

# FROTA & **Acia**

10  
anos

Edição 80 - Janeiro - 2005  
www.frotacia.com.br  
R\$ 8,50

## Legislação

Lei de Falências  
e MP 237: o que  
muda nas empresas

## Negócios

Ônibus brasileiros  
faturam o  
Transantiago

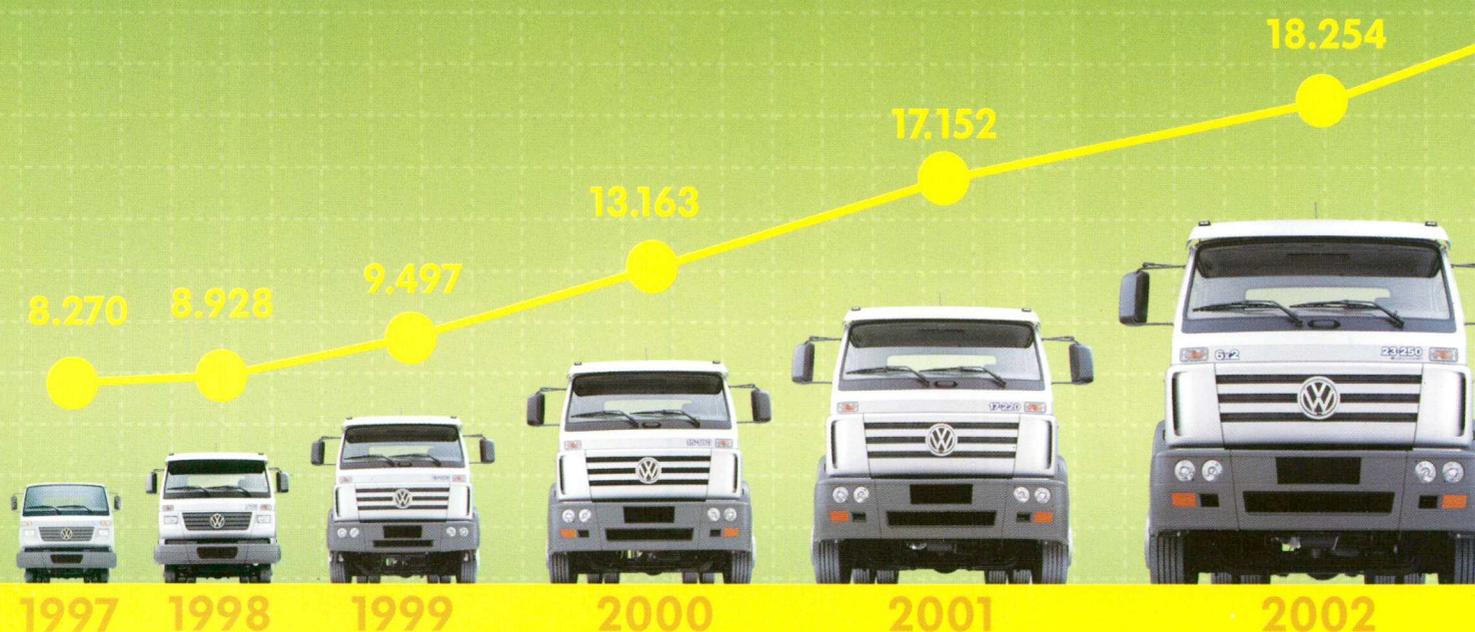
## Motores eletrônicos

Scania inaugura  
temporada de  
lançamentos 2005

# Os caminhos que fazem a diferença

Transportadores de ponta, como o Jacinto Jr,  
da Ramos Transportes, revelam como  
conseguiram alcançar resultados  
acima da média do mercado em 2004

Venda no varejo de Caminhões Volkswagen  
(de 7 a 63 ton.)



**Volkswagen. Primeiro lugar em vendas de caminhões leves, médios e pesados pelo segundo ano consecutivo.**

**Agradecemos a preferência dos nossos clientes e a dedicação dos nossos Concessionários.**



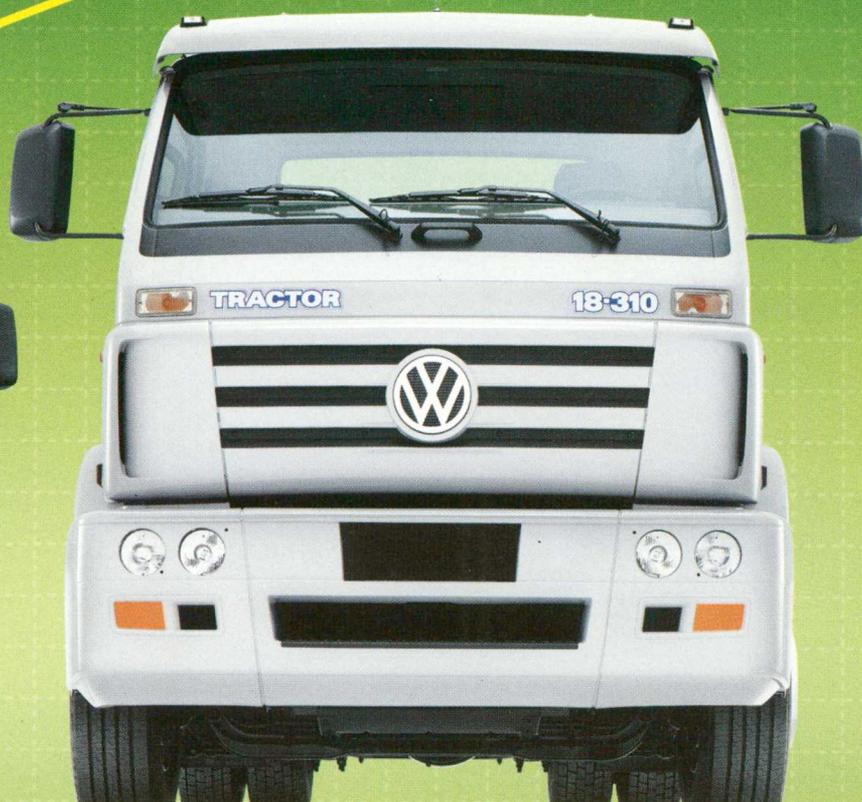
21.006



2003



24.335



2004

## Principais conquistas em 2004

- Recorde de produção na fábrica de Resende com mais de 34.000 unidades.
- Recorde de exportação com 5.727 unidades embarcadas.
- Lançamento das linhas de Caminhões e Ônibus com motorização eletrônica.
- Liderança no segmento de 7/9 toneladas.
- Liderança no segmento de 12/13 toneladas.
- Liderança no segmento de 14/15 toneladas.
- Liderança no segmento de 24 a 31 toneladas (6x4).
- VW 18.310 Titan Tractor - Modelo mais vendido no segmento extrapesado (4x2).
- VW 18.310 Titan Tractor - Campeão da Fórmula Supertruck da Europa.
- VW 18.310 Titan Tractor - Premiado pela ABMN como *case* de marketing de 2004.
- Inauguração da fábrica Volkswagen de Caminhões e Ônibus no México.
- Início do 2º turno de produção na fábrica de Resende.
- Alcançada a marca de 300.000 Caminhões e Ônibus produzidos desde 1981.



Montagem sobre fotos: Marcelo Vigneron



12

## Administração

12

Pesquisa exclusiva de **FROTA&Cia** revela os caminhos adotados por empresas de ponta, que alcançaram resultados econômicos acima da média em 2004

## Caminhões

16

A Scania apresenta os novos caminhões Evolução de 420 cavalos e inaugura a temporada de lançamentos de motores eletrônicos em 2005



## Legislação

19

Denatran mantém exigência de prova de conhecimentos em direção defensiva e primeiros socorros, no ato da renovação da Carteira Nacional de Habilitação

## Estatística

22

ANTT adia para 1º de março início da fiscalização do cadastramento no Registro Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (RNTRC)

## Legislação

24

Saiba o que muda na vida das empresas a entrada em vigor da nova Lei de Falências e da Medida Provisória 232, agora atualizada para MP 237

## Especialidade

26

Falta de regulamentação e restrições à atividade incentivam empresas de transporte de água para consumo industrial a buscarem apoio associativo

## Seções

Transporte On line **06**

Ponto a ponto **30**

Panorama **38**

# Suplemento Ônibus

Divulgação



32

## Transporte urbano

Representantes de vários setores se unem na defesa do transporte público de qualidade e levam suas idéias ao V Fórum Social Mundial de Porto Alegre

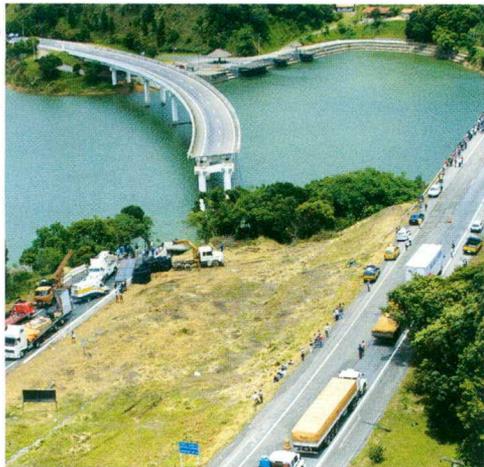
## 36 Internacional

A Volvo e três encarroçadoras brasileiras vencem concorrência para fornecer 1667 ônibus para o Chile, um negócio estimado em US\$ 400 milhões

## 37 Marketing

A Scania apresenta o K 310, um chassi equipado com o novo motor eletrônico de 9 litros e retoma as viagens de demonstração do produto por todo o Brasil

Foto: Jonas Oliveira/Folha Imagem



## Uma ponte emblemática

A queda da ponte na BR-116 sobre a represa do Capivari, próximo de Curitiba, que provocou a interrupção parcial da principal ligação rodoviária com o Sul e os países que compõem o Mercosul, revela o descaso com que o Brasil trata as suas estradas e, por extensão, o patrimônio público. Abandonadas à própria sorte, sem balanças para controlar o excesso de peso que trafega sobre elas e carentes de mínimos cuidados de conservação, nossas rodovias, à exceção da privatizadas, reúnem todas as condições de se transformar no principal entrave ao crescimento da economia brasileira, nos próximos anos.

Em um país onde mais de 60% das riquezas circula nos costados de caminhões, deixar as estradas entregues ao abandono não é apenas uma prova de insensatez como de completa miopia, diante dos benefícios que uma malha viária bem estruturada e cuidada proporcionam. Além de colaborar para a redução dos custos do transporte, bem como

do custo Brasil, o investimento em rodovias, seja pelo caminho da privatização ou da alocação de recursos para tal, serve ainda a um propósito mais nobre. Qual seja, a redução brutal da mortalidade provocada pelos acidentes de trânsito, como a que vitimou o motorista de caminhão que voou pelo vácuo da ponte derrubada. Uma realidade que transforma o Brasil, cada vez mais, em recordista mundial nessa modalidade de crime. Tendo em vista que milhares de usuários por força do trabalho, do lazer ou da necessidade, enveredam todos os dias por pontes e caminhos cada vez mais suspeitos, abandonados e perigosos, nada mais justo que os diversos setores da sociedade se mobilizem em defesa da vida. Com vistas a mudar esse triste quadro.

José Augusto Ferraz  
 Publisher

# FROTA

## DIRETORIA

**Diretores**  
 José Augusto Ferraz  
 Solange Sebrian

## REDAÇÃO

**Publisher e Jornalista Responsável**  
 José Augusto Ferraz – (MTB 12.035)  
 joseferraz@frotacia.com.br  
**Editores**  
 Valdir dos Santos  
 valdir@frotacia.com.br  
**Colaboradores**  
 Helena Fonseca (textos)  
 Marcelo Vigneron (fotos)

## ARTE

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

## COMERCIAL

**Diretora**  
 Solange Sebrian  
 solange@frotacia.com.br

## CIRCULAÇÃO

**Gerente**  
 José Carlos da Silva  
 josecarlos@frotacia.com.br

## ADMINISTRAÇÃO

**Gerente** - Edna Amorim  
 edna@frotacia.com.br

**Assinaturas e Alterações de Dados Cadastrais**  
 Serviço de Atendimento ao Assinante

Fone/Fax (0\*\*11) 3871-1313  
 E-mail: circulacao@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) 3871-1313  
 Home page: [www.frotacia.com.br](http://www.frotacia.com.br)  
[www.economiaetransporte.com.br](http://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 reser-

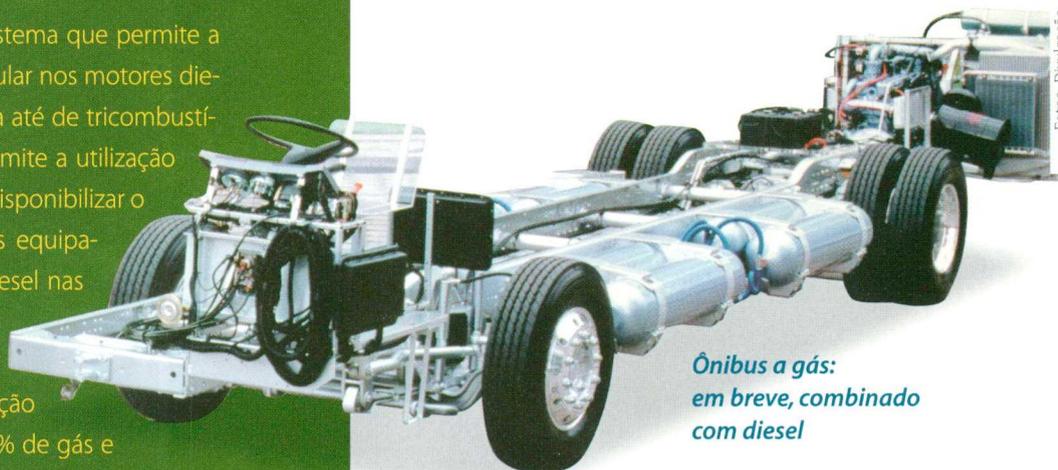
vados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes da edição impressa ou virtual, sem a prévia autorização dos editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de FROTA&Cia.

