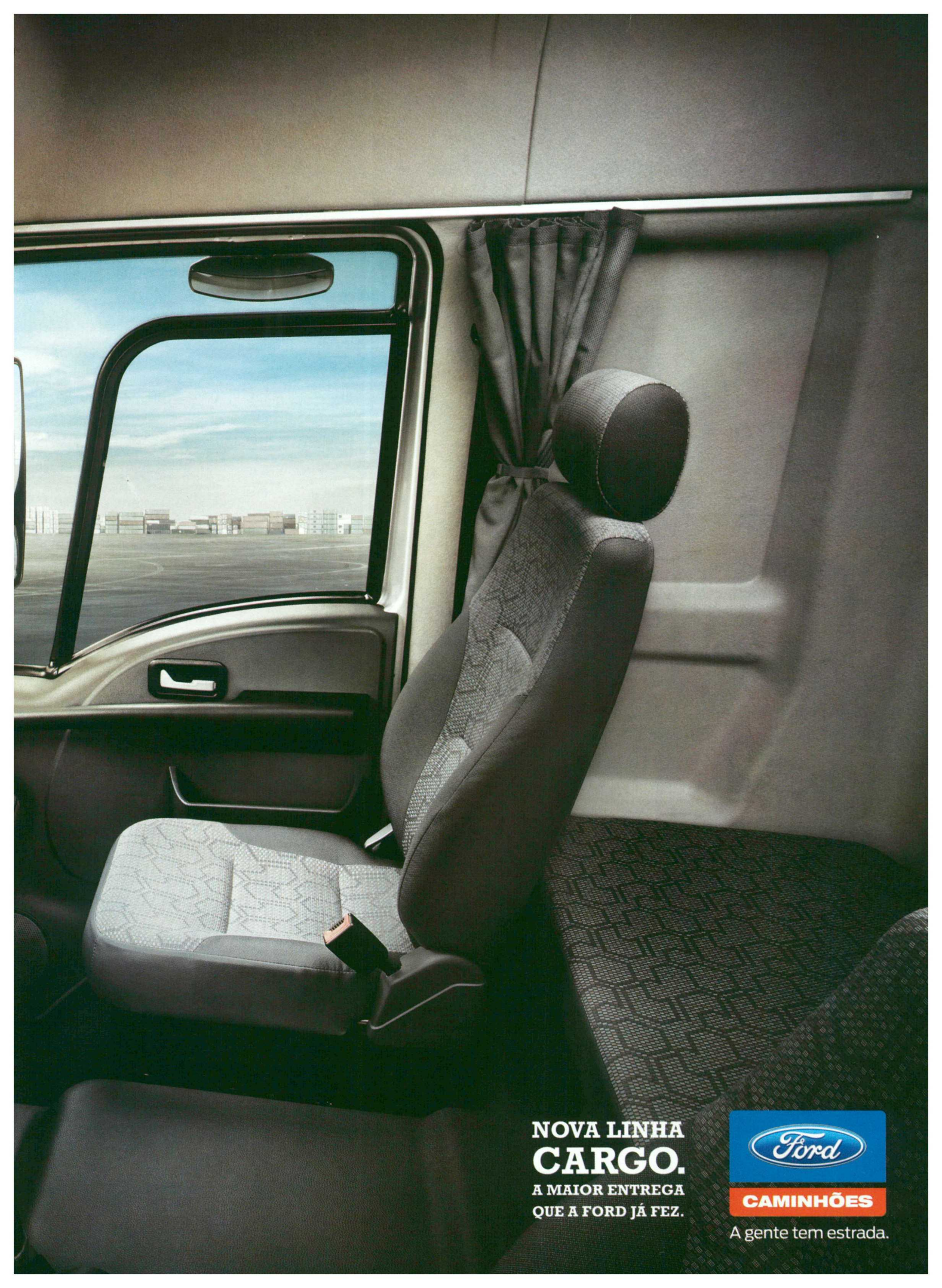


Fotos: Divulgação

**CABINE LEITO, BAIXA TREPIDAÇÃO,
NOVO PAINEL E MUITO MAIS CONFORTO.**

**TUDO O QUE SUA FROTA PRECISA
NUMA SÓ ENTREGA.**





**NOVA LINHA
CARGO.**
A MAIOR ENTREGA
QUE A FORD JÁ FEZ.



A gente tem estrada.



0800-703 FORD
3 6 7 3

JWT.COM.BR

**TECNOLOGIA, CONFORTO,
DESEMPENHO E ASSISTÊNCIA TÉCNICA.
ENTREGA ASSIM SÓ A FORD CAMINHÕES
TEM CAPACIDADE PARA FAZER.**



Imagens meramente ilustrativas. Alguns itens apresentados são opcionais.

- Cabine leito teto alto
- Ergonomia: banco extraconforto, coluna de direção com ajuste pneumático
- Novas dimensões de embreagens
- Câmbio sincronizado com comandos a cabo
- Ar-condicionado com filtro de pólen
- Tomada de ar frontal
- Suspensão de cabine (com 4 pontos de apoio)
- Espelhos, vidros e travas elétricos
- Novo painel, mais funcional

www.novalinhacargo.com.br

Cinto de segurança salva vidas.



A gente tem estrada.

Roubo e furto em queda

Um levantamento promovido pela Tracker do Brasil, empresa especializada em rastreamento e localização de veículos, revela que o roubo e furto de automóveis, caminhões e utilitários no Brasil acusou uma queda de 8,4% nos três primeiros meses de 2011, em comparação a igual período de 2010. Já no ano em curso, foram registradas 789 ocorrências entre janeiro e março.

Os carros representaram 73% do total (578 eventos), seguido dos utilitários 16% (125) e caminhões 11% (86).

Quem paga a conta?



Fotos: Divulgação

Os planos da Petrobrás para distribuição em 2012 do diesel S-50, menos poluente, podem sofrer arranhões. Segundo José Alberto Paiva Gouveia, presidente do Sincopetro, que reúne os revendedores de combustíveis, apenas 300 postos estão aptos a receber o combustível em todo o país. “Na maior capital do país, São Paulo, nenhum estabelecimento está preparado”, garante o dirigente, inconfor-

mado com o fato dos proprietários de postos não terem sido consultados a respeito do tema.



“A Randon Argentina se transforma a cada dia em base

exportadora

para outros mercados”.

Norberto Fabris
Diretor Executivo da Randon S.A.

■ Batata quente

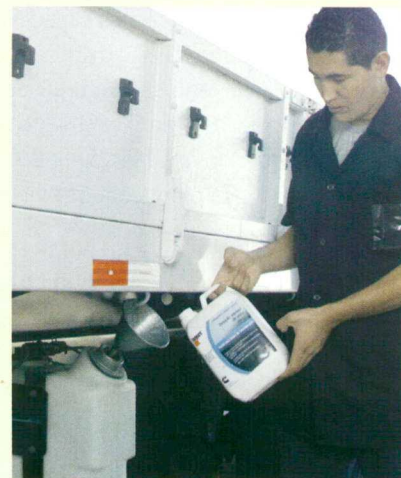
Durante o Fórum Diesel e Emissões, realizado pela Anfavea, no último dia 30 de maio, o diretor técnico da ANP (Agência Nacional de Petróleo), Allan Kardec Duailibi, deixou escapar que não pretende obrigar os postos brasileiros a revender o Arla 32, principal reagente para motores dotados de tecnologia Euro 5. “A responsabilidade é dos ministérios de Tecnologia e Minas e Energia”, disparou o diretor, empurrando a batata quente.

A todo vapor

O primeiro trimestre do ano apresentou a maior movimentação de cargas já registradas no período nos portos do País. No terminal de Santos, o movimento alcançou 20.241.501 toneladas, uma ascensão de 0,2% em relação aos primeiros três meses de 2010. Em Itaqui, no Maranhão, o volume foi recorde atingindo 2,7 milhões de toneladas transportadas, crescimento de 9,1%. Em abril, o Porto de Cabedelo, na Paraíba, cresceu 20% e transportou 183.770 toneladas. Este volume é 24,78% maior do que o alcançado no mesmo período de 2010.

Garantia da Petrobras

A Petrobras garantiu durante o Fórum da Anfavea que não vai faltar diesel limpo (S50) para ofertar ao mercado brasileiro. “Mais de US\$ 73,6 bilhões foram investidos para assegurar a qualidade do produto e a oferta a partir de janeiro de 2012”, disse Sérgio Fontes, consultor de negócios da Petrobras, ao informar que mais de 87% dos postos já oferecem diesel S50. Atualmente a oferta do combustível atinge 242 mil m³ por mês.





Marca histórica

A fábrica da FPT Powertrain Technologies, em Betim (MG), comemorou a marca de cinco milhões de propulsores da família Fire produzidos. "A conquista se deve aos investimentos voltados para o aumento da capacidade produtiva da planta e a inauguração da nova unidade Fire 2, em novembro de 2009, onde são produzidos os motores Fire EVO, que equipam o Novo UNO", credits Marcos César Sousa, plant manager da Área Motores da unidade de Betim (MG).

Aposta no Brasil

Em visita ao Brasil, o presidente e CEO da Meritor, Chip MucClure, ressaltou a importância de continuar investindo forte no País. A fabricante de cardãs, eixos e componentes de transmissão quer aproveitar a forte expansão da produção de veículos comerciais, aliado à estabilidade econômica. Até o final de 2011, a Meritor vai investir US\$ 24 milhões na ampliação da capacidade produtiva da unidade de Osasco (SP) e outros US\$ 40 milhões na Master e Suspensys, nas quais tem uma joint venture com a Randon. O mercado de reposição, que representa 15% do faturamento da empresa no Brasil também não foi esquecido. "Vamos destinar US\$ 1 milhão em uma nova unidade, que ficará pronta em três meses", revela o executivo.



"O Brasil é um dos pilares de nossa estratégia para ir adiante".

Chip MucClure,
CEO e presidente mundial da Meritor

Investimentos acelerados

A instabilidade econômica e a alta na produção de veículos comerciais motivaram a Meritor a promover mais investimentos no Brasil. Em visita recente ao país o ceo e presidente mundial da Meritor, Chip MucClure, anunciou um aporte de US\$ 60 milhões para os próximos dois anos nas unidades brasileiras. Desse volume R\$ 24 milhões serão aplicados na ampliação em 30% da capacidade produtiva da unidade de Osasco (SP), outros R\$ 40 milhões destinados nas duas parcerias que mantém com o Grupo Randon na produção de freios e suspensão.

■ Infraestrutura I

O Governo Federal pretende licitar, até final de junho, mais um pacote de obras de restauração de 12 mil quilômetros de rodovias federais. Outros 20 mil quilômetros de estradas serão licitados até outubro pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). As obras, que fazem parte da segunda etapa do programa de restauração e manutenção de rodovias, deverão consumir um investimento de R\$ 16 bilhões nos próximos cinco anos.

■ Infraestrutura II

A malha rodoviária exige recursos de R\$ 5 bilhões anuais para obras de manutenção. Com o lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em 2007, o DNIT recebeu R\$ 7,2 bilhões. De lá para cá, o recurso anual atingiu R\$ 9 bilhões. Este ano o orçamento é de R\$ 10,3 bilhões, mais um resto a pagar de R\$ 8 bilhões. O programa de modernização completa das rodovias brasileiras, no entanto, exigiria R\$ 30 bilhões anuais pelos próximos oito anos.



Fotos: Divulgação

ESTRADA A PERDER DE VISTA. GARANTIA DE PNEU TAMBÉM. NOVO MICHELIN X® MULTIWAY™.

ponto de criação



Respeite a sinalização de trânsito.



NOVO MICHELIN X® MULTIWAY™.

A mais nova geração de pneus para o transporte rodoviário de carga e passageiro que combina uma tecnologia inovadora, banda de rodagem mais larga e carcaça reforçada Michelin Durable Technologies, resultando em um pneu com ganho de até 20% na quilometragem* e mais segurança nas estradas. E as vantagens não param por aí. Michelin X® Multiway™ é o único produto do mercado que oferece a nova Oferta Vida Total**, com garantia contra danos acidentais, garantia Refill e bônus para serviço de recapagem. Saiba mais sobre esta nova oferta que irá proporcionar segurança, durabilidade e o melhor custo por quilômetro do mercado. Passe na revenda Michelin mais próxima e confira esta oferta.

SAC 0800 970 9400 - www.michelin.com.br

* em relação ao seu antecessor 295/80 R22.5 XZE2+

** consulte seu revendedor autorizado Michelin, participante desta promoção, sobre as condições da Oferta Vida Total.



MICHELIN

A melhor maneira de ir mais longe



Marcelo Vigneron

Aeroportos fora

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou que irá liberar cerca de R\$ 130 bilhões de recursos até 2014, para a melhoria da infraestrutura do país. Desse total, 34% serão aplicados nas estradas, outros 52% no setor ferroviário e 14% na melhoria dos portos brasileiros. Descontada o TAV - Trem de Alta Velocidade, que responde por 29% do total do bolo, o maior volume de recursos será destinado ao setor rodoviário. Adely Maria Branquinho das Dores, chefe do Departamento de Transportes e Logística da Área de Infraestrutura do BNDES, não revela os motivos pelos quais os aeroportos não foram contemplados com a distribuição de verbas.

Cobrança retomada

Desde o final de maio foram reativados os pedágios das praças 3 em Nova Friburgo e 4 em Cordeiro, na rodovia RJ 116. A cobrança de R\$ 3,70 foi retomada por força da decisão da 17ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça. O juiz acolheu as argumentações do Governo do Estado e da Concessionária Rota 116 e decidiu pela suspensão da liminar de 18 de março que suspendeu a cobrança nas duas praças.

Balanço positivo

A movimentação de contêineres no Porto de Santos, nos três primeiros meses deste ano, chegou a 650.146 TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Segundo projeção da Codesp, administradora do complexo, até o final de 2011 a movimentação deverá atingir a marca de 3 milhões de TEUs. Se a previsão se concretizar o terminal santista chegará próximo de seu limite. Até agora, poucos projetos de melhoria da infraestrutura do porto saíram de fato do papel.

Prejuízo com a ponte

A queda da ponte sobre o rio das Velhas, na BR-381, principal ligação entre Minas Gerais, o Espírito Santo e o Nordeste do país, vai provocar um aumento em 50% no preço do frete na região. Segundo o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga no Estado de Minas Gerais (Setcemg), Ulisses Martins Cruz, o prejuízo chega a até R\$ 1 milhão por dia para as empresas. Tudo por causa do desvio que obrigou a aumentar o trajeto em 140 quilômetros. "As margens estão apertadas e as empresas já operam no limite, disse o dirigente.

Aumento da cana

A Raízen, joint venture entre Shell e Cosan, deverá moer 58,1 milhões de toneladas de cana na safra 2011/2012, número que traduz uma evolução de 7% em comparação ao período anterior. A produção de açúcar, por sua vez, deverá atingir 4,4 milhões de toneladas e a de etanol chegará a 2,2 bilhões de litros. "O crescimento será sustentado pelos investimentos realizados na ampliação de moagem nas usinas da Raízen, além da maior produção nos greenfields de Jataí (GO) e Caarapó (MS), inaugurados no ano passado", diz o vice-presidente executivo da Raízen, Pedro Mizutani. Uma nova planta em Araraquara, adquirida do grupo Zanin em 2010, também deverá moer 2,6 milhões de toneladas de cana ao ano.

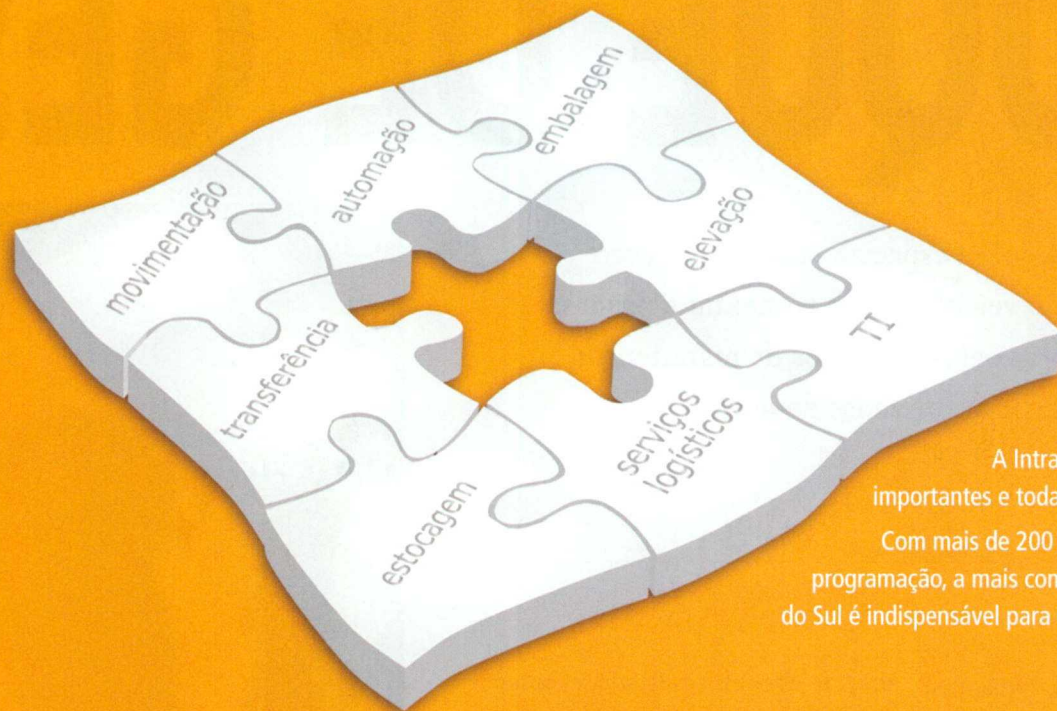


Fotos: Divulgação

Novo cargueiro

A Jadlog, especializada no transporte de encomendas expressas, adquiriu em parceria com a Total Linhas Aéreas um novo avião para reforçar a sua frota operacional, o ATR 42-500. "O expressivo aumento no volume médio de mercadorias transportadas para Porto Alegre e Curitiba exigiu esse investimento", justifica Ronan Hudson, diretor da JadLog. Atualmente, a empresa transporta 4,5 toneladas diárias de encomendas e mantém uma frota de 48 caminhões nas rotas estaduais e interestaduais na região Sul. Além de outros 260 utilitários para operar nas 77 franquias da marca.

