FROTA & cia

Ano IX Número 60
Janeiro-Fevereiro/2003
www.frotacia.com.br
R$ 8,50



## Confenar
## Isso é que é comprador

## Itamaracá
## De Recife para o mundo

# Inimigos ocultos

**A noite e a sonolência são as maiores causas de acidentes com caminhões, garantem os especialistas**

# *"Brasil, pra mim*
# *Pra mim, Brasil."*



Officina.ac

Trevo Rodoviário das Vias Anhanguera e Bandeirantes - SP

*1902. A Scania tem suas raízes fincadas neste longínquo ano, quando ocorreram os primeiros experimentos de mecanização do transporte de carga. Naquela época, a Scania começava firmemente o negócio de caminhões pesados.*

*1957. A Scania instala sua fábrica no Brasil. Contando com o mais importante acervo tecnológico, a Scania é, a um tempo só, a mais tradicional e a mais moderna fábrica brasileira de caminhões pesados.*

**170 MIL VEÍCULOS PRODUZIDOS. 9 TRILHÕES DE QUILÔMETROS PERCORRIDOS.**

*2003. Conhecer estes números é saudar uma inovação constante, apoiada em tecnologia sueca de última geração e desenvolvimento sustentado. É guardar respeito por um Brasil que não pode e não quer perder tempo.*

*É testemunhar que a história da Scania se entrelaça com a própria evolução do transporte rodoviário brasileiro.*

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO

SCANIA



Divulgação

# Sem Fome, nem Paternalismo

Pouco importa o imbróglio formado com a nomeação de Anderson Adauto para o Ministério dos Transportes. O que salta aos olhos é a escalação de um dos mais importantes segmentos econômicos, de um país com 8,5 milhões de quilômetros quadrados, na vexatória situação de Ministério de barganha. Nossos valores realmente estão de pernas para o ar. Não falta quem argumente que a balança comercial é a salvação da lavoura. Mas onde reside o gargalo das exportações, senão na calamitosa situação de nossas estradas? Dizem que a concentração industrial ainda é um nó a desatar, mas isso não depende das facilidades para se chegar aos grandes centros de consumo? Até o projeto Fome Zero tem uma forte dependência da rodovia como meio de comunicação. Franklin Delano Roosevelt, em 1933, também fez o seu Fome Zero, batizado por ele de New Deal. Como meio de elevar a moral de seu povo não distribuiu cestas básicas, mas empregos. E como? Trabalho para a base da pirâmide, empregos braçais em setores que demandavam mão-de-obra intensiva. O presidente americano não montou frentes de trabalho para abrir e fechar buracos, mas para executar o maior Plano Nacional de Rodovias do mundo. Descentralizou a economia, distribuiu renda, baixou custos de produtores e exportadores, indiretamente injetou ânimo na indústria e favoreceu investimentos. Há 70 anos atrás a América montou uma formidável estrutura que garante o país até hoje como a maior potência da terra.

*Pedro Bartholomeu Neto*

FROTA&Cia

**DIRETORIA**
**Diretores**
José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

**REDAÇÃO**
**Publisher e Jornalista Responsável**
José Augusto Ferraz – (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br
**Editor**
Pedro Bartholomeu Neto
barto@frotacia.com.br
**Colaboradores**
Valdir dos Santos (texto)
Cacá Monteiro (fotos)

**ARTE**
**Editor**
Fábio Bortoloto (MTB 31.295)
fabio@frotacia.com.br
**COMERCIAL**
**Diretora**
Solange Sebrian
solange@frotacia.com.br
**Representante Rio Grande do Sul**
Curi e Associados - R. Inhanduí, 60
90820-170 – Porto Alegre-RS
Fone/Fax (0**51) 3241-2286
**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) 3864-9008
E-mail: circulação@frotacia.com.br

ASSINATURA ANUAL - R$ 102,00 (12 edições)
Preço do Exemplar Avulso: R$ 8,50

**REDAÇÃO, PUBLICIDADE, CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO**
Rua Ministro Godói, 507 (Água Branca)
05015-000 – São Paulo – SP – Brasil
Fone/Fax (0**11) 3864-9008
Home page: www.frotacia.com.br
www.economiaetransporte.com.br

**FROTA&Cia** é uma publicação mensal, 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 fotolitos - Fênix
Impressão - Margraf
Laboratório fotográfico - PH Color

Tiragem - 13.000 exemplares
Filiada ao Instituto Verificador de Circulação IVC
Circulação - Março/2003




Especialistas médicos provam: a sonolência e o tráfego à noite são a causa da maioria dos acidentes envolvendo caminhões nas estradas brasileiras. A sonolência, para eles, é a forma mais perigosa de um motorista perder a concentração ao volante.




## Entidades

Os revendedores Ambev unem-se em torno da Confenar e criam a maior rede de distribuição de bebidas do país, para atender 1 milhão de pontos de venda.

22

## Empresas

Depois da reestruturação administrativa, a Tegon Valenti, consolida sua área de atuação com a inauguração de filiais no Paraná.

26




## Administração




Braspress diversifica e cria a Rodex, uma subsidiária que pratica o low cost low fare para seduzir o mercado de cargas com menor valor agregado

28

## Secões

Transporte On line 06

Ponto a ponto 42

Panorama 38

# Suplemento Ônibus

**34 Capa**

A pernambucana Itamaracá é a primeira empresa brasileira de transporte urbano a exportar tecnologia




**38 Montadoras**

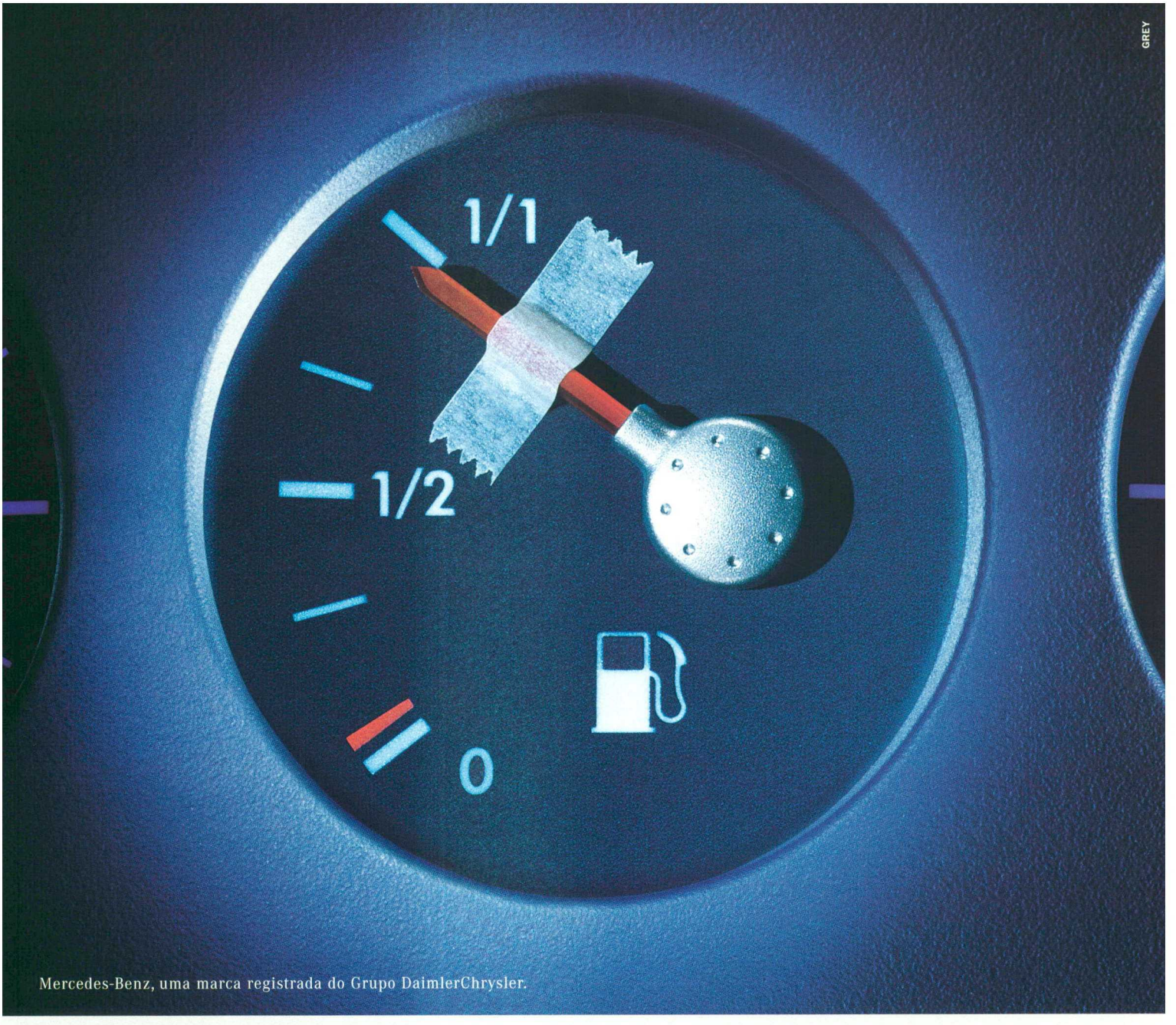
Scania expõe para todo país sua tecnologia de construção de chassis de ônibus urbanos e rodoviários




**40 Sucesso do segmento**

faz surgir uma nova categoria de minis, maiores e mais potentes






Mercedes-Benz, uma marca registrada do Grupo DaimlerChrysler.

GREY

# Quando o caminhão não é Mercedes-Benz, este é o único jeito de fazer economia.

▶ Você sabe que o custo do diesel é muito importante na hora de calcular a rentabilidade do seu caminhão. Por isso, quem tem um Mercedes-Benz sempre sai ganhando. Os caminhões Mercedes-Benz consomem muito menos combustível que os caminhões do principal concorrente. E não é a gente que está dizendo isso.

▶ Testes comprovaram que um Mercedes-Benz pode rodar até 11% a mais que um caminhão do principal concorrente, utilizando a mesma quantidade de combustível. Traduzindo, isto quer dizer que a cada 9 viagens o proprietário de um Mercedes-Benz ganha mais uma.

▶ Toda essa economia se deve à tecnologia do motor eletrônico Mercedes-Benz, uma inovação brasileira presente nas estradas e cidades desde 1997. Sem falar que um Mercedes tem qualidades como resistência, robustez, eficiência do trem-de-força e maiores intervalos de manutenção. Tudo isso faz com que o caminhão passe muito menos tempo parado. O que significa maior rentabilidade.

▶ Vá até um Concessionário Mercedes-Benz agora mesmo. E veja do que o ponteiro de combustível de um Mercedes-Benz é capaz.

Mercedes-Benz
Você sabe por quê

Testes realizados pelo Instituto Mauá de Engenharia com o modelo Mercedes-Benz L-1622 e seu principal concorrente. Para mais informações, visite o site www.mercedes-benz.com.br ou ligue 0800 90 90 90. Os veículos Mercedes-Benz estão em conformidade com o Proconve - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores.

## Galeria

O Actros 1944 é o top line da DaimlerChrysler na marca Mercedes-Benz. Além de potência para dar e vender, 580 cv, cavalo pode vir com o sistema Teligent de segurança, seis diferentes tipos de cabine, comandos no volante, transmissão automática e muito mais.




## Poda geral

O corte de R$ 14,1 bilhões no orçamento da União, promovido pelo governo de Luis Inácio Lula da Silva, teve o Ministério dos Transportes como maior contribuinte. Foram cortados R$ 2,56 bilhões, mais de R$ 1 bilhão além do ministério da Defesa, cuja verba baixou de R$ 4,6 bilhões para R$ 3,2 bilhões (31,65%). O dos Transportes registrou baixa de R$ 64,5%, ficando com R$ 1,4 bilhão.

## Carga pesada

Vinte anos depois de sua estréia, o seriado Carga Pesada volta à telinha, conduzindo outra vez os caminhoneiros Pedro e Bino, representados pelos atores Antonio Fagundes e Stenio Garcia. Desta vez, as aventuras da dupla pelas estradas brasileiras vão ser compartilhadas com um cavalo mecânico Volkswagen Tractor, equipado com cabine leito feita sob medida para a TV. Para garantir essa aparição nos 30 capítulos previstos, a Volkswagen vai desembolsar nada menos que R$ 7 milhões para a Rede Globo. Com uma condicionante: se o público e o Ibope não aprovarem a volta dos dois amigos até o quarto capítulo, a série não terá continuidade.



## Hora H

Setembro próximo é o mês limite para que a Volvo conclua a operação de venda de ações que detêm na Scania, segundo ordem da Comissão Européia. Com a virada da montadora rumo ao lucro, a complexidade da operação aumenta, e muito. A valorização das ações e a nova condição da companhia devem encher os olhos de várias outras montadoras, além da Volkswagen, a empresa que já se apresentou para a compra. A tecnologia pode chamar atenção de outros produtores europeus e americanos.