Editoração eletrônica - Editora Frota  
 Tratamento de imagens e fotolitos - Fênix  
 Impressão - GraphBox  
 Laboratório fotográfico - PH Color  
 Tiragem - 13.000 exemplares  
 Filiada ao Instituto Verificador de Circulação IVC  
 Circulação - Fevereiro/2005

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

## Aposta no gás-diesel

A Delphi está testando um novo sistema que permite a utilização do GNV - gás natural veicular nos motores diesel. A novidade poderá ser chamada até de tricombustível, já que a tecnologia também admite a utilização do biodiesel. A meta da empresa é disponibilizar o equipamento até 2007. Os veículos equipados com o sistema vão utilizar o diesel nas partidas e ao atingir 1.200 rotações por minuto o gás começa a ser injetado. Segundo o fabricante a proporção da mistura pode alcançar 90% a 95% de gás e 5% a 10% de diesel. A Delphi espera introduzir a nova tecnologia primeiro nos motores estacionários, depois nos ônibus urbanos e rodoviários, até chegar aos caminhões.



*Ônibus a gás:  
em breve, combinado  
com diesel*

Fotos: Divulgação

## Transporte solidário

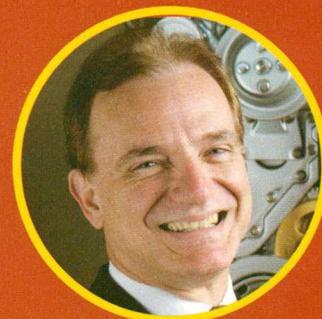
Os transportadores brasileiros puderam prestar sua solidariedade às vítimas do maremoto que atingiu a Ásia e provocou a morte de quase 300.000 pessoas. Um comboio de caminhões partindo de São Paulo encaminhou ao consulado do Sri Lanka, no Rio de Janeiro, 70 toneladas de alimentos, 200 mil peças de roupas e cobertores e 159 toneladas de medicamentos. Os donativos foram recolhidos em São Paulo, Santos, São Caetano do Sul, Rio Claro, Campinas e São José do Rio Preto, por iniciativa do governo do Estado de São Paulo.



Elana Rodrigues

## Cargo esvaziado

Depois de um ano de ajustes voltados para a implantação da nova estrutura organizacional na empresa, determinada pela matriz em Columbus, Indiana, Ricardo Chuahy deixa a presidência e a própria Cummins Latin América. O motivo é a extinção do cargo no organograma, em decorrência do novo modelo, já que doravante as diretorias da subsidiária passam a se reportar diretamente às congêneres nos Estados Unidos. Engenheiro de formação, Ricardo Chuahy estava há 28 anos na Cummins e sete na presidência da empresa.



# Garanta o recebimento de **FROTA&Cia** e ganhe acesso exclusivo a um novo mundo de informações

Em 2005 a sua revista **FROTA&Cia** inicia uma nova fase. Somente os leitores que expressarem o desejo de receber FROTA&Cia vão continuar tendo acesso à publicação. Bem como a um novo mundo de informações que, a partir desse ano, passa a ser oferecido exclusivamente aos leitores cadastrados de FROTA&Cia.

**Assegure já o recebimento da mais importante publicação brasileira dirigida ao segmento do transporte rodoviário, de cargas e passageiros e GANHE no período de 12 meses.**

**11** edições de FROTA&Cia, incluindo o Suplemento ÔNIBUS



**03** relatórios setoriais FROTA&Cia

- Transporte Intermodal
- Transporte & Logística
- Transporte de Safra



**04** edições do Guia FROTA&Cia

- Pneus & Bandas
- Motores Veiculares
- Empilhadeiras
- Implementos Rodoviários



**+ acesso**

às edições diárias de FROTA&Cia On Line  
[www.frotacia.com.br](http://www.frotacia.com.br)



**+ acesso**

livre ao site Economia&Transporte  
[www.economiaetransporte.com.br](http://www.economiaetransporte.com.br)



**Acesse o site**

**[www.frotacia.com.br](http://www.frotacia.com.br)**

**ou ligue**

**11 3871-1313**

**e faça já a sua opção**

# **FROTA&Cia**

*O veículo preferido do transporte. Desde 1994.*

## Produção acelerada

A Volkswagen Caminhões e Ônibus está se preparando para fazer nova ampliação da fábrica de Resende (RJ) no segundo semestre deste ano. Em agosto do ano passado foi introduzido o segundo turno de trabalho que permitiu aumentar em 36% capacidade de produção diária que chegou a 150 veículos. A partir de julho este ano, a empresa promete fazer adaptações na linha de montagem e contratar funcionários para chegar a 170 unidades diariamente.



Fotos: Divulgação

## Master ganha motor eletrônico

Depois de substituir o motor 2,8 l aspirado e turbo pelo eletrônico 2,5 dCi turbo intercooler do Master Minibus no ano passado, a Renault estende a melhoria para os furgões e chassis com cabine da mesma série para atender às exigências do Proconve 5.

O novo motor de 16 válvulas common rail oferece ganhos de 11% no torque – 29,6 mkgf (290 Nm) a 1.600 rpm contra 26,5 mkgf a 1.800 rpm do 2.8 dTi. Com potência de 115 cavalos, o 2.5 l é ainda mais silencioso, mais econômico e 40 quilos mais leve, o que permite ganho proporcional na carga útil.

## Paz no Carrefour

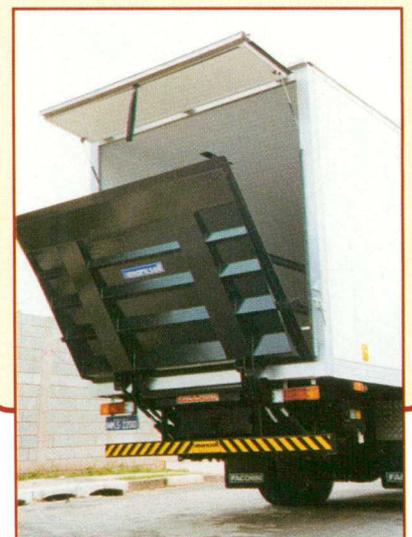
Depois de acaloradas discussões envolvendo transportadores e funcionários, por causa de dificuldades na entrega de mercadorias no centro de distribuição da empresa, o Carrefour aceitou firmar acordo entre as partes. O acerto prevê a implantação de um sistema de agendamento de entregas; um limite máximo de espera, fixado em 2h30min; aceitação de mais de um fornecedor por veículo, por categoria de produto; a devolução dos paletes no ato da descarga, cuja retirada pelo transportador passa a ser obrigatória e, ainda, a franquia do uso de sanitários pelos entregadores, em boas condições de higiene. A primeira avaliação deve ocorrer no final de fevereiro.

## Carta dos leitores

A informação de que todas as plataformas elevatórias não necessitam de pára-choque - publicada em FROTA&Cia, edição 79, de novembro/dezembro - está incorreta. Para que isto ocorra, deverá ser atendida a Portaria Denatran N.º 11 de 22/07/04. Esclarecemos também, que mantivemos o antigo sistema de pára-choque em todos os modelos da nossa linha de Plataformas Elevatórias de Carga, que apesar de não atenderem a nova Resolução, contribuem para o aumento da segurança no trânsito.  
Eng.º Edison Salgueiro Junior -  
Diretor Técnico Marksell  
dirtec@marksell.com.br

## FROTA&Cia responde

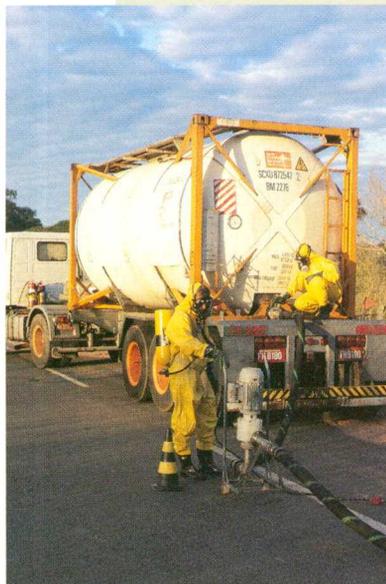
A nota em questão não generaliza a dispensa do pára-choque. Salvo quando o uso do equipamento ser tornar incompatível com o protetor traseiro original do veículo.



## MBA em Logística

A Universidade de Santo André, região metropolitana de São Paulo, está lançando o MBA em Logística. Coordenado por Getúlio Akabane, consultor empresarial, com pós-doutorado em logística pela Universidade de Tóquio, o curso terá a duração de 360 horas. O MBA vai abordar os modais aéreo, ferroviário, rodoviário, marítimo e dutoviário, a administração da cadeia de suprimentos e logística integrada; logística internacional; gestão estratégica de logística; gestão de suprimentos; sistemas de informações logísticas e custos logísticos. Informações e inscrições: [www.unia.br](http://www.unia.br)

Arquivo Frota



## Sassmaq começa a vigorar

A partir de janeiro somente as transportadoras de cargas a granel que tenham sido avaliadas pelo Sassmaq - Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade serão contratadas pelas empresas associadas à Abiquim (Associação Brasileira da Indústria Química). Para as empresas de cargas fracionadas a exigência passará a vigorar em janeiro de 2006. A iniciativa da indústria química objetiva aumentar os padrões de segurança no transporte e distribuição de seus produtos. No momento, 126 transportadoras já possuem a habilitação do Sassmaq, sistema desenvolvido em 2001 e aplicado e avaliado por organismos certificadores independentes.

## Abiclor pesquisa motoristas

A Abiclor, associação que reúne as indústrias de álcalis, cloro e derivados, divulgou em dezembro sua terceira pesquisa com motoristas que lhes prestam serviços. Os questionários distribuídos por 11 produtoras foram respondidos por 481 profissionais de sete estados e servem de parâmetros para avaliar as condições de trabalho e promover os ajustes necessários. Em comparação com as pesquisas anteriores, houve aumento do nível de treinamento, afirma Martim Afonso Penna, diretor executivo da Abiclor. "94% receberam o curso para uso do kit de emergência e de proteção individual, mas 47,6% não haviam feito o MOPP curso de Movimentação de Produtos Perigosos, obrigatório para o transporte de cloro", ressaltou. Apesar disso, 65% dos entrevistados haviam feito algum tipo de curso específico e só em 2004, 32% dos motoristas haviam recebido treinamento especializado.

## Conta simples

Um cálculo simples, apontado em um estudo da Fundação Getúlio Vargas, encomendado pelo Sindicato da Indústria da Construção Pesada do Estado de São Paulo, revela a necessidade de se construir mais rodovias no país. Se o território brasileiro possui 8,5 milhões de km quadrados e 1 milhão e 700 mil quilômetros de estradas, a proporção resulta na média de 202 km/1.000 mil km<sup>2</sup>. Para um país que transporta mais de 60% de suas cargas no lombo de caminhões, o índice é inferior a uma dezena de países, inclusive da América Latina.

Divulgação



## Compra de peso

A América Latina Logística - ALL anunciou sua intenção de adquirir este ano cerca de 1,3 mil vagões e 35 locomotivas, para reforço da frota. Segundo a companhia a compra representa investimentos da ordem de R\$ 300 milhões, rateados entre a operadora e alguns de seus clientes. Isso se explica porque,

em muitos casos, as empresas parceiras compram os vagões para operação na malha ferroviária da ALL. A aquisição representa um acréscimo de 7,7% e de 6%, respectivamente, sobre o total de unidades que a empresa mantinha no final do ano passado, no Brasil e na Argentina.

Responsabilidade Social.  
A Goodyear acredita  
nesse caminho.

GOODYEAR

PERFORMANCE

100% 11 2000

A Goodyear acaba de ganhar o Prêmio Autodata 2004, na categoria Responsabilidade Social, com o projeto Caminhoneiro Nota 10.

Mais uma prova de que estamos no caminho certo.



Nas asas da

**GOODYEAR**

[www.goodyear.com.br](http://www.goodyear.com.br)

# Fermento no

# bolo

Transportadores de cargas e operadores logísticos revelam os caminhos adotados para alcançar resultados acima da média do mercado em 2004

Valdir dos Santos

**S**e 2004 foi bom para a economia brasileira no geral, para algumas empresas de transporte, em particular, o ano foi simplesmente excepcional. Pesquisa feita pela redação de **FROTA&Cia**, junto a um universo de quase 100 transportadores de cargas e operadores logísticos, revelou algumas performances notáveis no ano que passou. Depois de um longo período de calmaria, inúmeras empresas contabilizaram crescimento superior a 30% no faturamento, em relação a 2003. Da mesma que muitas acusaram uma significativa expansão no volume de investimentos, voltados para aumento e renovação de frota, de pessoal e de instalações.

Nas 16 empresas que responderam ao questionário enviado, o crescimento médio do faturamento foi de 28,52%, muito acima da evolução do PIB, em torno de 5% (até o fechamento desta edição o IBGE não havia ainda fechado as contas de 2004). O aumento dos investimentos em 80,76%, em comparação com 2003, demonstra a confiança que as empresas têm na continuidade do crescimento econômico e na evolução

Marcelo Vigneron



de seus negócios, tanto que prometem continuar investindo em 2005. Da mesma forma, o aumento médio da frota própria, em torno de 29,07%, além da renovação se constituem em outro indicativo dessa confiança. A expansão da carteira de clientes (14,79%), do volume das cargas transportadas (16,57%), da quilometragem percorrida (21,61%) e do conseqüente aumento no consumo de diesel (23,98%), igualmente revelam os caminhos adotados pelas empresas de ponta para alcançar resultados acima da média do mercado. Boa parte delas atribui o bom desempenho em 2004 à adoção de uma abordagem agressiva junto ao mercado. Complementado pela ampliação da oferta de serviços e da expansão da base territorial em que passaram a atuar. Para isso, não hesitaram em investir na ampliação das instalações operacionais, na expansão da frota, no aumento de empregos e da contratação de terceiros. Como o próprio leitor poderá conferir, no texto a seguir.

