

FROTA & **Acia**

Edição Nº 81 - Fevereiro - 2005

Ano 12 - Nº2

www.frotacia.com.br

R\$ 10,00

BR-116, próximo de Laranjal, MG
Erosão destrói parte da pista
e ameaça derrubar ponte

Caminhões
Motorização eletrônica
chega à linha Ford Cargo

Fretamento
Setor investe mas
sofre com restrições

O gargalo do crescimento

Governo admite que 40,8% das rodovias federais pavimentadas estão em condições precárias, mas promete investir na sua recuperação, para evitar o estrangulamento da economia

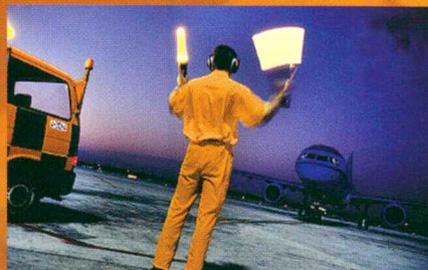
AERO PRESS

Rodo-Aéreo

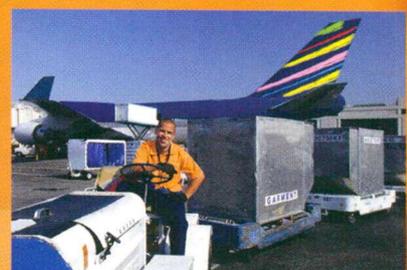
Envios porta à porta
personalizado



Funcionários treinados



Equipes **AEROPRESS**
nos aeroportos



- Todas as capitais dos estados **em 24 horas.**
- Onde houver um aeroporto existe uma **AEROPRESS.**

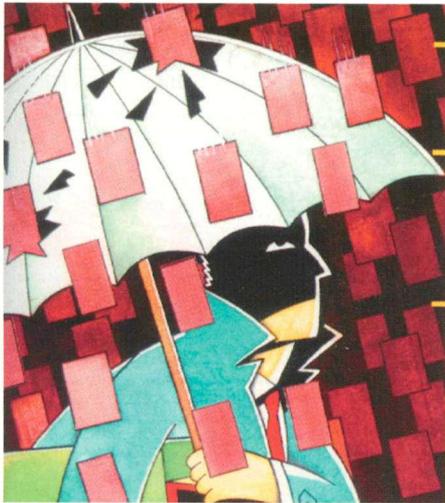


Veja como funciona

1. Você telefona para **AEROPRESS** e solicita a coleta de sua mercadoria.
2. Minutos após o seu chamado, um veículo **AEROPRESS** retira sua encomenda.
3. Imediatamente após a coleta, a **AEROPRESS** despacha sua mercadoria no 1º voo da linha aérea comercial.
4. No aeroporto de destino, um veículo da **AEROPRESS** providencia a entrega de sua encomenda ao destinatário final.
5. E tudo isso em um prazo recorde.
6. **AEROPRESS** é a divisão aérea do Grupo H.P que controla as empresas (Braspress / Rodex / Digilog Logística / Planex Encomendas e Planex

AEROPRESS
em todo Brasil

Arquivo Frota



Enxurrada de impostos

A decisão do governo de adiar para 1º de abril a vigência de dispositivos da MP 232, que corrige a tabela de Imposto de Renda e altera a tributação do setor de serviços, reflete a pressão da sociedade brasileira contra a já excessiva carga tributária incidente sobre as empresas. Isso porque, não há como negar o profundo impacto financeiro que a MP 232 pode provocar no setor de serviços, de forma geral. Um estudo da Frente Brasileira contra a MP 232, movimento que reúne mais de 1.100 entidades representantes de dezenas de segmentos empresariais, estima que a majoração sugerida pela MP deve acarretar um aumento entre 25% e 35,42%, apenas no que se refere à carga do IRPJ e da Contribuição Social sobre o Lucro das empresas prestadoras de serviço, optantes pelo lucro presumido. No âmbito do setor de transportes, levantamento elaborado pela CNT demonstra que, além do impacto financeiro, a retenção de 6,15% a título de PIS, COFINS, CSLL e IR sobre os fretes configura bi-tributação de impostos, uma vez que já houve o recolhimento dos referidos tributos. Em complemento a isso a MP tributa,

de forma ainda mais severa, as empresas de fretamento, bem como as que operam o transporte coletivo de passageiros. Também são penalizados os operadores multimodais e de serviços de logística e, as cooperativas de transporte. Tendo em vista a importância do setor de serviços na geração de empregos no país, com forte participação no PIB nacional, é justo supor que essa nova enxurrada de impostos, sugerida pela MP 232, em nada contribui para o fortalecimento desse quadro. E, muito menos condiz com o atual momento da economia brasileira, de retomada do crescimento, depois de anos de estagnação. Tal constatação reforça a necessidade de impor um basta à voracidade fiscal que teima em transferir aos contribuintes o ônus da administração pública. Uma prática decorrente tão somente da má gestão histórica dos recursos arrecadados.

José Augusto Ferraz
 Publisher

FROTA&Cia

DIRETORIA

Diretores
 José Augusto Ferraz
 Solange Sebrian

REDAÇÃO

Publisher e Jornalista Responsável
 José Augusto Ferraz – (MTB 12.035)
 joseferraz@frotacia.com.br

Editora

Valdir dos Santos
 valdir@frotacia.com.br

Colaboradores

Helena Fonseca (textos)
 Marcelo Vigneron, Rubens Chaves (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\$ 120,00 (12 edições)
 Preço do Exemplar Avulso: R\$ 10,00

REDAÇÃO, PUBLICIDADE, CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua Ministro Godói, 507 (Água Branca)
 05015-000 – São Paulo – SP – Brasil
 Fone/Fax (0*11) 3871-1313
 Home page: www.frotacia.com.br
 www.economiaetransporte.com.br

FROTA&Cia é uma publicação mensal da Editora Frota Ltda, de circulação nacional e controlada, enviada a empresários e executivos em cargos de direção, de empresas de transportes de cargas e passageiros. Circula também junto a embarcadores de cargas, compradores de serviços de transportes, frotistas em geral e fornecedores de produtos e serviços de transportes. Di-

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

Editoração eletrônica - Editora Frota
 Tratamento de imagens e fotolitos - Fênix
 Impressão - SRG
 Laboratório fotográfico - PH Color
 Tiragem - 13.000 exemplares
 Circulação - Março/2005
 Filiação ao
 Instituto Verificador de Circulação **IVZ**

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

Foto: Beto Novaes/Estado de Minas



Infra-estrutura

Estudo revela que 40,8% das rodovias federais estão em condições precárias. Confira os trechos que o governo promete recuperar e aqueles que devem ser entregues à iniciativa privada

Caminhões

20

A Ford inicia a renovação da linha de caminhões, com a incorporação da motorização eletrônica em quatro modelos da linha Cargo



Divulgação

Especialidades

24

Começa a habilitação dos primeiros operadores intermodais, mas empresas têm dúvidas sobre tributação e o seguro das cargas

Conjuntura

26

Cooperativas como a Coopercarga, de Concórdia, se unem contra a implantação da MP 232, por configurar bitributação de impostos

Distribuição Urbana

30

Acordo entre o Carrefour e fornecedores de transportes abre caminho para disciplinamento de entregas em supermercados



Foto: Rubens Chaves

Seções

Transporte On line

06

Ponto a ponto

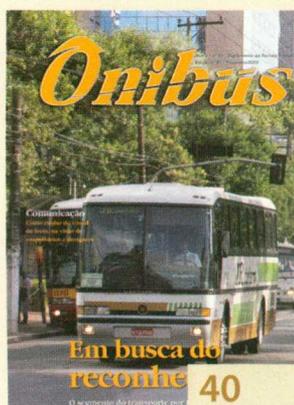
34

Panorama

42

Suplemento Ônibus

Foto: Marcelo Vigneron



Fretamento

Empresas investem na conquista de usuários, enquanto enfrentam restrições de circulação, de horário e estacionamento

36 Comunicação

Empresários e designers comentam a importância de investir no visual da frota e alertam para os cuidados com a sua manutenção



Divulgação

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



+ acesso

livre ao site Economia&Transporte
www.economiaetransporte.com.br



Acesse o site
www.frotacia.com.br

ou ligue

11 3871-1313

e faça já a sua opção

FROTA&Cia

O veículo preferido do transporte. Desde 1994.

RNTRC supera 800 mil caminhões

Os registros emitidos pela ANTT até às 9h do dia 1º de março totalizavam exatos 826.319 veículos de carga pertencentes a 50.054 empresas, a 298.324 autônomos e a 274 cooperativas. Como o Registro Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas exclui a frota das empresas de carga própria, esse número está próximo do total em circulação, na interpretação da ANTT, embora não represente ainda o resultado oficial do cadastramento. A partir de 2 de março, todo veículo que não portar cópia do certificado de registro será multado em R\$ 500,00 e se não estiver

identificado, R\$ 300. Confira no quadro abaixo como anda a segmentação da frota dos transportadores de cargas.