## Novos comerciais

O presidente da PSA Peugeot Citroën, Jean-Martin Folz, e o superintendente mundial da Fiat Auto, Giancarlo Boschetti, assinaram acordo de colaboração para desenvolvimento e industrialização dos novos veículos comerciais leves feitos em consórcio. Os investimentos até 2017 devem chegar a € $ 1,7 bilhão (R$ 6,68 bilhões). As duas montadoras desenvolvem os comerciais Ducato, Scudo, Boxer e Jumper conjuntamente desde 1978.




### Maior do mundo

O Aeroporto Internacional de Mênfis, o hub mundial da FedEx Express, a maior companhia mundial de transporte expresso, é o maior aeroporto de transporte de carga do mundo. Só no primeiro trimestre de 2002 registrou 832.610 toneladas. As aeronaves da FedEx, são 653 jatos, voam diariamente entre Mênfis e a América Latina e o Caribe, com mais de um milhão de embalagens passando pelas instalações de distribuição do ponto central todas as noites. A classificação é da revista Air Cargo Magazine que elencou os 25 maiores aeroportos de carga do mundo.

## Dando a volta por cima

*Foi inaugurado em São Paulo o maior helicentro - centro de serviços para helicópteros – da América Latina. O Helipark oferece hangar, serviços de manutenção e abastecimento, além de cursos. São 45 mil m² de área construída e terreno de 116 mil m², para atender um mercado que cresce cerca de 8% ao ano. Hoje existem 450 helicópteros operando em São Paulo, a segunda maior frota do mundo. O Helipark abriga até 150 aeronaves de até 10 toneladas, tem aproximação livre e permite operações diurnas e noturnas. A torre de controle tem 360º de visibilidade, estação de rádio com freqüência própria e estação meteorológica. As coordenadas são S 23º 33'53" W 046º 49'48".*




## Buraqueira geral

Pesquisa feita pela CNT – Confederação Nacional dos Transportes, revelou que 59,1% de um total de 47,1 mil quilômetros de rodovias estaduais e federais são consideradas deficientes, ruins ou péssimas. Delas, 35,8% foram consideradas em bom estado e apenas 5,1% mereceram a classificação de ótimas. Em relação à pesquisa anterior (2001) o total de deficientes caiu 8,7%, enquanto o conceito de ótimas e boas elevou-se respectivamente 2,2% e 7,4%. Para um país do tamanho do Brasil, 47,1 mil quilômetros de estradas ótimas seria o mínimo a esperar.

FordZero
FomeZero
Ford

# A Ford Caminhões está ajudando o país no combate à fome.




A cada caminhão vendido, a Ford vai doar
200kg de alimentos para o Programa Fome Zero.
Você também pode fazer a sua parte.

Ford Caminhões. O melhor




JWThompson

Não existe nada mais urgente no Brasil do que resolver o problema da fome. Por isso, a Ford Caminhões está lançando o projeto Ford Zero Fome Zero. A cada caminhão Ford vendido em fevereiro, serão doados 200kg de alimentos ao Programa Fome Zero. Junte-se à Ford para mudar o país.

Caminhões

Ford

O melhor negócio em transportes

www.ford.com.br

**negócio de ponta a ponta.**

## Fatos inéditos

O cavalo mecânico VW Titan Tractor 18.310 foi o pesado mais vendido em janeiro. O Titan Tractor atingiu o volume de 288 unidades no varejo doméstico, nada menos de dez vezes mais que o registrado no mesmo período de 2002. O resultado garantiu à Volkswagen 25,1% do mercado, num empate técnico com a marca que era líder tradicional do segmento até o ano passado. "O Titan fez nossas vendas de extra-pesados triplicar em 2002, mas continuaremos a buscar mercados pouco explorados e teremos novidades ao longo deste ano", diz Roberto Cortes, Vice-Presidente Mundial de Caminhões e Ônibus da Volkswagen.




## Common rail pesado

A Cummins do Brasil lançará no segundo semestre o motor eletrônico ISBe, atendendo à norma Euro-3, e integrando o sistema "common rail" de combustível, que possibilita controles eletrônicos e monitoramento completo do sistema de injeção de alta pressão. Com novo bloco e sistema Interact, o ISBe será apto a atender até a Euro 5. Em 2002 a empresa chegou à participação de 33% no mercado de caminhões na faixa de 4 a 45 toneladas de pbt. "Crescemos 4% e esperamos manter esse crescimento", diz Ricardo Chuahy, presidente. Os ISBe serão aplicados nos Volkswagen de 8 a 25 t.

## Idade média aumenta

Nos últimos 10 anos a idade média da frota brasileira de caminhões aumentou de 10,8 anos para 14,3 anos segundo a pesquisa Truk2, apresentada pela Consultoria Truk e NTC. Pela mesma pesquisa, o número de caminhoneiros agregados a transportadoras cresceu 52%. A frota brasileira, de acordo com a Truk, era de 799.755 caminhões em 2002.



**Idade da frota de caminhões**

| Categoria | 1992 | 1997 | 2002 |
|---|---|---|---|
| Leves | 8,9 | 13,3 | 12,6 |
| Médios | 14,0 | 18,1 | 21,3 |
| Semipesados | 9,2 | 11,8 | 13,7 |
| Pesados | 12,0 | 12,1 | 11,8 |
| Extrapesados | 5,1 | 6,0 | 7,2 |
| Idade média geral da frota | 10,8 | 13,0 | 14,3 |

Fonte: Truk consultoria de transporte

## Migração forte

Como meio de autodefesa ao aviltamento dos fretes, a mesma pesquisa Truk indica que o número de caminhoneiros vinculados a empresa de transporte de carga aumentou 52,0% e o de agregados a empresas de carga própria crescem 62,2%. Segundo o diretor da Truk, Ronaldo Augusto, "este é um meio de sobreviver, pois o frete médio caiu de US$ 39,95 por mil toneladas.quilometro para apenas U$S 14,86 no período".

**Com quem está a frota de caminhões**

| Categoria | 1992 | 1997 | 2002 | 2002/1992 |
|---|---|---|---|---|
| ETC | 165.525 | 212.796 | 234.477 | 12,6 |
| TCP | 132.133 | 153.782 | 164.322 | 21,3 |
| TCA | 266.318 | 301.344 | 344.618 | 13,7 |
| TCAE | 22.830 | 26.587 | 34.698 | 11,8 |
| TCAP | 13.340 | 15.087 | 21.640 | 7,2 |
| TOTAL | 600.146 | 709.596 | 799.755 | 14,3 |

TCAE: agregados empresa, P: carga própria
Fonte: Truk consultoria de transporte

## Coletivos e carga fora

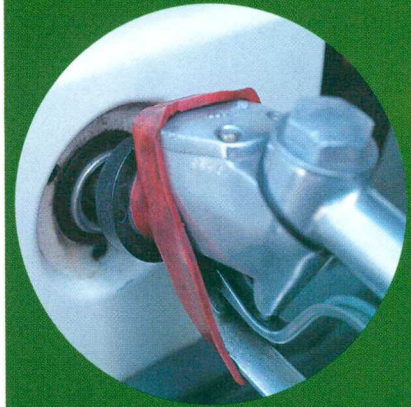
Não são apenas os ônibus e caminhões que estão pagando o conforto dos turistas de fim de semana depois da inauguração da pista de descida da rodovia dos Imigrantes. Além desses tipos de veículos também as vans são proibidas de trafegar pela nova pista. Pagam, mas não levam. Será que vale a mesma desculpa da falta de segurança também para as vans?

### Líder aos 25 anos

O presidente da Volvo do Brasil, Peter Karlsten, anunciou investimentos de US$ 100 milhões no país, que incluem o lançamento de caminhões médios. Embora o setor de pesados venha passando por dificuldades no mercado interno, a exportação de cabines para a Suécia está dobrando de 300 para 600. O faturamento da empresa cresceu 24% no ano passado, "este ano, porém, o crescimento será moderado", diz ele. No momento em que comemora 25 anos de Brasil, a empresa chegou à liderança no segmento de caminhões pesados, com a venda de 4.318 caminhões em 2002.



## País do Gérson



**A adição de álcool à gasolina é coisa velha, mas nunca o cidadão teve desconto por isso, mesmo com a diferença de valor dos combustíveis. A porcentagem chegou a 25% ou um quarto. Não é que agora, quando essa porção baixou para 20%, os espertinhos aumentaram o preço da gasolina. Lamentável.**

## Guerra de preços

A Ouro e Prata Cargas decidiu suspender suas operações com cargas fracionadas, negócio que representava mais de 50% do faturamento da empresa gaúcha. O motivo alegado é a guerra de preços praticada atualmente pelo mercado. Com a decisão, a Ouro e Prata passa a focar suas atividades no transporte de cargas internacionais e de defensivos agrícolas. "Nossos esforços estarão voltados para uma oferta de serviços com maior valor agregado", explica Antonio Fernandes, gerente de Marketing da empresa.




## As melhores e piores

As melhores rodovias do país, segundo a pesquisa CNT são as seguintes: em primeiro lugar a Anhanguera (incluindo a BR 050) de São Paulo a Uberaba. Em segundo a via Dutra e a seguir a BR 381 (São Paulo - Belo Horizonte), São Paulo – Curitiba e BR 277 (Paranaguá – Foz do Iguaçu). As piores: Teresina a Barreiras (BA), Salvador a Paulo Afonso (BA), Poços de Caldas (MG) a Lorena (SP), Porto Velho (RO) a Rio Branco (AC) e Juazeiro (BA) a Salvador.

## De volta ao país

A Perkins, uma das maiores fabricantes de motores diesel e a gás do mundo, está retornando ao Brasil. A empresa inglesa, que foi comprada pela americana Caterpillar, produzirá motores diesel de 4 e 6 litros na fábrica montada pela DaimlerChrysler, em Campo Largo, PR, para a Detroit Diesel e fechada em 2001.

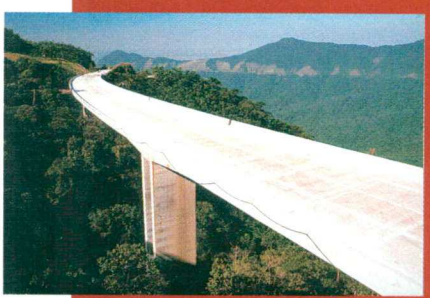
## Cometa vira multimarca




A Vocal, revendedora da Volvo em São Paulo e responsável por 29,4% das vendas da marca, entregou os primeiros ônibus Volvo que farão parte da frota da Viação Cometa. São dois chassis B10R 6x2, com carroceria Irizar que farão a linha Curitiba - Belo Horizonte.

## Agrale na Colômbia

A Agrale, em parceria com a empresa colombiana Navitrans, iniciou a fabricação de caminhões na cidade de Bogotá, na Colômbia. É a primeira unidade da marca fora do Brasil e o inicio da internacionalização da empresa. A unidade tem capacidade de 1.000 unidades por ano montando chassis dos microônibus MA 8.5 e dos caminhões leves Agrale 8500. Os produtos são enviados para a Colômbia pelo sistema CKD (completamente desmontados). Para atender às diferentes exigências dos mercados colombiano e andino os veículos recebem componentes diferenciados, como eixos de tração, sistema de freios e suspensão exclusivos. "Atendendo ao Pacto Andino a Agrale aumentará sua presença também na Bolívia, Peru, Venezuela e Equador", afirma Flavio Crosa, diretor de Vendas e Marketing.



A respeito da nova Imigrantes, o tempo vai revisar toda essa história. Enquanto a velha Anchieta, dos anos 40, serviu de exemplo para estudantes de engenharia de todo país, a estrada inaugurada pelo governador Geraldo Alckmin deve estar gerando polêmica entre os construtores. Qualquer enciclopédia de quinta categoria classifica uma rodovia como de classe especial se tiver entre 3 e 5% de declividade. A nova Imigrantes tem 6%. Só.






# Quem usa os melhores pneus, merece os melhores Serviços a Frotas.

## Serviços a Frotas Goodyear. Uma frota de serviços para servir à sua frota.

Os pneus Goodyear já vêm com uma vantagem extra e exclusiva: o melhor Serviço a Frotas do mercado, com uma grande variedade de serviços de manutenção e diagnóstico. **A Goodyear e seus revendedores** têm uma frota de pick-ups com equipamentos altamente sofisticados, prontos para atender a todas as necessidades da sua frota com rapidez e eficiência. Serviços a Frotas Goodyear. Conte com essa parceria para reduzir os custos da sua empresa e ter um melhor aproveitamento dos seus pneus.