Com 66 anos de atividades a Ramos Transportes, uma das mais antigas do setor, mostrou fôlego de jovem em 2004, na busca de alternativas como os segmentos aéreo e rodo-fluvial. "Em 2000 demonstramos nossa disposição de ingressar em novos modais, quando mudamos nosso logotipo e substituímos a marca de Rodoviário Ramos para Ramos Transportes", disse Jacinto Jr., vice-presidente da empresa.

A decisão não poderia ter sido mais acertada. Depois de acusar um faturamento de R\$ 150 milhões em 2003, a Ramos viu sua receita saltar para a casa dos R\$ 195 milhões no ano passado. As operações, por sua vez, aumentaram em 35% e a tonela-

**Jacinto Jr.: disposição de ingressar em novos modais, combinada com ações em outras frentes, elevam em 30% o faturamento da Ramos**

Divulgação



gem transportada superou a casa das 300 milhões, 44,8% mais do que em 2003. Para este ano, a empresa programou crescimento de 20%.

Para alcançar essa performance, a Ramos Transportes teve de se desdobrar em várias frentes. Para atender ao aumento da demanda ampliou a participação da frota de terceiros, de 3.000 para 3.500 veículos. Em paralelo, investiu R\$ 25 milhões em renovação de 40% da frota e na ampliação, de 250 para 300 veículos próprios.

No âmbito da rede de coleta e entrega, a empresa instalou uma filial em Manaus e inaugurou em janeiro deste ano novas instalações em Belém, totalizando 51 estabelecimentos. Parte dos investimentos foram aplicados em tecnologia da informação e melhoria das instalações. As operações na região Norte exigiram o deslocamento de 60 carretas, que até o final de 2005 deverão chegar a cem. Jacinto Jr. explica que, ao contrário da maioria das transportadoras que fazem a transferência das cargas de Manaus para a região Sudeste e Sul, a Ramos, especializada em carga fracionada, fará a distribuição entre as regiões Norte e Nordeste, um mercado crescente e pouco explorado.

Não sem motivo, a transportadora está investindo na ampliação das filiais de Recife (PE), que será inaugurada ainda no primeiro semestre e a de Salvador (BA). Além disso, vai ampliar as operações na região Centro-Oeste, com no-

**Ouro Verde:  
4.785 veículos próprios e planos de  
crescer 15% em 2005**

vas filiais em Cuiabá (MT) e Campo Grande (MS).

A nova filial de Belém, que exigiu investimento de R\$ 2 milhões, atende ao Pará, às regiões fluviais e ao Amapá e vai dar suporte às operações da filial de Manaus, recém-inaugurada. Com terminal de 1.700 m<sup>2</sup> de área construída, a nova unidade conta com dez docas e se diferencia pela estrutura, planejada para realizar o cross-docking das cargas captadas e recepcionadas de outras origens, eliminando a permanência dos caminhões no local. "Nossa capilaridade permite atender tanto a indústria como o comércio sem limitar a fracionalidade das encomendas e despachos do cliente instalado em Belém, pois nossa maior expertise é consolidar cargas e cumprir prazos", revela Aguinaldo Claret, diretor comercial da empresa.

No caso da Transportadora Ouro Verde, a estruturação na área de custos e orçamentos permitiu à empresa crescer 20% em 2004 e alcançar um faturamento da ordem de R\$ 195 milhões. A companhia também investiu na diversificação do portfólio, ao ingressar em uma nova especialidade, a coleta e destinação final de resíduos domiciliares, que conquistou por meio de licitação, a região Oeste do Rio de Janeiro (RJ).

Antonio Paiva Alves, coordenador Contábil da empresa, diz que os novos

negócios e a melhoria da rentabilidade foram as principais conquistas de 2004. Para 2005 espera continuar em ritmo crescente, em torno de 15% e para isso tem uma estrutura que suporta: 4.785 veículos próprios, 995 empregados e 197 terceirizados e uma lista de 1.796 clientes-ativos.

Desempenho semelhante também beneficiou a TCM, de Guarulhos (SP). Na esteira do bom momento vivido pelo setor automotivo, a transportadora abriu uma filial em Camaçari (BA), para atender à Ford e seus fornecedores, que multiplicou por três suas instalações anteriores. Em consequência disso, viu seu faturamento dobrar de R\$ 7,5 para R\$ 15 milhões, o que exigiu investimentos de R\$ 5 milhões, três vezes mais do que em 2003.

Outros indicadores de desempenho mostram bons resultados, como o aumento do quadro funcional que pulou de 35 para 90 o número de empregados e no tamanho da frota própria que dobrou para 70 veículos e a de terceiros, de 100 para 200. O número de clientes, de outro lado, cresceu de 40 para 55. Seu diretor Ronald Vieira atribui esse crescimento ao desempenho da indústria automotiva especialmente nas exportações. "Ampliamos nossa carteira de clientes e os processos e estamos programando novos investimentos pre-

**Urubatan Helou:**  
**abertura de novas filiais colaborou**  
**para aumento de 30% na**  
**tonelagem transportada**

vendo crescer mais 30% em 2005".

Bons resultados também foram obtidos pelas empresas que investiram no ramo da logística. Caso, por exemplo, da Fantinati, que opera na carga fracionada para o interior paulista e tem frota dedicada e mais de 300 veículos próprios. Roberto Fantinati, diretor da empresa, informou que o segmento de logística sustentou a evolução de R\$12,74 para 21,38 milhões no faturamento da empresa em 2004, "um ano bastante favorável que estimulou nossa disposição para novos investimentos".

Segundo o empresário, os novos serviços desenvolvidos pela empresa, para atendimento de toda cadeia logística, permitiram atender os clientes com maior complexidade e abriram oportunidades de novos negócios "Passamos a fazer toda a gestão de movimentação de produto e administração total de depósito *in house*", ilustra Fantinati. Para 2005, a empresa espera crescer 12% e para isso está revendo e estruturando procedimentos em busca da excelência do atendimento, desenvolvendo novos serviços e prevendo novos investimentos.



Já o Expresso Jundiáí credita à agressividade nas vendas, a principal razão para o crescimento de 30,87% no faturamento em 2004, bem como a ampliação da carteira de clientes de 3 para 4 mil, e o incremento da atuação em regiões pré-estabelecidas. Para sustentar o maior volume de operações, a empresa investiu R\$ 4,77 milhões em ampliação e reforma de armazéns e na renovação e ampliação da frota, que foi de 221 para 255 veículos próprios e a de terceiros foi ampliada de 810 para 879.

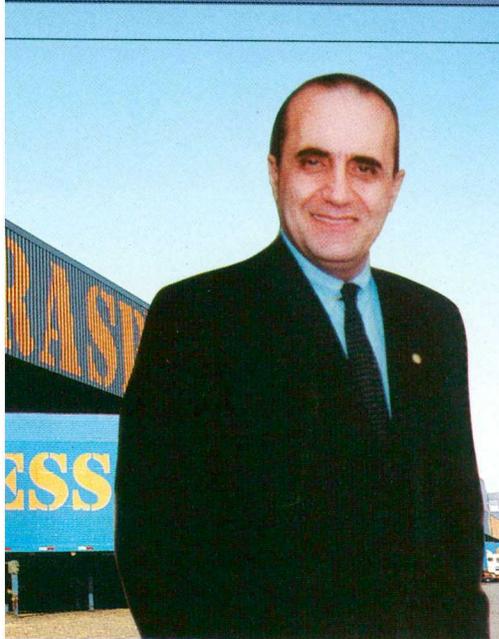
Para atingir a meta de crescimento de 19,93% este ano, o Expresso Jundiáí está adquirindo novos veículos, contratando mão de obra especializada, abrindo novas filiais em locais estratégicos, investindo no treinamento dos funcionários e na construção da nova filial em São Paulo.

O mesmo se deu com a Braspress, um dos maiores faturamentos do setor, R\$ 212 milhões, 42,5% mais do que em 2003. Urubatan Helou, seu diretor atribui esse crescimento à consolidação da malha operacional com a abertura das novas filiais (de 60 para 70), que possibilitou a empresa a atender em todo o

**Expresso Jundiáí:**  
**frota própria ampliada**  
**para 255 veículos e a**  
**de terceiros para 879**



Divulgação



Montagem sobre fotos: Divulgação

Brasil em um novo patamar tecnológico, o que exigiu também aumento de 435 para 685 o número de veículos próprios. Além disso, a Braspress, que conta com uma equipe de 200 vendedores, melhorou a infra-estrutura, ampliou a abrangência operacional ingressando

no rodo-aéreo, sem perder o foco na especialidade. O resultado foi um aumento de quase 30% na tonelagem transportada, próxima de 125 milhões.

Outra especialidade que registrou considerável crescimento foi a de produtos químicos. A Transportes Toniato conseguiu 14 clientes novos e três contratos importantes no ano passado, que resultaram em aumento de 30% no faturamento. Os novos serviços exigiram investimentos 50% maiores que em 2003 (R\$ 7,2 milhões), aumento de 37 veículos na frota própria, que era de 245 e mais 48 de terceiros, chegando a 498. O crescimento de 2004 superou as expectativas e, para prosseguir nesse ritmo, a empresa vai continuar investindo em recursos humanos, frota, terminais e tecnologia da informação.

A mineira Niquini, uma das tradicionais do setor, atribuiu ao desempenho

da economia o aumento no fluxo de cargas que no seu caso foi de 254,7 milhões de toneladas para 296,2. O maior número de clientes (de 42 para 49) e novos contratos deverão contribuir para crescer mais 10% em 2005, o que exigirá mais renovação e aumento da frota.

A Ultracargo conquistou em 2004 as operações de transferência e distribuição de produtos da Shell Química em Minas Gerais e São Paulo, que representam aproximadamente 70% do volume total da empresa. Além disso, passou a transportar gás natural comprimido (GNC), por meio do sistema conhecido como Gasoduto Virtual em que carretas especiais com capacidade para 5,2 mil m<sup>3</sup> saem de Cesário Lange (SP) para o distrito industrial de Avaré (SP).

O permanente foco em segurança e a eficiência operacional darão suporte ao crescimento de 25% previsto para

## A evolução por empresa

Confira no quadro abaixo os resultados percentuais dos principais indicadores de desempenho das 16 empresas de transportes consultadas por FROTA&Cia, no comparativo de 2003 com 2004

| Empresas      | Faturamento   | Investimento  | Frota própria | Instalações   | Filiais      | Tonelagem transportada | Carteira de clientes | Quilometragem anual | Consumo de diesel | Funcionários contratados | Funcionários terceirizados |
|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|------------------------|----------------------|---------------------|-------------------|--------------------------|----------------------------|
| Braspress     | 42.49%        | NI            | 55.00%        | NI            | 18.00%       | 28.75%                 | 18.75%               | NI                  | NI                | NI                       | NI                         |
| Colatinense   | 14.99%        | 26.00%        | 38.75%        | 0.00%         | 0.00%        | 17.00%                 | 18.19%               | 48.35%              | 74.12%            | 14.74%                   | 92.00%                     |
| DM            | 9.62%         | 12.50%        | 21.00%        | 0.00%         | 50.00%       | -14.55%                | 11.11%               | 19.00%              | 19.00%            | 35.00%                   | NI                         |
| Exp. Jundiaí  | 30.87%        | 17.47%        | 15.38%        | 19.19%        | 0.00%        | 21.35%                 | 33.33%               | 12.29%              | 13.69%            | 8.52%                    | 6.88%                      |
| Fantinati     | 67.78%        | 260.00%       | 39.00%        | 100.00%       | 0.00%        | 55.65%                 | 19.24%               | 52.00%              | 64.70%            | 71.89%                   | 186.00%                    |
| Niquini       | 25.94%        | 44.44%        | 11.11%        | 13.27%        | 0.00%        | 16.62%                 | 16.67%               | 15.38%              | 15.31%            | 7.32%                    | 7.41%                      |
| Ouro Verde    | 19.95%        | 55.89%        | 34.98%        | 60.16%        | -9.76%       | -4.54%                 | -5.17%               | -6.49%              | -9.57%            | 4.63%                    | 7.07%                      |
| Ouro Negro    | 17.09%        | 57.89%        | 17.30%        | NI%           | 0.00%        | 12.35%                 | 17.74%               | 24.97%              | 20.84%            | 9.94%                    | 10.00%                     |
| Ramos         | 30.00%        | NI            | 20.00%        | NI            | 4.81%        | 44.80%                 | NI                   | NI                  | NI                | 16.60%                   | NI                         |
| Rodonavas     | 38.00%        | NI            | 30.43%        | NI            | NI           | NI                     | NI                   | NI                  | NI                | NI                       | NI                         |
| Tebas         | 4.30%         | 274.00%       | 33.30%        | 0.00%         | 0.00%        | 2.43%                  | 22.20%               | 33.30%              | 33.30%            | 18.20%                   | 0.00%                      |
| Tegon Valenti | 10.00%        | 50.00%        | 8.16%         | 0.00%         | 1.20%        | -7.00%                 | NI                   | 32.00%              | 18.85%            | -2.63%                   | 3.06%                      |
| TMC           | 100.00%       | 300.00%       | 100.00%       | 300.00%       | 33.00%       | 47.00%                 | 38.00%               | 72.00%              | 72.00%            | 180.00%                  | 100.00%                    |
| Toniato       | 30.00%        | 50.00%        | 15.00%        | 50.00%        | 14.00%       | 20.00%                 | 11.00%               | 33.00%              | 29.00%            | 10.00%                   | 16.00%                     |
| Transac       | 15.33%        | 144.00%       | 4.40%         | 0.00%         | 0.00%        | 17.00%                 | 33.30%               | 7.99%               | 11.10%            | 5.60%                    | 24.00%                     |
| Ultracargo    | NI            | NI            | 21.37%        | 0.00%         | 36.36%       | 8.26%                  | 2.21%                | 2.04%               | 21.29%            | 19.72%                   | NI                         |
| <b>MÉDIA</b>  | <b>28.52%</b> | <b>80.76%</b> | <b>29.07%</b> | <b>32.71%</b> | <b>9.23%</b> | <b>16.57%</b>          | <b>14.79%</b>        | <b>21.61%</b>       | <b>23.98%</b>     | <b>24.97%</b>            | <b>28.28%</b>              |

NI Não informado

2005 nos segmentos químico, sólidos e GNC, segundo Davi Amaral, do Departamento de Marketing.