A única feira completa em soluções de Intralogística



A Intralogística envolve diversas áreas importantes e todas estão presentes na MOVIMAT. Com mais de 200 expositores e uma diversificada programação, a mais completa feira do setor na América do Sul é indispensável para quem quer fazer bons negócios.

Programe-se para visitar a MOVIMAT e os eventos especiais da Semana da Logística

ARENA DO CONHECIMENTO - 2 a 5 de agosto
Mostra de soluções e inovação em Intralogística

TEST-DRIVE DE EMPILHADEIRAS - 2 a 5 de agosto
Você mesmo pode experimentar os equipamentos

SEMINÁRIO INTRALOGÍSTICA - 3 de agosto
O dia todo dedicado aos aspectos fundamentais da operação logística

SEMINÁRIO LOGISMAT - 4 de agosto
Cases de sucesso apresentados por profissionais do setor

SEMINÁRIO MELHORES PRÁTICAS EM SERVIÇOS LOGÍSTICOS - 5 de agosto
Estudos de casos de empresas



26ª FEIRA DE INTRALOGÍSTICA
Embalagem, Movimentação, Armazenagem,
TI, Peças e Serviços

2 A 5 DE AGOSTO
EXPO CENTER NORTE – SÃO PAULO – SP

EXPONHA | VISITE

Credencie-se já:
www.feiramovimat.com.br
11 5575 1400

Apoio

INTRA
Logística
MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE MATERIAS

Promoção e Realização

IMAM

CHOQUE DE GES

Falta de mão-de-obra especializada, valorização e disponibilidade do veículo fazem aumentar a procura das transportadoras pelos contratos de manutenção nas revendas autorizadas de marcas

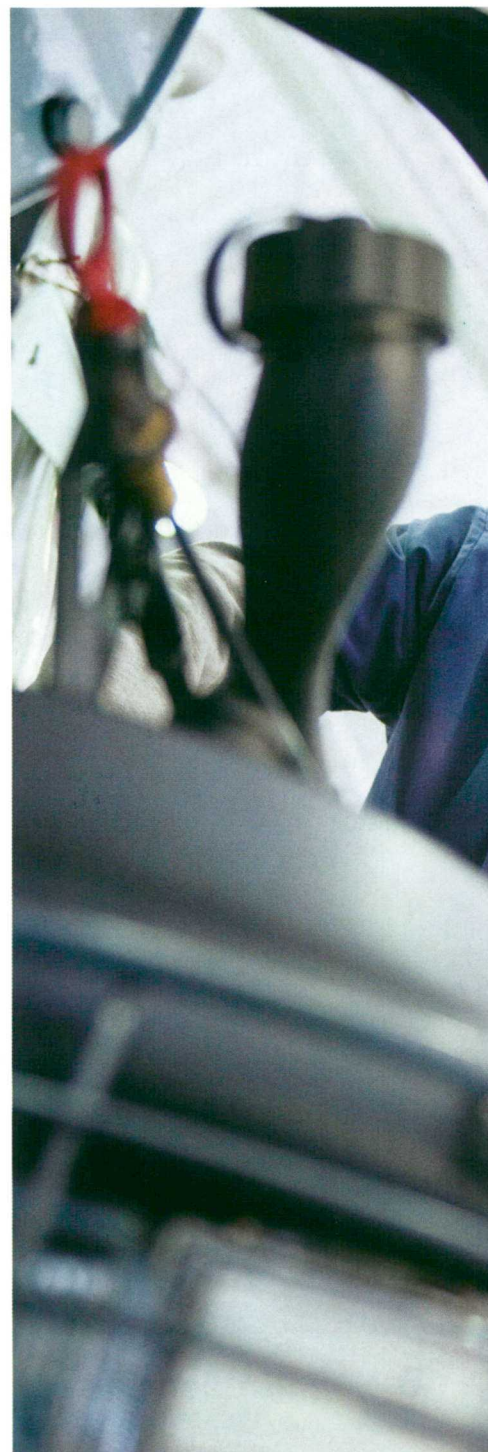
Por Luciana Duarte

Considerados, até há pouco tempo atrás, um gasto desnecessário e de custos elevados, os contratos de manutenção atrelados às revendas autorizadas das montadoras de veículos comerciais vão vencendo resistências junto às empresas de transporte. Um levantamento realizado pela equipe de **FROTA&Cia** para produzir esta edição especial de manutenção de frotas, junto aos fabricantes de caminhões e ônibus, aponta que a adesão dos empresários pelos contratos de manutenção no ato da aquisição do veículo novo ou usado já supera em oito vezes o número registrado em 2006. O volume de serviços nas oficinas das redes credenciadas, por sua vez, acusa uma evolução de 30% ao ano, em média. O bom desempenho reflete a necessidade do setor em garantir a máxima eficiência operacional, atribuindo a terceiros a responsabilidade de manter a frota circulante. Outro ponto a favor são os pacotes ofertados nos acordos de serviços, frente às dificuldades encontradas por muitas transportadoras para contratação de

mão-de-obra especializada, notadamente mecânicos, em função de rápida evolução tecnologia dos veículos comerciais.

Que o diga o Grupo Martins, maior distribuidor atacadista do país, com 40 filiais e atuação em mais de 5 mil cidades brasileiras. A empresa mineira, com sede em Uberlândia e que opera uma frota de 1,1 mil veículos próprios, dos quais 70% são da marca Iveco, desativou há cinco anos a sua oficina própria. "A principal vantagem na adesão dos contratos de manutenção é a oferta de serviços personalizados em qualquer parte do Brasil, sem a necessidade de investimentos onerosos", opina o gerente de operações de Frotas, Marcos Amaral Teixeira. "Os veículos com motores eletrônicos exigem treinamento de mecânicos e aquisição de equipamentos para fazer o diagnóstico preciso", exemplifica.

Na prática, segundo o especialista, os preços são satisfatórios e muito próximos entre as marcas, a preocupação atual se resume em agendar na concessionária a parada programada do veículo. "Não importa onde os veículos



TÃO

Mercedes-Benz

■ Nos últimos cinco anos, a demanda por contratos de manutenção nos mais de 200 pontos de atendimento da rede Mercedes-Benz saltou de 800 para 7 mil veículos. Mais de 60% dessa cobertura é uma exigência dos médios e grandes frotistas e outros 40% de pequenos transportadores e autônomos. “Cada vez mais o empresário quer focar no próprio negócio e deixar a manutenção para quem tem know-how”, justifica Célio Meneguelo, gerente de pós vendas, responsável pelos contratos de manutenção Mercedes-Benz. “A principal vantagem é a previsibilidade de custos e a disponibilidade do veículo”, acrescenta. “É excelente para o cliente e, para a montadora, não deixa de ser uma ferramenta de fidelização”, finaliza.

A Mercedes-Benz oferece três tipos de contratos de manutenção: Basic Service abrange a manutenção preventiva com revisões de acordo com o tipo de operação no período de até 3 anos; full service oferece a garantia manutenção preventiva, corretiva mais substituição de desgastes de peças em até cinco anos; já o Basic Oil garante apenas os serviços básicos como troca de óleo e filtros na ocasião correta.

rodam, se parar no boxe formula 1 da rede temos prioridade no atendimento”, elogia o executivo que paga a fatura com base no quilometro rodado do veículo. Na ocasião que manteve oficina própria o custo fixo beirava a casa de R\$ 700 mil por mês entre infraestrutura do prédio, salários dos colaboradores e ferramentas. Já o investimento em estoque de peças atingia a marca de R\$ 1 milhão. “Hoje, além de evitar esse custo do imobilizado, ainda ganhamos dinheiro”, garante o gerente. “O prédio está alugado por R\$ 50 mil mensais para uma empresa de ônibus que utiliza o espaço como garagem”, acrescenta.

VALORIZAÇÃO DO VEÍCULO – A terceirização dos serviços de manutenção têm o en-

dosso de Antonio Luis da Silva Junior, diretor operacional e logístico da Tora Transportes, de Contagem (MG), especializada em cargas gerais e siderúrgicas. “Atualmente, não se justifica manter uma oficina própria para cuidar de poucos veículos. Ganhei muito mais na otimização dos custos e na disponibilidade do caminhão”, garante o executivo que, há dois anos, conta com a cobertura da rede Volvo para cuidar dos 176 cavalos mecânicos da Tora. A decisão trouxe, ainda, um benefício adicional para a empresa: o aumento do valor de revenda do caminhão. “O ganho estimado é da ordem de 10% do valor do veí-



Cerca de 7 mil veículos são atendidos nos 200 pontos de atendimento Mercedes-Benz

culo. Sem contar que uma frota bem cuidada tem a preferência do comprador”, atesta o diretor.

Com uma frota de 800 veículos, entre cavalos-mecânicos das marcas Iveco, Volkswagen, Mercedes-Benz e Scania, além de semi-reboques da Randon, a Cesa Logística é outra empresa que não abre mão de um rigoroso plano de

Iveco

■ Com quase 100 concessionárias em todo o País, a Iveco Latin America conta com uma frota circulante próxima de 70 mil veículos da marca. Desse total cerca de 2,5 mil contam com a cobertura assistida por contratos de manutenção, dos quais 95% são de médios e grandes frotistas e os 5% restantes de pequenos empresários. “É um número que queremos dobrar em 2011”, antecipa Maurício Gouveia, gerente de Pós-Venda da Iveco Latin America. “Temos uma estrutura dedicada nas concessionárias para atender esses clientes. O socorro é 24 horas, 7 dias da semana em todo Brasil”, garante o executivo.

A Iveco oferece “Plano de Manutenção e Reparação” que compreende a cobertura de todos os itens na manutenção preventiva, além de substituição de peças por desgaste ou defeitos. Já o contrato básico “Plano Manutenção” prevê manutenção simples no veículo como as trocas de óleos, filtros, lubrificação, entre outros.

gestão de frota, que abrange toda manutenção preventiva e corretiva. Há quatro anos, a Cesa mantém contratos de manutenção estabelecidos com redes autorizadas “porque oferecem alta confiabilidade e se refletem na valorização do veículo”, garante

Eduardo Faria, gerente de recursos operacionais da operadora logística, que atua nas regiões Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste. “Um veículo que executa as manutenções exigidas de fábrica e utiliza peças originais gera uma valorização do ativo em no mínimo 10%, no ciclo de 60 meses”, calcula Eduardo, fazendo coro com seu colega mineiro.

PÓS-VENDAS EFICIENTE - Diante da ampla oferta de serviços para manter em circulação uma frota multimarcas como a sua, Faria garante



Fotos: Divulgação

que a principal diferença entre os contratos de manutenção é o atendimento ao cliente. “Um desgaste prematuro de uma peça, prevista para trocar com 200 mil km por exemplo, pode gerar discussões se a substituição do item não estiver acordado em contrato”, diz. Para Faria, todos os contratos de manutenção devem evoluir. “Mas, no estágio em que todos os fabricantes estão, a Iveco tem a melhor solução para isso”, garante o operador. “A montadora italiana mantém sempre um canal aberto com o cliente, para solucionar esse tipo de



Planos da Iveco é dobrar o atendimento das 100 revendas da marca ainda em 2011

MAN

■ Na MAN Latin America, detentora da marca Volkswagen, o serviço de contratos de manutenção saltou de 2,1 mil para 11 mil veículos cobertos pelo programa nos últimos cinco anos. “Ajudamos os clientes a transformar os custos variáveis em fixo. O sucesso disso se traduz em números”, destaca Jorge Carrer, gerente de serviços e assistência técnica da MAN Latin America. Com mais de 110 casas abertas para executar os serviços, a marca alemã disponibiliza desde 2001 dois modelos de contratos de manutenção. “Em nossas concessionárias os clientes que têm contrato de manutenção são atendidos com prioridade”, garante.



A MAN oferece o Volks Total Prev ofertado para cobrir veículos usados e novos com mão de obra e oferta de peças, óleos, lubrificantes e filtros; já o Volks Total Plus além de oferecer a manutenção preventiva também garante a corretiva com mão de obra e substituição de componentes que falham em decorrência do uso do veículo.

eventualidade”, completa o executivo ao afirmar que outras marcas não oferecem esse serviço.

Outra empresa que decidiu transformar os custos fixos em números

“previsíveis” foi a Expresso Mirassol, com mais de 60 anos de tradição no transporte de cargas e logística. Há quatro anos a empresa deixou de fazer na oficina própria as manutenções em

Fotos: Divulgação



Dalton Salgueiro: a utilização da rede autorizada transformou custos fixos em valores previsíveis

300 veículos e passou a utilizar os serviços oferecidos pelas redes Volkswagen, Mercedes-Benz, Scania e Iveco. Com a decisão de remunerar os serviços por quilômetro rodado, com previsibilidade de rodagem do caminhão (que envolve estudo antecipado da tonelagem transportada no mês, tipo de carroceria e de carga), a Mirassol garantiu mais agilidade no transporte de mercadorias. “O aumento na produtividade gera entre 10% a 15% de acréscimo na receita, o que compensa a des-

Volvo

■ A Volvo do Brasil, que conta atualmente com 80 pontos de vendas, oferece cinco modalidades de contrato de manutenção. Incluindo o Programa de Manutenção Volvo customizado, ajustado às necessidades do cliente. Segundo a empresa, a grande maioria dos clientes atendidos são

médios frotistas, com 80 até 300 veículos. “Há cinco anos esse tipo de serviço tinha 25% de penetração no mercado e atendia apenas 60 clientes e um total de 800 veículos; hoje já ultrapassa a marca de 4,2 mil clientes e 12 mil caminhões”, calcula André Trombini, coordenador de

gestão de produtos de pós-vendas da Volvo. “Nos próximos cinco anos ninguém vai comprar veículo sem contrato de manutenção”, garante.

A Volvo oferece Plano Básico “Verde” e “Branco” que prevê lubrificação básica e mão de obra para proprietários de veículos mais antigos. Como tam-

bém o Plano “Azul” que garante cobertura de manutenção preventiva completa; o “Prata” que oferece a manutenção preventiva e mais reparos no trem de força; já o “Ouro” além de assegurar a manutenção completa dá direito a preventiva e corretiva no veículo exceto troca de pneus.

pesa gerada com os contratos de manutenção”, exemplifica Dalton Salgueiro, diretor de operações da transportadora paulista.

“Hoje priorizo a rota de atendimento sem me preocupar em manter um custo fixo que envolvia manter 40 funcionários. O caminhão para em qualquer concessionária do caminho e faz o serviço”. Antes, conta Dalton, era necessário remanejar os veículos que circulavam em todo o Brasil para fazer a manutenção na matriz em Guarulhos (SP). “Isso obrigava a frota a entrar em uma fila de espera na oficina e gerava gargalos no atendimento das rotas”, lembra. Com foco no seu core business, o executivo se diz vencido e convencido pela terceirização da gestão da frota. “Todos os veículos têm o tempo de parada programada com a previsibilidade dos custos conforme as

Scania

■ A oferta de serviços de manutenção, dentro da rede Scania que compreende um total de 104 casas em todo o País, cresce com o conceito de atendimento completo. “Hoje mais de 6 mil veículos utilizam os serviços MP (Manutenção Preventiva), outros 1.044 RM (Reparo & Manutenção). Há cinco anos, a adesão era de 1,4 mil caminhões”, estima Jorge Teixeira, gerente de administração de contratos de manutenção da Scania. “Os contratos de manutenção possibilitam um fluxo de caixa mais uniforme, além de garantir que o veículo sempre rodando de forma planejada, sem paradas e gastos inesperados”, opina.

A Scania oferece dois modelos de contratos: o de Manutenção Preventiva Scania (MP) e o de Reparo & Manutenção Scania (RM). O MP oferece checagem e troca de componentes vitais do veículo e permite aderir ainda o pacote Combo, que garante os serviços de manutenção corretiva realizados regularmente com o custo do reparo parcelado durante a vigência do contrato. Já o RM oferece manutenções preventivas, ações corretivas e Scania Assistance, que agrega dois importantes serviços a verificação da unidade injetora e a troca de turbina.

Ford e Agrale

■ Procuradas pela Redação de FROTA&Cia, as montadoras Ford Caminhões e Agrale informaram que estudam a possibilidade em oferecer contratos de manutenções para os seus clientes. Contudo, desde 2004, por decisão da Diretoria da Carueme Distribuidora Ford Caminhões, o contrato de manutenção preventiva e corretiva é oferecido para os seus clientes. Hoje são mais de 113 caminhões cobertos sob a nossa responsabilidade. “A uma tendência de mercado que tem provocado que a customização dos contratos pode garantir a fidelização em muitos casos, dos clientes”, opina Gerson Satana, gerente de pós vendas da Carueme ao citar a Engemix que atua na área de construção civil e a Gafor Logística como exemplos de clientes que tem preferência pela rede Ford Caminhões.

variáveis citadas”, diz satisfeito.