Categoria	Caminhões	Cam. Trator	Semi-reboque	Reboque	Caminhonete/ furgão	Veículo de apoio
Autônomos	259.025	66.202	50.438	8.515	12.371	6.047
Empresas	139.302	103.298	140.564	17.118	5.747	10.983
Cooperativas	2.431	1.903	2.075	182	53	65
Totais	400.758	171.403	193.077	25.815	18.171	17.095



Divulgação

Passa ou não

Alfredo Peres, diretor da NTC&Logística em Brasília, acredita que a MP 232 deverá ser modificada pelo Congresso Nacional. "O PFL fechou questão e o PSDB se manifestou contrário a qualquer aumento de impostos; se a votação for nominal, não passa, mas se for por voto de liderança, é provável que sim", disse Peres. O aumento da base de cálculo da CSLL só entrará em vigor em 2006 e a retenção antecipada dos tributos deve aumentar pouco mais de 2% em valor recolhido, aposta o diretor

Mandado de segurança

Pelo sim, pelo não, o Setcesp, que reúne as transportadoras de carga de São Paulo e região, decidiu impetrar mandado de segurança contra a MP 232 e, até o fechamento desta edição, aguardava liminar favorável. O sindicato sustentou a medida judicial no artigo 145, § 1º da Constituição Federal, que trata da capacidade contributiva das empresas e do caráter de confisco da MP, que exige pagamento da CSLL e do IR sem saber se a empresa terá lucro ou não.

Gangorra tributária

As mudanças nas contribuições do governo Lula parecem uma gangorra, na opinião de Alfredo Peres. Em 2004, o governo aumentou a alíquota do PIS e Cofins de 3 para 7,6% atingindo as empresas de transporte de cargas. Medidas judiciais impetradas pela NTC e sindicatos suspenderam o aumento. Mas muitas empresas, atendendo recomendação da Receita Federal, passaram a recolher os 7,6% porque gerava crédito que era mais compensador. Para isso, as empresas deveriam terceirizar ao máximo. Agora, a MP 232 faz o contrário, estimula as empresas a optarem pelo lucro real no lugar do lucro presumido, pois o pro-labore já havia sido tributado na pessoa jurídica. Com isso, quer forçar a contratação para aumentar as taxas de emprego.

Melhor ano da história



Fotos: Divulgação

Apesar de seu desempenho ter sido inferior ao da concorrência, a Volvo registrou em 2004 as melhores vendas desde que se instalou no país em 1977. Comercializou exatos 6.354 caminhões no mercado doméstico, 35% mais do que os 4.713 de 2003. O faturamento cresceu 50%, R\$ 2,61 bilhões sobre R\$ 1,73 bilhão do ano anterior. As exportações contribuíram com

US\$ 382,5 milhões, 80% mais que os US\$ 212,6 milhões obtidos em 2003. O presidente Tommy Svensson atribui o resultado à retomada do crescimento do país, à competitividade do agronegócio e os lançamentos de pesados e semipesados. As vendas mundiais de caminhões Volvo chegaram a 97.300 veículos, 29% mais que no ano anterior (75.300). Os Estados Unidos foram o melhor mercado os com 21.163 caminhões, 52% mais que em 2003.

Dupla comemoração

Os bons ventos que embalaram a economia brasileira e mundial, em 2004, estão sendo motivo de festa na filial brasileira da Scania. A empresa retomou a liderança interna no segmento de caminhões pesados e o posto de maior mercado da marca no mundo. A Scania Latin América encerrou o ano contabilizando a venda de 6.093 caminhões, 48% mais que em 2003, 576 chassis de ônibus e 1.375 motores industriais e marítimos.

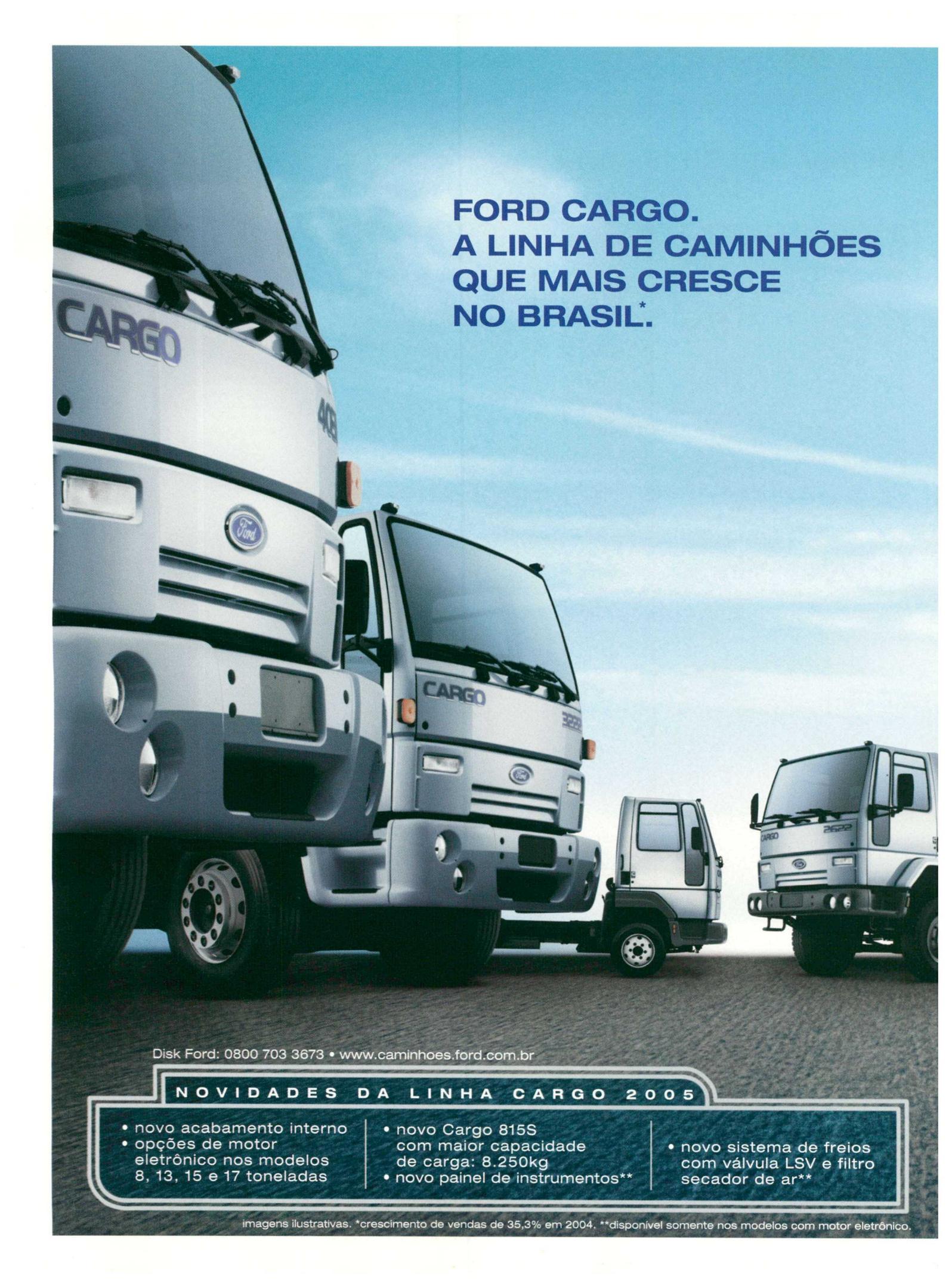


Investindo em treinamento

Na esteira da diversificação dos negócios, o tri-campeão de Fórmula 1 e titular da Autotrac, Nelson Piquet, está oferecendo cursos on-line através da Escola.com, o mais empreendimento do empresário. De olho nas empresas que operam no transporte de combustíveis a Escola.com ministra os cursos de "Legislação e Gestão Ambiental na Área de Combustíveis" e "Carregando e Descarregando Combustíveis de Forma Segura". Disponíveis através da internet no endereço www.eschola.com, o treinamento à distância têm duração prevista de 16 horas.

Conversão limitada

Não fossem as dificuldades de abastecimento, a DHL Express teria convertido toda sua frota de 153 furgões Doblò para o gás natural. Por isso, limitou aos veículos de entrega que operam em São Paulo, ABC e Rio de Janeiro, que correspondem à metade da frota. Nelson Castanho, analista operacional da DHL, diz que, além de contribuir com o meio ambiente, a DHL obteve economia de 40% no consumo de combustível, 25% de desconto do IPVA em SP e de 75% no RJ. Por isso, a empresa pretende ampliar a conversão na medida em que o gás fique disponível no País. Segundo Castanho, a conversão feita pela Osasgás custou R\$ 2.800,00 por veículo. A DHL não está preocupada com eventual queda no valor de revenda porque os veículos são alugados, informa castanho.



**FORD CARGO.
A LINHA DE CAMINHÕES
QUE MAIS CRESCE
NO BRASIL.***

Disk Ford: 0800 703 3673 • www.caminhoes.ford.com.br

NOVIDADES DA LINHA CARGO 2005

- novo acabamento interno
- opções de motor eletrônico nos modelos 8, 13, 15 e 17 toneladas
- novo Cargo 815S com maior capacidade de carga: 8.250kg
- novo painel de instrumentos**
- novo sistema de freios com válvula LSV e filtro secador de ar**

imagens ilustrativas. *crescimento de vendas de 35,3% em 2004. **disponível somente nos modelos com motor eletrônico.

IBAMA
PRE-CATADO
HOMOLOGADO



LINHA CARGO 2005.
AGORA TAMBÉM COM MOTORES ELETRÔNICOS.

Caminhões



O melhor negócio em transportes

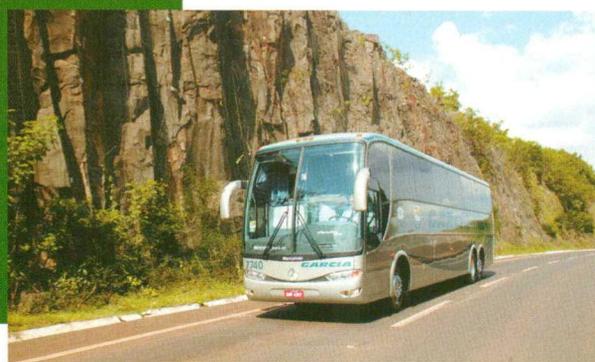
Cresce o volume de cargas

A CNT – Confederação Nacional do Transporte divulgou pesquisa realizada pela Fipe – Fundação Instituto de Pesquisa, relativa ao movimentos de cargas em 2004, nos diferentes modais de transporte. Os números apontam um crescimento de 13,11% no volume de cargas movimentadas no país no ano passado, em relação a 2003, totalizando 1,21 bilhão de toneladas. Confira a participação de cada modal no quadro abaixo.