Especializada no transporte de combustíveis, a Transac credita o crescimento de suas atividades ao aumento do consumo no país durante 2004, aliado à melhor produtividade obtida com a otimização da frota e melhor aproveitamento nas entregas. "Queremos crescer 20% em 2005 porque entendemos que há espaço para empresas sólidas e comprometidas com o sucesso de seus tomadores de serviços", nas quais se inclui, segundo seu diretor Oswaldo Caixeta Jr.

A Transportadora Ouro Negro se preparou para crescer em 2004: ampliou instalações, aumentou a frota de 52 para 61 veículos próprios e contratou mais empregados e terceirizados. Também, buscou melhor aproveitamento das rotas e intensificou os controles e os investimentos em tecnologia. Em paralelo, foi atrás de mais clientes, tendo chegado a 9.232, quase 18% a mais que em 2003. O resultado de todo esse esforço foi um aumento de quase 24% na tonagem transportada (de 3,4 para 4,3 milhões). Em

2005, a meta nesse quesito é crescer entre 25 e 30%. Para tanto a empresa promete continuar investindo na padronização das filiais e em tecnologia para melhor atender aos clientes.

Com experiência de 43 anos no mercado, a gaúcha Tegon Valenti cresceu junto com seus clientes graças à agressividade de sua equipe de vendas espalhada por 82 filiais nas regiões Sul, Sudeste e Nordeste. Em 2004 expandiu sua cobertura geográfica pelo interior

paulista, aumentou a frota própria de 502 para 543 veículos e deu continuidade a seu intenso programa de modernização da atividade, que exigiu investimentos de R\$ 3 milhões. Sua meta em 2005 é expandir para novas regiões e crescer 23% sobre 2004.

A Transportadora Tebas, de Minas Gerais, estendeu sua área de atuação em São Paulo mantendo um crescimento constante, investindo na capacitação de seu pessoal e na qualidade dos serviços prestados. No ano passado aumentou de nove para doze seus veículos próprios visando um crescimento de 15% em 2005.

A DM Transporte e Logística Internacional, que superou a crise argentina aumentando suas operações para o Chile, vem registrando sucessivos aumentos no faturamento desde 2001.

**DM Transportes:**  
faturamento de US\$ 19,8 milhões em 2004, como resultado de investimentos, em tecnologia de informação e no relacionamento com os clientes, entre outros

### Despachos crescem 10,7%

Os reflexos do crescimento em torno de 5% da economia brasileira em 2004, na atividade de transporte rodoviário de cargas, aparecem de forma nítida no aumento do número de despachos das cargas fracionadas, da ordem de 10,7%. A constatação é do Departamento Econômico e Técnico da NTC, com base no acompanhamento feito pela entidade junto às empresas da especialidade, no período janeiro/novembro. As estatísticas de movimentação de cargas elaboradas pela FIPE/USP demoram um pouco mais. O dado mais recente se refere a 2003, quando foram movimentadas 448,5 milhões de toneladas de carga no país pelo meio rodoviário contra 440,5 milhões do ano anterior.



Divulgação

Saltou de US\$ 10,45 milhões para US\$ 19,28 milhões em 2004, ou 84,5% em três anos. Michelle Richter, supervisora de Marketing, atribui o crescimento aos investimentos em treinamento de pessoas, em tecnologia de informação, em aquisição de frota própria e no relacionamento com os clientes. "Além da capacitação, o treinamento visa a motivação para atender à missão de fornecer soluções avançadas ao mercado de forma rentável, ética, legal e com responsabilidade social", destaca Michele. Para promover a aproximação com os clientes, a DM oferece até test-drive de seus veículos. A compra de 40 novos conjuntos pesados ampliou a frota para 230 veículos, sendo que vinte serão entregues até março próximo.

A DM, que faz apenas o transporte internacional, acusou crescimento de 14% no faturamento em dólares. E uma das razões foi a consolidação do mercado do Chile que teve aumento de 67% no número de viagens em relação ao ano de 2003. Isso elevou a quilometragem e o consumo de diesel em 19%, apesar de o volume de cargas ter sido 14,5% menor. Segundo Michelle, o frete aumentou em dólares o que também

Divulgação



contribuiu para elevar o faturamento.

Com matriz em Ribeirão Preto e atuação em oito estados brasileiros e no Distrito Federal, a Rodonaves cresceu 38% em 2004 em relação ao ano anterior, tendo faturado R\$ 112,4 milhões. No período, contratou mais 202 empregados, adquiriu 49 veículos para renovar a frota e rastreadores via satélite, totalizando investimentos de R\$ 7,2 milhões. À frota atual de 209 veículos próprios se somam outros 675 caminhões de terceiros, para atender à expansão dos negócios. O presidente João Naves disse que o crescimento se deveu à expansão das linhas de atendimento e à abertura de novas unidades de negócios em Paranaíba (PR), Criciú-

**João Naves:**  
**38 mil horas/homem de**  
**treinamento, um dos segredos**  
**da eficiência da Rodonaves**

ma (SC), Jaraguá do Sul (SC), Itajaí (SC), Guaratinguetá (SP) e Coronel Fabriciano (MG). A empresa passou a atender 100% do Rio Grande do Sul em agosto, o que aumentou em 160% o fluxo de cargas para Santa Catarina.

"Com mais unidades, conseguimos transportar em menor tempo e com mais segurança", pontua Naves. Outra conquista de 2004 foi a nova filial São Paulo, próxima ao Rodoanel e já se constitui no maior faturamento da empresa.

Um dos segredos da eficiência da Rodonaves, segundo seu presidente é a preparação da mão-de-obra que no ano passado consumiu 38 mil horas/homem de treinamento. Em 2005, a empresa pretende melhorar a parceria com os clientes, atrair novos, abrir novas filiais e aumentar a rentabilidade dos negócios.

Por fim, a Colatinense, especializada em carga fracionada, revela que seu faturamento cresceu 15%, de R\$ 33,95 milhões para 39,04 em 2004 e atribui esse resultado aos investimentos em frota e em treinamento do pessoal, que chegou a R\$ 2,9 milhões, 26% mais que em 2003. A maior dedicação às cargas do segmento aduaneiro, que contribuirá para a curva ascendente ser ainda mais alta, pois pretende crescer 32%. ■

## Certificação amplia escopo

Às vésperas de encerrar o ano, a DM conquistou o Sassmaq para o transporte de produtos químicos no Brasil, na matriz e na filial São Paulo. A certificação ampliou o escopo de serviços da empresa, ao incluir a oferta de transporte e logística para a indústria de produtos químicos, que deverá ser o novo foco da DM em 2005. Para continuar crescendo, Michelle Richter diz que a empresa vai adquirir mais 60 caminhões durante o ano de 2005 e prosseguir o investimento em pesquisa de mercado e no treinamento e capacitação dos colaboradores. Para aumentar a frota própria de 230 para 290 caminhões a empresa vai investir US\$ 29 milhões e programou aumentar a participação de terceiros de 12 para 18% no volume de carregamento.

# Up grade forçado

Para cumprir a legislação de emissões, a Scania abre a temporada 2005 de lançamentos de motores eletrônicos e apresenta os novos caminhões da família Evolução de 420 cavalos

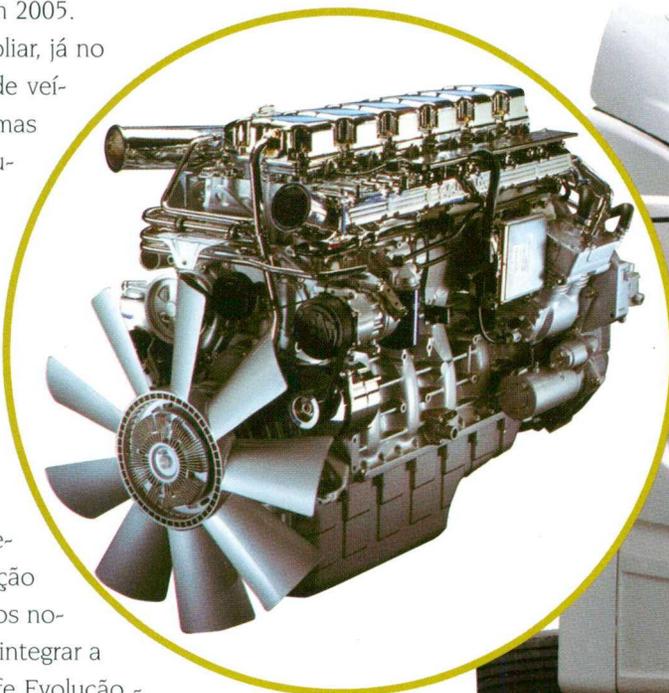
Depois de encerrar o ano comemorando a retomada da liderança do mercado de caminhões pesados no Brasil, bem como o índice de 44% de veículos equipados com motores eletrônicos, comercializados em 2004, a Scania mostra que está disposta a ganhar ainda mais espaço em 2005.

A empresa decidiu ampliar, já no começo do ano, a gama de veículos para atender as normas de emissões Conama 5 (Euro III). A partir de janeiro, os caminhões da marca com potência de 420 cavalos passam a ser equipados com os novos motores eletrônicos DC12 01 (Euro III), em substituição aos engenhos DSC 12 05, de igual potência e motorização eletrônica, mas com certificação Euro II. Em adição a isso, os novos cavalos 420 passam a integrar a família de produtos da grife Evolução - top de linha da montadora - e ostentar a insígnia do "Rei da Estrada", adesivada nas laterais dos caminhões.

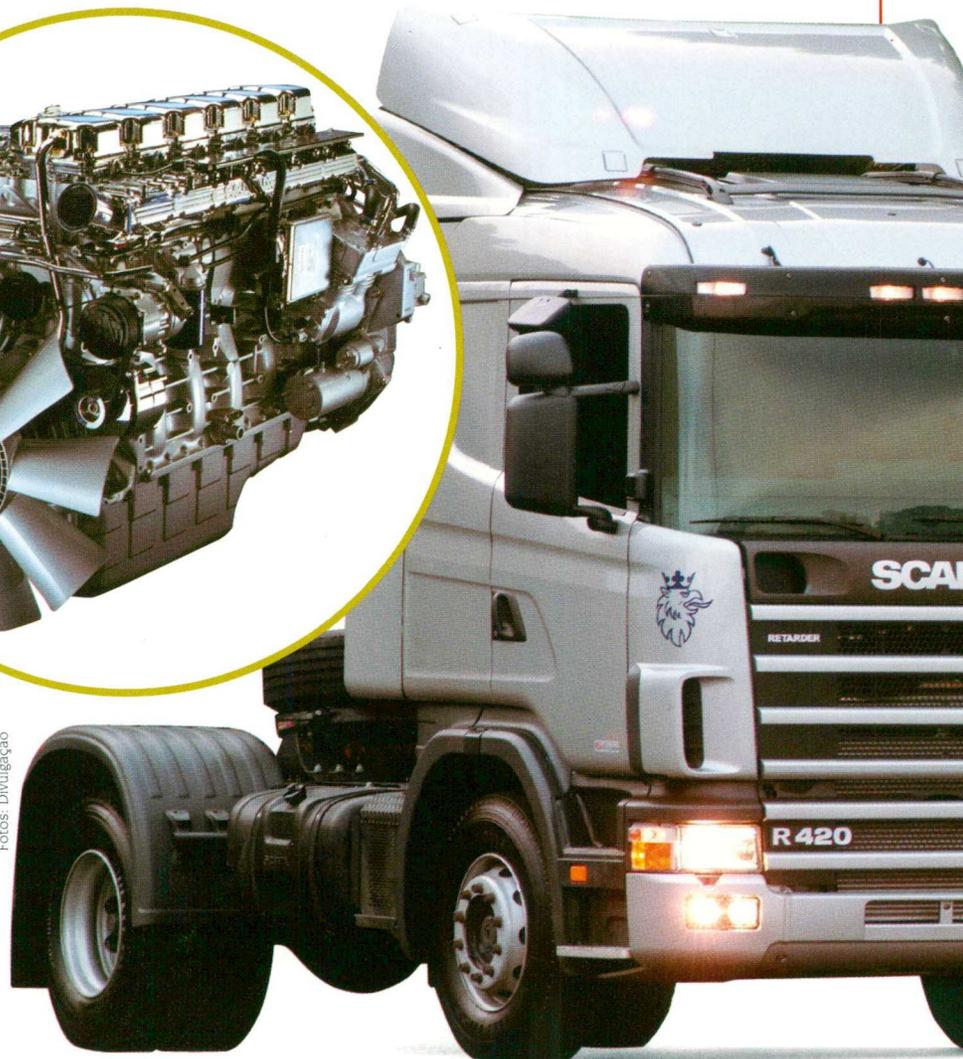
O novo motor DC 12 1201, segundo o fabricante, confere mais torque ao veículo (2.000Nm contra 1950Nm) e menor consumo de combustível, comparativamente à versão anterior. Seu sistema de injeção incorpora uni-

dades injetoras reparáveis, que colaboram para a redução do tempo de oficina e dos custos de manutenção. De quebra, o novo engenho possibilita a instalação de um compressor de ar bi-cilíndrico de maior capacidade

*Scania Evolução 420:  
ganho de torque com  
o novo motor DC 12 01  
e preço competitivo*



Fotos: Divulgação



(600 cc), mais ajustado para as aplicações de CVCs.

Mais interessante de tudo, no entanto, é a oferta especial oferecida pela empresa, como parte da estratégia de lançamento dos novos caminhões Scania Evolução 420. "O novo motor de 420 cavalos tem um preço altamente competitivo e representa uma excelente opção para o transportador que se antecipa à concorrência e busca desempenho, tecnologia e produtividade no longo prazo", garante Christopher Podgorski, diretor geral da Scania, Unidade de Vendas e Serviços Brasil.