ASE BRASIL

S.A.C. 0800 16 16 54
SERVIÇO DE ATENDIMENTO AO CONSUMIDOR

GOODYEAR

www.goodyear.com.br

# Quem pesquisa custos e preços, consulta economiaetransporte




**A partir de agora, virou tarefa fácil pesquisar custos e preços relacionados à atividade do Transporte. Basta navegar pelas páginas de economiaetransporte, para acessar a mais completa fonte de informações econômicas, produzida especialmente para uso da comunidade do Transporte.**

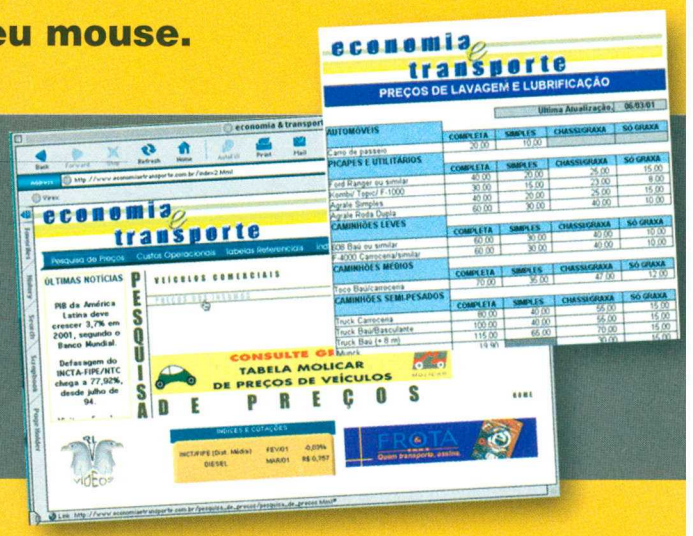
## www.economiaetransporte.com.br

**A mais completa fonte de consultas sobre custos e preços do Transporte**

# A informação que você precisa, ao alcance do seu mouse.

## Pesquisas e Preços

- ✔ Caminhões novos e usados
- ✔ Ônibus urbanos e rodoviários
- ✔ Implementos rodoviários ✔ Carrocerias para ônibus ✔ Pneus
- ✔ Combustíveis ✔ Lubrificantes
- ✔ Pisos salariais ✔ Lavagem e lubrificação
- ✔ Infrações de trânsito ✔ Pedágios




## Custos Operacionais

- ✔ Motocicletas
- ✔ Automóveis – locação 2 e 4 anos
- ✔ Utilitários
- ✔ Caminhões
- ✔ Ônibus
- ✔ Carroçarias



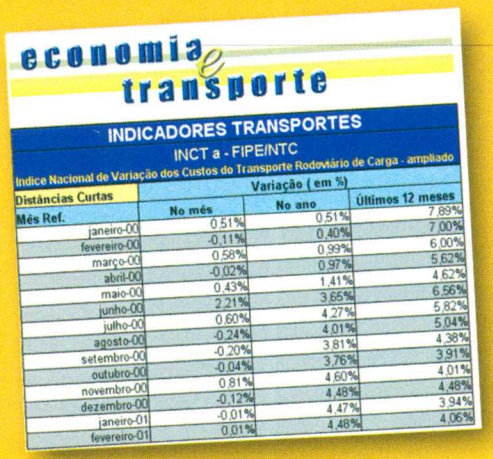

## Tabelas Referenciais

- ✔ Motoboy
- ✔ Frete empresa
- ✔ Frete carreteiro
- ✔ Transporte escolar
- ✔ Locação de veículos
- ✔ Transporte por fretamento
- ✔ Transporte turístico




## Índices Econômicos

- ✔ Macroeconômicos
- ✔ Setoriais
- ✔ INCT Fipe/NTC
- ✔ ICOVER
- ✔ Combustíveis
- ✔ Pneus
- ✔ Salários
- ✔ Veículos



# Não durma no ponto

**O caminhão está envolvido em 28,3% dos acidentes, mas nos acidentes fatais sua participação cresce para 40,4%. A noite e os distúrbios do sono são apontados pelos especialistas como as causas principais**




**VISÃO CURTA**
**Quando parada, uma pessoa vê numa extensão de 180 graus. A 50 km/h o motorista tem uma visão periférica de 90 graus e a 100 km/h seu ângulo de visão fica restrito a 40 graus**

Perícias feitas sobre um total de 31.835 acidentes na área de atuação de 5 concessionárias do interior paulista mostraram que a sonolência é uma das causas principais desses sinistros, que levaram à morte 933 pessoas. Decodificar a origem principal dos acidentes, contudo, continua a ser a grande dificuldade dos estudiosos.

A complexidade decorre da redundância entre fatores de risco, entre eles a má avaliação da situação, a desatenção e o sono. Segundo as estatísticas essas causas são responsáveis por 74% dos acidentes fatais. Estudos europeus mostram que situações típicas da sonolência representam 69,1 dos casos: São elas: deixar a pista, colisões dianteiras e traseiras, respectivamente 33,7%, 13,9% e 21,7%.

Para a dra. Patrícia Bighetti, que coordenou a pesquisa patrocinada pela Intervias em rodovias paulistas, há uma ligação muito forte entre distúrbios do sono e os acidentes. "A sonolência compromete a manutenção do estado de alerta e reduz a capacidade de monitorar os eventos que nos rodeiam", explica.

Divulgação DaimlerChrysler



A tendência de dormir é muito grande entre 2 e 7 horas, e pouco menor entre 14 e 17 horas. Essa tendência é aumentada pela privação e interrupção do sono, porque os efeitos da perda de sono são cumulativos o que faz a sonolência aumentar progressivamente.

Estudos realizados na Suécia concluíram que num ciclo de 24 horas, existem dois picos onde a possibilidade de erro é máxima : um entre 2 horas e 4 horas e outro, menos importante, entre 14 e 16 horas. A rapidez de reação e a performance na direção também diminuem durante a noite.

O cansaço pode tomar forma de sonolência franca, com tendência a adormecer. Por isso, a sonolência é considerada a situação mais perigosa ao volante. Quase metade dos acidentados estava com fadiga muitos dias da semana ou roncaram durante toda a noite. 54 % das mortes em acidentes de veículos aconteceram à noite. 36,1% dos acidentes fatais e 41,6 % do total de acidentes aconteceram das 2 horas às 7 horas e das 14 às 17 horas, horários de maior sonolência.

De acordo com a pesquisa realizada pela dra. Patrícia, mais de 90% dos acidentes noturnos envolve um só veículo, evidência de que a falta de atenção e o cansaço são as causas principais. Entre os caminhoneiros a fadiga é responsável por 57% dos acidentes fatais. Em 2002 nada menos de 51,5% dos acidentes ocorreram entre 18 e 6 horas, embora o tráfego noturno seja 34,5% menor.

Durante 2 anos, entre fevereiro de 2000 a fevereiro de 2002, foram analisados acidentes em 1.819 quilômetros de rodovias paulistas, administradas por 6 concessionárias, dentro do Programa de Concessão Rodoviária do Estado de São Paulo.

Para o dr. Ademir Baptista Silva, um dos primeiros especialistas brasileiros em polissonografia, as empresas devem ficar atentas aos hábitos dos motoristas que denotam distúrbios do sono (veja quadro). "A desatenção é típica tanto de hiperativos como de doentes do sono", diz ele. ■

**COISA IMPORTANTE**

**"O sono é tão importante para o bem-estar físico e psicológico dos seres vivos que alguns pássaros dormem em pleno vôo, peixes dormem nadando e há animais que dormem com metade do cérebro, enquanto a outra se mantém alerta para assegurar sua sobrevivência. Já os humanos combatem esse ritmo natural.O primeiro passo foi a invenção da lâmpada elétrica, que eliminou a principal razão para encerrarmos o trabalho no final do dia. Dormir pouco pode matar ou deteriorar gravemente a saúde mental e física do indivíduo. Pode também minar nossa motivação para a vida e nos afundar em depressão." (Stanley Coren - médico canadense, considerado o maior estudioso do sono no mundo e autor do lifro "Ladrões de Sono")**

**Volume de tráfego pedagiado em 1.819 km de rodovias**

| PERÍODO | VDM | % |
|---|---|---|
| 6-18 HS | 169.151 | 60,40 |
| 18-6 HS | 110.854 | 39,60 |
| TOTAL | 280.005 | 100 |

**( VDM = volume de tráfego pedagiado nas 24 horas )**

Carlos Bueno



**COISA IMPORTANTE**

**Para a dra. Patrícia Bighetti, responsável técnica da Intervias, situação requer interferência das autoridades: "Não há fiscalização nenhuma", reclama ela**


Bartô

**"Os remédios simplesmente adiam o sono. A soma dos déficits de sono provoca o sono da privação, abrupto e incontrolável".**

Dr. Ademir Baptista Silva

## Mantenha-se em alerta

• *Em comboios, hoje cada vez mais comuns, é preciso harmonizar os motoristas de acordo com o ritmo de cada um. "Até os 35 anos a curva do sono é atrasada", diz o dr. Ademir Baptista Silva, pós doutorado em polissonografia pela Universidade do Tenneessee. Enquanto os mais jovens avançam pela madrugada e têm sono das 2 horas até a manhã, os maiores de 35 anos têm período de sonolência depois das 19 h e podem despertar totalmente às 4 da manhã.*

• *Instituições inglesas já provaram que durante o horário de verão o número de acidentes de trânsito aumenta cerca de 30%. Isso decorre da reação das pessoas ao novo horário e à perda de sono.*

• *Estimulantes de nada adiantam. "O sono adiado tem que ser reposto." Em muitos casos esses adiamentos causam o "sono dos peixes", ou microssono (dormir com os olhos abertos). Este pode durar até 30 segundos. Um caminhão a 80 km/h roda 22,2 m/s.*

• *Se o motorista resolver cochilar, deve faze-lo por um período de até 30 minutos ou além de 1h30m. Com cerca de 1 h a pessoa está em sono profundo e despertar é prejudicial ao seu metabolismo. Assim convém esperar mais de 1h30m, quando está no sono REM, com máxima atividade cerebral.*

• *Toda pessoa deve dormir e sonhar todos os dias. Para o dr. Baptista o sonho faz um rearranjo do sistema cerebral, uma espécie de reset que se dá no computador para que ele faça uma limpeza automática dos arquivos indesejáveis. Há alimentação de proteínas em vários setores do cérebro, através de mensagens memoplásticas, cuja função é mantê-lo sadio.*

• *"A maioria das batidas frontais e traseiras são causadas pelo sono", diz dr. Ademir. Para ele é muito fácil detectar se uma colisão teve como motivo a visão ou o sono. "Se existir marca de freios é visão, se não é de sono", diz ele, especialista em perícias técnicas.*

**Vítimas fatais**

| HORA | FATAIS (1) | FATAIS TOTAL | % |
|---|---|---|---|
| 0 - 1 | 23 | 48 | 2,47% |
| 1 - 2 | 15 | 49 | 1,61% |
| 2 - 3 | 19 | 30 | 2,04% |
| 3 - 4 | 13 | 26 | 1,39% |
| 4 - 5 | 12 | 34 | 1,29% |
| 5 - 6 | 9 | 39 | 0,96% |
| 6 - 7 | 12 | 44 | 1,29% |
| 7 - 8 | 15 | 33 | 1,61% |
| 8 - 9 | 17 | 28 | 1,82% |
| 9 - 10 | 5 | 11 | 0,54% |
| 10 -11 | 7 | 10 | 0,75% |
| 11 - 12 | 6 | 16 | 0,64% |
| 12 - 13 | 12 | 21 | 1,29% |
| 13 - 14 | 12 | 27 | 1,29% |
| 14 - 15 | 7 | 24 | 0,75% |
| 15 - 16 | 14 | 28 | 1,50% |
| 16 - 17 | 11 | 29 | 1,18% |
| 17 - 18 | 17 | 36 | 1,82% |
| 18 - 19 | 27 | 54 | 2,89% |
| 19 - 20 | 39 | 103 | 4,18% |
| 20 - 21 | 26 | 65 | 2,79% |
| 21 - 22 | 22 | 58 | 2,36% |
| 22 - 23 | 17 | 60 | 1,82% |
| 23 - 24 | 20 | 60 | 2,14% |
| TOTAL | 377 | 933 | 40,41% |

( FA = Fatais ) - (1) Fatais com caminhões

**Total de acidentes, feridos e fatais**

| PERÍODO | ACIDENTES | % | FERIDOS | % | FATAIS | % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 6-18 HS | 19.305 | 60,64 | 8.669 | 54,17 | 361 | 38,69 |
| 18-6 HS | 12.530 | 39,36 | 7.332 | 45,83 | 572 | 61,31 |
| TOTAL | 31.835 | 100 | 16.001 | 100 | 933 | 100 |

**As tabelas acima e na página ao lado são resultado da pesquisa da Intervias. Por elas é possível observar em que horários são mais freqüentes os acidentes envolvendo caminhões.**



**Acidentes com caminhões do total**

| HORA | AC. CAM | AC. TOTAL | % |
|---|---|---|---|
| 0 - 1 | 289 | 909 | 0,91% |
| 1 - 2 | 276 | 856 | 0,87% |
| 2 - 3 | 223 | 672 | 0,70% |
| 3 - 4 | 231 | 685 | 0,73% |
| 4 - 5 | 248 | 730 | 0,78% |
| 5 - 6 | 306 | 955 | 0,96% |
| 6 - 7 | 328 | 1231 | 1,03% |
| 7 - 8 | 389 | 1363 | 1,22% |
| 8 - 9 | 325 | 1228 | 1,02% |
| 9 - 10 | 303 | 1080 | 0,95% |
| 10 - 11 | 334 | 1177 | 1,05% |
| 11 - 12 | 342 | 1279 | 1,07% |
| 12 - 13 | 367 | 1200 | 1,15% |
| 13 - 14 | 407 | 1337 | 1,28% |
| 14 - 15 | 462 | 1586 | 1,45% |
| 15 - 16 | 526 | 1695 | 1,65% |
| 16 - 17 | 255 | 1823 | 0,80% |
| 17 - 18 | 516 | 2003 | 1,62% |
| 18 - 19 | 638 | 2303 | 2,00% |
| 19 - 20 | 539 | 1991 | 1,69% |
| 20 - 21 | 466 | 1682 | 1,46% |
| 21 - 22 | 430 | 1506 | 1,35% |
| 22 - 23 | 469 | 1346 | 1,47% |
| 23 - 24 | 336 | 1198 | 1,06% |
| TOTAL | 9005 | 31835 | 28,29% |