Foi depois da aquisição de doze cavalos-mecânicos eletrônicos da marca Mercedes-Benz que a paulista Hiperion Logística, especializada no trans-

porte de contêineres, decidiu mudar o formato de gestão da sua frota. “Percebemos há sete meses os ganhos nos custos ocultos, como gestão de mecânico, gestão de estoque, telefone e colaboradores. São vantagens que o contrato de manutenção oferece”, elogia Edson Gonçalves, diretor da empresa. “A adequação dos custos por quilômetro rodado, a especialização nos serviços e a disponibilidade do veículo foram determinantes para decisão”, garante o diretor da Hiperion. **F**



Atendimento padrão

Iveco inicia a padronização da rede para oferecer aos clientes o melhor serviço de pós vendas. Concessionária Bonno Veículos foi a terceira a cumprir as normas e receber a certificação

Por Luciana Duarte



Divulgação


Programa de padronização de atendimento da rede leva nove meses para ser implantado

Depois de abrir quase cem concessionárias e mais de mil boxes de serviços em todo o Brasil, a Iveco Latin America acelera para implantar o melhor atendimento de pós vendas do mercado. Nos últimos quatro anos, o volume de passagens pela rede Iveco subiu de 35 mil para 210 mil/ano. A padronização e a certificação de toda a rede até o final de 2012 é o atual desafio da marca. "Hoje o caminhão chega e sai no mesmo dia", garante o vice-presidente da Iveco, Antônio Dadalti. "Vencedora será a marca que fizer isso em menor tempo", acrescenta.

Idealizado pela equipe da montadora em 2010, o Programa "Padrões de Atendimento" exige melhorias de processos que abrangem recepção, programação e realização dos serviços nos veículos e controle de qualidade. As

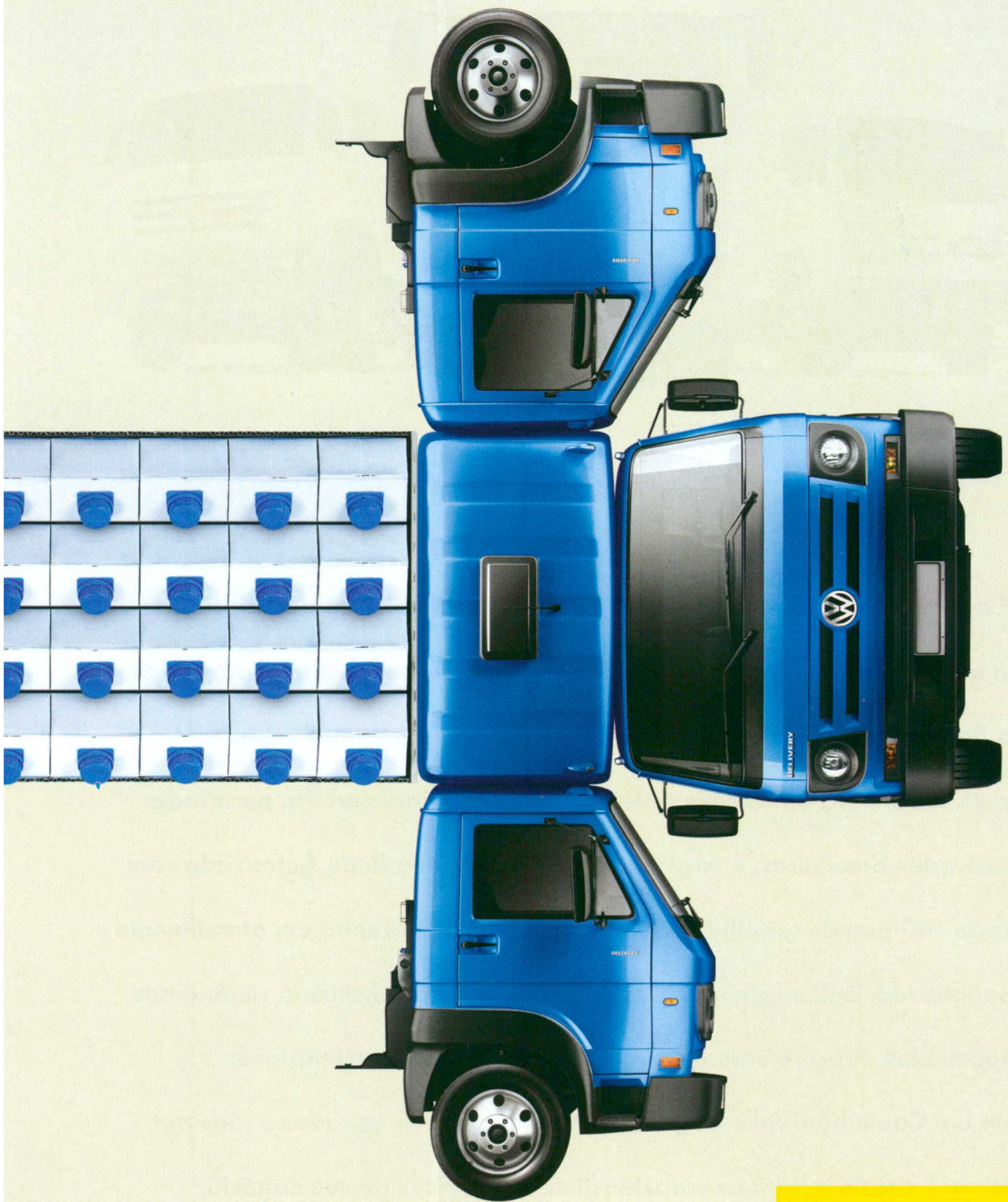
novas normas também alcançam a gestão do estoque de peças, entrega do veículo e acompanhamento posterior a venda do produto. A meta é a rede implantar todo projeto com qualidade total no prazo máximo de nove meses.

GESTÃO NOS PROCESSOS - Objetivo que a Bonno Veículos, localizada na Serra (ES), conseguiu realizar três meses antes do previsto pelo cronograma. "A padronização nos processos melhorou a nossa performance de atendimento e permitiu atender 40% a mais dos clientes passantes", garante Mario Orlandi Júnior, proprietário da Bonno, terceira da rede Iveco a ser certificada dentro das novas normas. O executivo explica que não foi preciso aumentar o número de colaboradores para atender ao aumento da demanda.

Bastou capacitar a equipe, organizar todos os processos internos, melhorar a gestão de estoque que o tempo de execução das atividades foi reduzido com bons resultados. "Cumprimos 98% dos novos padrões e elevamos para 88% o índice de satisfação dos nossos clientes", diz satisfeito o empresário. Antes da implantação do programa a Bonno tinha 15% de agendamento, agora o índice subiu para 60% ao mês. O giro de estoque aumentou em quatro vezes e o mesmo número de boxes atende com eficácia essa demanda. "Tudo isso só precisou de investimento humano", garante. 

Por dentro da certificação

Segundo Maurício Gouveia, diretor de Pós-Vendas da Iveco o programa prevê a reavaliação de todos os processos a cada seis. Durante a implantação uma equipe interna é eleita para receber o treinamento e ser a multiplicadora. "Toda a equipe da concessionária trabalha sob orientação dos consultores do programa por uma semana", explica. Após três meses de trabalho intenso a rede passa pela pré-certificação. A certificação final só ocorre após a conclusão dos trabalhos. "A Iveco quer mudar o jeito de atender o cliente e os números da Bonno Veículos provam que estamos no caminho certo", finaliza.



Caminhões
Volkswagen.
Feitos sob medida
para o seu negócio.





Faça revisões em seu veículo regularmente.

Os Caminhões Volkswagen são os únicos no Brasil feitos sob medida para o seu negócio. São três linhas de produtos, desenvolvidas a partir das suas necessidades. Delivery, a mais adequada para entregas urbanas. Worker, ideal para aplicações severas. E Constellation, perfeita para rodar nas estradas brasileiras. E você ainda conta com uma Rede Autorizada com mais de 140 pontos espalhados por todo o país, oferecendo um atendimento personalizado, ágil e com soluções customizadas para frotistas, autônomos e cooperados. Procure uma de nossas Concessionárias e comprove: existe um Caminhão Volkswagen sob medida para as estradas e ruas por onde você circula e para as características específicas do seu negócio.

Pelotão de frente

A Foton chinesa, segunda maior montadora do mundo, se prepara para atacar o mercado brasileiro. Em outubro apresenta os caminhões semileves, até chegar aos pesados

Por José Augusto Ferraz

Depois de dois anos de negociação, estudos e planejamento, uma nova montadora chinesa se prepara para disputar o mercado brasileiro de caminhões. É a Foton, a primeira fabricante de veículos comerciais da China e a segunda do mundo em volume de

vendas. A exemplo de sua conterrânea, a Sinotruk, instalada no Paraná, a empresa chega ao país através de um representante. No caso, a Foton Aumark do Brasil, com sede em Várzea Paulista, distante 57 Km da capital. A empresa é presidida por Luiz Carlos Mendonça de Barros, executivo com larga experiência no mercado financeiro e passagens pelo Banco Central, BNDEs e Banco

Matrix entre outras empresas. O empresário também é economista-chefe da Quest Investimentos e sócio da Autolife Blindagens.

Foram esses predicados, aliás, que levaram o executivo a decidir por representar a montadora chinesa no país. “Em 2004, demonstrei em um estudo que o fortalecimento da economia chinesa não deveria ser vista apenas como fator de risco para o Brasil, mas também como oportunidade de negócios”, explica o empresário. A experiência no ramo de blindagens, como montadora de carrocerias para empresas de transportes de valores, estimulou Mendonça de Barros a buscar uma aproximação com a Foton. Em 2009, o namoro resultou em um contrato de representação exclusivo da marca, pelo período de 10 anos, renovável por



Divulgação

Linha Foton Aumark:
lançamento oficial na
Fenatran 2011

Um modelo para cada aplicação

■ A linha Aumark, que será lançada pela Foton do Brasil, reúne três versões de caminhões, um na categoria semileve e dois semileves. Eles chegam para competir com modelos consagrados como o Hyundai HR, o Iveco Daily, o Mercedinho 71, o Cargo 815 e os VW Delivery, entre outros. Confira as fichas técnicas dos novos Foton Aumark e seus principais componentes agregados.

AUMARK F 311

- Potência máxima: 107 cv (@ 3800 rpm)
- Torque máximo: 280 Nm (@1400 a 2400 rpm)
- Distância entre eixos: 2600 MM
- Motor Cummins ISF 2.8
- Freio a disco nas rodas dianteiras com ABS
- Caixa de mudanças ZF com over-driver
- Acelerador manual com rotação variável
- Cabine basculante
- Garantia de 36 meses no trem de força



AUMARK F 614

- Potência máxima: 140 cv (@ 2.600 rpm)
- Torque máximo: 450 Nm (@2600 rpm)
- Distância entre eixos: 3360 mm
- Motor Cummins ISF 3.8 com SCR (Euro V)
- Freio pneumático com ABS
- Acelerador manual com rotação variável
- Caixa de mudanças com over-driver
- Ar-condicionado
- Feixe de molas traseiras com contra feixe
- Suspensão com estabilizador dianteiro e traseiro
- Cabine basculante
- Garantia de 36 meses no trem de força.



AUMARK F 917

- Potência máxima: 167 cv (@ 2.600 rpm)
- Torque máximo: 600 Nm (@2600 rpm)
- Distância entre eixos: 4700 mm
- Motor Cummins ISF 3.8 com SCR
- Freio pneumático com ABS
- Acelerador manual com rotação variável
- Feixes de molas traseiros com contra feixe
- Ar-condicionado
- Direção hidráulica
- Acabamento interno de madeira
- Cabine basculante
- Chassi reto
- Várias relações de eixo traseiro
- Suspensão com estabilizador dianteiro e traseiro
- Caixa de mudanças com over-driver
- Garantia de 36 meses no trem de força
- Opcional: cabine longa.



mais 10, com o compromisso de montar uma rede de vendas e iniciar a comercialização dos primeiros caminhões, no início exclusivamente para uso urbano, até 9 toneladas de PBTaté chegar aos pesados.

TRÊS MODELOS - “São três modelos da família Aumark – o 311, o 614 e 917 – com capacidades de 3,5, 6 e 9 toneladas, respectivamente, que incorporam o melhor da tecnologia automotiva, aliada ao conforto, segurança e economia de combustível”, explica Ricardo Mendonça de Barros, diretor comercial da empresa (ver quadro ao lado).

O destaque fica por conta da motorização Cummins, com a qual a Foton mantém parceria na China, disponível nas versões de 2.8 e 3.8 litros. Os propulsores são dotados de turboalimentação Supercharger Intercooling e sistema de alimentação eletrônica (Common Rail). Sem contar os sistemas de tratamento de emissão de gases SCR, (nos modelos de 6 e 9 toneladas) e EGR, na versão de 3,5t, que já atendem a futura norma P-7 (Euro V), em vigor a partir de janeiro próximo. Acrescente-se a isso a adoção da caixa ZF S 400, uma novidade no Brasil, os eixos Meritor e o sistema de injeção Bosch.

Ricardo de Barros explica que, no caso do Aumark F 311, o veículo chega para competir diretamente com o HR, fabricado pelo Hyundai. “Apesar do preço de lançamento do modelo estar posicionado cerca de 7 a 8% a mais que o concorrente coreano, o F 311 vem completo de fábrica”, garante o diretor, sem detalhar valores, em alusão ao





Ricardo Mendonça: planos de vender 5.000 caminhões, já no primeiro ano

sistema preventivo de freios ABS e a barra estabilizadora de direção, entre outros diferenciais”.

PÓS-VENDA - A empresa também aposta no pós-venda para conquistar mercado e na assistência técnica. No primeiro caso, o plano inclui oferecer contratos de manutenção para empresas e frotistas, junto com um preço público para diferentes pacotes de serviços, além de atendimento personalizado, agendamento dos serviços e limite de prazo para entrega do veículo. No tocante à assistência técnica, a empresa promete manter um estoque permanente de peças de reposição e fazer um esforço para nacionalização dos componentes. A Foton Aumark também conta com a parce-

Gigante em 15 anos

■ Apesar de contar com apenas 15 anos de existência (sua fundação data de agosto de 1996, na esteira da abertura econômica chinesa), a Foton Motor Group, com sede no distrito de Changping, próximo a Pequim, é um conglomerado de 16 divisões, distribuídas em 11 plantas industriais que empregam mais de 106 mil colaboradores. Em 2009, o faturamento do Grupo totalizou US\$ 26 bilhões e a produção de caminhões, apenas no ano passado, alcançou a expressiva cifra de 700 mil veículos. A corporação produz uma vasta gama de veículos e componentes. De furgonetas a vans de passeio; de SUVs a caminhões (semileves, leves, médios e pesados), além de ônibus, pórticos e guindastes. Sem contar os motores diesel, produzidos em parceria com a Cummins e a Mercedes-Benz.




ria fechada com a rede Cummins, para fornecimento de peças e serviços.

Quanto à rede, no primeiro ano, o atendimento ficará restrito às praças de

São Paulo e Rio de Janeiro, com um total de 10 lojas. No segundo ano, a meta é subir para 20 casas, 40 no 3º, 60 no 4º, até alcançar 80 revendas da marca, ao cabo do 5º ano. O diretor comercial da empresa projeta vendas de 5.000 unidades, já no primeiro ano de vendas.

Ricardo Mendonça não esconde os planos futuros da Foton Aumark tupiniquim. “Até 2014 esperamos construir uma linha de montagem dos caminhões embarcados em regime de CKD e, no seguinte, iniciar a produção com fábrica própria no Brasil.

A empresa vai aproveitar a realização da Fenatran 2011, que acontece em outubro próximo, para lançar oficialmente a marca e apresentar sua linha de produtos. “Também vamos utilizar o evento para mostrar um cavalo-mecânico, de 460 cv de potência, para atender ao segmento de pesados, com lançamento previsto no segundo semestre de 2012.”, antecipa Ricardo de Barros. 



Fábrica chinesa da Foton: linha completa de comerciais de 2 a 60t de PBT

Fotos: Divulgação



Na medida certa

Atendendo ao pedido da Única, Iveco desenvolve o primeiro cavalo-mecânico protótipo movido a etanol-diesel. Batizado de Trakker Bi-fuel 6x4, o veículo está em testes na Usina da Barra

Por Luciana Duarte

A Iveco Latin America acaba de apresentar o primeiro protótipo de um caminhão pesado movido a etanol-diesel, desenvolvido a partir da sugestão da Única (União da Indústria da Cana-de-Açúcar) em parceria com a FPT, Bosch e Raízen (joint-venture entre Shell e Cosan). O Trakker Bi-Fuel Ethanol-Diesel chega com tração 6x4 para transportar até 63 toneladas de peso bruto total combinado (PBTC). O protótipo, exibido durante a realização da 18ª Feira Internacional de Tec-

nologia Agrícola, realizada entre os dias 02 e 06, em Ribeirão Preto (SP), iniciou os testes em maio na Usina da Barra, localizada em Barra Bonita (SP).