**Preço 1% superior** - Em defesa do raciocínio, ele comenta que os novos Evolução 420 custam apenas 1% a mais (cerca de R\$ 2.500,00) que um mesmo caminhão da marca, porém equipado com um motor de 400 cavalos. Seu preço de referência está fixado em R\$ 297.500,00, no caso de um cavalo-mecânico R 420 Evolução versão 4x 2.

Para incrementar ainda mais as vendas, outra novidade da empresa é a oferta de quatro pacotes de aplicação, denominados Conforto, Tecnologia, Eficiência e Logística. São kits especiais de opcionais que podem ser adquiridos com preços promocionais cerca de 50% mais em conta que o valor dos opcionais vendidos separadamente. No pacote Conforto, por exemplo, itens como buzina a ar no teto, cama dupla, ar-condicionado e preparação para radiocomunicação estão sendo oferecidos ao preço de R\$ 5.500,00 contra R\$ 10.600,00 do custo normal.

# Renovação polêmica

## Exigência de prova de conhecimentos para renovação da CNH divide opiniões, mas Denatran não volta atrás

**A**cusada de atender ao lobby das auto-escolas e causar ônus aos motoristas, a Resolução 168, do Conselho Nacional de Trânsito, causou polêmica mas está mantida e passa a vigorar a partir em 22 de março. A medida estabelece prova de conhecimentos sobre direção defensiva e primeiros socorros no ato de renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

Alfredo Peres da Silva, diretor da NTC em Brasília, diz que a 168 não inventou nada. "A resolução apenas regulamentou o Artigo 150 do Código de Trânsito Brasileiro, em vigor desde 1998", explica. Ailton Brasiliense Pires, diretor do Contran e do Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) disse que a resolução resultou de estudo da câmara temática que trata da habilitação e do fórum consultivo que a assessora, com o propósito de aprimorar os conhecimentos dos condutores e reduzir o número e a gravidade dos acidentes. Em nota,

Brasiliense reafirmou que a exigência está mantida e que o Denatran não voltou atrás, como chegaram a afirmar alguns órgãos de imprensa.

A razão principal das críticas foi contornada: os motoristas terão apenas que fazer uma prova sobre os dois temas e os Detrans, de fornecer as apostilas. "Os motoristas poderão optar entre ter aulas e estudar em casa", esclareceu Brasiliense.

**A renovação da CNH exigirá conhecimentos de direção defensiva e primeiros socorros**





Scania é a marca de referência em caminhões. Um nome que nasceu com o compromisso de levar e buscar a qualidade máxima em tudo o que faz. Por isso, faz da segurança na estrada um dos maiores desafios dentro da empresa. E tem trabalhado muito nesta direção. Porque se estruturou para "pensar e agir segurança" em todos os momentos. Em todos os setores. Com todas as pessoas. Verdadeiros agentes de segurança. Estabelecendo novas normas. Desenvolvendo equipamentos. Modernizando veículos. Educando motoristas. E conduzindo empresa e sociedade no mais importante destino: preservar vidas. Mais do que a responsabilidade social, a Scania caminha a passos largos com a determinação, a certeza e a confiança de estar contribuindo para fazer do meio de transporte um meio mais eficiente, prático e seguro de viver. [www.scania.com.br](http://www.scania.com.br)

# SCANIA



*Segurança na estrada.*

**destino  
vida.**



**SCANIA**

# Perfil incompleto

O Registro Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (RNTRC) vai apurar o perfil da atividade, mas ficará devendo os números da frota em operação.

Valdir dos Santos



Quem espera que o RNTRC venha suprir uma falha nas estatísticas do transporte rodoviário de cargas no Brasil ficará decepcionado. Além de não incluir os veículos com chapa cinza, usados por transportadores de carga própria – em torno de 20% da frota – o registro que está sendo feito pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), embora obrigatório, dificilmente será completo. Aury de Mello Teixeira, superintendente de Logística e Transporte Multimodal da ANTT, que coordena o RNTRC, disse à **FROTA&Cia** que a fiscalização punitiva que começará em 1.º de março deverá forçar o cadastramento, mas ainda restarão muitas empresas, cooperativas e autônomos de fora. Por isso, o registro de continuará aberto, indefinidamente.

O interesse dos operadores de transporte por esse cadastramento não tem correspondido às expectativas das entidades de classe do setor, que estão colaborando com o governo nesse trabalho. Até o fechamento desta edição, no final de janeiro, pouco mais de 60% dos operadores e seus veículos haviam obtido registro, segundo estimativas da ANTT. "Como no Brasil é comum se deixar tudo para a última hora, estamos prevendo novo congestionamento do sistema em fevereiro", disse Teixeira que, no entanto, alerta que não haverá nova prorrogação e o veículo que não portar o certificado será multado pelos fiscais da ANTT (ver quadro).

Teixeira conta que na semana anterior a 13 de dezembro, houve estrangulamento do sistema devido ao acúmulo de registros de última hora. A resolução da ANTT estabelecia que a partir do dia

**Disciplinamento tardio: entre outros objetivos, RNTRC vai possibilitar dimensionar a atividade do transporte no país**

14 começaria a fiscalização não punitiva dos registros. Por isso, o prazo foi estendido até 28 de fevereiro, pulando a etapa de fiscalização sem multa.

A ausência dos transportadores de carga própria no RNTRC, segundo Teixeira, não é culpa da ANTT, mas da lei que criou o registro apenas para quem cobra frete. Como se não bastasse, as empresas e autônomos que transportam cargas apenas nas áreas urbanas não se sentirão obrigadas a se cadastrar porque não haverá fiscalização fora das rodovias.

**Vantagens** – Para as entidades representativas dos transportes, o RNTRC traçará importante perfil da atividade com o número de operadores, as regiões que atendem, o tamanho e a real idade da frota, o porte das empresas, a quantidade de autônomos, enfim, números com uma fidelidade buscada há anos. Segundo Geraldo Viana, presidente da NTC, o registro será a porta de entrada para a regulamentação do setor e dará a real da dimensão da atividade. Para regulamentar ainda ficam faltando o limite do tempo de direção para os motoristas, cujo projeto só depende do plenário do Congresso Nacional, e o estabelecimento de regras para quem quiser ingressar no ramo.

Para o governo, esse perfil permitirá traçar as políticas para o transporte com vistas a estimular a multimodalidade, segundo Teixeira. A ANTT promete contratar no segundo semestre uma empresa de consultoria para estudar os números e oferecer subsídios à Agência, para melhor disponibilizá-los em seu site na Internet. "Os embarcadores poderão fazer consultas sobre as empresas seus recursos e especialidades", citou. O Ministério dos Transportes, por sua vez, deverá publicar um anuário estatístico a partir dos dados do RNTRC.



### Onde se registrar

Além dos postos da ANTT em Brasília, Porto Alegre, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, os registros podem ser feitos em qualquer um dos sindicatos e associações de empresas e autônomos ou nos 119 postos do Sest e Senat. São 204 pontos espalhados pelo país, ligados on-line com a ANTT. "Não fosse essa colaboração levaríamos muito mais tempo para concluir o trabalho e ainda teríamos que digitar os registros enviados em papel pelo correio", destaca Teixeira. A ANTT vem fazendo três atualizações diárias dos registros e promete divulgar o resultado obtido até o dia 28 de fevereiro no final do mesmo dia.



### O peso das multas

A ANTT já iniciou o treinamento de seus funcionários que vão fiscalizar os registros. Se o caminhão não portar o registro, a multa será de R\$ 500,00. A ausência de identificação do veículo fiscalizado no registro implicará em multa de R\$300,00. Se o registro for falso ou estiver adulterado, será suspenso e a empresa terá prazo de 180 dias para regularizá-lo. Se o prazo estiver vencido (a validade é de quatro anos), a multa será de R\$ 400,00.



### Os números mais recentes do RNTRC

Até 31 de janeiro, os registros somavam 262.181 operadores (empresas cooperativas e autônomos) e 661.299 veículos pertencentes às três categorias de operadores. Confira os números no quadro abaixo.

|                        | Autônomos | Empresas | Cooperativas | Total   |
|------------------------|-----------|----------|--------------|---------|
| Operadores             | 224.925   | 37.042   | 214          | 262.181 |
| Veículos               | 306.071   | 349.225  | 6.003        | 661.299 |
| Caminhões              | 189.910   | 106.284  | 1.968        | 298.162 |
| Caminhões tratores     | 55.885    | 90.871   | 1.800        | 148.556 |
| Semi-reboques          | 42.026    | 124.469  | 1.985        | 168.480 |
| Reboques               | 7.156     | 14.455   | 164          | 21.775  |
| Caminhonetes e furgões | 7.235     | 4.052    | 39           | 11.326  |
| Veículos de apoio      | 3.859     | 9.094    | 47           | 13.000  |

# Para o bem e para o mal

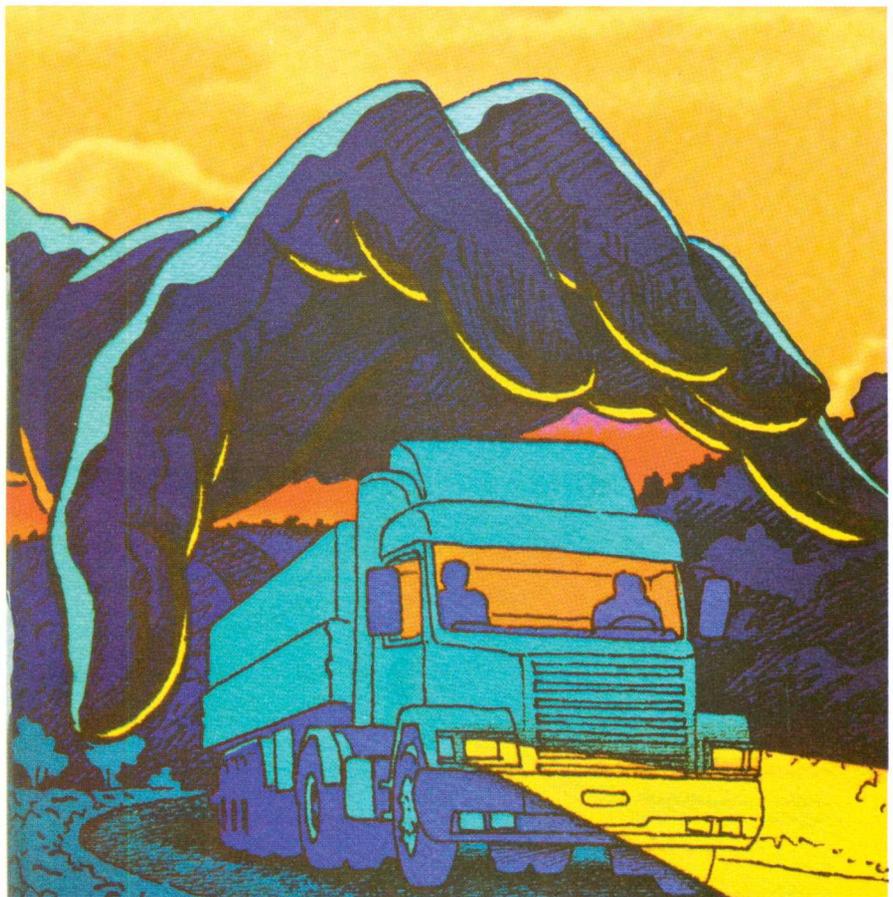
Enquanto a nova Lei de Falências beneficia as empresas de transportes, a Medida Provisória 232 traz prejuízos para o setor. Saiba um pouco mais sobre as novas regras legais

Helena Fonseca

Mal começou o ano e as empresas de transporte já se vêm às voltas com novas regras legais, que vão provocar reflexos nem sempre positivos em seu cotidiano, caso da nova Lei de Falências e a MP 232, modificada em 1º de fevereiro para 237. Enquanto a primeira, aprovada no final de 2004 depois de onze anos no Congresso, facilita a vida das empresas em dificuldades financeiras, a Medida Provisória 232 estabelece a retenção do IR, CSLL, PIS e Cofins a cada recebimento do serviço prestado causando pesado impacto financeiro no dia-a-dia das empresas. Contra a última, mobilizaram-se as principais entidades representativas do setor e também da indústria, a quem prestam serviço, no sentido de atenuar seus efeitos.

A nova lei de falências adaptada ao Código Tributário Nacional estabelece regras para a recuperação das empresas e a quitação de suas dívidas. Sua principal alteração é o fim da concordata, substituída pelo instituto da recuperação. Na concordata, a empresa obtinha na Justiça moratória de dois anos para quitar os débitos, com o inconveniente de quase paralisar suas atividades por falta de créditos.

A nova Lei cria a recuperação judicial e extrajudicial. Pela via extrajudicial, a empresa convoca seus credores e



Arquivo Frota

elabora uma proposta de recuperação em conjunto, que é homologada pelo juiz. Já na judicial, a Justiça convoca os credores para uma assembléia e o acordo tem prazo de 180 dias para sair, do contrário o juiz decreta a falência. A recuperação da empresa é acompanhada pela Justiça em ambos os casos.

"Esta é uma novidade que traz um

real benefício às empresas, com forma mais amena de saldar os débitos e manter as atividades em funcionamento normal", explica o advogado Marcos Aurélio Ribeiro, assessor da ANTC e do SETCESP. "Os prazos podem ser negociados e todo o processo fica mais flexível", completa.

No caso de micros e pequenas em-

presas, a recuperação judicial prevê parcelamento em até 36 meses, com correção monetária e juros de 12% ao ano para os créditos quirografários (que não têm garantia).

Já no processo de falência, a principal modificação refere-se ao privilégio do crédito. Em primeiro lugar, são quitadas as dívidas trabalhistas e decorrentes de acidentes de trabalho limitadas a 150 salários-mínimos por credor. Em seguida, vêm os créditos com garantia real até o limite do valor do bem gravado, em geral referente a instituições financeiras. Na seqüência, os créditos tributários, exceto multas; os créditos com privilégio especial e os créditos com privilégio geral, como os quirografários - entre os quais saldos dos créditos derivados da legislação do trabalho excedentes de 150 SM; multas contratuais e penas pecuniárias por infração das leis penais ou administrativas, inclusive multas tributárias e créditos subordinados.