AC CAM - ACIDENTES COM CAMINHÃO

## Como está seu sono

*Escala de sonolência de Epworth modificada**
*Em cada situação citada abaixo responda a chance de você cochilar.*

*1. Sentado e lendo*
*a) nenhuma ( ) b)chance leve ( ) c) chance moderada ( ) d) chance grande ( )*

*2. Assistindo tevê.*
*a) nenhuma ( ) b) chance leve ( ) c) chance moderada ( ) d) chance grande ( )*

*3.Como passageiro de carro, trem ou ônibus por uma hora sem parar*
*a) nenhuma ( ) b) chance leve ( ) c) chance moderada ( ) d) chance grande ( )*

*4. Deitado para descansar após o almoço*
*a) nenhuma ( ) b) chance leve ( ) c) chance moderada ( ) d) chance grande ( )*

*5. Sentado e conversando com alguém*
*a) nenhuma ( ) b) chance leve ( ) c) chance moderada ( ) d) chance grande ( )*

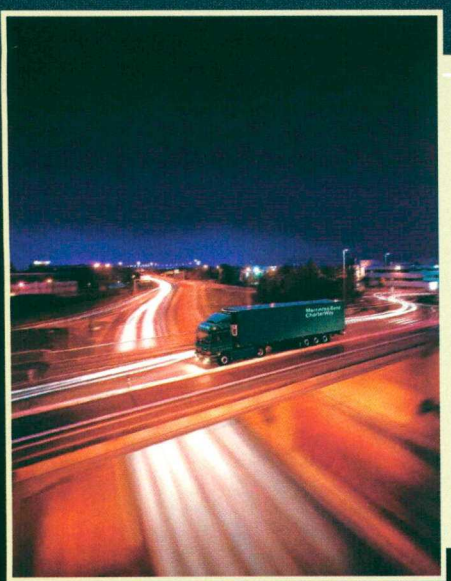
*6. Sentado calmamente após almoço, sem uso de bebida alcoólica.*
*a) nenhuma ( ) b) chance leve ( ) c) chance moderada ( ) d) chance grande ( )*

*7. Dirigindo um carro, quando parado no trânsito por alguns minutos.*
*a) nenhuma ( ) b) chance leve ( ) c) chance moderada ( ) d) chance grande ( )*

*some o número de pontos de acordo com suas respostas*
*(a= zero, b= 1, c= 2, d= 3)*

*Sua condição: Boa: soma variou de 0 a 6 pontos;*
*No limite: entre 7 a 10 pontos e Patológico: além de 11 (consulte um especialista)*
**dr. Ademir Baptista Silva – Escola Paulista de Medicina*

Fotos: Divulgação



### O BOM SONO

Saber que um motorista tem problemas de sono é bastante simples. Se a cama amanheceu toda revirada, com os lençóis soltos ou enrolados a pessoa pode estar sofrendo de Movimentos Periódicos, como a movimentação das pernas e tronco – nos casos graves são contadas mais de 220 movimentações por noite. Essa causa atinge entre 15 e 30% dos brasileiros e beira os 50% nas pessoas com 60 anos. "A pessoa pode acordar entre 200 e 300 vezes por noite."

Casos patológicos (faça teste acima) atingem até 70% da população, 50% têm alguma forma de insônia, 45% dos que têm mais de 35 anos roncam e destes 25% têm apnéia, uma doença mais grave e grande causa da sonolência diurna. "O risco de dormir é proporcional às horas que se fica acordado", diz Baptista.

focus ON

SCANIA

# Um programa de sucesso

**Programa Master Driver melhora desempenho de motoristas e reduz custos dos clientes Scania**

Os veículos Scania são produzidos com características específicas para atender às necessidades das mais diversas aplicações do transporte rodoviário e das operações fora-de-estrada. Por isso, a Scania mantém e oferece o Programa Master Driver de treinamento para motoristas, como parte do pacote de soluções da marca para as atividades de transporte. E, com benefícios concretos para frotistas de pequeno, médio ou grande porte.

Nos últimos quatro anos, nada menos que 8.310 motoristas participaram do programa e dezenas de cartas de agradecimento à equipe de instrutores da fábrica confirmam a eficiência do treinamento, na melhoria do desempenho e na economia operacional dos veículos da marca.

Em média, a economia atestada de combustível é de 20%. Os frotistas acusam também o prolongamento da vida útil de pneus, lonas de freios e embreagem, como conseqüências do curso. Na prática, isso só vem validar a tese da Scania ao lançar a Série 4. Na época, a marca garantia que o custo-benefício das inovações tecnológicas, em pouco tempo, justificaria o preço dos veículos. Alguns frotistas dizem ter reforçado seus programas de renovação da frota com os recursos economizados pelos motoristas após o curso de treinamento, afirma Diogo Salvatti, analista comercial e coordenador dos master drivers.

Este programa de treinamento surgiu em 1998 na Europa antes do lançamento da Série 4, para os motoristas assimilarem as inovações tecnológicas incorporadas aos veículos e para extraírem o máximo dessas tecnologias.

Fotos: Scania




## Teoria e

A empresa interessada no curso deve dispor de veículos para testes e dispensar do serviço por dois dias os motoristas com habilitação categoria E. O curso tem carga horária de 16 horas com conteúdo teórico e aulas práticas. Para melhor aproveitar o curso, a Scania sugere um grupo de 16 motoristas. Para o frotista, o único custo é o do próprio veículo e dos motoristas parados pelo período de dois dias.

Na primeira parte, o master driver descreve as características técnicas do veículo em questão, como o trem-de-força e itens específicos como opticruise, retarder, computador de bordo, tração 6x6; as funções de cada item nas aplicações específicas; a segurança operacional; a

O Master Driver foi estendido para todas as unidades da Scania no mundo e seu coordenador internacional veio ao Brasil ainda em 1998 para treinar uma equipe de seis técnicos na fábrica de São Bernardo (SP). Esta equipe formou 303 multiplicadores na rede de concessionários Scania, profissionais de nível técnico, que já fazim a entrega técnica dos veículos. A partir de 1999, os master drivers da rede passaram a treinar os motoristas dos clientes que adquiriam os veículos Série 4 recém-lançada, com suporte e colaboração da equipe da fábrica.

Atualmente as novidades da Série 4 já estão assimiladas pelo mercado, mas os frotistas continuam dispondo desse serviço sempre que desejarem ou constatarem que o veículo não está correspondendo ao desempenho definido para a aplicação a que foi designado. Caso não consiga atender o cliente, a concessionária aciona a equipe da fábrica.

Os grandes frotistas de veículos da marca mantêm seus próprios master drivers que foram treinados pela equipe da fábrica ou da concessionária.

Atualmente, a Scania vem utilizando o programa como suporte à área de vendas. Nas concorrências mais disputadas, por exemplo, a Scania leva vantagem por meio de seu programa de treinamento aos motoristas, oferecido após a entrega técnica.

A demanda pelos treinamentos, no entanto, tem aumentado nas operações fora-de-estrada, como mineração, obras rodoviárias e hidrelétricas na região Norte, onde o curso visa não só melhorar o desempenho, como prevenir acidentes. Nessas regiões mais distantes, como a amazônica, a mão-de-obra especializada é escassa tanto entre motoristas como mecânicos.

## prática em apenas 16 horas

condução eficas; a distribuição de cargas e a importância das inspeções diárias.

Para a aula prática, a equipe da fábrica dispõe de um caminhão equipado e com lastro, mas dá preferência aos veículos e implementos do cliente para que os testes se aproximem ao máximo de sua realidade.

Depois da aula teórica, cada motorista dirige o veículo em determinado percurso acompanhado pelo master driver, que faz a medição do consumo, observa o comportamento do motorista ao volante, suas trocas de marchas, uso dos freios, faixa de rotação em que opera, cinto de segurança, entre outros.

Terminados os testes, os motoristas retornam à sala de aula. Baseando-se em recursos teóricos, o master driver mostra aos motoristas como deveriam ter dirigido para obter melhor desempenho, lembrando as falhas de cada um.

A última etapa é a volta à pista para os motoristas dirigirem de acordo com as novas orientações. Ao retornarem novamente à sala, eles ficam sabendo os ganhos que foram obtidos na segunda volta, em comparação com a primeira. O item que mais lhes chama a atenção é o consumo de combustível, cuja redução varia de 5% até 30%. Os outros itens vão ser observados mais tarde pelo frotista, na forma da economia dos pneus, lonas de freio, e no uso adequado do sistema de freios, do câmbio e do motor.

Não sem motivos, Aguiar sonha estender a iniciativa para a compra "customizada" de outros produtos e serviços, de uso comum dos associados. A extensa lista inclui desde caminhões até automóveis e motocicletas, além de carrocerias, palmtops (para automação de vendas), uniformes, notas fiscais, seguros, financiamentos e por aí afora. A idéia, segundo Aguiar, é transformar fornecedores em parceiros, através de acordos nacionais que beneficiem a atividade e, por extensão, o consumidor final. "Nossa expectativa para 2003 é gerar mais de R$ 300 milhões em negócios, com esses acordos", completa Guilherme Marconi, diretor da entidade e representante da Ambev na região de Barretos, no interior de São Paulo.

A formação de parcerias, na prática, apresenta ao mercado um novo modelo de gestão da entidade. Ao invés de ficar restrita ao papel de simples representante da categoria econômica, a Confenar optou por arregaçar as mangas e assumir a infra-estrutura dos associados para permitir às revendas maior dedicação ao gerenciamento dos negócios.

Na visão de Iuri Aguiar, "a atividade de distribuição e logística de bebidas é extremante complexa. Por isso, o papel do revendedor é imprescindível no gerenciamento dos carregamentos e do processo de busca do produto na fábrica, no armazenamento otimizado nos depósitos e, principalmente, na entrega dentro dos prazos estipulados". ■




*Frota de 17.500 veículos atende 1 milhão de ponto de venda em todo o país*

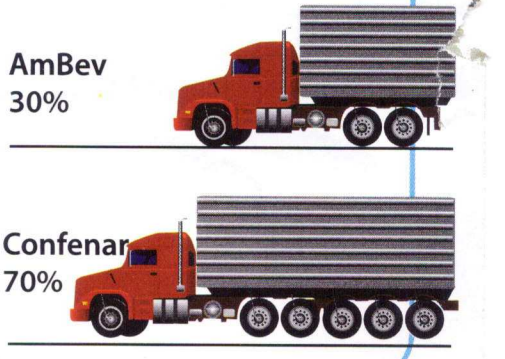



Fotos: Cacá Monteiro




## A divisão da carga

Enquanto as empresas associadas a Confenar respondem por 70% do transporte dos produtos da Ambev, o fabricante atende os 30% restantes, representado pelas praças críticas – caso de São Paulo – e grandes clientes, como supermercados.