Para disponibilizar o pesado Trakker em um veículo "flex" os engenheiros da Bosch e FPT aperfeiçoaram o motor Iveco FTP Cursor 9 de 360 cv de potência, seis cilindros, de ciclo diesel. Segundo Mastrobuono a solução encontrada foi instalar no protótipo um sistema de injeção separada

para uso dos dois combustíveis (etanol-diesel). As quantidades de cada combustível são dosadas pela central eletrônica do motor e variam de acordo com as condições de pressão, temperatura e carga. "Essa opção encontrou um parceiro ideal no sistema de injeção common rail, com a injeção multiponto do etanol diretamente no coletor de admissão do motor, garante o diretor. "É um veículo que já apresentou resultados excelentes e, ainda, acreditamos que podem melhorar com a continuidade do desenvolvimento", acrescenta.

POR DENTRO DO MOTOR - Na prática, o diretor explica que o etanol hidratado é injetado no coletor de admissão e logo no início entra na câmara de combustão após passar pela turbina de ar (ver desenho). Na sequência o combustível é evaporado otimizando a formação da mistura ar-combustível de forma homogênea. A injeção do diesel é feita ao final do ci-

Iveco Trakker Bi-Fuel: em teste na usina paulista para abastecer as máquinas agrícolas

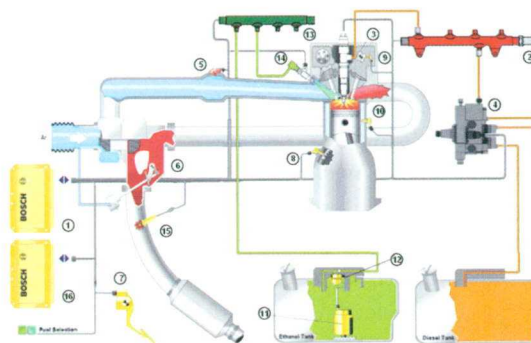


clo de forma controlada para proporcionar uma melhor queima e evitar a detonação antecipada do etanol. “O principal desafio de substituir o diesel pelo etanol num motor do ciclo diesel é obter a ignição

do etanol por compressão do diesel, para queimar o etanol de forma estável e controlada”, destaca.

Outro fator de importância para evitar a combustão antecipada do etanol foi promover o processo de compressão sem a necessidade de adição de antidetonantes ou aditivos.

ESQUEMA DE FUNCIONAMENTO DO MOTOR IVECO FTP BI-COMBUSTÍVEL



- 01 – Centralina Diesel
- 02 – Common Rail Diesel
- 03 – Injetor Diesel
- 04 – Bomba Diesel
- 05 – Sensor pressão / temperatura
- 06 – Waste gate (Regulador de pressão do turbo)
- 07 – Pedal do acelerador
- 08 – Sensor de velocidade do motor
- 09 – Sensor de fase
- 10 – Sensor de temperatura de arrefecimento
- 11 – Bomba de etanol
- 12 – Regulador de pressão de etanol
- 13 – Common Rail de etanol
- 14 – Injetor de etanol
- 15 – Sensor lambda
- 16 – Centralina etanol

“A calibração do motor levou em conta fatores físico-químicos do combustível etanol e as particularidades da aplicação do veículo, no caso no canavial brasileiro”, garante. Para rodar abastecido com dois combustíveis, o caminhão Trakker Bi-Fuel é equipado com dois tanques.

TESTES DE BANCADA - A montadora informa que a taxa média de substituição do diesel pelo etanol pode variar de acordo com a utilização do caminhão. Durante os testes de bancada o motor foi abastecido com 40% de etanol e 60% de diesel.

Henrique Rezende, gerente de Engenharia Avançada e Inovações da Iveco, diz que o veículo alcançou uma performance idêntica a de um motor diesel normal. “Quando adicionado 60% de diesel chegou a oferecer uma economia de 6% em média por km rodado comparado a um veículo abastecido 100% a diesel. De acordo com o avanço das pesquisas essa proporção diesel e etanol deverá se inverter”, acredita. “É uma tecnologia que apresenta resultados promissores principalmente para os frotistas que atuam no transporte do próprio etanol nas usinas”, lembra Mastrobuono.

Nos testes realizados na Usina da Barra, localizada na Barra Bonita (SP), o modelo é acompanhado pela equipe de engenharia das empresas Raízen e Iveco. O Trakker Bi-Fuel é abastecido exclusivamente pelos combustíveis V-Power Etanol e o Fórmula Diesel, ambos da Shell. Outro ponto positivo a destacar é fato do motor ser 100% reversível ao diesel, o que nas palavras de Mastrobuono, valoriza o veículo no ato da revenda. “A alternativa oferece um ganho ambiental satisfatório, uma vez que o etanol é um combustível 100% renovável”, lembra.

Tecnologia semelhante

■ Há 20 anos a Scania já comercializa na Europa caminhões e ônibus movidos a etanol. No Brasil a montadora sueca saiu na frente na disputa, especialmente em São Paulo, ao disponibilizar em maio ônibus abastecido 100% a etanol. Mais de 50 veículos do gênero já rodam na capital no sistema de transportes da cidade de São Paulo da operadora Viação Metropolitana. Atualmente a montadora aprimora a tecnologia de uso de etanol em motores a diesel para aplicações em caminhões. “O uso de caminhões a etanol pela indústria da cana-de-açúcar e em centros urbanos é desejável e temos como disponibilizar a qualquer momento. A principal vantagem é o uso de um combustível de baixo carbono, que reduz em até 90% as emissões de gases de efeito estufa em relação ao diesel”, explica Celso Mendonça, de engenharia de vendas da Scania no Brasil.

A evolução tecnológica e as

Nos últimos anos, a evolução tecnológica dos sistemas eletrônicos de injeção dos motores diesel trouxe um novo paradigma para as oficinas mecânicas desse segmento. Se antes a limpeza e a organização eram apenas um adicional ao bom serviço, hoje são uma necessidade imposta para o reparo de componentes eletrônicos e mecânicos de alta precisão.

Componentes que trabalham com pressões de injeção de 2.500 bar exigem precisão micrométrica tanto na sua fabricação quanto no processo de reparo. Aliada à mecânica de precisão, os novos sistemas são dotados de componentes eletroeletrônicos e softwares complexos, responsáveis pelo seu funcionamento dentro de padrões de emissão de poluentes mais rígidos e da

exigência de consumo cada vez menor.

A questão é, portanto, como garantir o reparo dos seus veículos dentro das exigências que as novas tecnologias impõem.

As soluções profissionais farão toda a diferença nos próximos anos. Técnicos especialistas treinados, com conhecimentos amplos de sistemas diesel eletrônicos. Equipe capacitada para a execução das rotinas de manutenção de forma rigorosa, cuidadosa e profissional. Sistemas de diagnósticos avançados e ferramentais especiais para cada fase de reparo dos sistemas.

LABORATÓRIO OU OFICINA? – Os centros de reparo de diesel eletrônico terão áreas cada vez mais parecidas com os laboratórios que conhecemos

das indústrias farmacêuticas e microeletrônicas. Exigências como o uso de “clean room”, ou sala limpa, com ambiente controlado e livre de impurezas, para o reparo de injetores Common Rail, por exemplo, marcam o novo perfil exigido dessas oficinas.

Manômetros digitais com precisão de 1 milésimo de milímetro, torquíme-



Clean room para reparo de injetores Common Rail.

Bosch Diesel Center: a maior rede especialista em

Amazonas

Manaus
Laboratório Manaus Turbo
(92) 3681 1625

Manaus
Marajó Diesel Ltda.
(92) 3633 1975

Bahia

Simões Filho
Simões Filho Diesel
(71) 2104 2736

Ceará

Fortaleza
Retífica Frandiesel
(85) 3235 3466

Distrito Federal

Brasília
BH Diesel Ltda.
(61) 3034 6218

Espírito Santo

Cariacica
Contorno Eletrodiesel
(27) 3336 4599

Goiás

Formosa
Ideal Diesel
(61) 3642 4473

Goiânia
Águia Diesel Ltda.
(62) 4008 6363

Eurodiesel
(62) 3576 3646

Santana Turbo Diesel
(62) 3296 1545

Minas Gerais

Belo Horizonte
Turbo Brasil
(31) 3390 7800

Contagem
Tractordiesel
(31) 3396 2200

Perdões
Perdões Diesel
(35) 3864 1516

Sete Lagoas
GG Tecnodiesel
(31) 3773 6232

Uberlândia
Nogueira Truck Service
(34) 3213 8099

Mato Grosso

Rondonópolis
Sabin
(66) 3423 3855

Sinop
Retífica Rei
(66) 3511 2210

Mato Grosso do Sul

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

Pará

Ananindeua
Mundial Diesel Center
(91) 3255 1492

Paraná

Curitiba
Retibombas
(41) 3347 1618

Londrina
Retífica Tietê
(43) 3377 0095

Ponta Grossa
Mário Diesel
(42) 3227 2566

Umuarama
DHM Distribuidora de Peças
(44) 3621 6655

Pernambuco

Jaboatão dos Guararapes
Recidiesel
(81) 3479 1412

Recife
Dieselnorte
(81) 3428 0333

Rio de Janeiro

Nova Iguaçu
Box Diesel
(21) 2667 3548

Rio de Janeiro
R. Tamburini
(21) 2270 7540

Faça revisões em seu veículo regularmente.

novas oficinas diesel

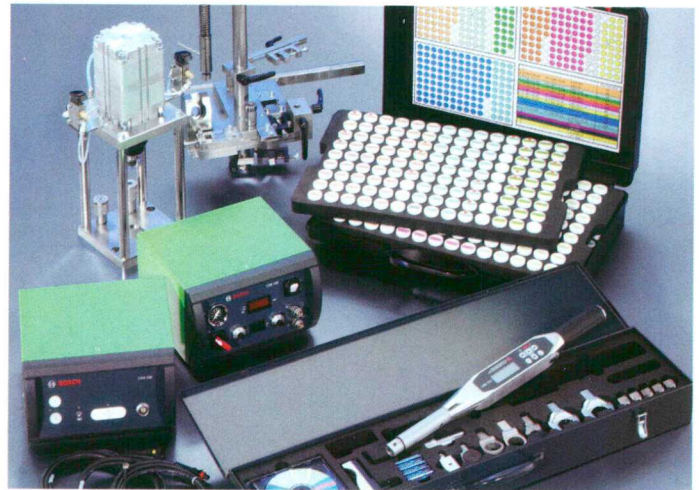
tros especiais, ferramentas de calibração, softwares de diagnósticos e teste, bancadas de teste equipadas e ampla variedade de ferramentais especiais completam o quadro necessário para que o reparo dos novos sistemas diesel eletrônicos sejam bem-sucedidos.

EXTENSA LISTA DE EQUIPAMENTOS

– Além de especialistas, os sistemas eletrônicos diesel exigem grande diversidade de equipamentos complexos necessários à execução dos reparos. São investimentos elevados em bancadas de teste de componentes, com kits especiais para bombas de alta pressão e injetores, que simulam todas as fases de funcionamento do motor do veículo; ferramentais de precisão, especialmente projetados para o perfeito

reparo dos injetores CRI/CRIN e uma vasta gama de equipamentos auxiliares de diagnose.

Num mercado competitivo, os frotistas e proprietários de veículos com motores diesel eletrônico não poderão deixar de considerar todos esses elementos na escolha de seus parceiros. Afinal, obter o máximo de segurança e confiabilidade na manutenção dos seus veículos é



Ferramental especial para desmontagem e montagem de injetores Common Rail.

condição para assegurar consumo de combustível menor e disponibilidade plena de sua frota.

sistemas eletrônicos diesel.

Rio Grande do Sul

Estrela
Casa do Freio
(51) 3720 3030
Novo Hamburgo
BM Diesel Bombas Injetoras Ltda.
(51) 3595 3769

Porto Alegre
Egon Frichmann Comercial e Técnica Ltda.
(51) 3371-8877

J. C. Lui
(51) 3341 4089

Rondônia
Porto Velho
Remopeças
(69) 3228 1985

Santa Catarina
Blumenau
HG Diesel
(47) 3338 4033

Joinville
Oficina Soares
(47) 3472 3082
Mafra
Veículos Mallon Ltda.
(47) 3641 1000

Tubarão
Zanotto Diesel Truck
(48) 3628 1803

São Paulo
Campinas
Formaggioni & Cia. Ltda.
(19) 3272 7099

Itapira
Dieseltruck
(19) 3863 0004

Limeira
Mercuri Centro Automotivo
(19) 3451 4498

Osasco
Coel
(11) 3683 3224

Presidente Prudente
Euro Bombas Diesel
(18) 3908 2424

Ribeirão Preto
Sodiesel
(16) 3969 8888

Santo André
MGM Eletro Diesel
(11) 4479 5800

São Bernardo do Campo
Astro Diesel
(11) 4341-8191

São José do Rio Preto
Ajato Diesel
(17) 3224 7541

São Paulo
Leon Motores
(11) 2954 4888

Sorocaba
Sorodiesel
(15) 3331 6666

Tocantins
Palmas
Bom Diesel
(63) 3223 9900



Sider da Randon ganhou agregados tecnológicos para facilitar as operações



Para cana e granel

Guerra e Randon aproveitam Agrishow para exibir seus novos implementos rodoviários, com soluções criativas para atender a forte demanda da cadeia do agronegócio brasileiro

Por Luciana Duarte

Mais uma vez os fabricantes de implementos rodoviários souberam tirar proveito da Feira Internacional da Tecnologia Agrícola em Ação, realizada entre os dias 2 e 6 de maio, em Ribeirão Preto. As gaúchas Guerra e Randon aproveitaram a ocasião para exibir tecnologias aplicadas a cadeia do agronegócio brasileiro. Mais de 145 mil compradores e visitantes

oriundos dos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Rio Grande do Sul, Nordeste e também procedentes de 50 países de todos os continentes puderam ver de perto as soluções que devem predominar nos setores canavieiro e graneleiro nos próximos anos.

No caso da Guerra o principal lançamento foi o Rodotrem Canavieiro. O

implemento ganhou mudanças criativas no design da caixa de carga, promovidas pela Engenharia do Produto da empresa e testado no Centro Tecnológico Guerra. Novas linhas arredondadas foram concebidas para evitar em toda a sua extensão os perigosos concentradores de tensão, pontos críticos em produtos que trabalham "fora de estrada". As chapas laterais receberam vincos para enrijecimento com conseqüente aumento da resistência. O içamento da caixa de carga também está diferenciado do modelo convencional com maior facilidade para o descarregamento. O novo sistema permitiu uma redução de 50% do tamanho das correntes.

CAPACIDADE AMPLIADA - Graças ao novo design, o rodotrem canavieiro

ficou com capacidade volumétrica de 189m³, aumento de 10% em relação ao modelo antigo. Também apresenta ganhos em tara de 2.520 Kg no conjunto, em relação ao modelo anterior. Para aplicação canavieira, quando o implemento trafega sem carga, apenas quatro lâminas do feixe de molas atuam na suspensão da estrutura, reduzindo a rigidez da suspensão e garantindo a integridade do produto. Já carregado, as lâminas mestras se juntam ao restante do pacote e mudam a rigidez do conjunto de molas. O implemento com o pé de apoio pneumático é dotado de chassi central construído com chapa de aço estrutural, projetado para suportar as condições severas a que é submetido quando em operação. "Com este lançamento, a Guerra conta com um equipamento altamente competitivo e está apta para atender este mercado em franca expansão no Brasil", aposta Gilmar Marinho, gerente Comercial Corporativo da Guerra SA. "É um produto que acrescenta ganhos em logística. São 9m³ a mais de carga por viagem. Para os operadores logísticos, isto traz vantagens significativas", afirma.

No caso da Randon, a participação no evento se deu através dos distribuidores. O produto de maior destaque foi a sider Linha R, que acaba de chegar ao mercado com uma série de agregados tecnológicos que garantem facilidades operacionais à caixa de carga.

Rodotrem Canaveiro da Guerra recebeu melhorias criativas no design da caixa de carga



NOVO DESIGN - Os principais destaques do sider linha R incluem à nova catraca tensionadora, agora mais reforçada e com espera para o repouso da alavanca, com disposição para o cadeado. Um novo design foi agregado ao produto visando maior segurança como o tensionamento da lona do teto, que evita acúmulo de água, além de sinaleira traseira com led, agora, disponível de série. Outro destaque do novo implemento é o apara-barro antispray, que garante e maior segurança na absorção de água de capacidade quatro vezes superior ao modelo antigo.

O sider Linha R ganhou caixa de rancho isotérmica e protetores laterais para oferecer melhor comodidade ao motorista e garantir menor impacto ao peso do equipamento. Um novo balancim também foi agregado ao modelo, para oferecer melhor comodidade na direção e maior resistência estrutural do veículo. "Muitas dessas novidades foram materializadas a partir das necessidades sugeridas pelos clientes", garante Noberto Fabris, diretor executivo da empresa. **F**



Brasileirinho

Agrale lança modelo 8500 E-MEC com equipamentos de série, ao preço da versão básica



Caminhão 8.500 E-Mec será ofertado com equipamentos de série

Decidida a conquistar novos consumidores da marca, a Agrale lança uma versão especial do caminhão 8500E-MEC. O objetivo é oferecer o 'Brasileirinho especial', em alusão a nacionalidade da montadora, completo de fábrica e sem custo adicional aos clientes" explica Ubirajara Choairi, gerente nacional de vendas de veículos da empresa. A novidade será ofertada com um pacote de equipamentos de série que incluem calhas de chuva em acrílico, películas nos vidros laterais e traseiro, calotas cromadas, capa para porcas das rodas dianteiras, tapa-estribo nas portas e pintura personalizada, entre outros, que não estão presentes na versão convencional. Também serão oferecidos itens de conforto interno, a exemplo do apoio de cabeça no banco do carona, climatizador de ar, tapa-sol e jogo de alto-falantes centrais.