Modal	Toneladas	Evolução
Rodoviário	455,57 milhões	15,9%
Ferrovário	356,1 milhões	8,99%
Aéreo	520 mil	26,28%
Aquaviário	398,96 milhões	14,50%
Total	1.211,15 milhões	13,11%

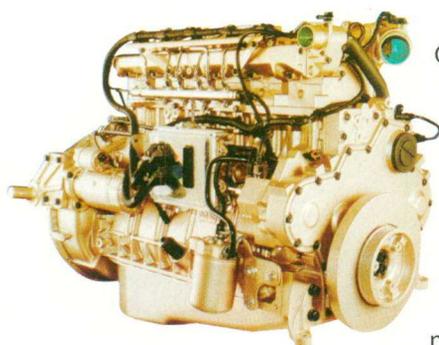
Cresce o volume de passageiros

A mesma fonte revela que o transporte de passageiros também registrou aumento no período, de 5,38%, com 68,5 milhões de viagens. O transporte intermunicipal acusou uma evolução de 13,12%, tendo transportado 577,19 milhões de passageiros, enquanto os ônibus urbanos responderam pelo transporte de 10,61 bilhões de pessoas, 12,02% mais que em 2003.



Fotos: Divulgação

MWM lança Euro 3 mecânico



Depois do EuroMec 3, desenvolvido pela Cummins, chega a vez da MWM apresentar o seu motor mecânico, ajustado à nova legislação de emissões Conama Fase 5. No caso, o MWM 4.10 TCA Euro 3, de 4 cilindros em linha, turbo aftercooler, que oferece 115 cv de potência a 2.400 rpm e torque de 400 Nm a 1.600 rpm. Segundo Guilherme Ebeling, gerente de Engenharia de Desenvolvimento da MWM, o consumo de combustível é o destaque do produto. “Mesmo com as modificações para reduzir ainda mais o nível de emissões de poluentes, o baixo consumo do atual motor mecânico foi mantido, o que representa ganhos para os consumidores”, explica. No segundo semestre a empresa anuncia a versão Euro 3 mecânica, do motor de seis cilindros.

Decisão rápida

A Volkswagen não perdeu tempo em adotar o novo MWM 4.10 TCA, de configuração mecânica, agora em versão Euro 3. A empresa anunciou o lançamento do caminhão leve VW 8.120 Euro III, bem como do chassi urbano VW 8.120 OD Euro III, ambos equipados com o novo motor. “Na linha de caminhões leves Volkswagen, o consumidor agora opta pelo modelo que melhor atenda às suas necessidades”, diz Ricardo Alouche, Gerente Executivo de Vendas da Volkswagen Caminhões e Ônibus. As opções incluem o VW 7.110, VW 8.120 Euro III, VW 8.150 ou VW 8.150E. Os atuais produtos 8.120 com motores Euro II serão substituídos pelos novos lançamentos.

Crescem as invasões

Um levantamento da Assessoria de Segurança da federação paulista e do sindicato das empresas de São Paulo constatou uma diminuição em 2004 do número de roubos de cargas em rodovias, de 2.542 contra 2.521, em 2003. Os prejuízos, contudo, alcançaram a cifra de R\$ 198,614 milhões, contra R\$ 193,373 milhões registradas em 2003. O aumento no valor dos roubos se explica pelo crescimento das invasões aos terminais de cargas das empresas, modalidade que vem ganhando corpo a cada dia. Só do interior das empresas foram roubados R\$ 56,212. Dentre as rodovias mais visadas aparecem a Presidente Dutra (com 140 casos), Anhanguera (133) e Régis Bittencourt (69).

Pneus para qualquer posição

Divulgação



A Bridgestone lança no mercado brasileiro o pneu R297, medida 275/80 R22.5 (sem câmara) para qualquer eixo de caminhões e ônibus. A principal diferença é o desenho da banda de rodagem: quatro sulcos retos e ranhuras com ângulos especiais e também nos ombros. São recursos que oferecem maior tração

no molhado e menor desgaste irregular dos ombros, além de diminuir a retenção de pedras e o ruído. Os filetes de proteção lateral proporcionam maior resistência ao pneu. A fábrica destaca ainda a maior capacidade de recapes, menor geração de calor e baixo consumo de combustível.



Rodas de Alumínio Italspeed e Della Via Pneus. A melhor relação custo-benefício para sua frota de ônibus ou caminhão.

Agora sua frota pode contar com a mais alta tecnologia em rodas de alumínio.

Fabricadas com materiais de alta resistência, tratadas termicamente, as rodas Italspeed proporcionam menor peso, manutenção reduzida, melhor refrigeração do sistema de freios através de janelas de ventilação superdimensionadas e maior valor de revenda para seu caminhão ou ônibus.

Consulte-nos
sem compromisso,
na hora de renovar a frota

Ligue já para a Central de Vendas Della Via Pneus e descubra a melhor relação custo-benefício para sua frota.

DELLA VIA

PNEUS

40 anos de tradição

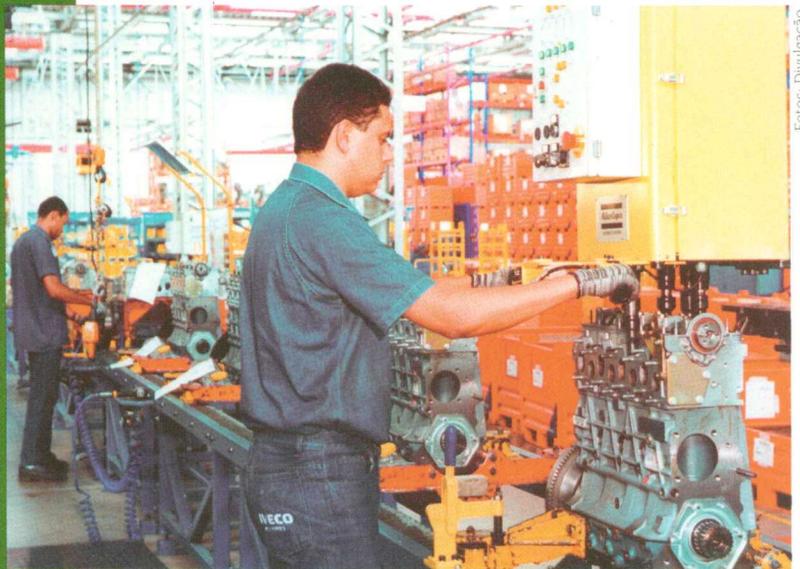
Distribuição em todo o território nacional



Central de Vendas
Grande São Paulo (11) 6333-3100/3200
demais localidades: 0800-7040059
Buscamos representantes em todo o Brasil

Iveco anuncia eletrônicos

A Iveco vai lançar neste ano o motor eletrônico 8140CR para atender à norma Conama Fase V de emissões de poluentes, equivalentes ao Euro 3. O sistema de alimentação é o Common Rail e o motor pode ser turbinado e turbinado aftercooler com potência que varia entre 78 de 92 KW e torque de 240 a 290 Nm. Atualmente a Iveco fabrica a família de motores diesel 8.140, que equipam além dos veículos da marca, furgões e vans da Fiat, Renault, Peugeot e Citroen. Ao comemorar cinco anos de produção, a fábrica de Sete Lagoas (MG) da Iveco produziu 50 mil motores diesel. Sua produção média diária tem sido de 65 leves e 18 pesados.



Fotos: Divulgação

Alta sensibilidade

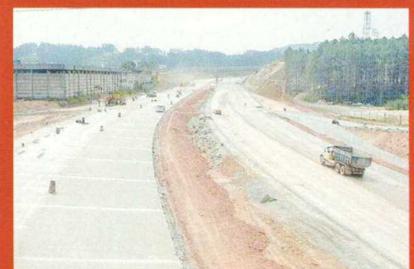
O mercado de rastreadores ganha um concorrente que rastreia em áreas cobertas. Trata-se do Sascarga, produzido pela paranaense Sascar, em sua filial de Taiwan com 13 cm e pesando 200 gramas, e que custa R\$ 1.800 sem acessórios, mais a mensalidade de monitoramento, que é de R\$ 98,40. Composto de um software de gestão, o Sascarga tem botão de pânico, envia e recebe mensagens pré-formatadas e pode adaptar bloqueador de portas e do baú, trava de quinta-rodas. A parte eletrônica é fornecida pela Siemens da Alemanha. O produto combina GPS para localizar e GSM/GPRS (de alta sensibilidade) para transmissão de dados.

Promoção Copa 2006

O Consórcio Nacional Iveco vai levar 100 pessoas para assistir a Copa do Mundo de 2006, na Alemanha com a promoção "Bola na Rede", que vale até julho/05. Para concorrer é preciso comprar uma cota e o sorteado pode levar um acompanhante. A empresa espera vender duas mil cotas por conta da promoção.

Rodoanel Sul vai sair do papel

O ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento anunciou em reunião com sete prefeitos do ABC Paulista e com o secretário dos Transportes do Estado, que as obras do trecho Sul começarão a sair do papel no último trimestre deste ano. Para isso, o governo federal vai conceder R\$ 700 milhões e o governo do Estado, o dobro. Esse trecho tem 53,7 quilômetros e vai ligar o sistema Anchieta-Imigrantes com a Rodovia Régis Bittencourt.