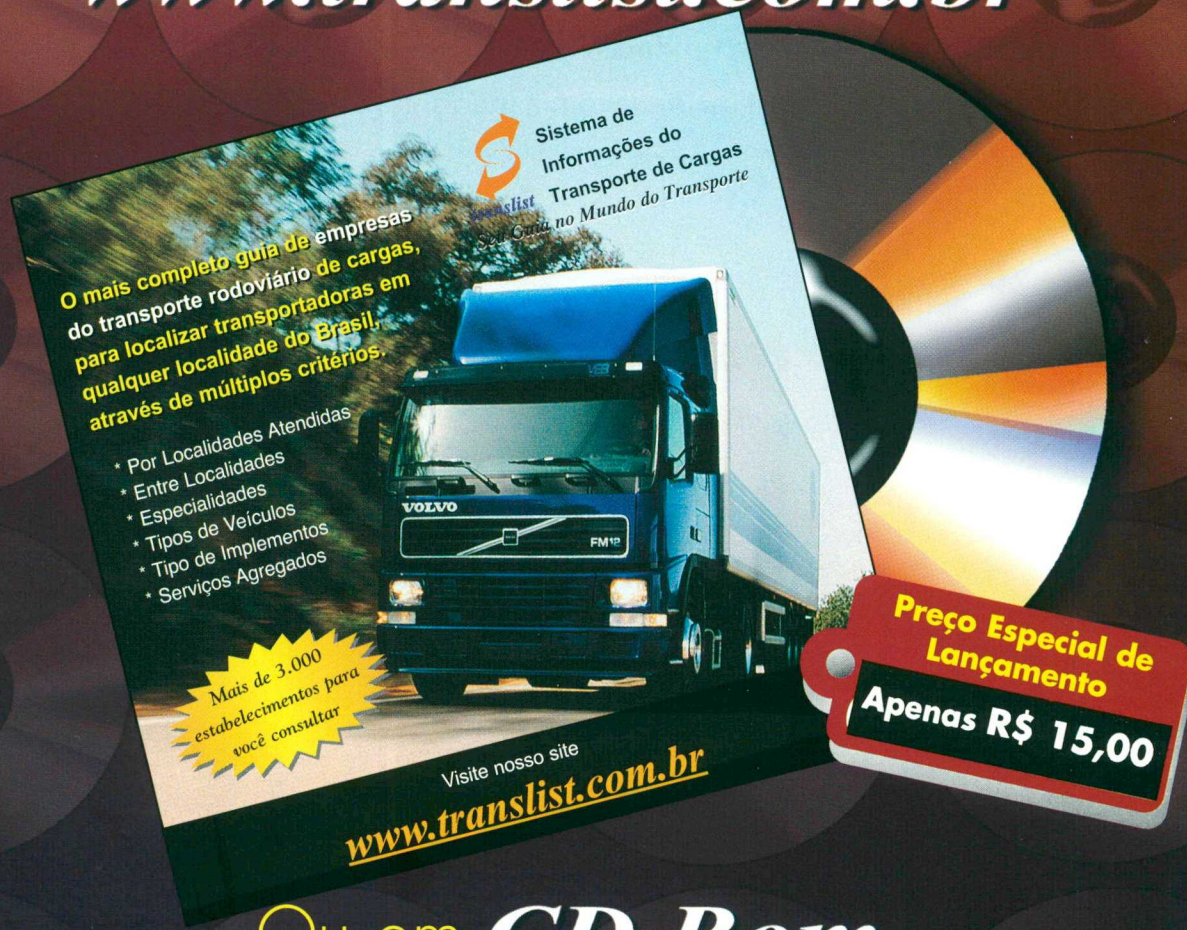
Dupla chance de encontrar

# Empresas de Transportes de Cargas

em seu próprio computador.

Através da internet,

## www.translist.com.br




## Ou em *CD Rom*

**FROTA&Cia** está lançando o ***TransList*** em formato CD Rom. Agora, vai ficar ainda mais fácil encontrar, em seu computador, transportadoras rodoviárias de cargas de qualquer lugar do país.

Adquira hoje mesmo o seu ***TransList*** em CD Rom. E tire o máximo proveito dessa ferramenta de trabalho. Feita na medida para quem compra ou fornece serviços de transporte.

translist
Sistema de Informações do Transporte de Cargas
*Seu Guia no Mundo do Transporte*

# Busca do crescimento sustentável

**Depois de transformar suas filiais em unidades de negócios, a Tegon Valenti completa sua reestruturação e consolida base operacional com a inauguração de cinco filiais no Paraná**

*Pedro Bartholomeu*

A partir deste mês, a Tegon Valenti, de Bento Gonçalves, RS, está-se expandindo no Estado do Paraná com a inauguração de cinco filiais - Londrina, Maringá, Ponta Grossa , Guarapuava e Cascavel. Num momento de agruras para o setor esse investimento é resultado da total reestruturação da empresa que começou há cinco anos.

Para conseguir um crescimento sustentável para suas 25 filiais e mais de 60 franquias, base de uma frota de 550 caminhões próprios e 600 agregados, a empresa contratou a consultoria Günther Horst Schlüter, de Campinas, SP. "Precisávamos maximizar nossos resultados", lembra Heinz Sagmeister, superintendente Administrativo da Tegon Valenti. Assim, cada filial teve um prazo de três meses para se ajustar à nova sistemática da empresa: trabalhar sobre metas e objetivos.

Os resultados não tardaram. O faturamento mais que duplicou – o faturamento mensal é de R$ 10 milhões -, no transporte de 35 mil toneladas e 83 mil conhecimentos. "Nossas equipes comerciais não ganham sobre vendas, mas sobre resultados", diz Sagmeister. Ou seja, não importa a quantidade ou valor das vendas, mas a rentabilidade que ela produzem. Como norma, e para se proteger, a Tegon Valenti repassa todos os seus custos para os fretes, promovendo assim também uma seleção de clientes.



Fotos: Divulgação

*Transformação de filiais em unidades de negócios ampliou motivação dos funcionários*

Hoje, a empresa tem 56% de clientes que classifica como A (parceiros), 31% C (os esporádicos) e 13% dos C, os do varejo. Temos 14 mil clientes na carteira, mas nosso objetivo é elevar os C, os fracionados inconstantes, exatamente aqueles que produzem maior rentabilidade.

O sistema administrativo adotado alivia até as dificuldades cada vez maiores com a segurança. "As restrições são muito grandes, tanto que não mais transportamos remédios nem cigarros", diz Walter Tegon, diretor Presidente da empresa. Essas dificuldades têm sido dribladas com uma parceria forte com a Apisul, da qual a Tegon foi a primeira cliente 16 anos atrás. De qualquer maneira os caminhões da companhia registram uma média de 21% de ociosidade em razão das restrições.

"Hoje gerir uma empresa de transporte é um exercício complexo", diz

Walter. Além do gerenciamento de risco é preciso levar em conta outros custos que podem afetar a sobrevivência da empresa. Entre eles estão o treinamento constante dos motoristas, os custos com pedágios e de peças e equipamentos.

O planejamento estratégico da empresa procura nestes tempos difíceis manter o faturamento, mas em perfeita sintonia com uma renovação de frota de 15% ao ano, a seleção constante de clientes e a evolução tecnológica da empresa, para possibilitar sua entrada em novas frentes de trabalho que privilegiem a rentabilidade. Por isso, também investe na sua subsidiária Kenya, a operadora logística do grupo com sede em São Paulo. ■



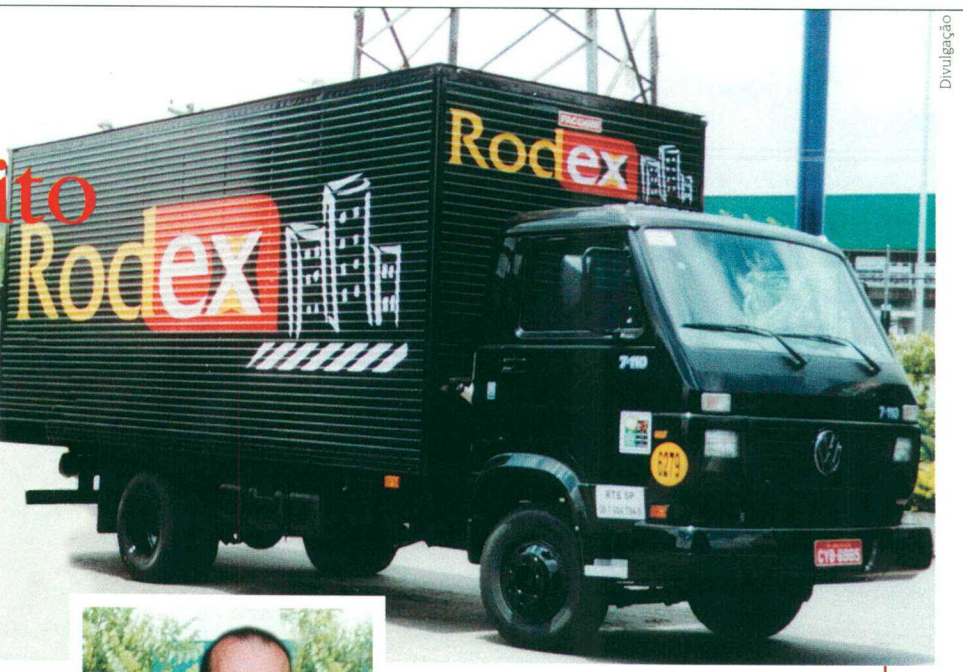

## O custo do risco

O gerenciamento de risco exigiu a instalação de rastreamento em todos os veículos da frota (Controsat e Autotrack), incluindo os agregados. Mas, os custos invisíveis são os piores, como a superestrutura de logística para dividir as cargas compatíveis em lotes convenientes segundo o valor estipulado pela seguradora. "Isso exige mais mão-de-obra e a informatização total da empresa", diz Tegon. Para se ter idéia, uma carga de tecidos sem monitoramento via satélite pode ter um valor de R$ 70 mil, mas com rastreadores pode chegar a R$ 300 mil. O grande quebra-cabeça é a necessidade do fracionamento das cargas, de acordo com o valor, e liquidez, de cada uma delas. As de bebidas possibilitam um carregamento por valor de R$ 90 mil, as de celulares, leite ou couro (R$ 40 mil), enquanto as de autopeças, um mínimo de R$ 70 mil e máximo de R$ 400 mil.



# Novo conceito na estrada

## Rodex é a primeira *low cost, low fare* no segmento de transporte de cargas




Divulgação



*Rodex, um nome forte para um novo serviço da Braspress. Intenção de Urubatan é crescer com força total e levar a empresa para novas regiões e também para o exterior*

O empresário Urubatan Helou, presidente da Braspress, está novamente inovando. De olho no conceito de operação das companhias aéreas que praticam o low cost e low fare (baixo custo e baixa tarifa) entre elas a pioneira Jet Blue, americana, e a Gol – está levando para o rodoviário de carga esta nova maneira de operar.

Helou acaba de anunciar a fundação de uma subsidiária, a Rodex Expresso Rodoviário, que oferecerá fretes até 40% mais baixos que as demais empresas do mercado, até mesmo da própria Braspress. O empresário investiu R$ 2,2 milhões na nova empresa, que inicia com uma frota de 35 veículos zero quilômetro, além de computadores, treinamento e instalação das três filiais, em São Paulo, no Rio e em Belo Horizonte.

A perspectiva é chegar a um faturamento de R$ 15 milhões no primeiro ano. "Vamos atrair carga geral de diversos tipos de peso e de menor valor agregado", diz Helou. A empresa não atuará nos mesmos moldes da Braspress, que transporta encomendas e produtos de maior valor, com até 30 quilos, num segmento em que compete diretamente com os Correios. A frota da Rodex é caminhões leves, médios e pesados da Volkswagen e vans Fiorino.

A opção por veículos novos é uma das chaves do conceito: frota nova, manutenção mínima. Para baixar ao mínimo também os custos operacionais a Rodex vai trabalhar com alto nível de informatização. "Todas as filiais serão interligadas on-line e será possível reduzir o custo de operação e repassá-lo integralmente para o cliente."

Helou promete para ainda este ano inaugurar mais duas filiais em Campinas, SP, e Curitiba. Os direitos de utilização da marca Rodex foram adquiridos do empresário Acrizio Araújo de Matos, do Rio de Janeiro. A antiga Rodex havia atuado no transporte rodoviário de 1963 até os anos 90, quando faliu.

A aspiração de Helou, contudo, é levar a Rodex para mercados latinos, como a Argentina e outros países da região. A transportadora Braspress completa em julho 26 anos de existência, com faturamento bruto de R$ 105 milhões e crescimento de 30% sobre 2001. ■

### Uma empresa desonerada

*A estratégia de Urubatan Helou é a de oferecer um serviço - o transporte de cargas com peso igual ou superior a 100 quilos - para o qual a Braspress tornou-se muito seletiva. Com a Rodex operando como companhia desonerada, grande parte dos custos fixos continuarão sob tutela da empresa mãe, como o gerenciamento de risco, softwares, contadoria e auditoria, RH e marketing, ele espera conquistar grande parte desse nicho de clientes. "Além disso, não vamos contaminar o mix de carga da Braspress", diz Urubatan.*

• A.L.O. Cummins 0800 12 33 00
www.cummins.com.br • falecom@cummins.com

DC Bright




# Agora, a gente entende melhor o que é ser pentacampeão.

## Em 2002, pela quinta vez consecutiva, a Cummins é campeã do NTC.

O coração bate mais forte, é impossível conter o entusiasmo. Fomos novamente escolhidos pela NTC como o melhor fornecedor na categoria de motores diesel para caminhões de transporte rodoviário de carga. Dedicamos o resultado a todo o mercado, à Ford e à Volkswagen e, especialmente, aos nossos clientes, principais alvos do nosso esforço de atender cada vez melhor. Valeu a pena. Tanto, que já estamos treinando para 2003.

Cummins

Quem tem Cummins tem mais motor.