A Agrale não revela o preço do produto, mas garante que terá o mesmo valor da versão básica. O caminhão, com capacidade de carga útil de até 5.250 kg, será ofertado com motor MWM 4.10 TCA Euro III e transmissão mecânica EATON de 5 marchas. **F**



Montagem sobre fotos: Divulgação

Programa de fidelidade

Na tentativa de cativar os usuários da marca e conquistar novos clientes a Michelin lança plano de compra integrada, que promete tirar o máximo proveito da vida útil dos pneus de uso comercial

Por José Augusto Ferraz

Depois de garantir seu espaço no mercado brasileiro de pneus radiais e, posteriormente, no segmento de reformas, a Michelin quer avançar ainda mais. A empresa está introduzindo um novo conceito para a compra de pneus de uso comercial, batizado de Vida Total. A iniciativa tem o objetivo de fidelizar os clientes da marca e oferecer um importante diferencial para os novos compradores.

Através do programa, o cliente assume o compromisso de promover a compra integrada de produtos e serviços Michelin, incluindo o pneu novo, a recapagem do mesmo e o uso da banda original da marca. Em contrapartida, a empresa assegura o aproveitamento máximo da vida útil do componente e, por extensão, a redução dos custos operacionais do transporte. Maria Luiza Carvalho, diretora de Marketing para Pneus de Carga da Michelin América do Sul,

explica que a proposta reflete a confiança da empresa na qualidade de seus produtos, bem de seus usuários, atesta em inúmeras pesquisas que

apontam a carcaça Michelin como a melhor do mercado.

BÔNUS DE DESCONTO - Na tentativa de atrair os operadores de transportes para experimentar a novidade, a Michelin decidiu atrelar a iniciativa ao lançamento do novo pneu Michelin X Multiway (ver detalhes no quadro). Ao adquirir o X Multiway, ao preço médio de R\$ 1.550,00, o cliente pode optar pela Oferta Vida Total mediante

Mais durabilidade e economia

■ Paralelo ao lançamento do programa Vida Total, a Michelin apresentou o novo pneu X Multiway, inicialmente na versão 295/80 R 22.5. O produto pode ser utilizado em qualquer posição dos eixos, mas é especialmente recomendado para uso em direcionais. Indicado para uso em estradas asfaltadas, o novidade da Michelin serve tanto para o transporte de cargas como passageiros, equipando os mais variados tipos de veículos, incluindo cavalos-mecânicos, caminhões, semi-

reboques e ônibus.

Melhorias - O pneu Michelin X Multiway incorpora inúmeras melhorias, em relação ao seu antecessor, o XZE2+. Sua banda de rodagem, mais larga e com uma estrutura mais robusta utiliza composto de borracha de alta performance. Tais melhorias proporcionam uma durabilidade até 20% a mais na 1ª vida, comparativamente ao modelo anterior, garante o fabricante, com base em testes realizados com os clientes. A maior aderência ao solo, por sua vez,

o pagamento de mais R\$ 30,00, com direito a um bônus de até R\$ 70,00. O bônus vale como desconto na reforma de qualquer pneu da marca, seja no sistema Recamic ou Refill ou, ainda, na compra de um pneu novo. Além disso, o cliente também ganha a garantia contra danos acidentais, uma exclusividade da Michelin, que garante o ressarcimento do valor do produto, proporcional à sua utilização, em caso de perda em acidentes, choques com meio fio, entre outros.

"Nosso objetivo, com o programa Oferta Vida Total, é convidar o cliente a participar de uma experiência", explica Feliciano Almeida, diretor de Marketing de Vendas de Pneus para Caminhões e ônibus da Michelin América do Sul. "Queremos que os usuários possam experimentar os benefícios da compra integrada do pneu com o serviço de recapagem Michelin e perceber, no bolso, o ganho proporcionado pelo aumento da vida do produto", completa o executivo, confiante nas virtudes do programa. **F**



Divulgação

melhora a dirigibilidade e a estabilidade do veículo.

O novo X Multiway apresenta, ainda, um novo formato dos sulcos, mais largos e sinuosos que garante maior aderência em pisos molhados e melhor drenagem, resultando em mais segurança. Um novo dispositivo protetor do fundo da escultura, combinado com o novo composto interno de borracha reduzem a retenção de pedras e protegem a carcaça contra agressões.

Apoio financeiro

Grupo Vival cria banco para fomentar negócios no mercado de reforma de pneus e aumentar a sinergia com os clientes da marca

As empresas de transportes podem, agora, contar com um novo parceiro financeiro, para dar suporte as suas operações. O Grupo Vival, que reúne a Borrachas Vival, Plásticos Vival e Vival Financeira, conseguiu autorização do Banco Central para criar seu próprio banco. A nova instituição surge como o propósito de fomentar os negócios no mercado de reforma de pneus e aumentar a sinergia com seus clientes.

O Banco Vival nasce com um patrimônio de R\$ 35 milhões e cerca de 3 mil clientes ativos. A clientela é formada por fornecedores, funcionários e clientes do Grupo. A carteira de crédito alcança R\$ 130 milhões e deverá ser utilizada para financiamento de capital de giro, desconto de recebíveis e prestação de serviços financeiros. O escopo dos serviços inclui, ainda, empréstimos consignados a funcionários e produtos para clientes aplicadores. A instituição também irá atuar com recursos provindos do BNDES, para financiamentos de bens de capital, como caminhões e ônibus.

PERCEPÇÃO - De acordo com Edson Rampon, Diretor Financeiro Operacional do Banco Vi-

pal, a idéia de criar um sistema de financiamento para clientes surgiu da percepção de que existia uma oportunidade de ampliar os negócios do Grupo, além do mercado de reforma de pneus. "Os clientes necessitavam de um apoio de quem realmente os conhecia e entendia as peculiaridades deste segmento", comenta o diretor.

Com base nessa experiência, Arlindo Paludo, presidente do Banco Vival aposta que a instituição reúne todas as condições de oferecer produtos e serviços com agilidade, transparência e competitividade. "Queremos caminhar para ser o banco que melhor compreende as necessidades dos nossos clientes", promete o executivo, confiante na ampliação do portfólio de produtos da instituição, em um curto espaço de tempo. **F**



Montagem sobre fotos: Divulgação

Arlindo Paludo: confiante na ampliação do portfólio

Apoios e críticas

Debate sobre transporte, logística e meio ambiente promovido pela NTC&Logística é marcado por opiniões divergentes sobre a legislação ambiental e críticas ao desequilíbrio na matriz de transportes

Por Valdir dos Santos

Um caloroso painel de debates, integrado ao seminário sobre Transporte, Logística e Meio Ambiente, promovido pela NTC&Logística e Reed Exhibitions Alcântara Machado na Federação do Comércio em São Paulo, nos dias 18 e 19 de maio, mostrou a divergência de opiniões a respeito do tema, entre as partes envolvidas. Leia-se, no caso,

empresários e frotistas ligados ao transporte rodoviário, embarcadores de cargas e representantes do modal ferroviário, entre outros. A fogueira foi alimentada por assuntos como a convivência do transporte com o meio ambiente, a defesa e as críticas à legislação ambiental e a tecnologia de controle de emissões dos veículos. Além de enriquecida com dúvidas so-

bre o fornecimento do diesel com baixo teor de enxofre e da Arla 32 dos veículos P-7, as ações de sustentabilidade versus o sucesso nos negócios e os desafios da redistribuição das cargas entre os modais.

O vice-presidente da NTC&Logística, Vander Francisco Costa, destacou o Projeto Economizar entre os programas de controle de emissões

Fotos: Divulgação



Marcos Gallao, da Associquim, fala no Seminário Eco Transporte & Logística: em defesa da prevenção, para reduzir os riscos de acidentes químicos

adotados pela atividade do transporte, como contribuição à causa do meio ambiente. O programa foi encampado pelas entidades empresariais em parceria com a Petrobras e evoluiu para o atual Despoluir, tocado pela Confederação Nacional do Transporte. Na visão do dirigente, os caminhões e ônibus P-5 produzidos atualmente e que atendem a quinta fase do Programa Nacional de Controle de Poluição do Ar de Veículos Automotores (Proconve) poluem menos do que uma motocicleta.

FROTA VELHA - Porém, segundo Costa, o que compromete a qualidade ambiental é a presença no trânsito dos caminhões fabricados antes da legislação de controle de emissões. A frota de caminhões dos transportadores autônomos tem idade média de 18,7 anos e a das empresas, 13,8 anos, com muitos veículos com mais de 30 anos, que precisam ser retirados de circulação. A CNT e a NTC&Logística defendem um programa de reciclagem que separe as peças reutilizáveis e envie o restante para sucata. E sugere que o governo subsidie o sucateamento concedendo 10% do valor de um caminhão novo ao dono do caminhão retirado de circulação. Esse valor retornaria aos cofres públicos com os impostos recolhidos na venda do modelo novo. Além de poluir menos, os caminhões e ônibus P-5 e, a partir de 2012, P-7,



Vander Costa, da NTC&Logística: setor defende programas de controle de emissões

A busca da integração

■ A melhor distribuição da carga entre os modais foi defendida por Ricardo Melchiori, diretor de Operações da Ceva Logística e coordenador da Câmara Técnica da NTC&Logística. Apesar de o rodoviário responder por 58% de toda a carga transportada, no Estado de São Paulo, chega a 93%. Assim como no Amazonas o hidroviário responde por 90%, embora não passe de 17% no país, e Minas Gerais utilize 60% do modal ferroviário, que na média nacional é de 25%. A demanda de transportes, segundo Belchiori, cresceu muito, para atender ao crescimento da população que mais que dobrou em 50 anos. "Dados do IBGE registram também que em 1960, 50% viviam na zona rural, e hoje são apenas 15,6%". A saturação do sistema rodoviário, especialmente em São Paulo, exige a integração com outros modais e o Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), em execução prevê a diminuição desse desequilíbrio até 2025, citou Melchiori.



oferecem também mais recursos para segurança contra acidentes.

Geraldo Vantine, especialista em logística e coordenador do seminário, alertou para o aumento dos gases de efeito estufa (GEE) no Estado de São Paulo, onde é grande a participação do transporte rodoviário de cargas. Ele citou recente inventário de emissões da Cia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), que apurou aumento de 57,2% nas emissões de GEE entre 1990 e 2008, de 56.957 gigagramas (Gg) para 88.844 (1 Gg equivale a 10³ tonelada). O setor energético responde por quase 90% das emissões e a queima dos combustíveis fósseis, principal fonte de GEE, aumentou 39%, de 56.957 Gg de CO₂ em 1990 para 79.231 em 2008.

Em que pese a responsabilidade do transporte rodoviário pelas emissões, Vantine afirma que a culpa está na Logística, que mantém a preferência pelo modal rodoviário desprezando o ferroviário e o hidroviário (ver quadro).

TRABALHO DE PREVENÇÃO - As virtudes da legislação brasileira de controle ambiental, que começou em 1981, foram destacadas pelo consultor Marco Antonio Gallao, representante da Associquim, que reúne os distribuidores de produtos químicos. "A Lei 693/1981 passou a responsabilizar civilmente o causador da poluição, sem necessidade de comprovação de culpa - poluiu, tem que pagar", disse ele, citando o artigo 14 que prevê a in-

denização da vítima do desastre ecológico. Por isso, o consultor recomenda o trabalho de prevenção para diminuir o risco de acidentes.

No transporte de produtos químicos, Gallao citou os programas de qualidade e a legislação específica, que fazem exigências aos prestadores de serviços logísticos, por meio de có-



Luiz Pasquotto, da Cummins: a indústria assegura tecnologia para atender ao P-7

digos e boas práticas como o Sasmaq, da Abiquim e o Transqualit, da NTC&Logística. Lembrou que as multas são pesadas, de R\$ 500 mil podendo chegar a R\$ 50 milhões, daí a recomendação para que os contratos sejam bastante criteriosos. Ele citou ainda a nova lei de resíduos sólidos, aprovada no ano passado, e que ainda depende de regulamentação e que institui a logística reversa com regras e exigências para as embalagens. Sem esquecer da

Lei dos Crimes Ambientais, que tem causado controvérsias, mas que colocam o Brasil na frente de muitos países. "O desafio é não cair na tentação de culpar o meio ambiente e as exigências de licença ambiental pelo atraso no desenvolvimento do país".

O palestrante seguinte, Durval Nascimento, diretor de Meio Ambiente da ALL Logística, queixou-se da demora na liberação das licenças ambientais para a construção do ramal de Rondonópolis (MT), de 260 km, cuja espera se prolonga há dois anos e meio. Ele disse que nem no trecho da Ferronorte, onde os trilhos e dormentes já existem e precisam apenas de troca, a licença foi liberada antes dos outros dois, onde será necessária a construção.

GARGALO -A possibilidade de operar no transporte ferroviário com carga fracionada, questionada pelo representante do Correios, Jorge Dantas, foi descartada pelo representante da ALL. Ele afirmou que a capital de São Paulo tem o maior gargalo do mundo no transporte ferroviário de cargas. "É impossível concorrer com o caminhão,



Alex Messias, da Petrobras: altos investimentos na produção de diesel S10

que em duas horas leva uma carga de São Paulo a Santos,

enquanto o trem demora um dia. Os trens de carga tem acesso aos trilhos da capital por apenas doze horas, ficando as outras doze reservadas para o transporte de passageiros. Para Nascimento, é urgente a duplicação da linha e a construção do ferroanel no entorno da capital.

A contribuição dos caminhões para melhoria das condições ambientais passa pelas novas tecnologias de pós-tratamento dos gases de escapamento combinada com a queima de diesel com baixo teor de enxofre. Para assegurar o atendimento à legislação Luiz Pasquotto, vice-presidente da Cummins e Alex Barbosa Messias, gerente de Marketing da Petrobras, asseguraram o fornecimento dos veículos P-7 e a distribuição do combustível, mas não faltaram manifestações na platéia sobre a elevação dos custos das novas tecnologias e de dúvidas sobre o pleno fornecimento do novo diesel. **F**



O transporte de produtos químicos é regulado e requer fiscalização

Prêmio TOP DO
TRANSPORTE
2011



Todos os motivos levam ao TOP.

A edição especial da revista Frota&Cia dedicada ao Prêmio Top do Transporte 2011 já está aberta para reservas.

E cada vez mais o mercado e os transportadores, em especial, prestigiam o Evento e a Revista.

Com tantos motivos para garantir o maior interesse do seu público alvo, sua empresa não pode ficar de fora.

Reserve já o seu espaço.

Atenção para as datas:

Autorizações: até 22 de agosto

Material: até 25 de agosto

Circulação: a partir de 31 de agosto

Credibilidade da Pesquisa Nacional de Desempenho dos Fornecedor de Serviços de Transporte.

Publicação do ranking dos transportadores mais bem avaliados em cada setor.

Publicação dos resultados da premiação.

Distribuição no Evento de premiação.

Consulta dos embarcadores para contratação de transportadoras durante 365 dias.

revista
Frota & Cia

comercial@frotacia.com.br | www.frotacia.com.br
fone/ fax 11 3871.1313

Efeito cascata

Frotistas comprovam a eficácia dos treinamentos e da tecnologia embarcada na redução dos custos operacionais e montadoras reforçam a necessidade de cursos grátis para motoristas e monitores

Por Valdir dos Santos

O impacto no preço dos veículos P-7 a partir de 2012 poderá provocar antecipação das compras de modelos P-5, mais baratos, até o fim deste ano. Mas, asseguram as montadoras de veículos, se as empresas de transportes reforçarem os programas de treinamento de motoristas, a redução do consumo de diesel compensará o investimento no modelo 2012, ao ponto de gerar folga de caixa suficiente para novas compras. O consumo de diesel, responsável por quase 40% dos custos operacionais do transporte, é o principal ponto a atacar quando uma empresa decide reduzir despesas, enfatiza Roberto Leoncini, diretor geral da Scania.

Essa proposta é sustentada pelos resultados dos treinamentos gratuitos oferecidos pelos fabricantes aos compradores de seus veículos, bem como a todos aqueles que solicitam reciclagens periódicas. Além das montadoras, diversas empresas oferecem cursos de direção econômica, entre outros, assegurando rápido retorno do investimento no treinamento (ver quadro na pág. 40).

BONS FRUTOS -A Covre Transportes e Logística, de Limeira (SP), é uma das beneficiadas desse processo. A empresa colhe bons frutos dos treinamentos realizados, feitos com o instrutor



Fotos: Marcelo Vigneron

Treinamento de motorista na JSL: redução de 19,35% no consumo médio de diesel por veículo

da Mercedes-Benz. Em média, a economia foi de 28%, diz Rosana Ribeiro, analista de Recursos Humanos: "Tivemos um caso em que a redução chegou a 34%, com um motorista com mais tempo de casa, que mostrou maior dedicação", conta. A performance surpreendente levou a Covre a repetir seis meses depois o curso feito em outubro de 2010.

A Namisa, mineradora de Congonhas do Campo (MG), que incorporou à frota 45 caminhões Trakker 8x4, da

Iveco, tinha previsão de consumir 16 litros de diesel por hora de operação por veículo, mas se superou. "Conseguimos reduzir 3,5 litros/h", comemora Luciano Leão, coordenador de Manutenção. Os caminhões dessa frota circulam 24 horas por dia, com revezamento dos motoristas e consumo equilibrado por condutor e veículo. Além do curso Top Driver, Leão cita outras influências para tanta economia: o câmbio automatizado, o freio retarder, a velocidade máxima em 45 km/h, a

obediência aos limites de peso, a calibragem diária dos pneus, os vidros sempre fechados e a caçamba quase na mesma altura da cabine, que facilitam o arraste aerodinâmico.