**Motor convencido:
tem a melhor performance
e ainda conta tudo
em detalhes.**

D. Wright



Cummins Interact. O motor inteligente da nova linha Ford Cargo.



Linha Cargo: 815e/ 1317e/ 1517e/ 1717e.

O caminhão está num trecho plano de rodovia e entra numa subida forte. O módulo de controle do motor percebe a mudança e entrega mais potência. Nem a mais, nem a menos, com a quantidade exata de combustível. Isso só acontece porque o motor eletrônico Cummins Interact, agora na linha Ford Cargo, oferece o máximo de tecnologia. A mais eficiente combinação entre força e inteligência. O motor interage o tempo todo com o veículo, com o motorista, com os mecânicos e até com a base de operação da frota, emitindo relatórios que ajudam a prevenir falhas e a alcançar maior lucratividade na operação.

Assim, você obtém economia de combustível, menor desgaste das partes internas e outros componentes (freios, pneus e suspensão). Seja inteligente e saia na frente da concorrência. Com o Ford Cargo equipado com Cummins, caminhão parado na oficina é coisa do passado.

Ford Cargo e Cummins: comece a contar vantagens.



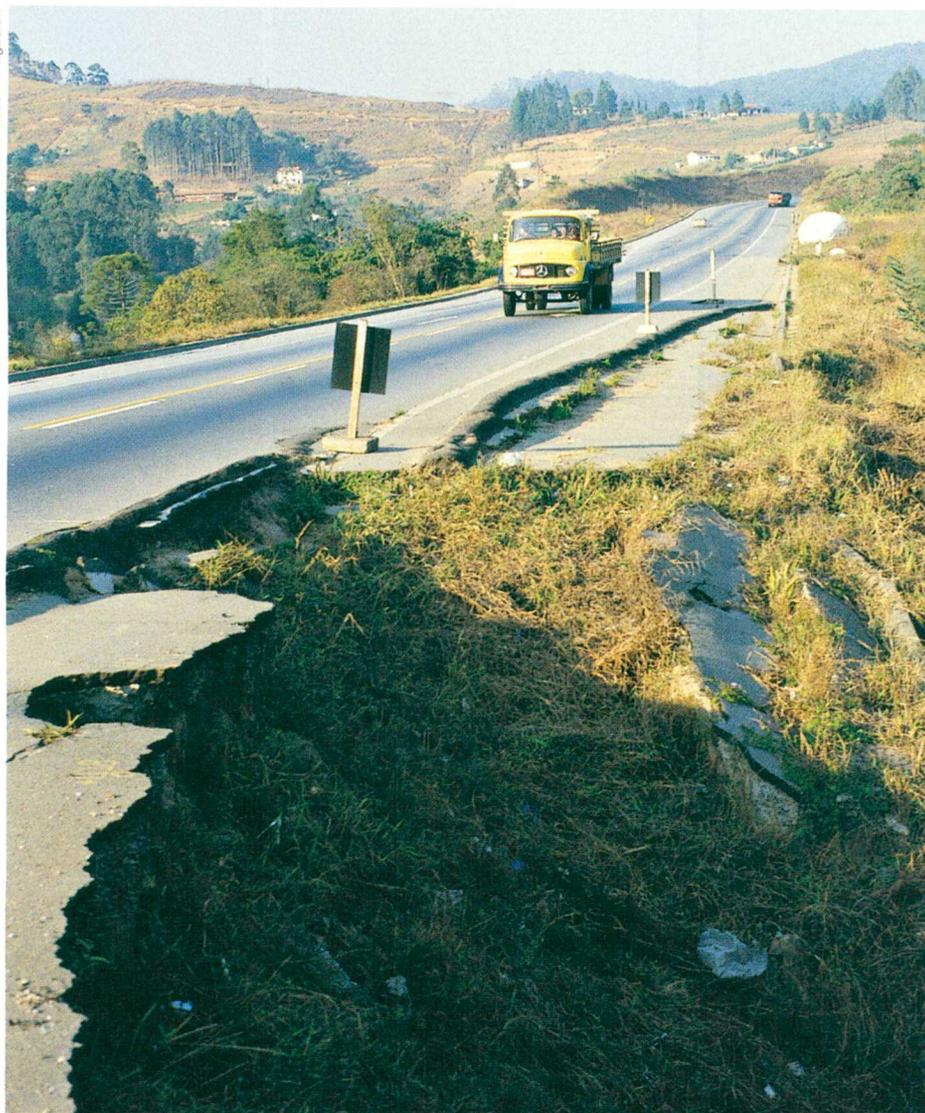
Saiba mais no site Cummins: www.cummins.com.br • 0800 12 33 00

Sinal vermelho

Levantamentos do governo e da CNT revelam a triste situação das rodovias federais, mas o DNIT promete recuperar muitos trechos e antecipa os que serão concedidos à iniciativa privada

Valdir dos Santos

Fotos: Marcelo Vigneron



Retrato sombrio:
40,8% dos 57.00 km das rodovias
federais estão em condições precárias

A precariedade das rodovias nacionais, uma triste realidade que afeta o dia-a-dia de milhares de transportadores, bem como seus agregados, aumentou ainda mais neste verão. As fortes chuvas do início do ano provocaram ainda mais danos à já combalida malha viária brasileira. Além da interdição de vários trechos por culpa de desmoronamentos e do aumento de número e de tamanho dos buracos, a queda da ponte sobre a represa do Capivari, próximo de Curitiba, provocou a interdição parcial da BR 116 e transtornos aos seus usuários. O relatório do Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT) feito entre dezembro de 2004 e fevereiro de 2005 nos 57.000 km das rodovias federais pavimentadas indica que 40,8% estão em condições precárias. Esta situação exigirá a recuperação de mais de 23 mil quilômetros. Segundo o DNIT, a pior situação é de Minas Gerais.

Utilizando luzes vermelhas para recomendar maior atenção aos motoristas, o relatório por estado é atualizado periodicamente no site www.dnit.gov.br. A luz amarela alerta para a falta de sinalização, de acostamento e outras precariedades menores; e a verde libera as operações. Com base nas informações do DNIT, **FROTA&Cia** mostra

nas páginas 16/17 os piores trechos das principais rodovias.

Esse quadro desolador vem sendo referendado nos últimos nove anos pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), com base em pesquisa que denuncia as condições das rodovias federais e estaduais. A mais recente de 2004 analisou 74.681 km em 21 estados e apurou que: 23,7% estavam em condições ruins, 2,2 pontos percentuais a mais que em 2003; e 14,6% estavam em péssimas meio ponto acima das condições de 2003; as rodovias em bom estado eram 16% em 2003 e diminuíram para 13,7%. Só melhoraram as que estavam em ótimo estado, 11,6% contra 10% em 2003, em sua maior parte, concedidas à iniciativa privada. Das vinte rodovias em melhores condições só uma não era paulista, a que liga Curitiba a Porto Alegre. Já as vinte piores estão espalhadas por todo o país.

Segundo Clésio Andrade, é nítido o desequilíbrio qualitativo das regiões: o Nordeste tem 5.258 Km ou 24,4% em péssimo estado de conservação, contra 2.260 Km, ou 11,0% no Sudeste. Essa avaliação leva em conta as condições do pavimento, a sinalização e a geometria, que fazem do NE a região com a malha rodoviária em piores condições de todo o país. "Este fato compromete seu desenvolvimento e as possibilidades de maior integração econômica com as demais regiões", diz Clésio.

As variáveis da pesquisa resultam em índices que comprometem a atividade de transporte como:

- 46,5% da extensão pesquisada encon-

tram-se com pavimento em estado deficiente, ruim ou péssimo (41.911 Km);

- 65,3% apresentam sinalização em estado inadequado (48.788 Km);

- 39,8% não têm acostamento (27.708 Km);

- 7,2% têm acostamento tomado por mato (5.388 Km);

- 11,1% são formados por trechos com afundamentos, ondulações ou buracos (8.280 Km); e

- 40,3% não dispõem de sinalização de velocidade máxima permitida (30.072 Km).

Essa situação crítica, segundo o DNIT, foi herdada do governo anterior que deixou mais de 50% das estradas federais em más condições de tráfego. Segundo técnicos do órgão, após dez anos, uma rodovia passa a requerer serviços de restauração pesada, e no Brasil, 80% das estradas federais têm mais de 10 anos; 15% têm entre cinco e dez anos; e 5%, menos de cinco anos.

Para começar o processo de redução desses índices de precariedade, o governo federal informa que investiu no ano passado R\$ 2,4 bilhões em obras de recuperação. "De janeiro a novembro, o DNIT restaurou 3.083 km de rodovias federais e fez obras de conservação em outros 42.455 km", informa a Assessoria de Imprensa do órgão. Os dados de dezembro ainda não haviam sido fechados até 18 de fevereiro.

Além disso, o Ministério quitou os débitos de anos anteriores com em-



Quadro 1 - Programa de recuperação e conservação

BR-364 - RO	BR-156 - PA/MA
BR-050 - PA	BR-242 - BA
BR-040 - MG	BR-101 - Sul
BR-101 - Norte	BR-232 - PE
BR-020 - CE	BR-230 - Toda extensão
BR-116 - Norte	BR-116 - Sul
BR-359 - AM	BR-153 - TO/GO/ PR/RS

preiteiras, um dos entraves para a continuidade das obras. Segundo o Ministério foram pagos R\$ 1,035 bilhão, sendo R\$ 347 milhões de 2002 e R\$ 688 milhões de 2003. Estavam previstos ainda para 2004 mais R\$ 172 milhões referentes a 2003 e outros R\$ 344 milhões para pagamento de serviços.