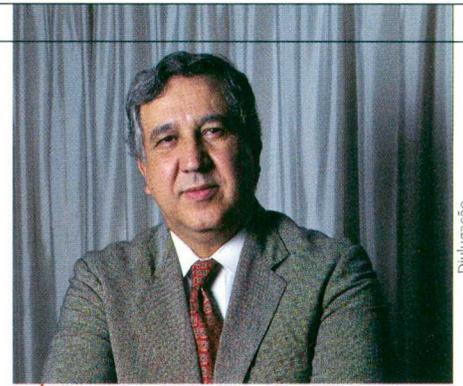
Outra alteração importante refere-se à sucessão fiscal. O objetivo é evitar a dilapidação dos bens e preservar a marca, os empregos e a reserva de mercado”, opina Ribeiro.

**Mais carga** – A Medida Provisória 232, baixada em 30/12/04 para vigorar a partir de 1º/02/05, foi substituída pela 237 com adiamento da vigência para 1º de março. A medida cria a retenção de impostos e contribuições no ato de recebimento pela prestação do serviço: IRF: 1,5%; Cofins: 3,0%; PIS: 0,65% e CSLL: 1,0%. A MP 232 estende para as demais especialidades de transporte a mudança no artigo 30 da Lei 10.833, de 29 de dezembro de 2003, que estabelecia a retenção para as empresas transporte de valores. A exceção permanece para as empresas estrangeiras e para as de transporte internacional.

A Confederação Nacional do Trans-

porte (CNT) afirmou em nota que o impacto das novas regras causará grandes prejuízos financeiros e operacionais às empresas, tanto de cargas como de passageiros. “Se implementadas, as novas regras tributárias gerarão inevitável aumento de preços dos serviços, gerando inflação e estimulando a informalidade”. O transportador é penalizado com antecipação de despesas, sem previsão de novas receitas, o que trará imediata elevação do Custo Brasil, diz a nota.

A CNT estuda ingressar na Justiça com uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN) dos pontos que tenham impacto negativo na atividade de transporte rodoviário de cargas. O Setcesp,



Divulgação

**Marcos Aurélio Ribeiro: nova lei de falências colabora para saldar os débitos e manter as atividades em funcionamento normal**

que reúne as empresas de São Paulo, aprovou em assembléia impetrar mandado de segurança contra a medida e a Frente ficou de buscar o esforço dos transportadores junto ao Congresso Nacional visando a reversão dos pontos negativos da medida provisória, somando-se a outros segmentos interessados. ■

### Os seis pontos negativos da MP 232

Conheça as principais mudanças que atingem as empresas de transporte:

- 1. A retenção do IR/CSLL/PIS/Cofins representará insuportável impacto financeiro para as empresas;
- 2. A adaptação de sua contabilidade e dos sistemas de informática trarão mais custos para atender à burocracia introduzida, como exemplo, inúmeros conhecimentos emitidos para uma só viagem ou milhares de emissões por dia em cada empresa;
- 3. As novas regras incidem sobre faturamento efetuado referente a serviços prestados anteriormente cujos impostos já foram recolhidos, podendo trazer duplicidade de cobrança;
- 4. O pagamento recebido não exclui da base de cálculo o valor dos pedágios, não tributável, conforme art. 2º da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001.
- 5. As empresas de transporte multimodal e de logística são penalizadas pela elevação da base de cálculo do IR/CSLL de 32% para 40%.
- 6. As empresas de transporte de passageiros serão afetadas quando o pagamento for feito por pessoa jurídica, como as que fazem fretamento e as do urbano que mantenham contratos com órgãos gestores cuja remuneração é feita por custo/km. Nesse caso, as vendas de passagens são consideradas como antecipação de receita para posterior acerto pelo órgão gestor que funciona como contratante do serviço com retenção. O tratamento fica desigual em relação às empresas que recebem diretamente do passageiro.

# Em busca de **expansão**

O transporte de água para complementar o consumo industrial cresce nos grandes centros, apesar do conflito de leis, falta de regulamentação e a suspensão de abertura de poços artesianos

Helena Fonseca

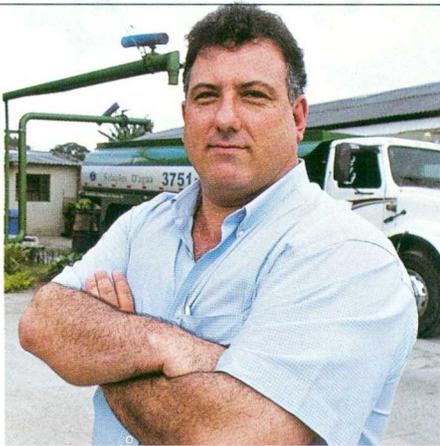
**M**atéria-prima indispensável para indústria e comércio e vital para hospitais, a água potável fornecida na região metropolitana de São Paulo é complementada há mais de quarenta anos por fornecedores privados, os chamados aguadeiros, que mantêm poços artesianos e fazem entregas da própria água. A falta de regulamentação e restrições à expansão da atividade levou as empresas a fundarem em 1997 a Associação Paulista dos Aguadeiros (ASPA). Em complemento a isso, no ano passado, buscaram apoio do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas de São Paulo (Setcesp) que, em agosto, criou uma diretoria para tratar dos proble-

mas específicos da especialidade.

Marcelo Nigro, diretor de Comunicação da Aspa, designado para dirigir a nova diretoria, conta que a associação vem tentando em vão a regulamentação junto aos órgãos federais estaduais e municipais. As empresas querem o reconhecimento oficial como atividade de utilidade pública, e liberdade para abertura de novos poços que permitam a expansão da atividade. Em São Paulo e cidades próximas existem 59 empresas, que podem chegar a 80 rapidamente, se o governo eliminar as restrições.

**Transporte de água potável:  
padrão de qualidade, regulado  
por uma série de exigências**





Fotos: Marcelo Vigneron

**Marcelo Nigro: à espera do reconhecimento oficial dos aguadeiros como atividade de utilidade pública**

"Procuramos o Setcesp para unir o conhecimento técnico dos operadores da especialidade com a ótima infraestrutura física e organizacional, a representatividade e a confiabilidade da entidade", afirmou Nigro. "Queremos que nossa atividade, hoje oprimida, seja oficializada, perca as restrições políticas e passe a ser reconhecida como vital para o desenvolvimento do país". O custo do metro cúbico de água vendido pelos aguadeiros, inferior ao da Sabesp – empresa estatal responsável pelo abastecimento no Estado – reforça as pressões contra a atividade. Além disso, o DAEE - Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica suspendeu as autorizações para abertura de novos poços, fato que impede a expansão das empresas existentes, a regulamentação de outras e a abertura de novas.

**Controle da qualidade** – As empresas desse ramo, segundo Nigro, se submetem a uma série de exigências para manter o padrão de qualidade da água potável, como: cadastro no Conselho Nacional de Química, autorização do DAEE para captação e controle do processo; esterilização dos reservatórios cada três meses; manutenção de um químico responsável pela qualidade da água, que acompanhe o processo de adição de cloro à água retirada do poço artesiano até a realização de

análises monitoradas pelo Conselho Regional de Química; atendimento à legislação do meio-ambiente; e fiscalização da Vigilância Sanitária. De quebra, a empresa precisa manter em volta do poço: hidrômetro, registro, válvula de retenção, medidor de nível da água e laje de proteção.

Os poços artesanais e reservatórios, por sua vez, assim como os tanques dos caminhões devem ser revestidos de tinta epóxi atóxica. Cada caminhão deve ser dotado de bomba para o transporte, mangueira transparente para descarregamento no local disponibilizado pelo cliente e identificado com o nome da empresa e o conteúdo "água potável".

A empresa Transporte de Água Potável Parnaíba, de Santana do Parnaíba, por exemplo, transporta 80 milhões de litros por mês para indústrias, hotéis e motéis da região e piscinas residenciais. Ednaldo Rubin de Toledo, diretor da empresa e vice-presidente da ASPA, frisou a importância dessa atividade como de utilidade pública, porque supre a demanda em inúmeros pontos onde a Sabesp estabelece rodízio por falta de água.

Toledo defende a regulamentação da atividade e critica o conflito de leis, diferentes para cada órgão público. Enquanto a Secretaria de Meio Ambi-

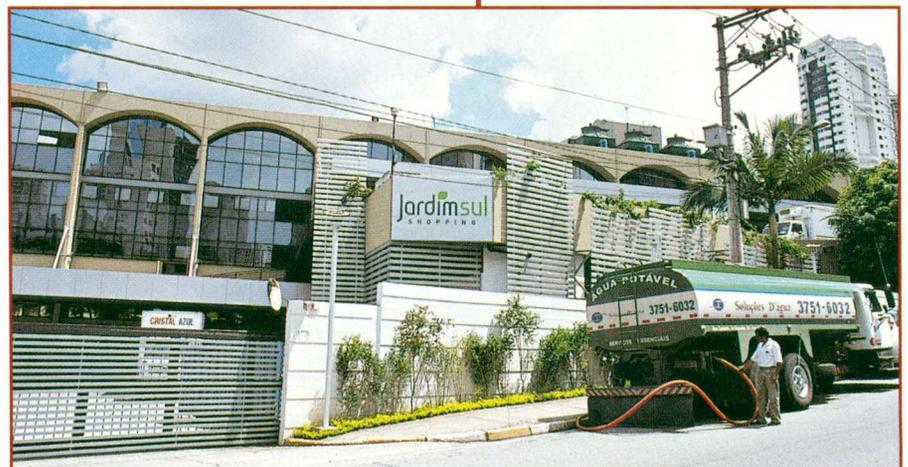
ente define a atividade como transporte, a Vigilância Sanitária, do Ministério da Saúde, considera-a como comércio e o DAEE vem mantendo suspensa a autorização para captação e transporte de água.

Atualmente, esse mercado abrange além de São Paulo mais dezoito municípios: Taboão da Serra, Embu, Itapeceirica da Serra, Santana de Parnaíba, Barueri, Guarulhos, Campinas, Americana, Sorocaba, Itu, Salto, São Roque, São Bernardo do Campo, São Caetano, Santo André, Diadema, Mauá e Santos. ■

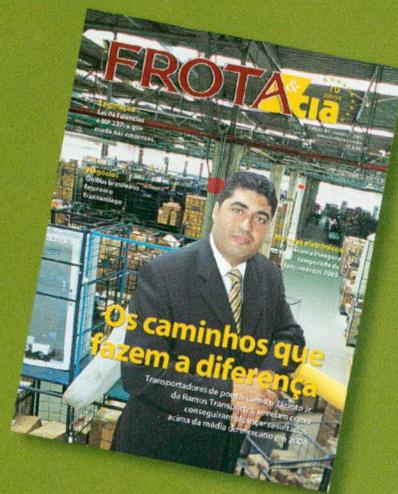
## O retrato da especialidade

Confira no quadro abaixo os números que envolvem o transporte de água, na região metropolitana de São Paulo

|                                      |              |
|--------------------------------------|--------------|
| Empresas associadas                  | 59           |
| Empregados                           | 892          |
| Terceirizados                        | 248          |
| Veículos próprios                    | 488          |
| Frota agregada                       | 216          |
| Poços                                | 196          |
| Bases                                | 98           |
| Produção (em m <sup>3</sup> )        | 1.488.960    |
| Compra (em m <sup>3</sup> )          | 4.162.720    |
| Entrega                              | 304.035.54,6 |
| Consumo mensal de diesel (em litros) | 800.000      |



# O mundo do transporte em versão impressa e, agora, no formato digital.



[www.frotacia.com.br](http://www.frotacia.com.br)

Quem lida com a movimentação de pessoas e materiais,  
sabe que informação é um componente vital.

Por isso a Editora Frota está lançando **FROTA&Cia ON LINE**, versão eletrônica da mais importante publicação brasileira dirigida ao transporte comercial, de cargas e passageiros.

Além de notícias atualizadas em tempo real, **FROTA&Cia ON LINE** traz um universo de informações que vão deixá-lo ainda mais afinado com o mundo da logística e do transporte.

Se você busca eficiência e velocidade nos negócios acesse **FROTA&Cia ON LINE**.  
O que já era bom, ficou ainda melhor.

**FROTA&Cia**  
ON LINE

*Notícias do mundo do Transporte, em tempo real*

# Ônibus

Ano IV • nº 40 • Suplemento da Revista Frota  
Edição nº 80 - Janeiro/2005

**Inclusão social**  
Defesa do transporte  
público ganha  
outra abordagem



**K 310**

A nova arma da Scania  
para o mercado de  
fretamento e turismo

## A maior venda da história

A Volvo e as carroçadoras Marcopolo, Busscar e Induscar/Caio ganham concorrência internacional para fornecimento de 1.667 ônibus para o projeto Transantiago, no Chile, um negócio estimado em US\$ 400 milhões



## Para todo terreno

*A pedido da Eucatur, uma das maiores empresas de transporte interestadual de passageiros, a Marcopolo desenvolveu um ônibus especial para uso em estradas precárias. Batizado de Allegro Fora-de-Estrada, o veículo vai operar no interior do Amazonas e de Rondônia. Com maior distância do solo e estrutura super reforçada o Allegro Fora-de-Estrada dispõe de degrau retrátil e deslizador para balsa. Instalado na linha do pára-choque esse último dispositivo facilita o acesso a embarcações em travessia nos rios da Amazônia. Montado sobre chassi Mercedes-Benz, o ônibus tem capacidade para 41 passageiros.*



## Segurança em alta

A Sogil - Sociedade de Ônibus Gigante, de Gravataí (RS), iniciou em 9 de setembro do ano passado um programa de prevenção de acidentes denominado "Projeto Zero Acidente: Siga em Frente" e rapidamente obteve resultado expressivo: "Conseguimos diminuir as responsabilidades dos nossos motoristas nos acidentes de trânsito e uma drástica redução de avarias", conta Juliana Zimmermann, analista da Qualidade. Segundo ele, de janeiro a agosto foram registradas 26 avarias por mês, em média, e apenas onze de setembro a dezembro. A frota operacional da Sogil conta com 293 veículos, que percorre dois milhões de quilômetros por mês.