# Faça também da sua empresa um sucesso de bilheteria.

## Estes cursos em vídeo, vão deixar seu transporte seguro e muito mais rentável




## Consulte outros serviços e produtos da RLV

Através do site: www.rlv.com.br

***Cursos in loco (na sua empresa)***

• G1 - Administração de Frotas • G2 - Gestão de Empresas de Transporte através de Indicadores • G3 - Qualidade e Produtividade em uma Empresa de Transporte • G4 - Como Calcular Custos e Fretes • TO1 - Custos Operacionais do Transporte de Cargas • TO2 - Direção Defensiva • TO3 - Direção Econômica • TO4 - Manutenção Eficaz

***Consultorias nas áreas de administração***

(gestão e controle de empresas de transporte), custos e preços de transporte (apuração de custos e confecção de tabelas de preços, reembolso de quilômetros rodados, etc)

GESTOR

***Softwares:***

• Gestão de empresas de transporte
• Cálculo de preços (frete, fretamento e turismo)

***Treinamento temático***

• através da música e do humor (Show do milhão, Topa Tudo por Dinheiro, Mr. Bin, Palhaços, Orquestra, etc)
• Produção de vídeos
• Implantação do Programa de Qualidade CNT-QUALIDAQ

***Criação e organização de eventos***

Realização

RLV VÍDEOS

Produção e vendas

SÉTIMA ARTE CINE/VT

**(011) 5034.4821**

Conheça também o site: www.economiaetransporte.com.br

Diniz 3253.3464

# Ônibus

Ano II • nº 60 • Suplemento da Revista Frota

**Scania monta exposição volante**

**Minibus têm mais potência e capacidade**




# Produto de exportação

**Itamaracá transforma-se em parceira da RATP francesa para transferência de tecnologia**




## Fora de estrada

A Viação Real Norte adquiriu cinco ônibus Andare Class na configuração fora-de-estrada. Eles foram desenvolvidos para atender às severas condições de operação entre Rio Branco, capital do Acre, e cidades do interior daquele estado. São equipados com protetores de colisão frontal e de cárter e "deslizadores para balsa", instalados na linha do pára-choque – duplos, na traseira – que facilitam o acesso às embarcações que fazem a travessia nos rios da região Amazônica. As carrocerias Marcopolo foram montadas sobre chassi MB OF 1417, têm 32 poltronas e vidros fumê.

## De volta à renovação

**A Gontijo, de Belo Horizonte, maior frotista rodoviário Scania do mundo, reforça sua frota com a aquisição de novos 105 modelos K124 IB6x2 da marca. Equipados com motor eletrônico de 420 cavalos, ar-condicionado, câmbio Comfort Shift e suspensão a ar, a entrega dos chassis se completará este mês. "Aguardamos a melhor oportunidade para reiniciar nossa renovação de frota e o setor começou a reagir a partir de outubro passado", explica Abílio Gontijo, proprietário da empresa. O objetivo é manter a idade média da frota entre 4 a 5 anos. A frota da Gontijo é de cerca de 1,1 mil unidades.**







## Híbrido desponta no Sul

Porto Alegre será a primeira capital brasileira a adotar ônibus híbridos no transporte urbano. O Viale HI, desenvolvido pela Eletra e Marcopolo, e equipado com motor diesel International HS 2.8L para geração de energia, foi apresentado à Prefeitura de Porto Alegre será testado até 10 de março. Caso seja aprovado, a prefeitura promete adquirir 24 unidades, através da Carris, empresa de transporte público da capital gaúcha. A idéia é usa-los nas linhas circulares do centro da cidade. O Viale HI é 60% menos poluente que um ônibus convencional e permite economia de diesel de até 40%, pois o motor diesel alimenta um conjunto de baterias e estas fornecem a energia.



# Liderança absoluta




A Marcopolo alcançou participação de 50,8% na produção brasileira de ônibus em 2002, das 21.238 carrocerias produzidas, 10.787 saíram das linhas da empresa, 10% além do número de unidades do ano anterior. A Marcopolo é líder em todos os segmentos - urbano, rodoviário, microônibus e minibus. Nas exportações a companhia também foi a líder com 4.573 unidades, 74,2 % do total de 6.165.

A Marcopolo comercializou 5.307 ônibus urbanos, 44,3% do mercado (total de 11.986 unidades). Nos rodoviários chegou 71,7% de participação com 3.335 veículos. Já nos micro e minibus manteve-se à frente com 48,4% e 43,8% de participação, respectivamente. Foram 1.361 unidades do Senior, inclusive para exportação, e 784 unidades dos minis Fratello e Vicino, fabricados em Xerém, RJ.

# Novo presidente

**O engenheiro José Antonio Fernandes Martins, vice-presidente da Marcopolo S.A., foi eleito presidente da Fabus - Associação Nacional dos Fabricantes de Carrocerias para Ônibus, para o biênio 2003/04. É o seu segundo mandato, entre 1999 e 2002, o executivo exerceu o cargo de vice-presidente. Entre suas metas está a priorização do transporte coletivo e a sensibilização do governo de maneira que os recursos da Cide - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico, sejam aplicados na infra-estrutura do transporte urbano, na construção de novos corredores e vias segregadas.**






Um dos principais objetivos da Scania com o programa Ponto a Ponto é elevar o share of mind da marca também como produtora de chassis de ônibus. "Estamos expondo toda nossa tecnologia para o Brasil", diz Wilson Pereira, diretor de Vendas de Ônibus da Scania.

# Galeria

**Na foto o Volvo 9900 Bogie, de 13,7 metros, o representante da marca na categoria superturismo, desenvolvido a partir da plataforma TX. O motor é o DH 12D, de 420 cv, e o câmbio é o easy driver EGS-VR. Capacidades: 57+1+1 (assentos) e 12,5 m² + 1,5 m² (interna) em volume de bagagem.**



# De olho no futuro

**Considerada empresa modelo pela RATP, a Itamaracá dribla as dificuldades com qualidade de serviço e contenção total de custos. E exporta sua tecnologia para o exterior**

Quem visita a sede da Itamaracá Transportes em Abreu e Lima, cidade da Grande Recife, tem a percepção de que a placa da empresa está errada. Não parece nem de longe uma empresa de transportes urbanos. A infraestrutura sofisticada, que inclui grandes gramados, árvores frutíferas e bosques irretocavelmente limpos, realmente destoa da imagem típica.

Também não se nota o entra e sai de ônibus porque, como deve ser numa empresa eficiente, quase todos eles estão na rua, graças ao elevado índice de disponibilidade. Comandada pelo empresário Alfredo Bezerra Leite, a Itamaracá nestes últimos 8 anos só não obteve o primeiro lugar na avaliação de desempenho da EMTU/Recife em três semestres, quando ficou em segundo. Desde 1998, porém, ninguém lhe tira o caneco.

"Ser a mais eficiente com o menor custo é aqui uma questão de sobrevivência", diz Bezerra. Desde 1958, a Itamaracá põe seus ônibus para rodar na região norte da Grande Recife, servindo com seus 210 coletivos as cidades de Itamaracá, Paulista, Igarassu, Itapissuma, Olinda e outras, além da capital.

Para Alfredo, o maior problema das empresas da região é a somatória dos impostos e gratuidades, que corroem todo o sistema. "70% das companhias não pagam impostos para continuar operando", diz ele. Para prosperar e incrementar o ipk de suas linhas, a Itamaracá vem ousando no atendimento ao usuário. Foi a primeira empresa a oferecer ônibus com ar-condicionado, "com a mesma tarifa dos ônibus comuns", lembra Alfredo, mais de 70% dos carros são sonorizados e o número



*"Gostaria de ter em nossas linhas ônibus como esse Iveco, de US$ 250 mil, que roda em Roma. Mas, para sobreviver diante dos clandestinos, das gratuidades e da avalanche de impostos, só posso oferecer aos nossos passageiros urbanos de US$ 50 mil." Alfredo Bezerra Leite*



Fotos: Fernando Barros




de avarias é insignificante. Resultado: a empresa registrou um aumento de 37% na demanda de certas linhas.

A opção pelo profissionalismo – os 10 principais executivos têm nível superior – foi a base para o sucesso. "Há mais de 15 anos não ocorre nenhuma quebra de motor", garante Alfredo, que brinca: "nunca mais ganhei brindes de retíficas."

A receita é simples: rigor total nas manutenções preditiva e preventiva. Todos os dias fazemos vistoria nos veículos, são 4 horas ou 3 minutos por veículo. Para ajudar, cada veículo tem seu "apartamento" no pátio da Itamaracá. "Ajuda muito, pois qualquer vazamento de óleo é percebido rapidamente, algo prioritário quando se trata de motores diesel".

A Itamaracá capricha nos controles e serviços. Cada estação de manutenção, seja de pneus, molas etc – segue padrões de qualidade inseridos no programa de gestão da empresa. O planejamento estratégico da empresa é anual e parte do consenso do Colegiado de Gestão. Além dessa reunião, outras semanais incluem os gerentes e chefias para monitorar o cumprimento dos planos, enquanto mensalmente ocorrem os acompanhamentos entre a diretoria e as gerências.

Todas as performances são monitoradas, desde as internas de manutenção, operação e administração até a resposta dos usuários, aquilatada




## Amplição de capacidade

A Itamaracá aprovou os articulados híbridos da Volkswagen, tanto que, além dos 10 já em operação, está adquirindo outras 20 unidades.

## Incongruências do sistema

"Os clandestinos já representam 30% do nosso transporte urbano, já perdemos em torno de 10 milhões de passageiros nos últimos 15 anos", reclama. O número de passageiros nesse período baixou de 40 milhões/mês para 30 milhões/mês na região metropolitana de Recife, enquanto o crescimento vegetativo foi de 2 a 3% ao ano.

São 1.500 perueiros, 700 deles concentrados no município de Paulista. "O pior é que entre 30 a 40% dos veículos têm policiais ao volante, o que lhes dá direito a andar armados. Não se pode confrontar", diz ele. No total, 70% das peruas estão vinculadas a esse pessoal, complementa. A solução então é seduzir a sociedade com a qualidade dos serviços. "E ela já começa a voltar aos ônibus, mais seguros e confortáveis."

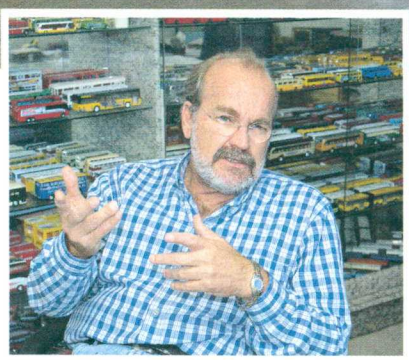
"Temos investido em ônibus cada vez mais confortáveis, mas os impostos e gratuidades barram nosso poder de compra", diz Bezerra

O sistema é para ele cruel, pois quem paga mais é o pobre, enquanto empresas terceirizadas, como os Correios, têm passagem gratuita.

Para o empresário, as empresas de ônibus regulares são um limitador de tarifa. "Quando a frota não está disponível, o preço das vans chega a ficar quatro vezes maior", diz Bezerra. A necessidade de uma revisão das benesses no transporte urbano é latente para que a tarifa seja mais acessível a todos.

*"A tecnologia nos serve de instrumento para baixar os custos ao mínimo possível e assim equibrar o caixa, sem esse tipo de atitude é impossível manter uma empresa de transportes urbanos hoje em dia."*



Fotos: Fernando Barros

através de pesquisas de satisfação.

Todo aparato necessário está disponível desde a informática até a constante reciclagem do pessoal. Do corpo de motoristas, por exemplo, 70% já são formados na própria empresa. "Nossa única condição é que o motorista não seja de ônibus", diz Alfredo. Um antídoto aos vícios alheios.

Com idade média de 3,8 anos, a frota da Itamaracá mostra os melhores números da região, resultado de grandes investimentos em tecnologia. Os conjuntos de embreagem nos seus ônibus duram 260 mil km, enquanto a média é de 120 mil; a rodagem dos pneus atinge 150 mil km ante uma média de 80 mil. A manutenção preditiva da frota garante também veículos com 700 mil quilômetros totalmente originais.

Para compensar a tarifa a Itamaracá tem 10 articulados híbridos, do VW 17.210, e já tem encomendados outros 20. "O gerenciamento perfeito permite baixar os custos entre 30 e 40%", assegura Bezerra Leite. Para ele, a satisfação deve ser geral: "turn over zero é produtividade 100".

Para este ano, Alfredo promete controle total de imagem e som em tempo real da frota, graças à banda larga GSM.



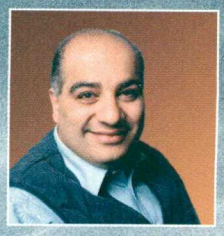

## Tecnologia de peso

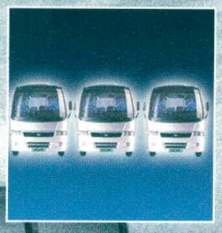
Um convênio de cooperação técnica entre a Itamaracá e a RATP, a estatal que administra o transporte de massa de Paris, está rendendo frutos. Primeiro que a RATP tem indicado a Itamaracá como consultora de transportes públicos em países do terceiro mundo. Essa parceria levou a empresa a prestar serviços para a Macon, a maior companhia de Luanda, Angola. Ainda no ano passado, a empresa exportou para a empresa angolana 50 ônibus usados. Para isso, a Itamaracá fundou a TTI – Tecnologia de Transporte Internacional.