CONDUÇÃO ECONÔMICA - Já na JSL (Júlio Simões Logística), de Mogi das Cruzes (SP), a redução foi de 19,35% no consumo médio de diesel por veículo, graças ao programa semestral de treinamento de condução econômica de seus 6.500 motoristas, diz Ercio Gomes, coordenador de treinamento da empresa. “Toda vez que compramos veículos novos, nossos instrutores passam dois dias na fábrica da MAN onde recebem treinamento teórico e prático sobre a composição técnica e o desempenho dos caminhões para repassá-las aos motoristas.

A economia obtida na JSL, segundo Gomes, chega a superar a média de consumo homologada até pela fábrica. “Nos caminhões pesados, fazemos 3,7 km/litro ante a média da MAN de 3,1”. Gomes aponta o baixo turn-over e a fidelidade dos profissionais à empresa, como outro benefício dos treinamentos. Para manter-se mais competitiva, desde 2005, a JSL criou o Centro de Treinamento e Escola de Formação de Motoristas e não se arrependeu.

Na Cordenonsi Transporte Internacional, de Xaxim (SC), a economia de combustível é obtida por meio de várias ferramentas de controle operacional da frota, programa de controle de emissões e adoção de componentes que trazem ganho operacional. “Os veículos não quebram, permitem obter maior produtividade e atender aos clientes com absoluta pontualidade”, afirma Fernando Cordenonsi, gestor de Negócios. O treinamento dos motoristas faz parte do conjunto de ferramentas e a empresa dispõe de um veículo completo e um instrutor para reciclar os mais antigos e preparar os re-



Marcel Luiz do Prado, da Scania: tecnologia bem aplicada reduz consumo de diesel

cém contratados.

Dedicada, desde 1982, ao transporte de produtos com temperatura controlada, a companhia passou a gerenciar os equipamentos por telemetria, para rastrear a frota e softwares de gestão. Outra mudança ocorreu em 2008, quando iniciou a compra de caminhões com câmbio automatizado que reduzem custos com combustível e conferem maior conforto e segurança aos motoristas, afirma Felipe Cordenonsi, gestor de Suprimentos. Hoje 65% da frota são de veículos Scania, 20% Volvo e 15%, Mercedes Benz.

REDUÇÃO DE CUSTOS – Preocupadas com o aumento nos preços dos caminhões P-7 as montadoras, por sua vez, reforçam a importância dos componentes e do treinamento de motoristas que reduzem custos e compensar o investimento adicional.

A oferta da Scania é baseada no tripé condutor (treinamento), veículo (uso correto dos equipamentos) e serviço (manutenção preventiva), cuja integração visa obter o máximo desempe-

no, aumentando a rentabilidade dos negócios, segundo Marcel Luiz do Prado, gerente de Pré-Venda. O conjunto de sensores do Driver Support permite reduzir o consumo e as emissões e dá dicas ao motorista para melhorar o desempenho. Já o câmbio Optcruise facilita a operação, reduzindo trocas de marchas e o Retarder, que interage com o freio motor, controla a velocidade. Atuando juntos podem economizar até 15% de combustível.

Para Prado, a escolha do modelo de caminhão, das tecnologias embarcadas e dos acessórios adequados ao tipo de carga e da rota, potencializam os bons resultados. Calibrar pneus, usar peças originais e mão-de-obra qualificada contribuem com até 30% na economia de combustível. Os treinamentos teóricos e práticos orientam os motoristas a aproveitar a inércia, torque e potência e embreagem na antecipação de frenagem. Da mesma forma, reforçam conhecimentos sobre tecnologias e instruem sobre a inspeção diária e pequenas manutenções.

A MAN Latin America treinou 3.500 monitores em 2010 no seu Programa de Condução Defensiva e Econômica de dois dias a custo zero para os clientes e que forma instrutores dos frotistas. “No primeiro, fazemos a apresentação técnica do produto, para que sejam conhecidos todos os recursos e a checagem dos itens de inspeção diária.



Luciano Leão: consumo reduzido, com treinamento

No segundo dia, é feita uma viagem em reais condições de uso em que o instrutor avalia o desempenho do monitor e depois lhe mostra em detalhes o que precisa ser corrigido”, explica Sérgio Beraldo, gerente de pós-venda. O curso é customizado para atender às necessidades de cada cliente, esclarece e inclui material de apoio para a empresa e o treinando em linguagem simples e bastante ilustrada para que ele possa aplicar o curso aos motoristas.



Sérgio Beraldo, da MAN: empresa aposta na formação de monitores

passam por dois anos de treinamento e executam o Programa Monitor, para treinar os instrutores dos clientes em três dias. A entrega técnica é feita na fábrica em um programa de dois dias do qual participam o dono da empresa ou seu representante, além de um grupo de motoristas, na compra de um lote de veículos. Além da visita à planta da empresa, o grupo treina e sai da fábrica dirigindo os veículos.

Para formar lideranças de motoristas, a Volvo oferece o programa Transformar, em turmas de 12 profissionais, que durante uma semana, são treinados para a gestão da condução, como se relacionar com os clientes. Além de

conhecer as características técnicas e o funcionamento dos caminhões, as aulas abordam sobre a carga, a rota da viagem, o tipo de pavimento, as condições climáticas e os buracos na rodovia. O planejamento da viagem, as verificações prévias e a avaliação dos resultados ao final são valorizados.

QUADRO AMPLIADO - Com mais de 200 mil motoristas e monitores treinados desde 1982, a Mercedes-Benz ampliou em 2011 seu quadro de instrutores de treinamento nos frotistas da marca. Sua meta é dobrar o atendimento, que, em 2010, atingiu 2.825 condutores em 300 empresas, segundo Ari de Carvalho, diretor de Pós-venda.

O curso básico de técnicas de operação tem duração de 8 horas e o avançado: 16. O de formação de monitores dura cinco dias e se aprofunda nos temas técnicos dos veículos e na didática de treinamentos. O curso é aplicado nos Centros de Treinamento de Campinas (SP), Porto Alegre (RS) e Recife (PE).

O programa Top Driver, da Iveco, já treinou quase 10 mil pessoas e seu diferencial vai além da direção econômica e da redução do consumo de diesel. Lá é ensinada a manutenção preventiva, para aumentar a durabilidade dos veículos e componentes e possibilitar mais economia e proteção ao meio ambiente. O programa complementa a entrega técnica do veículo novo e pode durar até uma semana, por isso, deve ser agendado com antecedência. A repetição do treinamento pode ser feita também com agendamento prévio. Segundo Carlos Souza, responsável pelos cursos técnicos da Iveco, após o treinamento, o consumo de combustível cai de 7 a 10%. Se o motorista ou o empresário perceberem aumento no consumo, pode investigar a causa na oficina da concessionária e, se for por falhas no modo de dirigir, um novo curso deve ser agendado. **F**

MULTIPLICADORES - A Volvo, por outro lado, mantém 52 multiplicadores de conhecimento, que fazem a entrega técnica dos veículos da marca na América Latina - 44 deles no Brasil. Eles

Escolas especializadas

■ Diversas instituições disputam o rentável mercado de treinamento dos motoristas no país e expandem suas bases. Caso, por exemplo, da Fabet - Fundação Adolfo Bósio de Educação no Transporte, com a matriz em Concórdia (SC), que abriu uma filial em Mairinque (SP) próximo da capital.

Outras opções são: a Centronor, fundada em Vacaria (RS) por iniciativa das transportadoras Cavalinho, Schio e Bertolini e a ATC (Associação dos Transportadores de Cargas do Mato Grosso) - uma iniciativa dos transportadores de Rondonópolis e o Centro de Treinamento e Qualificação do Transporte, criado em 2005, em Maringá (PR), por iniciativa do G10. A maior escola, entretanto, é do Sest-Senat, que promete este ano formar 80 mil motoristas nas unidades em todo o país, para tentar combater um drama do setor: a escassez de mão de obra.



Ônibus caderno

Ano XI - Edição nº 105 - Maio/2011



Pela paz no trânsito

O Brasil responde à convocação da ONU e lança o Pacto pela Vida, com o objetivo de reduzir em 50% as mortes no trânsito até o final de 2020

Miniônibus
Volare lança primeiro modelo projetado para aplicações rurais



Memória
Rejuvenescida após a recuperação, marca Caio chega aos 65 anos



QUER FAZER GRANDES NEGÓCIOS NO SETOR DE TRANSPORTES? O MELHOR CAMINHO É NA FENATRAN.

A FENATRAN - Salão Internacional do Transporte – reúne os mais importantes players nacionais e internacionais do segmento. É uma oportunidade única para divulgar seus produtos e serviços, conhecer as perspectivas do mercado, construir grandes parcerias e estreitar relações com os clientes e prospects.



SUCESSO TOTAL EM 2009

- 355 expositores de 15 países.
- 64 empresas fizeram sua estreia no evento, sendo 48 novas empresas nacionais e 16 internacionais.
- 98% dos visitantes têm a intenção de retornar em 2011.
- 89% dos expositores ficaram satisfeitos com os resultados obtidos.
- 70% dos visitantes participam do processo de compra.

MELHOR QUE 2009 SOMENTE A FENATRAN 2011.

**NÃO PERCA MAIS TEMPO E
RESERVE JÁ O SEU ESPAÇO.**

Tel.: 11 3060-4954

E-mail: feirastecnicas@reedalcantara.com.br

Faça revisões em
seu veículo regularmente.

24 A 28 DE OUTUBRO DE 2011
ANHEMBI - SÃO PAULO - SP
Os avanços tecnológicos de um setor que nunca para em um único lugar
www.fenatran.com.br

DIRETORIA

José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

REDAÇÃO

**Diretor de Redação e
Jornalista Responsável**

José Augusto Ferraz - (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br

Editora

Luciana Duarte
luciana.duarte@frotacia.com.br

Colaboradora

Valdir dos Santos (textos)

ARTE

Editor

Fábio Bortoloto - (MTB 31.295)
fabio@frotacia.com.br

COMERCIAL

Diretora

Solange Sebrian
solange@frotacia.com.br

Executivos de contas

Fred Fungaro
fred@frotacia.com.br
Evandro Jorge Elias
joca@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 Leitor

Fone/Fax: 55 11 3871-1313

E-mail: circulaçao@frotacia.com.br

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

Preço do Exemplar Avulso: R\$ 11,00

REDAÇÃO, PUBLICIDADE, CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua Ministro Godói, 507 (Água Branca)

05015-000 - São Paulo - SP - Brasil

Fone/Fax: 55 11 3871-1313

Home page: www.frotacia.com.br

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 rodoviário, de passageiros e cargas. Circula também junto a frotistas de veículos comerciais, ligados à indústria e ao comércio, 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, sem a prévia autorização dos Editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de **ÔNIBUS**.

Editoração eletrônica - Editora Frota
Tratamento de Imagens e Arquivo Digital - Fênix
Impressão - VOX Editora
Laboratório Fotográfico - Capovilla
Tiragem - 13.000 exemplares
Circulação - Junho 2011

Parte integrante da revista FROTA&Cia
Circula como encarte, junto com a
Edição N° 145 - de Maio de 2011

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

A vida, em primeiro lugar



Divulgação

O Brasil deu um importante passo com vistas à redução dos acidentes de trânsito, um flagelo que provoca quase 500 mil ocorrências a cada ano, envolvendo mais de 600 mil veículos e a morte aproximada de 40 mil pessoas. Sem contar os feridos, não contabilizados nas estatísticas e os custos estimados com os acidentes, da ordem de US\$ 30 bilhões.

A razão é o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança

Viária para a Década 2011-2020, lançado pelo governo brasileiro em resposta à convocação da Organização das Nações Unidas que denominou o período de Década de Ação para a Segurança Viária. De acordo com a Assembléia Geral da ONU, se nada for feito para reduzir a violência no trânsito, as mortes no trânsito irão produzir 1,9 milhão de novas vítimas, até 2020.

Não sem motivo, o lançamento do Plano, ocorrido no ultimo dia 11 de maio em Brasília, contou com a presença de centenas de dirigentes de entidades de classe. Incluindo, a NTU e a NTC&Logística, que representam as empresas de transportes de passageiros e de cargas, respectivamente, cujas frotas de caminhões e ônibus respondem por boa parte das ocorrências de acidentes no Brasil (ver matéria completa na pág. 7).

Se o apoio dessas entidades é de fundamental importância para o sucesso do Plano, mais vital ainda é contar com o firme empenho de todos os seus associados. Se cada operador de transportes incluir a questão viária como parte das preocupações da empresa e, mais do isso, promover ações contínuas de treinamento e educação do trânsito, será possível alcançar os objetivos propostos pelo Plano. E, assim, colaborar para que milhares de brasileiros não percam sua vida em vão, por conta da irresponsabilidade e a negligência de cada um de nós.

José Augusto Ferraz
Diretor de Redação

Sumário

07 SEGURANÇA
Brasil lança Plano para
redução dos acidentes
de trânsito até 2020



Divulgação

10 MEMÓRIA
Caio completa 65 anos
de história e 10 sob
o comando da Induscar

14 MINIÔNIBUS
Volare desenvolve
modelo para uso no
transporte de rurais

15 OPERAÇÃO
Ônibus para city tour
chega finalmente a
maior cidade do País

04 SEÇÃO
Ponto a ponto



Vice-liderança de mercado

A Agrale, montadora de veículos comerciais de capital 100% brasileiro, alcançou a vice-liderança no mercado argentino de chassis para ônibus, com 25,6% de participação. Em 2010, a empresa contabilizou a comercialização de 1.022 unidades naquele mercado, com destaque para o segmento de minibus, que garantiu 50% de market share para a marca brasileira. Desde 2009 a empresa atua no País vizinho com uma fábrica localizada na cidade de Mercedes, onde produz os modelos MA 8.5 (micro) e MT 12.0 e MT 15.0 (midibus), além de caminhões leves Agrale 8500. "Esse resultado só demonstra a forte presença da Agrale no país", diz Flávio Crosa, diretor de vendas da empresa. "A implantação de uma fábrica local foi decisiva para esse sucesso", acrescenta.

Importante vitória

A NTU comemorou, no dia 25 de maio, uma importante vitória no Senado Federal. Com o apoio de 13 senadores foi aprovado o projeto de Lei 166/2010 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. O texto legal prevê a integração entre os diferentes modos de transporte, a melhoria da acessibilidade e a mobilidade de cargas e, sobretudo, de pessoas em todos os municípios brasileiros, colaborando para a melhoria da qualidade de vida da coletividade urbana. "A NTU vem atuando durante esta tramitação no sentido de reforçar a importância da decisão final, que será a sanção da lei que instituirá as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana", diz Otávio Cunha, presidente da Diretoria Executiva da NTU. A proposta agora será examinada pela Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) em caráter terminativo, ou seja, com valor de uma decisão do Senado e, logo depois, segue para sanção presidencial.

Frota ecológica

A Viação Metropolitana, operadora do sistema de transporte coletivo da cidade de São Paulo, acaba de receber o primeiro lote de ônibus movido a etanol modelo K 270 4x2 da marca Scania. O protocolo de intenções de compra dos veículos foi assinado em 25 de novembro de 2010 e prevê a entrega de 50 unidades do modelo ainda no primeiro semestre de 2011. Os novos ônibus sustentáveis têm garantia de manutenção preventiva nos primeiros 120 mil km rodados por unidade e estão preparados para atender a lei brasileira de emissão de poluentes, o Conama P7, que entra em vigor em 2012. Os modelos foram equipados com motor de 9 litros, 270 cv de potência e podem ser abastecidos com etanol com até 5% de aditivo. O uso desse combustível permite reduzir em até 90% a emissão de CO₂.

Fotos: Divulgação





"A aprovação da Lei 166/2010 pelo **Senado** demonstra a relevância do tema para o legislativo e para a sociedade".

Otávio Cunha, presidente da Diretoria Executiva da NTU

Inspeção rápida

A Scania Brasil começou a disponibilizar um serviço inédito de inspeção rápida de ônibus, para uso das empresas operadoras do transporte de passageiros. Denominado Check List, a ferramenta verifica mais de 60 itens vitais para a operação dos veículos. O objetivo é minimizar as paradas por quebras durante as viagens em períodos que os ônibus operam com maior intensidade, principalmente em época de feriados prolongados. Na prática a montadora oferece nas mais de 100 Casas Scania ou nas garagens dos clientes uma equipe de técnicos treinados para identificar sinais de possíveis problemas no veículo. A verificação dos itens, segundo a montadora, é rápida e os reparos necessários são feitos no local após prévia autorização do cliente. Claro!

Bilhete único já

Até o final do ano os usuários dos ônibus intermunicipais da Grande São Paulo poderão utilizar o mesmo bilhete para acessar os trens da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) e o metrô. Atualmente, os usuários se valem do BOM (Bilhete Ônibus Metropolitano), para utilizar as linhas da região. Com a novidade, que será implantada até o final do ano, será

Ônibus flex

A MAN Latin America, em parceria com a Ceg, Bosch e a Secretaria de Estado de Transportes e a de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços exibiram no Rio de Janeiro o primeiro ônibus com tecnologia flex, GNV+Diesel. O protótipo Volksbus é a contribuição da marca para o Programa Rio Transporte Sustentável, que propõe uma mobilidade mais verde durante a Copa do Mundo em 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. O modelo, equipado com motor traseiro de seis cilindros e 17 toneladas de peso bruto total, ganhou sistema Bosch de injeção de combustível, que permite rodar com até 90% de GNV. A Ceg será responsável pelo abastecimento do protótipo em sua fase de testes, enquanto a MAN será acompanhado pelo Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/UFRJ. A ideia é medir a eficiência energética (Km/Leq), taxa de substituição e a viabilidade econômica do projeto.