## Abacaxi campineiro

O prefeito Hélio de Oliveira Santos assumiu a prefeitura de Campinas com um sério problema além do débito de caixa de R\$ 95 milhões. Tudo por conta da concorrência predatória imposta pelo sistema seletivo, que sobrepõe itinerários e registra burla na cobrança de R\$ 0,20 da diferença entre as tarifas, por falta de fiscalização pela Emdec, o órgão gestor do sistema. Com isso, as seis empresas permissionárias do transporte coletivo urbano acusaram um déficit em 2004 de R\$ 39,84 milhões, ante R\$ 23,98 milhões em 2003, segundo a Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Campinas (Transurc). A entidade defende a redistribuição das linhas com adequação de oferta e demanda, criação de sistema seletivo com serviço diferenciado e o cumprimento da decisão do Tribunal de Justiça do Estado que determinou a cassação da concessão de 108 permissões de seletivos.



## Cadastramento on-line

As empresas permissionárias do transporte interestadual e internacional de passageiros podem atualizar o cadastramento da frota de ônibus a qualquer momento e não mais a cada trimestre. Para isso, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) colocou à disposição das empresas uma senha em seu site ([www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)) para cadastro de novas unidades ou para exclusão de outras. "Vamos controlar, on-line, o serviço prestado visando garantir a segurança dos usuários", disse Francisco Cavour, superintendente substituto de serviços de transporte de passageiros. A Resolução 839/05 estabelece os procedimentos para a atualização dos dados referentes à frota de ônibus.

## Direito atendido

A Artesp - Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo distribuiu, no período de festas de fim de ano, uma cartilha sobre os direitos dos usuários dos ônibus intermunicipais e as funções da agência nos três terminais rodoviários da capital. Ulysses Carraro, diretor geral da ARTESP, cita entre os direitos pouco divulgados, alimentação e pousada nos casos de interrupção ou atraso da viagem superior a duas horas. O folheto responde a vinte perguntas mais frequentes e divulga o telefone de emergência: 0800.78.77.80.

## Acesso facilitado

A Neobus desenvolveu uma solução inédita para facilitar o acesso em ônibus, de pessoas com limitações físicas ou necessidades especiais. A empresa desenvolveu um dispositivo que permite o rebaixamento da parte traseira do veículo, conjugado a uma rampa de acionamento manual. Entre outras vantagens, a novidade tem um custo reduzido, comparativamente aos elevadores hidráulicos convencionais, e pode operado pelo próprio usuário ou seu acompanhante. Segundo o fabricante, o dispositivo pode ser configurado em miniônibus, microônibus ou mesmo em veículos maiores, de até 12 metros.

## Emissão zero

A Iveco lançou na Itália seu primeiro ônibus movido a células de combustível, o City Class Fuel Cell, com nível zero de emissão de poluentes. Para José Maria Alapont, presidente da Iveco, o projeto que envolveu todo o Grupo Fiat coroa as pesquisas que vem sendo desenvolvidas há alguns anos. O veículo produzido pela Irisbus é equipado com tanques de hidrogênio que fornecem as células de combustível, que produzem a eletricidade armazenada nas baterias para alimentar o conversor e o motor. A autonomia do ônibus é de 12 horas que atinge velocidade máxima de 60 km/h.



# União de forças

Representantes de vários setores se unem na defesa do transporte público de qualidade e levam suas idéias no V Fórum Social Mundial de Porto Alegre

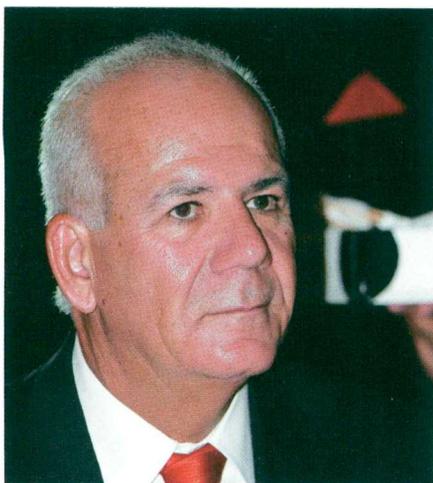
O movimento em defesa das melhorias no transporte público urbano ganhou projeção mundial, ao ser incluído na programação do V Fórum Social Mundial, realizado em Porto Alegre nos últimos sete dias de janeiro. A iniciativa coube ao Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT), uma entidade que reúne não só as empresas operadoras e seus empregados, como o poder concedente, estatais do modal ferroviário, associações da indústria fornecedora, além das organizações não governamentais e, principalmente os movimentos sociais.

Coordenado pela ANTP – Associação Nacional de Transporte Público, ONG que há mais de 30 anos defende a causa do transporte público, o MDT vem divulgando os problemas e buscando soluções junto ao poder público. Com base nesse histórico, o MDT participou ativamente do V Fórum Social Mundial desde a passeata de abertura, na marcha pela paz no trânsito, com uma oficina no Eixo Direitos Humanos e Dig-

nidade para um Mundo Justo e Igualitário e na Escola de Samba Unidos da Cidade Alegre, compondo a Ala da Mobilidade para Todos.

“Queremos divulgar nosso movimento, conquistar mais entidades participantes, criar um MDT em Porto Alegre, como já existe em Natal, Recife e Belo Horizonte afora o nacional, e incluir nossas reivindicações na síntese final dos debates”, esclareceu a arquiteta Valeska Peres Pinto, coordenadora do MDT no fórum e da ANTP – Associação Nacional de Transporte Público.





**Cara do governo** - Marcos Bicalho dos Santos, diretor-superintendente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), uma das entidades fundadoras do movimento, diz que essa forma de pressão pela via dos movimentos sociais "é a cara do governo Lula" e a NTU, que sofre as conseqüências da crise no transporte público desde 1995, aderiu ao movimento desde o começo. Bicalho cita, por exemplo, a atuação do MDT em Belo Horizonte, que acompanha de

**Marcos Bicalho:**  
**tarifa mais baixa é igual**  
**a mais passageiros**

perto os movimentos da Câmara dos Vereadores e tem se manifestado contra o aumento das gratuidades no transporte coletivo. "O MDT sabe que qualquer gratuidade será repassada à tarifa e isso não é bom para os usuários do transporte público que eles representam".

A participação da NTU, segundo Bicalho, visa unir forças com as entidades representativas da indústria fornecedora do setor rodoviário e ferroviário, os órgãos concedentes através do Fórum Nacional de Secretários, os sindicatos e associações dos profissionais das empresas, as organizações não governamentais e inúmeras entidades que defendem as questões sociais como moradia, saúde e educação.

Segundo Valeska Pinto, já participam do movimento quase quinhentas instituições, sendo a maioria dos movimentos sociais. O objetivo é incluir o direito ao transporte aos demais direitos sociais e fazer pressões junto ao governo federal para melhorar o sistema em favor de todos os envolvidos.

O MDT, que já tem seu braço político representado pela Frente Parlamentar do Transporte Público, que conta com cerca de 150 deputados e senadores de diversos partidos, já conseguiu algumas vitórias para o mo-

**O MDT reivindica mais**  
**investimentos na melhoria**  
**do sistema, como em**  
**novos terminais**

vimento. Entre elas, Bicalho cita a inclusão das empresas de transporte de passageiros nas exceções da reforma do Cofins, que no ano passado aumentou de 3 para 7,6% a base de cálculo para o recolhimento dessa contribuição; e a destinação de parte dos recursos da CIDE dos Estados e municípios para obras de infra-estrutura do transporte público. Bicalho lembra que, no final de seu governo, o presidente Fernando Henrique Cardoso havia vetado um artigo que atribuía parte das verbas da CIDE – Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico à infra-estrutura do transporte urbano. Mas os deputados da frente conseguiram incluir isso na regulamentação das verbas para estados e municípios, acrescentou.

**Retomar o crescimento** - Mas o principal pleito do MDT é a redução das tarifas do transporte público com a finalidade de retomar o crescimento do número de passageiros que vêm diminuindo ano a ano pela queda do poder aquisitivo da massa trabalhadora. Entre elas, Bicalho cita a redução dos impostos que incidem sobre o serviço e a busca de fontes de custeio para as gratuidades. "Só com isso, seria possível baixar em 50% o valor das tarifas em favor do maior número de passageiros". Esse aumento, segundo ele, beneficiaria não só as empresas operadoras, mas exigiria maior número de ônibus beneficiando a indústria fornecedora, que geraria mais empregos contribuindo para o país crescer mais. Do lado social, a tarifa mais baixa incluiria os mais pobres no direito ao transporte público, reduzindo as viagens a pé, que têm registrado crescimento nos últimos anos.

As medidas de redução dos custos finais dos serviços de transporte público incluem os insumos como óleo diesel e energia elétrica. O MDT considera que se for eliminada do transporte público a taxa adicional horo-sazonal dos horários de pico e o preço especial de diesel para o transporte urbano, a tarifa poderá baixar ainda mais.

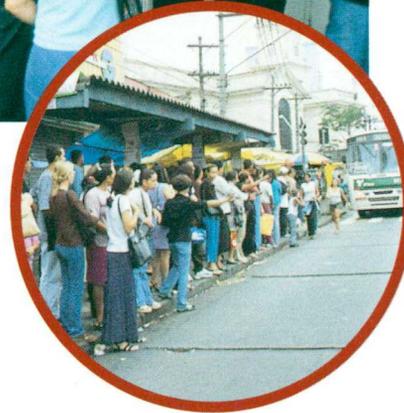


Eliane Cunha



Fotos: Divulgação

**Falta qualidade nos transportes: filas, longa espera e ônibus lotado**



Segundo Valeska, o movimento considera injusto que o metrô, os trens e os ônibus elétricos paguem mais caro pela energia elétrica justamente nos momentos de maior volume de passageiros e que as empresas de ônibus paguem o mesmo preço pelo óleo diesel que os veículos utilitários e de passeio. Valeska lembra que no passado havia um subsídio ao diesel no valor da gasolina, que aos poucos foi eliminado. Com isso, os recentes aumentos têm contribuído para o combustível ter um peso cada vez maior na tarifa urbana.

**Inclusão social** - Criado em 2003, o MDT participa do Conselho Nacional das Cidades, do Ministério das Cidades e, segundo seu coordenador Nazareno Stanislaw Afonso, superintendente da ANTP, busca a inserção de propostas de políticas públicas referentes à mobilidade urbana como item da pauta de debates na sociedade, na imprensa e em instâncias do poder público. "Queremos forçar decisões de natureza econômica e política que levem à inclusão social dos extratos mais pobres da população, a melhoria da qualidade de vida nas cidades e o desenvolvimento sustentável, com geração de empregos e de renda", disse Afonso.

A inclusão do transporte público na pauta de prioridades dos investimentos públicos em infra-estrutura para que não sejam considerados como despesas para o cálculo do superávit primário das contas públicas, assegurando um fluxo permanente de recursos para ampliar e melhorar a qualidade dos serviços.

O MDT defende também a criação de um ambiente tecnológico voltado à pesquisa e ao desenvolvimento contínuo que aponte para a adoção de soluções tecnológicas não poluentes, contribuindo para a sustentabilidade ambiental das cidades; a prioridade do uso das vias públicas para a circulação do transporte coletivo, com adoção de políticas de gestão do trânsito que estabeleçam penalidades mais severas aos maus motoristas.

Por fim, a adoção de medidas aplicadas ao espaço urbano e a infra-estrutura do transporte público que garantam a acessibilidade para os portadores de deficiência e de mobilidade reduzida, o que resultará em benefício para todos os cidadãos.

## O peso do setor

O transporte público urbano é responsável pelo deslocamento diário de 59 milhões de passageiros, que representam mais de 60% dos deslocamentos mecanizados nas cidades brasileiras. Os ônibus atendem a 90% da demanda, geram quase 500 mil empregos e utilizam uma frota de 95 mil veículos. Segundo a NTU, esse segmento responde por mais de 1,0% do PIB brasileiro, movimentando cerca de R\$ 15 bilhões por ano, influenciando diretamente no desempenho das empresas em geral.

## Pleitos rodoviários

Embora esteja fora do MDT, o setor rodoviário de passageiros enfrenta inúmeras dificuldades no exercício de suas atividades, que tem sido denunciadas pela Abrati, associação das empresas do setor. Seu presidente Sérgio Augusto de Almeida Braga voltou ao assunto na presença de parlamentares e representantes do Ministério dos Transportes e do poder judiciário no jantar que a Abrati promoveu em dezembro em Brasília. Além das precárias condições das rodovias, as empresas, segundo ele, enfrentam a concorrência dos transportadores clandestinos que estão operando em todas as rotas em uma disputa desleal, pois não são obrigados a recolher impostos nem cumprir a legislação de segurança exigidas dos concessionários e permissionários. Braga lembrou que os impostos oneram a tarifa e o transporte rodoviário é discriminado em comparação com o aéreo. "Enquanto a passagem aérea é isenta de ICMS, o passageiro rodoviário, em geral de menor poder aquisitivo tem esse imposto acrescido em sua tarifa".

*De um ponto ao outro,  
a certeza de chegar bem.*



A Caio Induscar atua nos segmentos rodoviário, urbano, escolar, turismo e executivo há mais de 58 anos. Nossos ônibus garantem resistência e durabilidade, testados na prática, simulando as mais difíceis condições de uso.

Com design moderno e inovador, os projetos das carrocerias atendem aos requisitos normativos de conforto, segurança e ergonomia.

Abastece todos os mercados seguindo rígidas normas internacionais onde independente do idioma, é sinônimo de qualidade.