Em meados de fevereiro, os técnicos do DNIT ainda faziam levantamentos para definir quantos quilômetros serão beneficiados este ano, embora já tivessem liberado o programa de recuperação e conservação das rodovias e respectivos estados (Ver quadro 1). Caso não haja contingenciamentos, os recursos orçamentários programados para 2005 devem chegar a R\$ 5 bilhões, mais que o dobro de 2004, informa o Ministério.

Estes recursos poderão ainda ser aumentados, pois o Fundo Monetário Internacional (FMI) autorizou no dia 22 de fevereiro que o Brasil utilize US\$ 3



Quadro 2 - Cronograma de obras de construção

BR-156 - AP	BR-381 - MG/SP	BR-235 - SE	BR-153 - SP/GO	BR-364 - TO/GO	-MG/GO	BR-414 - GO
BR-158 - PA	BR-393 - ES	BR-230 - PA	BR-070 - MT	BR-316 - PA		
BR-116 - Norte	BR-101 - Sul	BR-226 - CE	BR-153 - GO/SP	BR-230 - MA/CE	BR-356 - MG/R	BR-101 - Sul
BR-040 - MG	BR-472 - RS	BR-116 - Sul	BR-304 - RN	BR-146 - MG	BR-251 - BA	BR-050 - DF/SP
BR-352 - GO/MG	BR-364 - MT	BR-393 - ES	BR-470 - SC	BR-267 - MG	BR-135 - MG	BR-158 - MS
	BR-101 - Norte	BR-364 - MT/AC	BR-343 - PI	BR-365	BR-174 - MT	BR-153 - GO

bilhões economizados no pagamento de juros da dívida pública em investimentos em infra-estrutura, em parcelas de um bilhão por ano até 2007.

Entre as obras já definidas está a duplicação da BR-101 Nordeste e Sul, a recuperação da BR-020 no Ceará, da divisa com Picos (PI) até Fortaleza num total de 427 km, uma das mais esburacadas e com sinalização vertical e horizontal deficiente; da BR-242, que cruza o estado da Bahia em direção ao Oeste e da BR-232, mesmo cedida ao governo de Pernambuco. O cronograma de construção de 2004 terão continuidade este ano, informa o DNIT (Ver quadro 2).

Em 15 de fevereiro, o ministro Alfredo Nascimento determinou que a execução das obras de duplicação da BR-101/Sul priorize os trechos mais críticos onde tem sido registrado maior volume de acidentes e ofereça mais riscos para a população e os usuários. A decisão foi tomada durante audiência com parlamentares de Santa Catarina, que demonstraram preocupação com o ritmo das obras naquele estado. Além disso, prometeu entregar à população catarinense alguns trechos duplicados ainda neste ano. Para isso, estará investindo R\$ 550 milhões em Santa Catarina e Rio Grande do Sul (Palhoça/SC-Osório/RS).

No dia 3 de fevereiro, o DNIT publicou o edital de concorrência para a elaboração do Projeto Executivo de Engenharia para a duplicação da rodovia federal BR-101 nos Estados de Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia, proibindo a participação de consórcios de empre-

sas na concorrência. O custo total do projeto é de R\$ 26.135.688,58. A abertura das propostas, marcada para o dia 22 de fevereiro foi adiada sine-die.

Concessões – Parte das obras previstas para este ano deverão ser feitas pela iniciativa privada, pois o governo federal retomou a segunda fase do projeto de concessão rodoviária e espera que até o final de março o Tribunal de Contas da União, o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Conselho Nacional de Desestatização (CND) tenham apreciado e aprovado os editais. O Ministério licitará oito trechos rodoviários, totalizando 3.012 km de extensão (Ver quadro 3).

“Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTE) constataram ser possível praticar tarifas quilométricas, em média, menores que as atuais, no âmbito federal, mesmo com o pagamento de outorga”, informou o Ministério, que ainda não decidiu se adotará o critério da outorga ou da menor tarifa. Na Rodovia Régis Bittencourt, por exemplo, estão previstas onze praças de pedágio e na ligação Curitiba –Florianópolis, (BRs 376 e 101) mais cinco.

O Ministério trabalha com a expectativa de que a assinatura dos contratos saia no primeiro semestre de 2005 e tenciona iniciar ainda neste ano os estudos para mais uma rodada de concessões, envolvendo cerca de cinco mil quilômetros. Com isso chegará ao final do governo com a entrega de mais de 8 mil km de rodovias à iniciativa privada.



Quadro 3 - A segunda fase das concessões

- BR-153: 321,7 km da divisa SP-MG a SP-PR;
- BR-116: 406,5 km de São Paulo a Curitiba (Régis Bittencourt)
- BR 116/376/101: 367,6 km de Curitiba até Florianópolis;
- BR-393: 200,5 km da divisa MG-RJ ao entroncamento com a Via Dutra;
- BR-101: 320,8 km da divisa ES-RJ até a Ponte Costa e Silva;
- BR 381: 561,5 km de São Paulo a Belo Horizonte (Fernão Dias);
- BR-116: 406,5 km, de Curitiba à divisa SC-RS; e
- BR-101: 458,4 km da divisa BA-ES á divisa ES-RJ.

Estado	Vistoria	Rodovia	Localização		
AL	19/01/2005	BR 316	0 ao 49		
			49 ao 83		
			83 ao 154,7		
BA	21/12/2004	BR-116	0 ao 32,2		
			294,2 ao 480,1		
CE	7/01/2005	BR-116	14,4 ao 26,7		
			26,7 ao 49,4		
			314,2 ao 420,7		
	7/01/2005	BR-020	0 ao 66,2		
			122,8 ao 228,7		
			207,4 ao 308,8		
ES	26/12/2004	BR-482	33,2 ao 131,1		
GO	14/2/2005	BR 153	107,1 ao 212,4		
			565 ao 703,8		
MA	19/01/2005	BR135	0 ao 50,8		
MG	22/2/2007	BR-265	589,3 ao 817,3		
				04/2/2005	BR 116
	04/02/2005	BR 381	665,7 ao 938,1		
MT	14/2/2005	BR-163	507,1 ao 598,2		
			689,4 ao 955,3		
PA	14/02/2005	BR 158	270 ao 330,6		
			19/01/2005	BR 316	0 ao 320,2
					19/1/2005
		Br-230	479,5 ao 572,1		
			391 ao 642,9		
			642,9 ao 851		
PB	4/10/2004	BR 230	851 ao 906		
			333,1 ao 366,6		
PI	28/1/2005	BR-135	42,5 ao 519		
			595 ao 646,2		
PR	fev/2005	BR 1116	42,3 ao 59,3		
RJ	0/2/2005	R-101	524,6 ao 594,2		
			10/2/2005	BR-393	102 ao 176,2
RS	5/7/2004	BR-101	924 ao 422		
			BR287	244,4 ao 330,7	
				330,7 ao 537,3	
SC	21/01/2005	BR 101	218,5 ao 244,4		
			23/12/2004	4,5 ao 12,3	
			18/01/2005	BR-116	61 ao 113
SE	27/12/45	BR-101	77,7 ao 91,6		
			27/12/2004	BR 235	6,2 ao 8,3
SP	2/2/2005	BR 381	0 ao 90,4		
			BR-116	269,4 ao 394,9	
TO	10/02/2005	BR-153	0 ao 88,9		

Os piores trechos segundo o DNIT

Condições

Da divisa PE/AL ao entroncamento com a BR-423, péssimo trecho em terra,

Da BR-423 a Santana do Ipanema, ruim, buracos e pequenas erosões, pista com valetas transversais e tráfego perigoso;

De Santana do Ipanema a Palmeira dos Índios, buracos em toda extensão, exceto entre os km 83 e 87 e 139 e o km 140.

De Ibó a Chochorro, tráfego com cautela e precário no desvio próximo à ponte do Rio Curral de Pedras; travessia do rio São Francisco por balsas;

De Tucano a Araci, a Serrinha, ao contorno de Feira de Santana e à Santo Estêvão muitos buracos; falta de sinalização horizontal e vertical

Do acesso Sul Messejana a Itaitinga, buracos e remendos, obras paralisadas;

De Itaitinga a Pacajus, remendos e buracos no trecho.

Do entroncamento para Pereiro a Icó e daí para Paumirim, sinalização precária; buracos e remendos no trecho e péssimo estado de conservação; sinalização precária;

Da divisa PI/CE à entrada para Marrecos, situação e sinalização precárias;

Da entrada para Itapagé ao acesso Oeste Sobral, grandes buracos e remendos; entre os kms 122,8 e 196, tráfego precário, Sinalização precária.

Do acesso Norte para Boa Viagem a Madalena e daí a Canindé, pista com buracos e remendos; sinalização precária; ponte sobre o rio Cachoeira com erosão no Km 262, queda de barreira no Km 268 e assoreamento em vários pontos.

Morro Grande à divisa ES/MG, pista, acostamento, sinalização vertical e horizontal e proteção de pontes deficientes.

Entre Santa Tereza de Goiás e GO-342 pista com ondulações e remendos; trechos descontínuos em obras de restauração;

Entre Professor Jamil e Itumbiara, obras de duplicação e restauração; buracos médios e grandes; pavimento desagregado e trechos sem acostamento.

Acesso ao Aeroporto de Tirirical – Bacabeira, ponte sobre o Estreito dos Mosquitos (KM 24,3 ao 24,8), tráfego liberado para veículos com até 24 toneladas.

Acima disso utilize ponte ferroviária, limitada a veículos com largura máxima de 2,90 m e altura total de até 5 m.

Tráfego parcialmente interdito entre Barbacena, São João Del Rei e Lavras; acesso limitado a 22 toneladas por desvio lateral por Barbacena.