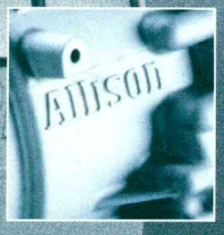
## Mitos brasileiros

O subsídio é coisa muito comum no transporte urbano em todo planeta. Observando-se os extremos ele existe tanto em Angola como na França. Em Paris, por exemplo, a subvenção chega a 80%. Em Angola o subsídio chega a 70% e permite um custo de passagem de US$ 0,10. "Isso mexeu com a população. Como o preço é 50% mais barato que o das antigas vans, o ipk explodiu para 6,84 – o nosso em Recife é de 1,6", explica Alfredo Bezerra Leite. Para ele, melhorou a captação e o conforto é cada vez maior.

estação brasil











# Volare W8

## Aqui também bate um coração Allison.

E o nosso se enche de orgulho.

Allison Transmission®

*Se não é Allison, não é Automática.™*

*www.allisontransmission.com.br*
*allison.transmission@gm.com*
*55 11 5633 2599*

Depois da elogiada performance do Volare A8, as transmissões automáticas Allison agora vão circular também no modelo W8.

Equipada com comandos eletrônicos, a série 2000 é uma das mais recentes evoluções tecnológicas que a Allison implantou no mercado mundial.

Com três anos de garantia, foi desenvolvida especialmente para microônibus e veículos urbanos de carga e é o equipamento perfeito para tais aplicações - onde o conforto dos passageiros e a integridade da carga são vitais para o sucesso da operação.

Ao longo de uma vida útil média de 10 anos, a série 2000, assim como toda automática Allison, tem baixíssimo número de ocorrências em manutenção quando comparada às transmissões mecânicas.

Seja no Volare, ou em qualquer outro utilitário de passageiros ou carga, você pode ter certeza de que a Allison é uma ótima solução para a saúde do seu negócio.

**REDE AUTORIZADA**

Ananindeua (Belém) - PA
*Protec - Produtos e Serv. Técn.*
Tel.: (91) 245-0233
Fax: (91) 235-1122

Fortaleza - CE
*Distr. Cummins Diesel Nordeste*
Tel.: (85) 263-1212
Fax: (85) 263-1184

Curitiba - PR
*Distr. Paraná de Motores Cummins*
Tel.: (41) 675-6061
Fax: (41) 675-6077

Contagem - MG
*Tracbel S/A*
Tel.: (31) 3399-1800
Fax: (31) 3399-1850

Porto Alegre - RS
*Distribuidora Meridional de Motores Cummins*
Tel.: (51) 3364-2288
Fax: (51) 3364-2288

Goiânia - GO
*Distribuidora de Motores Cummins Centro-Oeste*
Tel.: (62) 207-1010
Fax: (62) 269-1032

São Paulo
*Cia. Distr. Motores Cummins*
Tel.: (11) 4787-4299
Fax: (11) 4787-4011

*JS Transmissões Peças e Serv.*
Tel.: (11) 6912-3785
Fax: (11) 6917-7435

*CBTA - Cia Brasileira de Transmissão Automática*
Tel.: (17) 227-3580
Fax: (17) 226-2844

Recife - PE
*Distr. Cummins Diesel do Nordeste*
Tel.: (81) 3476-4190
Fax: (81) 3476-2546/9064

Rio de Janeiro - RJ
*Tracbel S/A*
Tel.: (21) 2401-7576
Fax: (21) 2401-9442

Vitória - ES
*Tracbel S/A*
Tel.: (27) 3227-7799
Fax: (27) 3225-5131

Manaus - AM
*Entec-Com. Imp. e Exp.*
Tel.: (92) 647-2000
Fax: (92) 647-2001

# Volta ao Brasil em 80 dias

**Scania e encarroçadoras colocam na estrada uma frota da marca que vai percorrer quase todo país para fixar-se como produtora de chassis de ônibus, alavancar vendas e aumentar a base de clientes**

Montadoras

A Scania deu a partida num programa inédito no Brasil, colocando na estrada uma frota de nove ônibus dos mais variados modelos rodoviários e urbanos com chassi da marca e carrocerias de cinco fabricantes brasileiros. A volta ao Brasil em 80 dias, programa batizado de Scania Ponto a Ponto, tem como objetivo massificar a imagem da Scania no segmento e demonstrar seu estágio tecnológico na área.

Esse lado institucional busca promover a marca também como uma grife no transporte de passageiros. "Todo brasileiro conhece e reconhece o caminhão Scania, mas não o ônibus Scania", enfatiza Emanuel Queiroz, diretor de Marketing da empresa.

O percurso de 15 mil quilômetros terá 24 escalas, batizadas pela empresa de estações, começando em Caxias do Sul e passando por cidades e capitais de todas as regiões brasileiras. A idéia da caravana fará as vezes de quase uma exposição itinerante, onde os empresários podem realizar aquisições e ter contato com técnicos da Scania e de todas as encarroçadoras: Marcopolo, Busscar, Caio, Comil e Irizar,

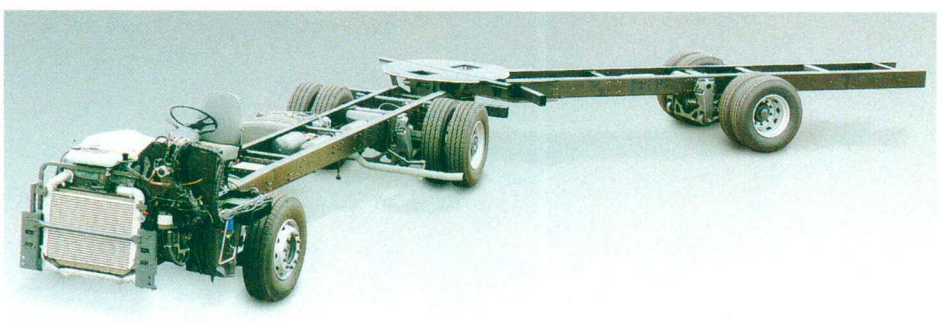
*Marcopolo Paradiso 1800 Double Decker montado sobre chassi Scania K124IB8X2NB: top da tecnologia será e xibido em 24 cidades brasileiras*






*Para todos*

*A Scania prevê o término do Ponto a Ponto no dia 22 de abril em São Paulo. Nas 24 cidades de escala cerca de 2 mil empresários de todo o país conhecerão de perto os modelos. Este número de empresas representa quase 100% da frota nacional de ônibus. "Esperamos vender cerca de 200 unidades", estima Emanoel Queiroz.*





que também participam do projeto.

"Nossas estações serão completas", diz Wilson Pereira, diretor de Vendas de Ônibus da Scania. Os empresários podem obter informações de preços, condições de pagamento de produtos e serviços e fechar negócios. A confiança da empresa está na apresentação de uma linha completa de ônibus pesados em todas as configurações possíveis.

*Com base no share of mind dos caminhões Scania na categoria de veículos pesados, a empresa adotou um novo slogan: A marca que você quer. A idéia chamar atenção para os chassis de ônibus Scania.*

*Lançamento*

*A Scania também apresenta o primeiro chassi para ônibus articulado com motor traseiro, o L94 IA 6x2/2. O chassi, além do motor de 300 cv inclinado (Euro III), conta com caixa automática e retarder, suspensão a ar, abaixamento da suspensão e piso baixo.*

## Novidades

O Ponto a Ponto mostra três novidades para o mercado. A primeira é o L94 UB 6x2*4, com carroceria de 15 metros, piso baixo. A configuração espera homologação federal, mas pode rodar com autorização especial, que já foi dada por vários municípios. Intermediário entre os ônibus pesados e os articulados, o 15 metros tem capacidade para 54 passageiros sentados, seu terceiro-eixo é direcional, o que reduz o raio de giro e o desgaste de pneus, e motor de 260 cv.

O sistema de transmissão Opticruise, até agora exclusivo da linha de caminhões, passa a ser disponível no chassi K124 IB 8x2, para carrocerias de dois andares. Finalmente o chassi articulado F94 HA6x2/2 com motor dianteiro de 300 cv e caixa automática Voith D864.3 E com 4 marchas à frente é uma alternativa para várias regiões do país.

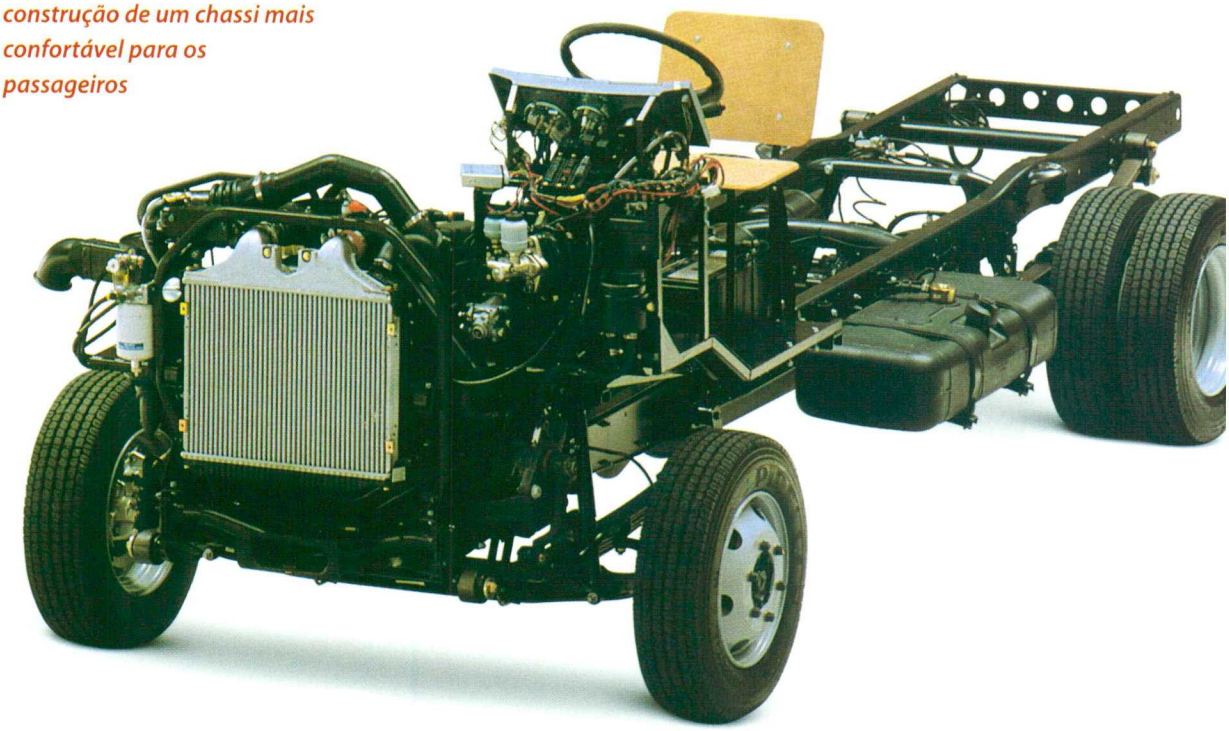
O Ponto a ponto integra um Marcopolo Paradiso 1800 DD, um F94 com carroceria Comil Svelto, um L94 UB6x2*4 Marcopolo Viale, um L94 IB6x2*4 com Caio Apache S21 Vip, um L94 UB4x2LB Busscar Urbanuss Pluss, um K94 IB4x2NB Comil Campione 3,65, um K124 IB6x2NB Irizar Century, um K124 IB6x2NB Busscar Vissta Buss HI e um K124 IB4x2NB Marcopolo Paradiso 1200.



# Cada vez maiores

**DaimlerChrysler e Volare, atentas ao crescimento do segmento, apresentam novos chassis de minibus, agora mais potentes e com maior capacidade**

*O sistema podest mudou o posicionamento do posto do motorista e possibilitou a construção de um chassi mais confortável para os passageiros*



Minibus

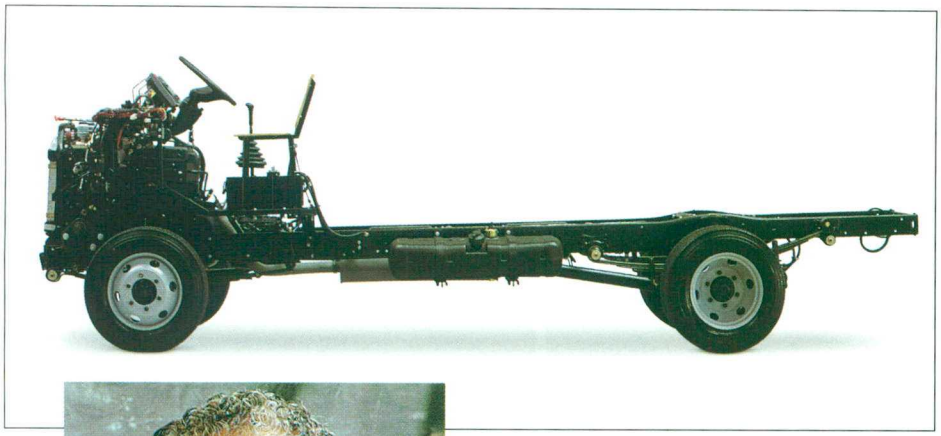
O crescimento do segmento de minibus está fazendo as montadoras desenvolverem veículos cada vez mais atrelados às demandas dos usuários. De uma só vez, os dois maiores fabricantes de chassis para o segmento apresentam novidades, buscando a máxima competitividade de seus produtos.