[www.caio.com.br](http://www.caio.com.br)

**CAIO**  
INDUSCAR 

*Com você, aonde for.*

# Produção tomada

A Volvo e três encarroçadoras brasileiras vencem concorrência para fornecer 1667 ônibus para o Chile, um negócio estimado em US\$ 400 milhões

Dois empresas colombianas mais oito chilenas, formadas em consórcio por operadores locais, venceram a licitação em 14 de janeiro para operar as linhas troncais e alimentadoras do Transantiago, o mega sistema de transportes que começa a funcionar na capital chilena a partir de agosto. O critério que definiu a escolha foi o da menor tarifa: 340 pesos (US\$ 0,58) em que o parâmetro do edital era de 330 a 360.

Menos de duas semanas após o anúncio três novas operadoras, a chilena Subus Chile S.A., e as colombianas Express de Santiago Uno S.A. e Inversiones Alsacia S.A. fecharam a compra de 1.667 ônibus com chassis Volvo e carrocerias Marcopolo, Busscar e Inducar/Caio, que serão entregues em lotes a partir de junho até fevereiro de 2006. Essas empresas vão operar nos corredores 1, 2 e 4. Os corredores 3 e 5 começam operando com ônibus já em uso e devem ser substituídos a partir de 2006.

A Volvo conquistou 94,34% da primeira licitação e a Daewoo, da Coreia do Sul, venceu o restante com o fornecimento de cem ônibus a gás. O anúncio, feito em 27 de janeiro pela matriz na

Suécia, é considerado a maior venda da história da companhia, mas seu valor não foi revelada. A empresa se limitou a informar que o pacote completo, incluindo chassis e carrocerias, gira em torno de US\$ 400 milhões.

Dos 1667 ônibus, 1.157 são articulados e serão fornecidos pela Volvo do Brasil e 510 são médios e virão da fábrica de Borås, Suécia. Os articulados modelo B9 SALF (Side Low Articulated) já são produzidos na Suécia, porém terão piso baixo em toda a extensão para atender ao edital. Com 18,5 m de comprimento e quatro portas do lado direito, o veículo tem capacidade para 160 pessoas e é equipado com motor Euro III de 9 litros e 340 cavalos de potência. O piso baixo permite embarque e desembarque no nível da rua por qualquer das portas. O B7R LE com 12 metros também de piso baixo poderá transportar até 80 pessoas e é equipado com motor de 7 litros Euro III.

Per Gabell, gerente da divisão de ônibus Volvo na América Latina e Caribe, atribuiu a conquista do Transantiago pela marca, à experiência acumulada em ônibus articulados na América do Sul, onde mantém 80% da frota em circulação, e pela oferta de componentes que promete colocar à disposição dos clientes em sua representação no Chile. A Marcopolo fornecerá a maior parte das carrocerias, 1.116, uma das maiores vendas da história e a maior em articulados, 496. Os compradores escolheram o modelo Gran Viale para o articulado e para o convencional.

**Chassi Volvo B9 SALF articulado sob carroceria Marcopolo: maior venda da história das duas companhias**



# De volta para a estrada

A Scania retoma as viagens de demonstração de produto. Desta vez para apresentar o chassi K 310, equipado com o novo motor eletrônico de 9 litros

O sucesso do Projeto K 94, uma tour-nê pelo Brasil promovida pela Scania no ano passado, com o objetivo de apresentar ao mercado o chassi K 94 IB 4x2, levou a empresa a repetir a estratégia em 2005. Ao longo do primeiro semestre uma caravana de sete ônibus, encarçados pelas fábricas Marcopolo, Busscar, Irizar e Comil, vai encarar uma viagem de mais de 50 mil quilômetros pelo país. Desta vez, o objetivo é mostrar a cerca de 500 empresários de fretamento e turismo o mais novo lançamento da marca para o segmento: o chassi K 310.

Sucessor direto do citado K 94, o novo produto da Scania vem equipado com um novo motor de 9 litros (ver quadro) e caixa de câmbio Scania GR801 CS, de 7 marchas à frente (contra 6 dos concorrentes diretos) com acionamento eletropneumático Confort Shift. Além disso, seu diferencial Scania R660, com

as relações 3,07:1/3,42:1 e 3,80:1, possibilita um menor intervalo entre as marchas e um melhor escalonamento.

O K 310 chega com a missão de garantir a liderança da Scania nesse nicho de mercado, estimado em 500 unidades/ano, conquistada com a venda de 223 ônibus K94, em 2004. O produto está sendo oferecido ao preço inicial de R\$ 158.800,00, cerca de 10% a mais que seu principal concorrente, o Volkswagen 18.310 OT.

## Coração eletrônico

A principal novidade do K 310 é a incorporação do recém lançado motor DC9 21, de 9 litros, de gerenciamento eletrônico Euro III. Segundo o fabricante, o engenho apresenta o maior torque de seu segmento (com 1550Nm, entre 1.100 e 1.350 rotações) e desenvolve uma potência de 310 cavalos em rotações bem mais baixas que seus concorrentes, 1.900 rpm. "A capacidade máxima de carga nos eixos, 19.500 Kg, é também a maior da sua categoria", garante Wilson Pereira, gerente executivo de Vendas de Ônibus da Scania do Brasil.



**Scania K310:**  
motor eletrônico de  
9 litros, caixa de  
7 marchas e torque  
maior do segmento



Fotos: Divulgação

### Sinergia logística

A Bayer CropScience, de Belford Roxo (RJ), assinou contrato de dez anos com a Ebamag para reformular sua logística e dar suporte à duplicação de sua produção em 2006 em relação a 2003. A Ebamag vai investir R\$ 17 milhões e construir um armazém em terreno de 20.000m<sup>2</sup> no Condomínio Industrial do Grupo Bayer para 15 mil paletes e movimentação mais de 600 mil paletes por ano.

### Novo terminal

A Braspress já está operando seu novo terminal de carga de Porto Alegre, RS. Fruto de investimentos de R\$ 5 milhões, o novo hub de distribuição está instalado em um terreno de 33 mil m<sup>2</sup> de área total, dos quais 12 mil são construídos. A unidade conta com 70 docas de operações

cross-docking simultâneas que vão atender as necessidades operacionais da Braspress, bem como de sua coligadas Aero-press e Rodex.

### Fábrica ampliada

A Bridgestone Firestone anunciou investimentos de mais de US\$ 100 milhões, para ampliação da fábrica de Santo André (SP), que produz pneus para veículos comerciais. A capacidade atual da unidade, de 33 mil pneus/dia, vai aumentar o suficiente para atender ao crescimento da demanda, com a introdução de novas tecnologias na fabricação.

### Novo presidente

Aldo Fernando Klein Nunes, da Mastercargo Transportes e Logística, é o novo presidente do Setcepar, sindicato paranaense das transportadoras, em substituição a Rui Cichela. Sua posse teve a presença do governador Roberto Requião e de mais 150 convidados. O mandato de Nunes vai até 2007.

### Investimento na frota

A Pigatto Transporte Super Expresso vai destinar R\$ 1 milhão

## Destino Dubai

A Randon Veículos concluiu a exportação de dez caminhões fora-de-estrada RK 430B, além de um lote de retroscavadeiras RK 406B, com destino a Dubai, no Oriente Médio. Os modelos serão utilizados nas atividades de mineração e construção civil daquele país.



de reais para aumento da frota de veículos, que passará a contar com 57 caminhões e vans, até o final do ano. A receita da companhia apresentou uma evolução de 56% em 2004 e o volume de operações uma alta de 25% em comparação com o ano anterior. Para este ano, a projeção é um incremento de 25% no faturamento e 10% nas operações.

### Festa argentina

A Iveco comemorou a marca de 50 mil veículos produzidos em sua planta de Córdoba, na Argentina. A empresa, que completa 35 anos de atividade industrial no país, exporta mais de 60% da sua produção para

quase todos os mercados da América Latina.

### Novo visual

O rodoviário Bedin, ou Transportes Panex como é conhecida, de Caxias do Sul, passou a adotar uma nova identidade visual. A mudança atinge tanto a marca institucional da empresa quanto seu serviço de cargas e encomendas urgentes, o Panexpress.



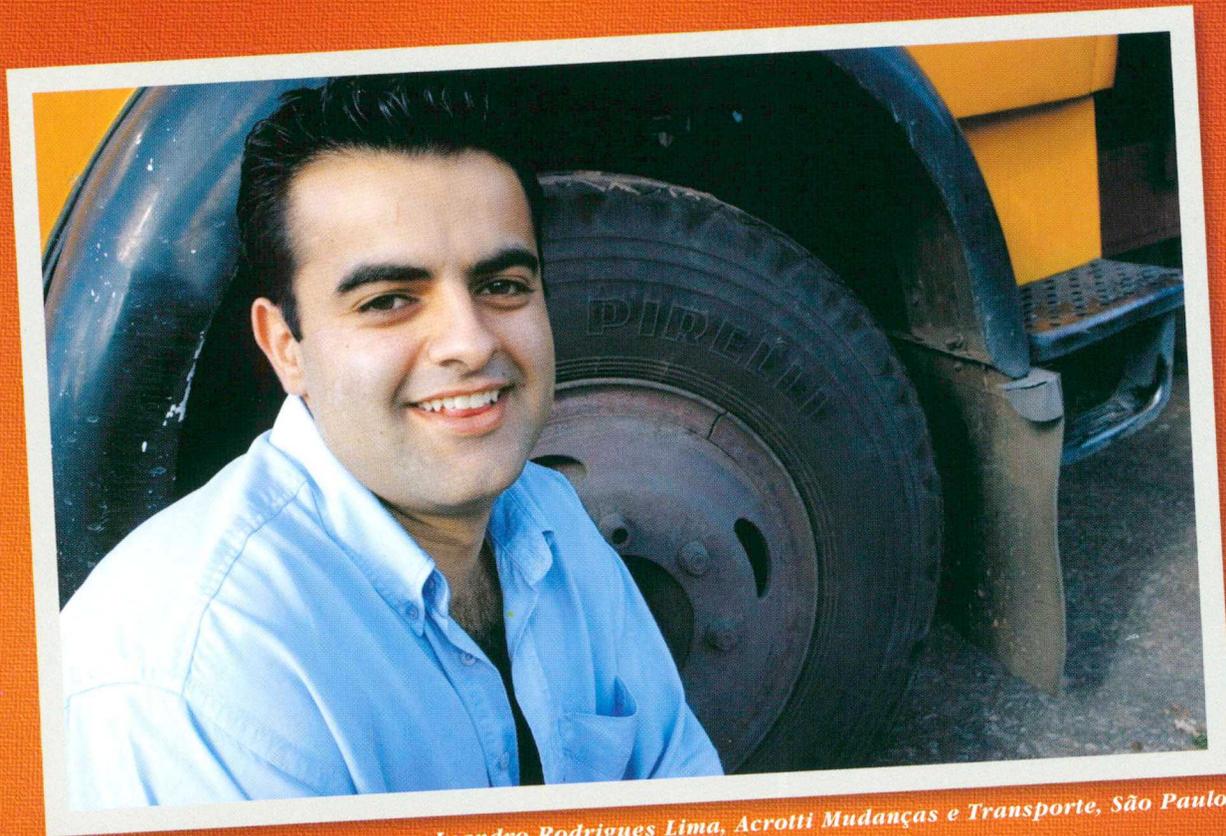
Preços de caminhões, Ônibus, Trens, Novos e Usados Pneus, Recapagens, Combustíveis, Lubrificantes, Serviços Operacionais Motos, Automóveis, Utilitários, Caminhões, Ônibus, Trens, Índices Macroeconômicos e Setoriais, Tabela Referencial de Frete e Empresa e Frete Carreiteiro, Transporte por Lotação, Escalas, Salários, Lavagem, Multas, Pedágio, Tabela Referencial de Frete e Empresa e Frete Carreiteiro, Transporte por Lotação, Es-

**economia**  
**transporte**

**A mais completa fonte de informações sobre Custos e Preços do Transporte**

**www.economiaetransporte.com.br**

**“O desempenho dos pneus Pirelli é fantástico. Não tem comparação.”**



*Leandro Rodrigues Lima, Acrotti Mudanças e Transporte, São Paulo.*

"Há dois anos só compro pneus Pirelli para os 17 caminhões da minha frota, que fazem viagens pelo Brasil inteiro.

**Apesar das péssimas condições das estradas, o desempenho dos pneus é fantástico. Não tem comparação.** Por isso, já indiquei a marca para diversas empresas e não faço nem cotação de preços **quando preciso comprar pneus: aqui só entra Pirelli."**

*Leandro Rodrigues Lima*



**MAIOR DURABILIDADE. MELHOR PERFORMANCE.**

**[www.pirelli.com.br](http://www.pirelli.com.br)**



Mercedes-Benz, uma marca registrada do Grupo DaimlerChrysler.

# Aqui tem confiança de geração em geração.

Chassis urbanos Mercedes-Benz. Durabilidade, economia e tecnologia.



OF-1722 M

- ▶ Mais do que fabricar chassis urbanos de alta qualidade, queremos manter sempre um ótimo relacionamento com nossos clientes.
- ▶ Por isso, aqui você tem uma ótima relação motor-benefício: colocamos à sua disposição a motorização eletrônica em nossa linha de chassis desde 1998.

- ▶ Aqui também tem uma ótima relação durabilidade-benefício. Resultado? Um chassi resistente. Porque sabemos que essa qualidade é indispensável para a sua frota.
- ▶ Relação opção-benefício? Não importa qual modelo da mais completa linha de chassis de ônibus você escolher, vai sempre contar com muita rentabilidade e facilidade de manutenção.
- ▶ E como não poderia deixar de ser, aqui tem a melhor relação custo-benefício-cliente-satisfeito. É que os chassis Mercedes-Benz apresentam o desempenho que você sempre quis para a sua frota.
- ▶ É, ficou fácil perceber por que a confiança na marca Mercedes-Benz passa de pai para

filho. Ou de tio para sobrinho. Ou de avô para neto. **Porque aqui tem Mercedes-Benz.**

- ▶ Conheça os novos modelos OF-1722 M e OF-1418 num Concessionário perto de você.
- ▶ Para obter mais informações sobre os ônibus urbanos Mercedes-Benz, acesse o site [www.mercedes-benz.com.br](http://www.mercedes-benz.com.br) ou ligue 0800 90 90 90.



Mercedes-Benz  
Você sabe por quê