Entre Realeza e Divino, buracos e pontos com quedas de barreira no acostamento; Entre Divino e Além Paraíba, abatimento de pista no km 656,6; e rosão no km 659,9, de pressão do km 664,2; erosão no acostamento LD no km 669,0, no km 679,3 LE e no LE do km 680,8; erosão no km 688,5 e m Muriaé e no LD do km 695,4, km 697,9 e km 715,2. Trânsito em meia pista no km 736,9; buracos e quedas de barreiras entre os km 700 e 817,3; e limite de 45 t no Km 736,9 (ponte sobre o córrego Laranjal).

De Perdões a Três Corações e dos desvios no Km 711 ao Km 740,3; obras de duplicação

De Três Corações à Divisa MG/SP, desvios e obras de duplicação.

Entre Posto Gil e Nova Mutum, tráfego ruim com muitos buracos

De Lucas do Rio Verde a Sorriso, e Sinop a Santa Helena, buracos e pista irregular devido a remendos; sinalização vertical e horizontal deficiente

A partir de Alô Brasil, trecho em situação ruim; pontes de madeira (peso máximo: 23 t); trecho até o 478,8 em situação precária e sem sinalização.

De Km 105 ao 144,2, e daí ao 320,2 com muitos buracos e segmentos deteriorados; sinalização horizontal regular e sinalização vertical deficiente;

Da divisa PI/MA ao início da pavimentação, sem condições de tráfego em período chuvoso;

Do entroncamento MA-275 a Porto Franco trecho com pavimento trincado, buracos e acostamentos estreitos. Sinalização deficiente

Atoleiros entre os km 422/447 (ponte jacaré), trecho Anapú/Altamira, em condições precárias, km 562, ponte de madeira (Igarapé São Benedito) sujeita à interrupções.

Tráfego razoável com pontos críticos com chuva e subtrecho Altamira/Uruará, desvio e construção da ponte de serviço.

Tráfego com pontos críticos sujeitos a interrupção, em tempo chuvoso.

Entre Patos e entroncamento PB-299, trecho em precárias condições de tráfego com muitos buracos e sinalização deficiente.

Fim da pavimentação de Bertolinia até Gilbues, revestimento primário não sinalizado

De Corrente à divisa PI/BA, buracos e painéis; sinalização vertical inexistente.

Represa do Capivari- Graciosa: tráfego em pista simples, por causa de queda da ponte da pista norte

De Mambucaba à divisa RJ/SP vários pontos com ondulações e defeitos

De Além Paraíba a Três Rios, trecho proibido ao tráfego de cargas excedentes

Transitável somente com veículos tracionados; trecho em terra e em obras de construção.

Pista com buracos, sinalizações horizontal e vertical precárias;

Condições precárias

Peso limitado a 45 t na ponte sobre o rio Cubatão (km 222), em Palhoça

Cuidado extra no km 12 trevo acesso a BR-280, buracos na pista.

Risco de pedras e buracos na pista nos km 104 a 111. Serra perigosa do km 102 e km 111.

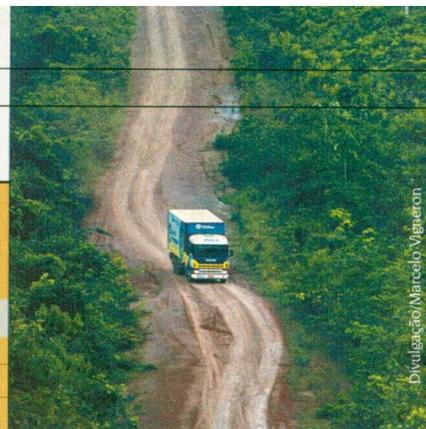
Do entroncamento da SE-210/432 à BR-235, pista simples com restrições devido as obras de duplicação, acostamentos sem asfalto e buracos na pista

Do entroncamento da BR-101 (fim da pista dupla) ao acesso à Itabaiana, tráfego com restrições devido as obras de duplicação, acostamentos e acesso à cidade sem revestimento

Buracos localizados, túneis da Mata Fria na Serra da Cantareira sem iluminação

São Paulo ao acesso Miracatu: pista dupla com buracos, condições regulares a precárias; pista simples, muitos buracos, desvio entre os Km 367 e Km 368,7

De Xambioá a Vanderlândia, tráfego em meia pista no KM 46; ponte em obras sobre o Rio Lado Grande.



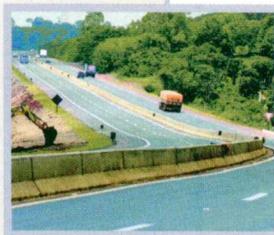
Se o governo adotar o critério de outorga fixando a tarifa de pedágio no edital, usará como valor de referência o equivalente a 3% da receita bruta da concessão em parcelas mensais durante 25 anos. Os recursos da concessão deverão ser usados na recuperação de rodovias secundárias e nos contratos de parcerias público-privadas. Para atrair investidores aos contratos de concessão, os técnicos que elaboram o edital trabalham com taxa de retorno de 18 a 19%, segundo Fábio Duarte, diretor de Outorgas do Ministério dos Transportes. O leilão deverá ocorrer na bolsa de Valores de São Paulo e a seleção das empresas será feita pela comissão de licitação.

A ABCR, associação que reúne as 36 concessionárias de rodovias operando em sete estados saúda, a retomada das concessões sob o argumento que a experiência de nove anos mostra bons resultados para os usuários. Estes passaram a ter as melhores estradas do país e índices de acidentes em baixa, e os investidores já começam a obter retorno dos investimentos.

A Lei das Parcerias Público-Privadas, aprovada no final de 2004 oferece mais uma modalidade de concessão, a patrocinada, além da prevista na Lei 8.987/95, que estabelece a cobrança de tarifa e onde a receita do pedágio assegura o equilíbrio financeiro do negócio.

"A retomada do Programa de Concessões de Rodovias Federais vai atrair, certamente, um grande número de investidores interessados em participar da licitação dos oito novos trechos", opina Moacyr Duarte, presidente da ABCR.

A concessão patrocinada prevê subsídios, abrindo caminho para a iniciativa privada investir na construção, administração e operação de trechos onde o fluxo de veículos e o volume de investimentos elevariam demais a tarifa de pedágio. Estas concessões deverão atrair um bom número de inves-



Resultados das concessões

As 36 concessionárias operam 9.800 km de rodovias em sete estados: BA, ES, MG, RJ, SP, PR e RS. Os contratos prevêem manutenção, melhoria e modernização e atendimento aos usuários. De 1999 a 2003, as concessionárias atenderam a 5,2 milhões veículos, 385 mil pessoas, sendo 176 mil com ambulância. Os investimentos até 2003 somaram R\$ 9,45 bilhões em restauração de 9.340 quilômetros de pistas, pavimentação de 1.081 quilômetros de pistas novas e a implantação e reforma de 8.227 quilômetros de acostamentos.

Em 2003, as concessionárias empregavam 26.800 pessoas (os dados de 2004 não estavam fechados); os encargos fiscais somaram R\$ 345 milhões, sendo R\$ 178 milhões em tributos federais e R\$ 167 milhões de ISS (Imposto Sobre Serviços). Nesse ano, as empresas obtiveram receita de R\$ 3,5 bilhões, 15,5% mais que em 2002. As despesas somaram R\$ 3,97 bilhões e o déficit de R\$ 408 milhões está dentro do previsto, pois os contratos prevêem volume de investimentos maior na fase inicial.

A ABCR destaca o aumento da segurança nas rodovias concedidas com redução de 6,34% no número de mortes em acidentes entre 2000 e 2003, embora o tráfego tivesse crescido 22,4%.

titores tão logo sejam definidos os projetos, complementa.

Para a ABCR, o critério a ser adotado para as concessões previstas para este ano não terá relevância, pois o Brasil obteve êxito com as duas alternativas. Enquanto as concessões federais foram feitas pelo critério de menor tarifa, nas estaduais, o de outorga, teve a tarifa de pedágio estabelecida pelo poder concedente. "Em ambos os casos, os licitantes têm que apresentar propostas em consonância com as regras estabelecidas", esclareceu.

Para Duarte, o Brasil só obterá sucesso no crescimento se forem feitos investimentos em infra-estrutura, so-

brevido na área de transportes e, no caso das rodovias, o Brasil já deu um passo à frente na solução desse gargalo logístico ao adotar, há nove anos, o programa de concessões. "Em razão da carência de recursos públicos para investir em estradas, a cobrança pelo uso das rodovias é o melhor caminho para se ter uma malha rodoviária com boas condições para o escoamento da produção agrícola e da indústria".

As atuais concessionárias de rodovias, não podem participar das licitações, mas seus acionistas não estão impedidos de fazê-lo, constituindo outras empresas. "Na licitação das concessões da segunda fase, que o governo lançou de-

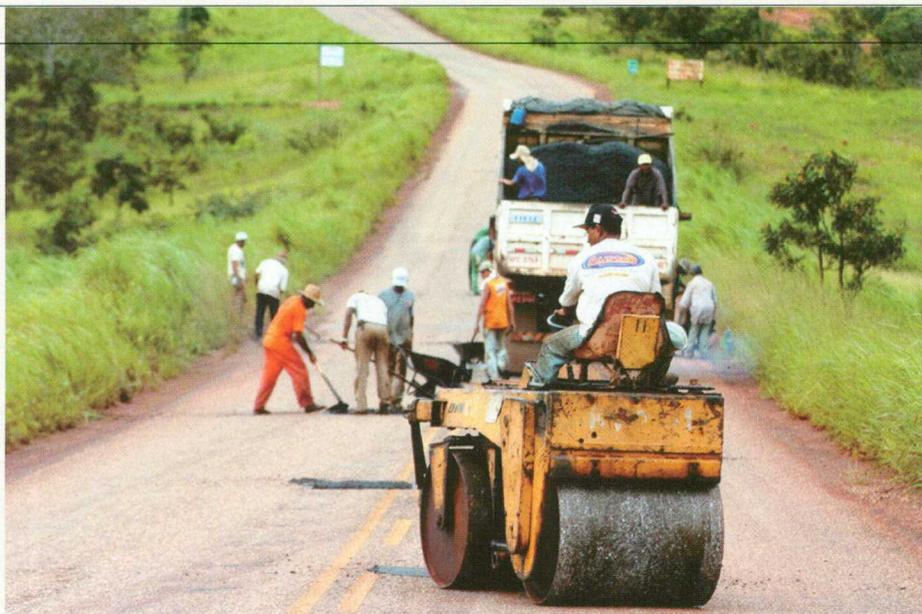
pois revogou em 2003 foram apresentadas cerca de 100 empresas, isoladas ou em consórcio”, exemplificou.