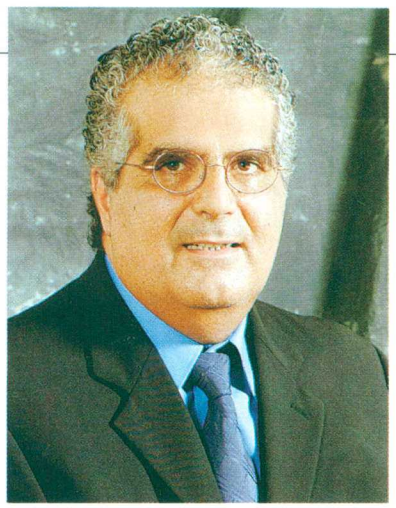
A DaimlerChrysler do Brasil, por exemplo, iniciou a comercialização do chassi Mercedes-Benz LO 712, sucessor do LO 610. O novo minibus tem PBT de 7.050 kg, 600 kg a mais que a versão anterior e por ser mais compacto tem melhor desempenho, especialmente em locais de trânsito intenso e de vias estreitas.

O novo minibus também é adequado ao transporte de executivos, escolares e em operações de fretamento, e pode receber todas as carroçarias nacionais. Pode acolher até 25 pessoas sentadas e, para elevar o nível de conforto dos passageiros, a reposicionou o motor e o posto do motorista. Este último agora está fora do salão de passageiros.

"O LO 712 oferece ao transportador baixo custo operacional, a manutenção diária é fácil e tem excelente durabilidade, para proporcionar a máxima rentabilidade", assegura Gilson Mansur, diretor de Vendas de Veículos Comerciais da DaimlerChrysler do Brasil.

A empresa prevê a comercialização de cerca de 600 unidades e, com isso, manter a participação de 30% neste com-





*Para Gilson Mansur, o LO 712 facilita o encarroçamento e racionaliza os procedimentos de manutenção*

petitivo segmento, cujo pbt varia entre 6 e 8 toneladas. A empresa estreou neste segmento em 2001, com o chassi LO 610, com vendas de 214 modelos, das 1.208 unidades vendidas no mercado interno.

O chassi LO 712 traz outra novidade que é o podest, termo em alemão, para o posto do motorista. Ele simplifica e agiliza o encarroçamento do veículo, pois dispensa cortes nas chapas e aumenta o espaço para acesso interno aos componentes do motor, diminuindo o tempo de manutenção do veículo. O melhor posicionamento da catraca também facilita o acesso dos passageiros ao corredor central do ônibus e a cobrança de passagens pelo motorista.

O entre-eixos de 3.700 viabiliza a instalação de carrocerias de até sete metros num veículo bastante ágil, já que o ângulo de esterçamento chega a 52 graus. A distribuição de peso por eixo, 2.500 kg no dianteiro e 4.550 no traseiro, possibilita também o uso de divisória e uso de portas largas. O motor de 115 cv é o turbocooler OM 364 LA produz um torque de 39 mkgf.

Enquanto isso, a Volare lança o W8, veículo que completa sua linha, que inclui os modelos A8, A6 e A5. O W8 tem capacidade para até 35 passageiros sentados e motor turbodiesel com aftercooler que desenvolve potência de 145 cv a 2.600 rpm. É o maior modelo da linha com 7,90 m de comprimento, 2,99 m de altura total, com altura interna de 1,90 m, e 2,23 m de largura.

O objetivo da Agrale com o W8 é oferecer um veículo competitivo para os clientes que precisam de um minibus mais robusto. Indicado para aplicações severas, o W8 mantém as características de segurança dos outros três modelos, mas nas versões Urbano, Lotação, Executivo, Vip e Escolarbus, apresenta bagageiro com 1,8 m² de capacidade, novo porta-pacotes com iluminação, portas com pega-mãos e geladeira com capacidade para 37 litros.

Comercializado nas cores branco Real I, azul Micro, prata Andino, verde Java, amarelo Citrino e amarelo Escolar,o W8 oferece como opcional porta do lado esquerdo. O veículo tem rodado duplo traseiro, direção hidráulica ZF Servocom 8090 e o conjunto de eixo e diferencial é Dana.

*O novo Volare W8 tem 7,90 metros de comprimento e bagageiro de 1,8 m³ e admite porta do lado esquerdo para uso escolar*





internas para a fixação da carga, proporcionando maior segurança integridade no transporte e manuseio do produto. O Rapidão Cometa está comemorando 60 anos de atividade.

## Abrindo mercado

A Rapidão Cometa adquiriu 30 furgões Furgovan da Agrale, para renovar e ampliar sua frota, especialmente nos serviços de carga expressa. Os veículos comprados pela transportadora pernambucana incorporam chassi extra-reforçado, motor MWM com potência de 131 cv e capacidade de carga de 2.400 kg. Todos os veículos têm direção hidráulica com ajuste de altura, pára-choque na cor do veículo e faróis antineblina. As portas traseiras têm abertura de 270 graus e revestimento de barras metálicas

## Trânsito cidadão

Reduzir a média nacional de cem mortes por dia e de cem feridos em decorrência de acidentes de trânsito é um dos desafios do novo diretor do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), Ailton Brasiliense Pires, 56, que tomou posse do cargo hoje, nomeado pelo ministro das Cidades, Olívio Dutra. Engenheiro especializado em trânsito e transporte, com 30 anos de atuação nas duas áreas, ele foi diretor executivo da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos). O ministro Olívio Dutra disse que o ter como diretor do Denatran representa uma vitória e os primeiros passos rumo à transformação da realidade das cidades brasileiras. Em seu discurso de posse, Ailton Pires afirmou que é necessária a mudança de comportamento de condutores e pedestres, para que seja possível um "trânsito cidadão".

## Aferição

*A Toledo do Brasil, com a aquisição de novos sete caminhões calibradores de balanças rodoviárias chega a uma frota de 14 unidades e está pronta para a entrada em vigor das tolerâncias mínimas fixadas pela portaria 236/94. A partir de agora a calibração deve ser feita a cada 6 ou 12 meses, dependendo da quantidade de pesagens/dia. O serviço de calibragem demanda entre duas e seis horas.*





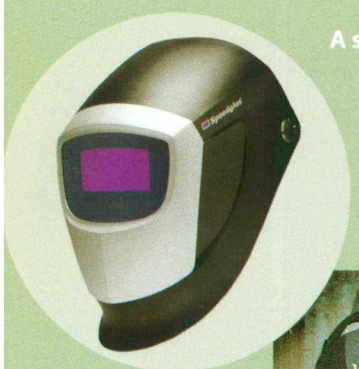
Fotos: Divulgação

## Iveco renova

O engenheiro Flávio Ferraris é o novo presidente da Iveco Latin América, enquanto Salvatore Danilo Martelli assume a diretoria de operações comerciais. Ferraris esteve no Brasil entre 1975 e 1978, participando do projeto de instalação da fábrica de automóveis da Fiat em Betim. Entre suas metas está o de dobrar a participação da Daily no segmento de passageiros de 6% para 12%.

## Segurança na solda

**A sueca Hörnell está trazendo para o Brasil os mais avançados capacetes de soldadura do mundo, que dispõem de filtros para todas as necessidades, de gases e odores, e respiradores que proporcionam intensidade constantes de fluxo de ar. Contatos: www.hornell.com**





# Ônibus Brasileiro.

## Segurança e conforto presente em mais de 80 países.
## Que bom fazer parte desta conquista!

*Há mais de 40 anos estamos fornecendo qualidade e ajudando a garantir o sucesso das principais Encarroçadoras de Ônibus do Brasil . Hoje, elas já são referência mundial.*

*Aproveitamos essa carona e consagramos a marca FNA em todos estes países.*

ISO 9001



### Cilindros Pneumáticos



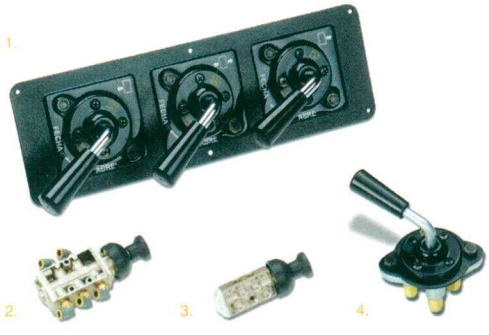

| | |
|---|---|
| 1. | abertura de portas |
| 2. | acionamento da TV |
| 3. | acionamento do sanitário |
| 4. | trava do bagageiro |

### Molas à Gás

| | |
|---|---|
| 1. | bagageiro lateral |
| 2. | tampa traseira |
| 3. | grade dianteira |
| 4. | reclinação da poltrona |




### Válvulas Pneumáticas




| | |
|---|---|
| 1. | painel válvulas rotativas |
| 2. | válvula rotativa |
| 3. | botões 1/4" - 3 e 5 vias |
| 4. | botões 1/8" - 3 e 5 vias |

***Desenvolvemos Projetos Especiais de acordo com a necessidade do cliente***

FNA®

www.fna.ind.br

SAC FNA 0800.051.99.90


**FÁBRICA NACIONAL DE AMORTECEDORES LTDA.**

FONE (54) 213.1799 FAX (54)213.1693

CAXIAS DO SUL - RS - BRASIL

E-mail - *fnavenda@terra.com.br*

exclam

# AS BODAS FORAM DE PRATA, MAS O PRÊMIO VALE OURO.




## CONFIRA QUEM SAIU DA PROMOÇÃO VOLVO 25 ANOS COM UM TOP CLASS ZERO-QUILÔMETRO E TODOS OS OUTROS VENCEDORES.

**VOLVO TOP CLASS NH12** - Com. Transp. Tope Ltda. (Xaxim-SC)

**01 CRÉDITO DE SEGURO NO VALOR DE ATÉ R$ 12.000,00** - Antonio B. Matos (Belo Horizonte-MG) - Transp. Altina Ltda. (Maceió-AL) - Transportes Panorama Ltda. (Xanxerê-SC) / **01 KIT PEÇA PELO NÚMERO** - Transportadora SJM (São Paulo-SP) - Emp. T. S. Divino (Ituiutaba-MG) - Mat. Const. Bom Jardim (Bom Jardim-RJ) - Glaucio Artic Gomes (Colorado-PR) - Transp. Novo Nordeste Ltda. (Parnamirim-RN) - Rogério Volpini (Cachoeiro de Itapemirim-ES) - Transp. Elias Ltda. (Oliveira-MG) - Transp. Belmok Ltda. (Viana-ES) - Transp. Bom Jesus Matozinhos (Belo Horizonte-MG) - Priority (Caxias do Sul-RS) / **01 VALE-TROCA NO VALOR DE R$ 1.500,00 EM PEÇAS E SERVIÇOS** - Nova Safra Transportes (Varginha-MG) - Vito Transportes (Contagem-MG) - Transp. Gilvanio (Cocal do Sul-SC) - Três Américas (Campo Grande-MS) - Rodoanel Transportes (São Paulo-SP) - Antonio da Silva (Xanxerê-SC) - Rodopetro Ltda. (Passos-MG) - Transportes Momoli Ltda. (Xaxim-SC) - Japungu Agroindústria (Santa Rita-PB) - Auto Posto Dois Trevos (Videira-SC) / **01 KIT TRIP MANAGER** - José Messias de Lacerda (Belo Horizonte-MG) - João L. Maciel (Uruguaiana-RS) - Transp. Jolivan (Iconha-ES) - MVA Transportes (Betim-MG) - Cidade Sol (Jequié-BA) - Transportes Panorama Ltda. (Xanxerê-SC) - Transultra Transportes Especiais (Camaçari-BA) - Transportes Zilli Ltda. (Xaxim-SC) / **01 PLANO DE MANUTENÇÃO ÓLEOS & FILTROS (ANUIDADE)** - Mater (Belo Horizonte-MG) - Transporte Mann (Joinville-SC) - J.R.O. Pavimentação Ltda. (Matias Barbosa-MG) - Laginha Agro Ind. (Cururipe-AL) - F.B.A. Segurança e Transporte (Belo Horizonte-MG) - Cia. Açucareira Central Sumauma (Mal. Deodoro-AL) - Rodoviário Schio Ltda. (Vacaria-RS) - Rodoviário Schio Ltda. (Vacaria-RS) - Bueno e Cia. Ltda. (São José dos Campos-SP) - Transgomes Transportes Itaúna Ltda. (Itaúna-MG) / **01 VAS MASTER (ANUIDADE)** - V&M (Matias Barbosa-MG) - Joana Cicleide (São Mateus do Sul-PR) - Transportadora Panorama (Rondonópolis-MT) - Transp. Galera Ltda. (Tijucas-SC) - Ravato Diesel (São Mateus do Sul-PR) - Antoninho Deoclecio Manosso (Criciúma-SC) - Cocal Centro Oeste Carb. Andrade Ltda. (Niquelândia-GO) - Francisco Izaque Souza Transportes (Parnamirim-RN) - Empresa de Transportes Covre Ltda. (Limeira-SP) - Rápido Joinvillense (Joinville-SC).

VOLVO