Fotos: Divulgação

permitido ter acesso a uma linha de ônibus intermunicipal e depois ingressar no trem ou metrô. Para isso, basta comprar um bilhete de papel ou o BILHETE ÚNICO. O uso integrado do bilhete único é uma medida prevista por lei, aprovada recentemente na Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo e prevê ações integradas nos 39 municípios da região metropolitana.

Fim dos cobradores



Marcelo Moscardi

O Sindicato de Motoristas e Cobradores (Sindimotoristas) de São Paulo fechou acordo com as viações paulistas que operam o transporte urbano de passageiros para extinguir a função do cobrador. Com a adoção do bilhete único, apenas 8% dos usuários de ônibus pagam passagens atualmente com dinheiro. Os cobradores não serão demitidos e,

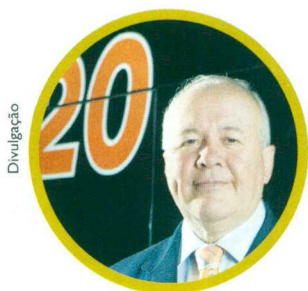
sim, alocados em outras funções, prometeu o Sindicato das Empresas de Transportes Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SPUrbanuss). Pelo acordo, o motorista que trabalhar sem cobrador receberá adicional de R\$ 250 no salário.

Redução de lotes

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) decidiu reduzir o número de lotes de linhas de ônibus interurbanos que serão leiloados no segundo semestre. De 100 lotes originais, que contemplavam duas mil linhas de ônibus em todo o país, a ANTT deverá leiloar entre 45 e 65 lotes. Isso, se não houver uma nova prorrogação, como já aconteceu em situações anteriores.

Ganho de causa

A ANTT obteve ganho de causa favorável na contestação de ações movidas por cinco empresas contra a Agência, exigindo a prorrogação das permissões e concessões de linhas interestaduais, sob a alegação de direito adquirido. Ao acatar os argumentos da ANTT, a Procuradoria Federal entendeu que a promulgação da Constituição Federal de 1988 obriga a realização de licitação para toda e qualquer concessão ou permissão de serviço público.



"O etanol é a
melhor entre os
combustíveis
renováveis"

*Wilson Pereira, gerente executivo de
Vendas de Ônibus da Scania Brasil*

Transporte em declive

Um estudo sobre mobilidade urbana, divulgado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) revelou que o transporte público está perdendo espaço para o individual. Nas viagens motorizadas, a preferência dos usuários caiu de 68% para 51%. Além disso, cerca de 55% dos entrevistados afirmaram que estão insatisfeitos com o serviço. "O investimento no transporte público ficou em um ostracismo total" disse, Carlos Henrique de Carvalho, técnico de Planejamento e Pesquisa do Ipea. Prova disso é que o uso do automóvel no transporte urbano cresceu 9% e o das motocicletas, 19%, revelou (ver matéria completa na próxima edição).

Marcelo Moscardi



PACTO PELA VIDA

Brasil responde à convocação da ONU para combater a violência no trânsito e lança o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020, com apoio de várias entidades privadas

As 38 mil mortes e 620 mil pessoas feridas anualmente compõem a contribuição brasileira às estatísticas da Organização Mundial de Saúde (OMS) que reúne 178 países e registraram em 2009, 1,3 milhão de vítimas fatais e 50 milhões de feridos em acidentes de trânsito. O Brasil é o quinto país em mortes, atrás da Índia, China, EUA e Rússia.

O anuário estatístico mais recente do Denatran mostra que em 2008 ocorreram 428.970 acidentes envolvendo 592.402 veículos, dos quais 23.052 ônibus e 54.463 caminhões. Os automóveis somaram 246.712, as motos, 200.446, as bicicletas, 32.496, outros 25.366 não foram informados. De 2008 para 2009, as mortes aumentaram 32%, de 28.966 para 38.273. O Ministério da Saúde informa que em



Acidentes de trânsito: 1,3 milhão de vítimas fatais em 2009, segundo a Organização Mundial de Saúde

Divulgação

2010, 145.920 vítimas dos acidentes no trânsito foram internadas, com custo de R\$ 187 milhões para o Sistema Único de Saúde (SUS).

Ao anunciar a Década de Ação para Segurança Viária de 2011 a 2020, a Assembleia Geral da ONU alertou seus países signatários que, se nada for feito, em 2020 as mortes chegarão a 1,9 milhão. O custo global dos acidentes é estimado em US\$ 518 bilhões por ano e no Brasil, R\$ 30 bilhões. A maior parte dos custos é coberta pelo SUS, o DPVAT (seguro obrigatório) contribui com R\$ 290 milhões e o Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), com 5% da arrecadação das multas, oferece mais R\$ 300 milhões.

PACTO PELA VIDA

Aglutinar as entidades da sociedade civil, os órgãos públicos e a iniciativa privada, visando a redução de 50% das mortes no trânsito nesta década que termina em 2020, é o objetivo do Pacto pela Vida, complemento do nome do plano lançado pelo governo federal no dia 11 de maio em Brasília e apoiado por

cerca de 300 representantes de dezenas de instituições.

“A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) apoia incondicionalmente o Plano que visa atender a resolução A/64/L44 da ONU”, afirmou Otávio Cunha, presidente da entidade. Segundo ele, a NTU inclui entre seus objetivos, o desenvolvimento de estudos técnicos e propostas de medidas para a melhoria dos serviços e um conjunto de ações relativas à prevenção de acidentes de trânsito.

Na visão do presidente, o enfrentamento da grave realidade dos acidentes de trânsito no Brasil é também uma obrigação das empresas. “A meta traçada pela ONU é ousada, mas possível. Já há algum tempo, as mais de 500 empresas associadas à NTU estão não só atentas a estas estatísticas nefastas como também ativas no sentido de reverter o quadro, realizando o aprimoramento da formação de condutores, com foco no

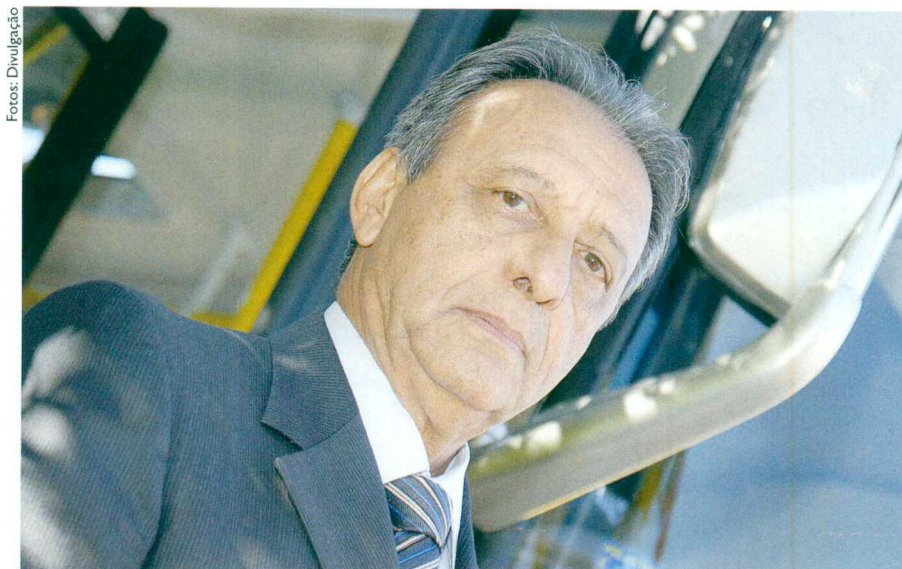


Alfredo Peres: entusiasmo com a mobilização do Ministério das Cidades e órgãos públicos

desenvolvimento de um comportamento seguro, solidário e cidadão no trânsito”, comenta o dirigente. Cunha explica que as capacitações e programas de educação em curso buscam promover o respeito às regras de trânsito e às pessoas, conscientizando que a redução nos conflitos e acidentes é benéfica para todos, inclusive para os próprios condutores.

UNIÃO DE MINISTÉRIOS

A mobilização dos Ministérios das Cidades, por meio do Denatran, da Saúde, Trabalho, Transportes, Previdência e Justiça nesse plano, entusiasmou Alfredo Peres da Silva, vice-presidente da NTC&Logística, em Brasília e até o começo deste ano, diretor do Denatran e do Contran. “É a primeira vez que o governo toma a iniciativa de enfrentar a violência no trânsito juntando todos estes ministérios e convocando as entidades públicas e privadas”, disse Peres que citou também a parti-



Otávio Cunha: Plano do governo tem apoio incondicional da NTU

ciação da Frente Parlamentar de Segurança de Trânsito da Câmara dos Deputados, dirigida pelo deputado Hugo Leal, autor da Lei Seca.


“Agora é uma política de governo, com decisões de cima para baixo e com todas as chances de chegar aos objetivos propostos”. Ele citou que o ministro Alexandre Padilha, da Saúde, promete só liberar recursos específicos aos prefeitos que aderirem ao Plano. Garibaldi Alves Filho, da Previdência, preocupado com o aumento dos acidentes com motos, quer apoio das empresas e propõe aumentar o valor do seguro de acidentes do trabalho àquelas que registrarem aumento

de mortes de funcionários em viagens a caminho do trabalho ou na volta para casa.

SEIS PILARES

O Plano do governo, sugerido pelo Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, do Denatran, teve a colaboração dos princípios contidos no Manifesto da Frente Parlamentar de Redução do Acidente de Trânsito e inúmeras entidades e profissionais especializados. A Comissão de Trânsito da ANTP (Associação Nacional de Transporte Público), o Instituto de Engenharia de São Paulo e o Conselho Estadual para Diminuição

do Acidente de Trânsito e Transporte do Estado de São Paulo (Cedatt) fizeram uma proposta sustentada em seis pilares: gestão, fiscalização, educação, saúde, segurança viária e segurança veicular.

O Pacto pela Vida, apresentado pelo diretor do Denatran, Orlando Moreira tem princípios parecidos: gestão e fiscalização, educação, saúde, infraestrutura e segurança veicular. Os detalhes destas e das demais sugestões serão discutidos na Semana Nacional de Trânsito, a ser realizada de 18 a 25 de setembro próximo. 

Por Valdir dos Santos

Ações integradas

Divulgação



O Pacto pela Vida, as propostas do Ministério da Saúde e as da ANTP convergem para a mesma direção reforçando a integração das ações isoladas que há anos existem em estados, municípios, órgãos de trânsito, entidades públicas ou privadas. Todas mostram a preocupação em integrar os dados estatísticos dos acidentes, ainda controversos e incompletos e, com base neles, atacar os pontos mais vulneráveis, sejam o motorista, a via ou o veículo. Além disso, o Pacto pela Vida sugere:

- o fortalecimento do Sistema Nacional de Trânsito;
- a definição de planos e metas e aplicação dos recursos com permanente acompanhamento por um Observatório Nacional formado por representantes do governo e da sociedade civil;
- intensificação da fiscalização reforçada pela mudança da cultura da impunidade;
- priorização do transporte coletivo visando a diminuição dos carros nas ruas e rodovias;

● melhoria dos níveis de segurança dos veículos, com estímulos à renovação da frota e retirada dos veículos sem segurança do trânsito;

● melhoria da qualidade da infraestrutura viária e da sinalização;

● ações educativas visando o cumprimento das regras de trânsito com incentivos a um comportamento mais seguro, ético e solidário;

● implantação de programas de segurança aos pedestres, ciclistas e motociclistas e de melhorias da acessibilidade a pessoas com necessidades especiais e

● aprovação dos projetos de lei pelo Congresso Nacional em favor da segurança no trânsito, como o Estatuto do Motorista e revisão do Código de trânsito Brasileiro.

Ailton Brasiliense (foto), presidente da ANTT, defende a utilização de todos os recursos das multas nesse plano. “Se for mantido o nível de arrecadação atual em dez anos, da ordem de R\$60 bilhões, será suficiente para todo o Plano”. E completa: é indispensável rever-se a cultura da impunidade no Brasil, que privilegia não apenas cidadãos, mas parte das estruturas do Executivo, Legislativo e Judiciário e de setores da sociedade e a mídia”.

Da “jardineira” dos anos 50 ao moderno Topbus, bi-articulado: 65 anos de inovação



ORGULHO NACIONAL

A marca Caio comemora 65 anos de história e dez anos sob o comando da Caio Induscar.

Líder no mercado de carrocerias urbanas a empresa já fabricou mais de 172 mil ônibus nesse período

Em 12 de janeiro de 1946 o primeiro ônibus fabricado pela recém fundada Companhia Americana Industrial de Ônibus (Caio) saía do galpão de 3.120 metros quadrados situado na Avenida Celso Garcia, no Tatuapé, zona leste de São Paulo (SP). A iniciativa coube ao pioneiro José Massa e os sócios e irmãos José Gonçalves e Octacílio Piedade Gonçalves que decidiram produzir artesanalmente carrocerias de ônibus, na época chamadas de jardineiras, equipadas com motor Buda ou Hercules.

Hoje, no momento em que a marca Caio completa 65 anos de história e dez anos de atividades sob o comando da Caio Induscar, empresa do Grupo Ruas, a companhia emprega cerca de 3 mil colaboradores, é líder absoluta no mercado de carrocerias urbanas e um

nome consagrado no segmento do transporte de passageiros. Ao longo desses 65 anos, a empresa produziu mais de 172 mil carrocerias com a marca Caio, das quais 132 mil unidades saíram das linhas de produção da nova Caio Induscar para atender aos mercados interno e externo. Em 2010, a companhia respondeu por 28% da demanda total do mercado interno, segundo dados da Fabus (Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus).

A planta industrial da encarroçadora, localizada na cidade de Botucatu (SP), está instalada em um terreno de 290 mil m² de área total, sendo 90 mil m² de área construída. A fábrica tem capacidade para produzir 40 ônibus por dia, para atender a demanda dos mercados interno e externo, nos segmentos urbano, escolar, executivo, rodoviário e de fretamento e turismo. A vasta linha de produtos abrange modelos minis, micros, midis, articulados e biarticulados, com destaque para as famílias Apache, Millennium, Mondego, Foz, Solar e Giro.

Um pouco de história

ANOS 50

A boa aceitação das primeiras “jardineiras” fabricadas pela Caio, em 1946, obrigou



a empresa a transferir suas instalações para uma área de 20 mil m² na Rua Guaiaúna, no bairro da Penha, também na capital paulista. Depois de superar a marca de 26 unidades fabricadas mês, no início da década, a Caio promove a primeira evolução tecnológica nas carroçarias da marca.

ANOS 60

Os negócios começam a se expandir para dentro e fora do Brasil. Começam a ser comercializadas as primeiras carrocerias batizadas de "Bossa Nova", produzidas com estrutura tubular. Nesse período, a empresa se lança como exportadora de vários modelos da marca para a Argentina e Uruguai. Em julho

CAIO
INDUSCAR

Há 10 anos esta marca ganhou ainda mais brilho. Nós, da Tec Bor, nos orgulhamos de fazer parte desse período.

Por isso é muito compensador quando nosso empenho em produzir com excelência resulta na comemoração de uma parceria de 10 anos, exatamente no momento em que essa empresa comemora os 65 anos de uma marca que é sinônimo de qualidade.

Nossos parabéns a todos que fizeram da Caio Induscar uma referência no setor de transportes de passageiros de nosso país.



TEC BOR
BORRACHA TÉCNICA LTDA.

de 1960, a Caio compra a Viação Santos - São Vicente - Litoral S/A que, mais tarde, dá origem a seis operadoras na Baixada Santista, com uma frota de mais de 500 veículos. Em 14 de outubro de 1962 chega ao mercado a carroceria Jaguá. Quatro anos mais tarde, a empresa surpreende o empresário brasileiro ao exibir no Salão do Automóvel o ônibus urbano Gaivota com toailete, bar, carpete, poltrão reclináveis e cinto de segurança e iluminação individual. Em 1968 são comercializadas as primeiras unidades do modelo Caio-Bela Vista e o microônibus Verona.

ANOS 70

A encarroçadora lança as carrocerias Gabriela com pára-brisa pa-

norâmico, o micro ônibus Carolina I, Gabriela II, com vigia inteiriço e o rodoviário Corcovado, o primeiro da marca com estrutura de alumínio. Nesse mesmo período, a Caio adquire a Companhia Auto-carroçarias Cermava e a Indústria de Carroçarias Metropolitana, ambas do Rio de Janeiro, para criar as subsidiárias Caio Norte e Caio Rio. Com o domínio da tecnologia de construção em duralumínio a empresa disponibiliza as carrocerias Gaivota para equipar o chassi Scania BR-115 com motor traseiro, que faziam a linha Rio-São Paulo pela empresa Única.

ANOS 80

As mudanças no quadro econômico brasileiro obrigam a Caio a de-

sativar a produção da Metropolitana. Cinco anos mais tarde, a matriz da companhia é transferida para Botucatu, no interior de São Paulo. Na retomada das atividades, em 1985, a companhia lança o rodoviário Aritana e o Squalo, esse último construído em alumínio - considerado a mais avançada carroceria na época. Outro marco histórico foi à produção em série do urbano Vitória em 1988.