Os investimentos programados para essas concessões somam US\$ 10 bilhões em recuperação, e contornos rodoviários incluído no trecho 3 (BR-393) em Campos (RJ) com seis km, de Betim, de 7 km (BR 381), Florianópolis, 35 km, contorno Norte Curitiba de 12 km; duplicação do trecho que falta da Régis Bittencourt, 30 km da Serra do Cafezal e 82 no ES. Nestes trechos estão incluídas obras de arte como túneis, pontes e viadutos.

Parceria no MT - Enquanto as parcerias público-privadas previstas em lei não se iniciam, o governo do Estado do Mato Grosso mostra uma experiência bem sucedida com os agricultores por meio do programa chamado Rodovia da Mudança.

O governador Blairo Maggi, o maior produtor de soja do Estado, criou o Fundo de Transporte e Habitação (Fethab), formado com contribuições dos produtores de algodão, soja, gado e madeira; constituiu 47 consórcios responsáveis pelos recursos e pela construção das estradas. Em 2003 foram construídos 196,6 km, embora a meta fosse de 206 km. As chuvas impediram os 9,4 km restantes, informa a assessoria do governador. Para 2004 estavam prometidos 700 km, mas foram entregues 548,3 km, somando 745 km. As primeiras obras ligaram as fazendas às BR-163 (Cuiabá-Santarém) e 364 (Cuiabá-Porto Velho). Agora, os agricultores estão interessados na concessão da BR-163 pela nova lei federal de parcerias.

A pavimentação dos 18 km que restavam para conclusão do trecho de 37 km da MT-326, do Entroncamento com a BR-158 (MT/PA) até a sede do Município (825 km a Leste de Cuiabá), foi concluída em novembro de 2004 e garantirá o escoamento da produção



Fotos: Divulgação

agropecuária de Canarana.

Essa obra estava parada há pelo menos 18 anos, informa o secretário de Infra-Estrutura, Luiz Antonio Pagot. Além disso, o governo estadual reconstruiu outros 17 km, desgastados pela má conservação e pelo fluxo de caminhões.

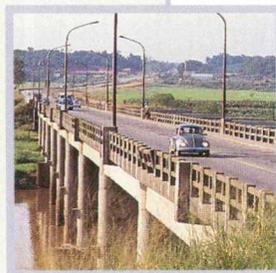
Segundo Blairo Maggi, a obra fora contratada por R\$ 880 mil por quilômetro valor três vezes acima do estimado pela execução da atual gestão. A empreiteira só aceitou renegociar depois que o governador ameaçou construir uma rodovia paralela ao mesmo trajeto e o preço foi baixado para R\$ 205 mil o quilômetro.

No final de 2004, o Estado atuava

Programa Rodovia da Mudança: experiência bem sucedida em Mato Grosso

em 65 frentes de pavimentação, e em outras 15 na abertura de “estrádões”, como são chamadas as das regiões de escoamento de produção.

Desde 2003, o Estado já havia investido R\$ 194 milhões em obras de infraestrutura rodoviária com recursos do Fethab (Fundo Estadual de Transporte e Habitação). Apenas na modalidade de Consórcio Rodoviário, já foram conveniados mais de 2 mil/km de obras de pavimentação, com prazo para conclusão até 2006. ■



Programa para pontes

Das 7.500 pontes existentes nas rodovias federais 2/3 estão sob a responsabilidade do DNIT e 2.500 são concedidas à iniciativa privada. Das 5 mil, os técnicos do DNIT vistoriaram a metade no ano passado. Alexandre Silveira, diretor geral da instituição prometeu montar este ano um programa de restauração daquelas com idade superior a 40 anos. Em agosto de 2004, foi iniciada a recuperação da ponte de quase 300 metros sobre o Rio Cubatão (BR-101), em Palhoça (SC), exemplificou Silveira.

Primeira *for*nada

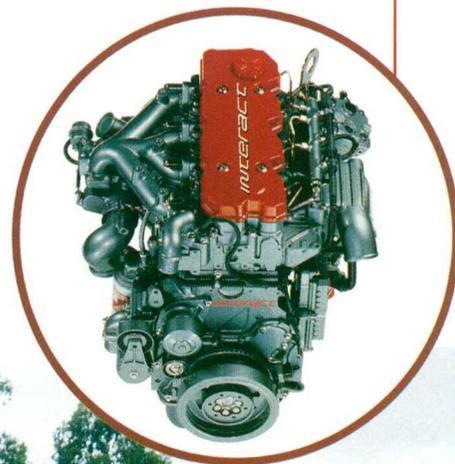
A Ford inicia a renovação da linha de caminhões com a incorporação da motorização eletrônica em três modelos da linha Cargo. Do lado das picapes, a novidade é a nova Ranger 2005

Depois de muita resistência, a Ford começa a tirar do forno os primeiros caminhões equipados com motores eletrônicos, em atendimento às normas de emissões Conama P 5 (equivalente a Euro 3). Desde o início de fevereiro, as revendas da marca já ostentam na vitrine quatro novos modelos eletrônicos, em reforço aos 15 outros caminhões de motorização mecânica, em produção até o final do ano. Todos os primeiros pas-

sam a adotar a letra "e" (de eletrônico) associada à sigla de batismo, para fins de identificação do modelo.

Por razões estratégicas, a fábrica optou por restringir a inovação apenas à família Cargo. A novidade contempla um único modelo leve – o C 815e – e outros três médios, o C-1317e, C-1517e e C-1717e. Com isso, a empresa reserva para o segundo semestre, mais próximo da Fenatran, a apresentação do restante da linha.

Novos Ford Cargo:
agora equipados com o motor
eletrônico Cummins Interact 4



A principal novidade, é claro, se esconde sob o capô na forma do motor Cummins Interact 4, de quatro cilindros, gerenciado eletronicamente e com injeção "common rail", em versão projetada e desenvolvida especialmente para a Ford. O engenho, segundo a fábrica, oferece 45% mais potência e 30% a mais de torque em relação aos congêneres mecânicos. O C815e atinge 150 cv (a 2.500 rpm) e 56 kgfm (a 500 rpm), enquanto os médios alcançam 170cv de potência (a 2.500rpm) e 61,3kgfm de torque (a 1.500 rotações por minuto).

Acrescente-se a isso, a incorporação de um sistema de proteção ao motor que emite sinais de alerta e corta a potência em caso de falhas graves, evitando que o veículo sofra danos por operação indevida ou falta de manutenção. Aliado ao registro automático de todos os dados do engenho, efetuado pela central de gerenciamento eletrônico, que aumenta o controle por parte do motorista e dos responsáveis pela frota.

Piloto de série - No que toca à manutenção, um sistema de diagnose facilita a detecção e identificação de todas as falhas no motor. Da mesma forma, a possibilidade de uma perfeita calibração e adequação do motor ao veículo garantem mais conforto ao motorista, não apenas na troca de marchas mas, também, no eficiente controle do acelerador eletrônico. A incorporação do piloto automático como item de série, possibilita aos novos Ford Cargo a adoção de velocidades constantes, sem a necessidade de pisar no acelerador.

O painel de instrumentos ganhou novo visual e apresenta 26 indicadores de advertência. Uma luz amarela, com símbolo em formato de chave sextavada, começa a piscar sempre que ocorrer falhas de manutenção e, em caso mais sério, uma luz vermelha é acionada, jun-

to com um sinal sonoro.

Os freios são dotados de válvula sensível à carga no eixo traseiro, que garante frenagem eficiente e controle direcional do veículo em todas as condições de carregamento. O sistema incorpora também filtro secador de ar "air dryer", para evitar o acúmulo de umidade e aumentar a vida útil dos componentes

Novos tecidos e padrões de acabamento na cabine e a inclusão de ar-condicionado como equipamento de série são outros itens que aprimoram o conforto. Os novos Ford Cargo Eletrônicos também apresentam nível reduzido de emissões e ruído, atendendo aos padrões da norma Conama Fase V. ■



Nova Ranger esbanja potência

Na esteira dos caminhões com motorização Euro 3, a Ford aproveitou para lançar a nova Ranger Electronic, a primeira linha de picapes com motor diesel eletrônico. Equipada com o motor Power Stroke Electronic 3.0 L, fabricado pela International Engines, a nova Ranger tem tudo para virar referência no segmento em que atua. Além de uma melhor aceleração e velocidade final, se comparada ao modelo 2.8 l mecânico, a Ranger Electronic apresenta melhores índices de consumo de combustível; uma economia da ordem de 6%, segundo o fabricante.

Com cabeçote de alumínio, quatro cilindros em linha, 16 válvulas e aspiração turbo intercooler, o Power Stroke Electronic 3.0 L oferece a maior potência e torque da categoria: 163 cv a 3800 rpm; 38,7 Kgfm (380Nm) no intervalo de 1600-2200 rpm. Sua aceleração vai de 0 a 100 km/h em 12,9 segundos e também alcança a maior velocidade final de 165 km/h, limitada eletronicamente. Seu acelerador eletrônico permite maior precisão e controle nas acelerações e retomadas.