ANOS 90

O Vitória ganha três atualizações e a empresa lança o rodoviário monobloco Beta, apresentado na Expo-bus 94, para exportação. Nos anos seguintes, chegam ao mercado os modelos urbanos Monte Rei, Carolina V, Aplha e Taguá. Bem como o Piccolino, Piccolo, Millenium e Alpha Intercity. Às vésperas da virada do século, uma conjunção de fatores adversos leva a empresa a enfrentar sérias dificuldades econômicas que a obrigam a pedir concordata, até ser decretada a sua falência.

Fotos: Divulgação



Carroceria "Bossa Nova" de 1960, em versão trólebus; o "Gaivota", no Salão do Automóvel de 66 e o 1º "Vitória" fabricado em 1988



Mini Foz, Apache e Giro: três dos 16 modelos que compõem o portfólio da Caio Induscar nos dias atuais


SÉCULO 21

Em janeiro de 2001, um novo capítulo na história da companhia começa a ser escrito. O Grupo Ruas, operador de empresas ligado ao

transporte urbano de passageiros de São Paulo, decide arrendar a marca Caio sob a denominação de Induscar, para assumir a produção das reconhecidas carroçarias.

ANOS 10

Impulsionada pelo novo controlador e os bons ventos da economia brasileira, a encarroçadora volta com força total. Em 2001 lança a carroce-

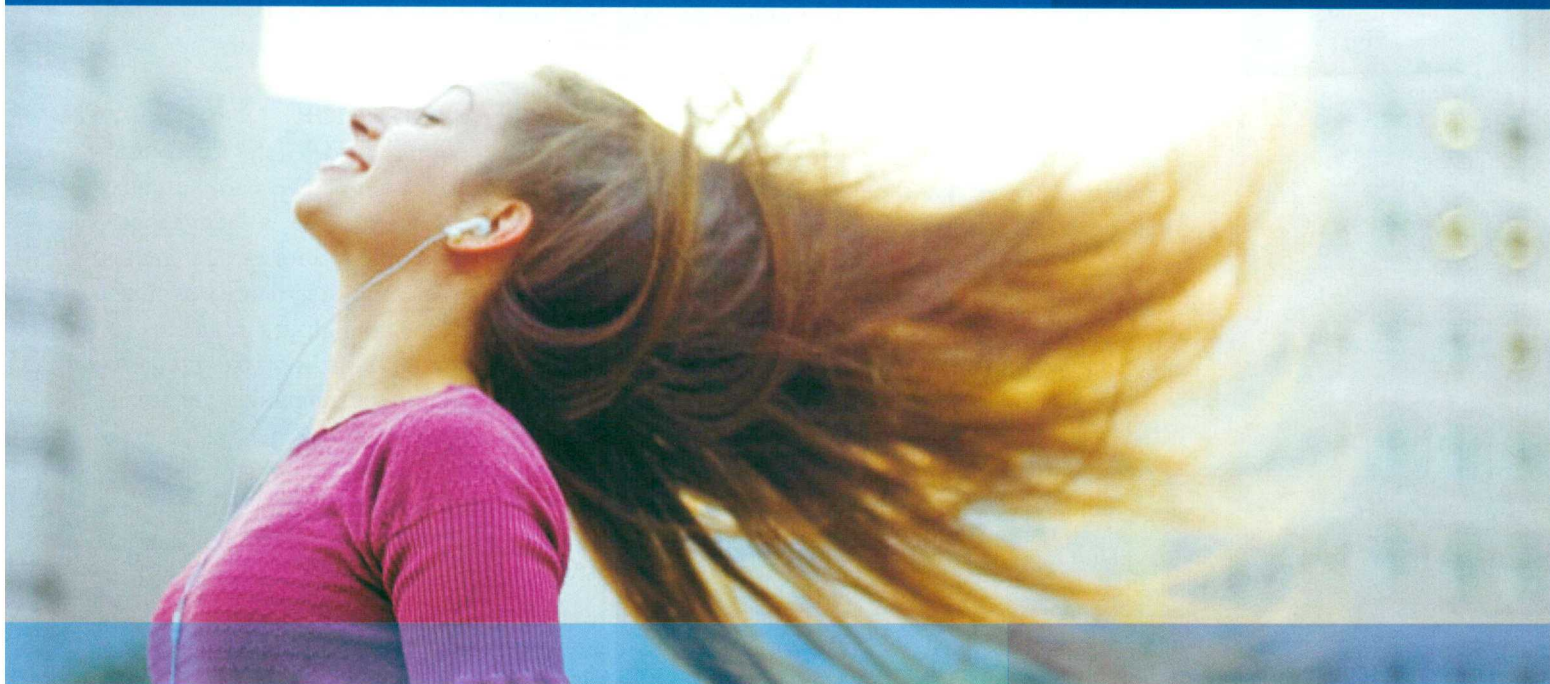
ria Apache Vip e nos anos seguintes os modelos Giro 3400 (2002), Millennium II e Giro 3600 (2003), Top Bus e Giro 3200 (2004), Giro 3200, Foz 2400, Mondego HA e Mondego LA (2005), Foz Super (2006), Foz 2200 e Apache Vip, Topbus e Foz Super (2008/2009) e, mais recentemente, o modelo Solar (2010). 

Por Luciana Duarte

► SOLUÇÃO EM CLIMATIZAÇÃO PARA ÔNIBUS



SPHEROS



A SPHEROS PARABENIZA A CAIO INDUSCAR E TODA SUA EQUIPE PELOS 65 ANOS DE COMPROMETIMENTO E SUCESSO COM OS SEUS CLIENTES

Conforto no campo

Volare apresenta o primeiro miniônibus desenvolvido exclusivamente para o transporte de trabalhadores rurais

De olho nas oportunidades, a Volare foi atrás de um novo nicho de mercado, para oferecer a sua linha de miniônibus. Trata-se do Volare Canavial, modelo desenvolvido exclusivamente para o transporte de trabalhadores rurais, em aplicações severas no campo e fora-de-estrada. Exibido pela primeira vez durante Agrishow 2011, realizada entre 02 e 06 de maio, em Ribeirão Preto (SP), o modelo foi sucesso no evento. “Das 60 cotações realizadas fechamos 13 negócios”, revela Felipe Tonoli, gestor de contas da Volare. “As Usinas Paulistas estão bastante interessadas no produto”, garante (ver quadro).

Para atender às necessidades do setor canavieiro, principal aplicação do Volare Canavial, a fabricante promoveu melhorias nas versões W8 e W9. Os modelos ganharam maior vão livre (altura em relação ao solo), suspensão reforçada, redução dos balanços dianteiro e traseiro. Além de novos pára-choques desenvolvidos para maior absorção de impactos, o que proporciona maior facilidade



Mesas, cadeiras e toldos garantem o descanso, enquanto toaletes e chuveiros, mais conforto aos trabalhadores

Comendo pelas beiradas


Atualmente, as Usinas Paulistas terceirizam o transporte dos trabalhadores utilizando entre 50 a 500 veículos, estima Felipe Tonoli. “Mas esse mercado está em transformação e deve comprar, no mínimo 250, Volare Canavial/ano”, prevê. “Essa meta pode ser superada à medida que nossa equipe iniciar o mesmo trabalho em outras regiões do Brasil”, garante o gestor.

para vencer os obstáculos das estradas de terra e locais de difícil acesso e oferece conforto e segurança para os passageiros.

Na parte externa, o Volare Canavial ganhou melhorias como um toldo com extensão da porta de entrada até a traseira do veículo para garantir uma área de descanso para os trabalhadores. Mesas retráteis e cadeiras também são disponíveis para facilitar as refeições e momentos de descanso. O veículo oferece, ainda, um reservatório de água de 150 litros que mantém a refrigeração por até 12 horas, além de uma pia para higienização.

INTERIOR

No seu interior, o modelo oferece conforto e comodidade. A versão W8 permite transportar até 22 passageiros; já a W9 tem capacidade para até 30 trabalhadores. Em ambas configurações oferecem dois banheiros, masculino e feminino, com ducha higiênica. A idéia é para ser utilizado, por exemplo, na descontaminação de trabalhadores que atuam na aplicação de fertilizantes, herbicidas e/ou produtos químicos.

O Volare Canavial é ofertado com motorização MWM 4.12 TCE Euro III. O miniônibus possui comprimento total de 8.085 mm, distância entre-eixos de 4.200 mm e capacidade máxima de tração de 11.000 kg. O preço sugerido do veículo é de R\$ 225 mil. 

Por Luciana Duarte

Conheça São Paulo

São Paulo ganha primeiro ônibus próprio para promover city tour na maior capital do País. Roteiro prevê 9 paradas e sete ônibus Doble Decker


A exemplo das grandes cidades do mundo, a maior capital do Brasil ganha um city tour oficial a partir de janeiro de 2012. O passeio será promovido em veículos panorâmicos de dois andares, conhecidos como Double Decker. O serviço, antes explorado só pelas agências de turismo, prevê nove paradas com direito a embarque e desembarque nos locais definidos no roteiro. "São Paulo demorou para ter um city tour. Tem tudo para dar certo", diz Maria José Giaretta, turismóloga e professora da PUC-SP em recente entrevista. "É um roteiro tradicional, muito procurado pelos turistas e por quem vive na cidade. Em cada uma das paradas, o turista tem diversas opções de passeio", acrescenta.

O roteiro criado pela São Paulo Turismo (SPTuris) oferece como a primeira de nove paradas a região da Luz, no centro da capital. As próximas atrações são o Mercado Municipal, República, Estádio do Pacaembu, Avenida Paulista, Ibirapuera, bairro da Li-

berdade, Pátio do Colégio e Teatro Municipal. Durante o percurso um guia bilíngüe explica a importância histórica das construções e as características arquitetônicas da cidade. O turista terá direito a descer no local e subir no próximo ônibus e escolher outra atração. A liberdade para definir o tempo dedicado a cada atração é a principal característica do city tour.

PERCURSO

O city tour promocional é comum em várias cidades do País, da América do Sul e na Europa. Atualmente em São Paulo é explorado apenas por agências de turismo. O ingresso do passeio no valor de R\$ 40,00 dá direito a utilização no período das 9h às 18h, com direito a embarque e desembarque em todos os locais definidos no roteiro. A previsão é de que sete ônibus operem a linha turística no intervalo de uma hora entre eles. A SPTuris não divulgou até o fechamento desta edição o percurso dos ônibus, mas garante que o passeio deve durar cerca de 3h20 a uma velocidade média de 15km/h. "O itinerário ainda está em estudo em conjunto com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e a São Paulo Transporte (SPTTrans). Vamos montar o melhor trajeto levando em consideração o trânsito da cidade e a questão de fiação", explica a diretora de Turismo e

Entretenimento da SPTuris, Luciane Leite. Um edital será publicado no Diário Oficial da Cidade nos próximos 60 dias para a escolha da empresa que vai operar o city tour oficial na cidade. 



City tour prevê nove paradas para conhecer os principais pontos turísticos de São Paulo



Fotos: Acervo SPTuris - SPTuris



Marcelo Moscardi

Fim do mistério

❖ A **AGV**, um dos maiores operadores logísticos do país, anunciou a compra da Exata Logística e Exata E-commerce. Com as novas aquisições, a AGV passa a atuar em 75 unidades distribuídas em 20 estados.

Expansão logística

Os **Correios** anunciaram que a criação da CorreiosLog, braço aéreo para o transporte de cargas, vai exigir investimentos entre R\$ 800 milhões e R\$ 1 bilhão. A frota estimada de 15 aeronaves será comprada da Embraer e tem prazo de dois anos para entrega.

Megacomplexo

❖ A **ALL** – América Latina Logística anunciou a construção do maior complexo multimodal no país, com capacidade de até 30 milhões de toneladas por ano. Ele será construído em Rondonópolis (MT) e vai demandar investimentos de R\$ 730 milhões, a serem bancados pelos próprios clientes da ALL.

Lucro expressivo

❖ O Grupo **Júlio Simões** Logística (JSL) contabilizou, no primeiro trimestre de 2011, uma receita líquida de R\$ 498,6 milhões. Com isso, o lucro líquido da empresa mostrou uma evolução de 588%, em relação ao mesmo período do ano anterior, atingindo a marca de R\$ 15,3 milhões.

Reforço na frota

❖ A Viação **Santa Cruz** adquiriu em maio, 27 ônibus pela montadora gaúcha Comil. Os veículos atenderão aos estados de São Paulo e Minas gerais, para servir ao transporte coletivo urbano e contratos de fretamento, respectivamente.

Aumento líquido

❖ A **Randon** atingiu receita líquida de R\$ 362 milhões no mês de abril. A marca é 24,9% maior em relação ao mesmo mês de 2010.

Frota ampliada

❖ A **Brasilmaxi**, que atua no setor de transportes e soluções logísticas de armazenagem e distribuição, acaba de adquirir 12 novos bugs porta-contêineres de 20 pés. Os equipamentos serão utilizados na unidade de Santos (SP) e vão se somar aos outros 36 bugs da companhia.

Monitoramento de cargas

❖ A **GEFCO** Logística, subsidiária do grupo PSA Peugeot Ci-

Vai e vem

❖ Depois de atuar por cerca de 20 anos como vice-presidente de Recursos Humanos, *Relações jurídicas e institucionais e compliance da Mercedes-Benz Jackson Schneider* (foto) assume o posto de vice-presidente de relações institucionais da Embraer, a partir de julho.



❖ **Andreia Maret** é a nova responsável da recém criada gerência de marketing corporativo do Grupo Localfrío, especializado em logística, armazenagem e movimentação.

Fotos: Divulgação

troën, integrou suas unidades de logística através de serviços de mapas online. A informação é de Alexandro Strack, diretor de TI da Gefco. Segundo Strack, a empresa está investindo R\$ 1,4 milhão em TI para otimizar suas operações e os serviços aos clientes.

Compra de peso

❖ De uma só tacada, a **Reiter Log**, operadora logística de Porto Alegre (RS), adquiriu 183 caminhões Volvo VM e outros 55 do modelo FH, para operarem no transporte de gado e carne frigorificada em várias regiões do país.

Malha ampliada

❖ A Transportadora **Plimor** abriu mais uma unidade no Estado de São Paulo. Localizada em São Carlos, ela deve movimentar 200 toneladas e realizar 1,3 mil entregas. Com a expansão, a Plimor atinge a mar-

ca de 73 unidades distribuídas no Brasil e na Argentina.

Autopeças

❖ O grupo **SKF** do Brasil registrou um crescimento de 11% nos negócios, no primeiro trimestre de 2011. Os caminhões foram grandes responsáveis pelo aumento nas vendas.

Maior lucro

❖ A **Tegma** registrou receita líquida de R\$ 307,9 milhões no primeiro trimestre do ano. O número representa um crescimento de 24,7%, em relação ao mesmo período de 2010.



FROTA&Cia ON LINE
Quem transporta, acessa.

Notícias do mundo do transporte atualizadas em tempo real

www.frotacia.com.br

Na grandeza do Brasil tem Volvo

C/P&C

TRANSPORTES

O Brasil se espalha pelo mundo

País vive a maior movimentação
de cargas de sua história

O Brasil apresenta números animadores em sua economia. Recordes de produtividade e aumento das demandas interna e externa exigem do país um gigantesco movimento de cargas que vão do campo até a indústria e o comércio.

Em 2010, houve um recorde de movimentação portuária, com 833 milhões de toneladas e, para 2011, há expectativa de um novo aumento. Nos portos de todo o país, caminhões Volvo transportam milhares de contêineres.



Caminhões Volvo transportam milhões de toneladas de cargas nos portos brasileiros

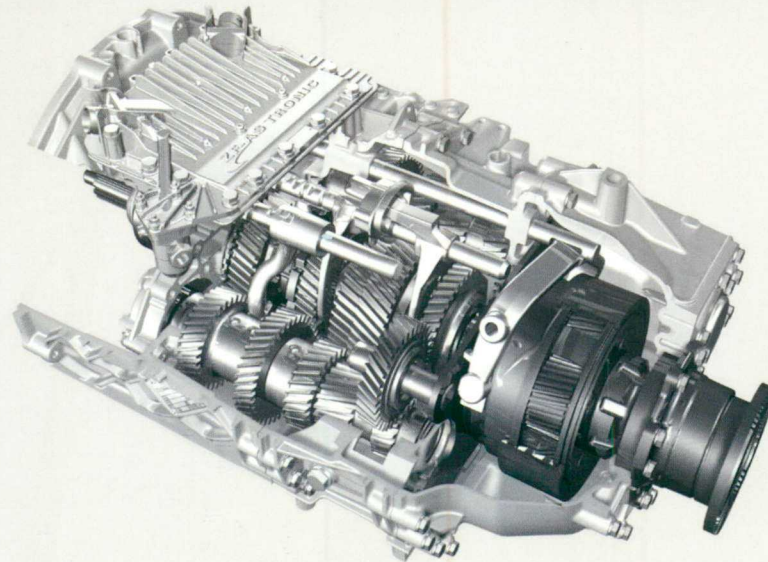


Cinto de segurança salva vidas



VOLVO

Desacelere os custos operacionais da sua frota.



www.zf.com.br

A ZF e a Iveco inovam mais uma vez: chegou a transmissão automatizada **AS-Tronic**. São 16 marchas controladas por uma central eletrônica de última geração, que garante segurança e conforto para o motorista, produtividade e menores custos operacionais para o frotista. Conheça a novidade que vai mudar o rumo da sua frota. Disponível no Iveco Stralis NR460 Eurotronic. **ZF. Inovação que movimenta a vida.**

Novo Iveco Stralis Eurotronic equipado de série com a Transmissão Automatizada ZF AS-Tronic.

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Driveline and Chassis Technology