O sistema de freios ABS nas quatro rodas incorpora a válvula sensível à carga (LSV), que controla a pressão do freio traseiro em função da carga, nos modelos XL e XLS, e aumenta em 10% a eficiência na frenagem em relação ao ABS traseiro. Os modelos XLT e Limited trazem freios ABS de última geração nas quatro rodas, com sensor G de aceleração longitudinal.

Com um padrão de ruído comparável aos veículos de passeio, dispõe de alertas eletrônicos que facilitam a precisão e o prazer de dirigir, novo painel de instrumentos e sistema eletrônico de imobilização antifurto distribuído.

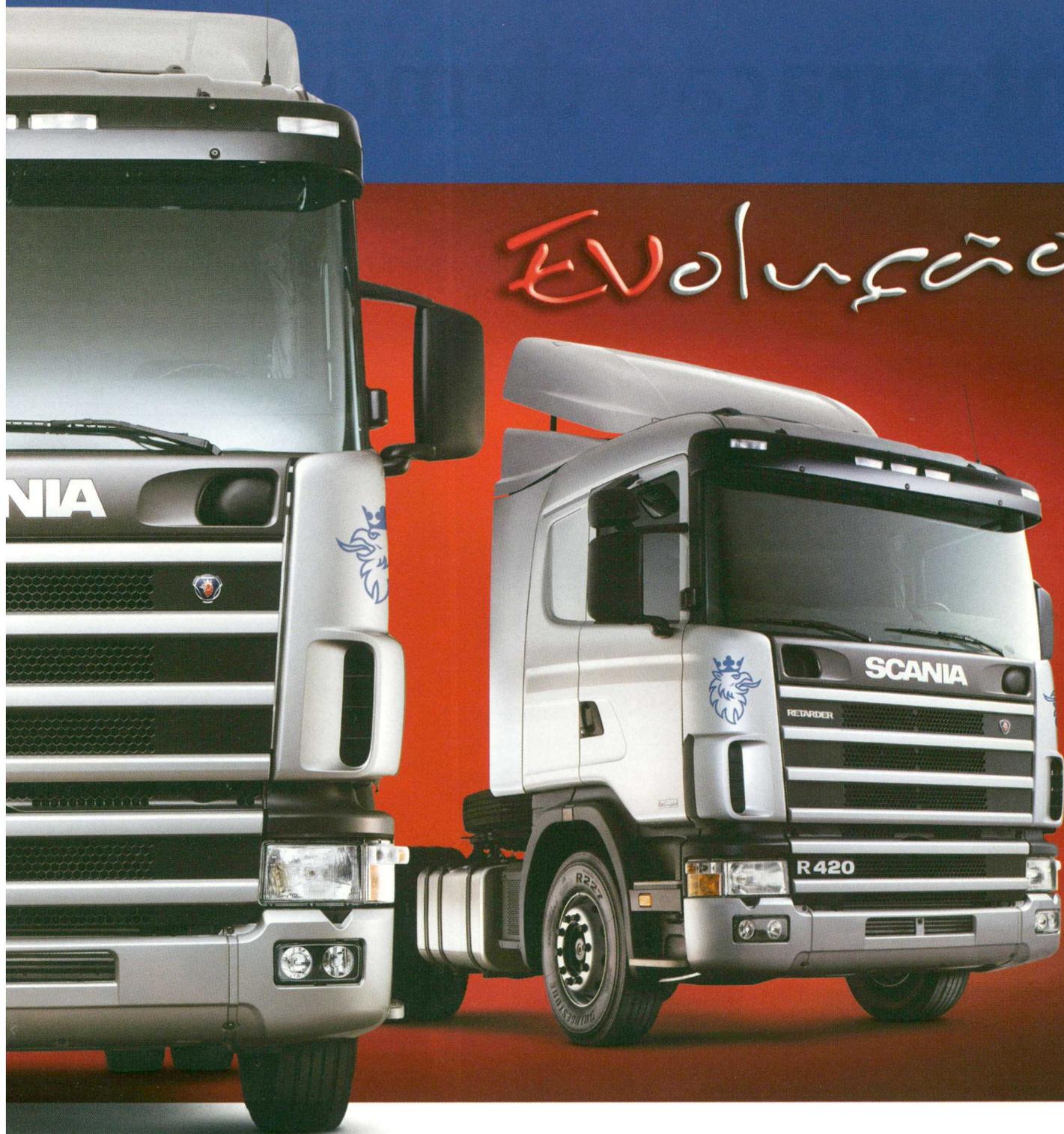
A nova Ford Ranger 2005 versão XL é disponível exclusivamente para venda ao segmento de governo e frotistas. Entre outros itens diferenciados, ela tem banco dianteiro inteiriço, pára-choques, grade do radiados e espelhos retrovisores na cor cinza, acabamento das portas em plástico injetado e acabamento do assoalho em maslíte.

SCANIA EV Evolução a toda prova.



Prepare-se para mais uma grande prova de evolução: Scania R 420EV, a evolução do sucesso e da confiança, comprovada e reconhecida, da linha Evolução. Um Scania no modelo, na estrutura e com a tecnologia que o mercado exigiu. Maior torque, maior potência e o melhor desempenho, em um motor eletrônico moderno, simples e absolutamente aprovado. Tudo isso com uma vantagem que não podia ser melhor: a maior economia. Mas a revolução não pára por aí. Venha se surpreender com estas e muitas outras vantagens que fazem do Scania R 420EV a nova marca da evolução Scania. Uma evolução a toda prova.

Evolução



www.scania.com.br



SCANIA

A marca que você quer.

Integração demorada

ANTT habilita os primeiros operadores multimodais de transportes de carga, mas empresas têm dúvidas sobre tributação e seguradoras não dispõem ainda da apólice específica

OTM - operador multimodal de transporte de cargas já existe, mas ainda não funciona como tal. Esperada há anos pelas empresas que operam com o comércio exterior e com o transporte intermodal, a atividade já se acha plenamente regulamentada. Por isso, a ANTT – Agência Nacional de Transporte Terrestre começa a habilitar as primeiras empresas para operar a modalidade. As seguradoras, no entanto, não dispõem da apólice específica que cobriria a carga em todos os modais e a legislação tributária deixa dúvidas sobre o que é tributável ou não.

Francisco Cardoso, diretor da Interlink – empresa gaúcha que faz transporte rodoviário de cargas, despachos e desembaraço aduaneiro, consultoria de importação, agenciamento de carga aérea e marítima e armazenagem geral – disse que continuará fazendo a operação intermodal com um conhecimento para cada modal. Pelo menos até que o Confaz – Conselho Nacional de Política Fazendária regulamente a tributação. “Não quero correr o risco de errar e se tiver que recolher o ICMS em cada modal deixarei de ser competitivo”.

Atividade comum no mundo e praticada no Brasil apenas pelos correios, o OTM emite um único conhecimento para uma carga ser transportada da origem ao destino, utilizando diferentes meios

Montagem sobre fotos: Divulgação



de transporte. “O OTM contribui para o Brasil se inserir no mercado globalizado, com menos burocracia e menos documentos”, opina José Alexandre Resende diretor-geral da ANTT. Segundo ele, mais 50 empresas se inscreveram para habilitação e a documentação está sendo examinada pelos técnicos da agência (ver quadro).

Para o diretor da Interlink, o mercado de OTMs não é muito grande, mas

**Operação Intermodal:
conhecimento único para
diferentes meios de transporte**

se funcionar poderá despertar interesse de outros transportadores. “Acho que muitos estão esperando resultados para se habilitar depois”, disse Francisco Cardoso. As empresas que operam no mercado de importação, como a Interlink, e exportação, como

a Cia. Vale do Rio Doce, são as principais interessadas.

O principal objetivo da operação multimodal é facilitar as relações comerciais eliminando intermediários no transporte, reduzir a burocracia e o excesso de documentos. Sem o OTM, o embarcador é levado a contratar isoladamente cada meio de transporte utilizado e, em caso de perda da carga, precisa reconstituir todo o trajeto para apurar a responsabilidade. De outro lado, com o OTM tudo fica mais fácil porque somente um operador agencia os vários modais, contrata o seguro e responde pela segurança.

Com o OTM a operação se torna mais econômica porque permite otimizar a capacidade disponível, usar combinações de modais mais eficientes, utilizar melhor as tecnologias de informação e de manuseio de cargas para obter ganhos de escala. A operação unificada permite melhor negociação do frete, melhor uso da infra-estrutura de apoio, como armazéns. A redução dos custos indiretos é obtida com a experiência internacional do transporte e dos procedimentos burocráticos e comerciais.

Para Sônia Rotondo, assessora Técnica de Transporte Internacional e Multimodal da NTC&Logística, na teoria a operação multimodal é interessante, mas na prática não funciona. A NTC entende o transporte multimodal como uma nova modalidade e assim deve sê-lo pelos agentes tributários estaduais e municipais e federais e pelas seguradoras. "Enquanto não houver uma lei que crie uma alíquota para a multimodalidade, os agentes vão continuar entendendo como operação intermodal, ou seja, gerando débito e crédito cada vez que uma mercadoria mude de meio de transporte". Sônia lembra que o ICMS, por exemplo, é diferente de estado para estado, quando a carga segue para o Nordeste é menor do que quando sai da re-

gião e diferente também entre os modais, como no aéreo, que é de 4%. "A unificação deverá contemplar essas diferenças", acrescenta.

Esse é o principal óbice para o OTM em território brasileiro. Para funcionar no Mercosul, será necessário um conhecimento único da região, que embora

criado em 1990 ainda não existe, segundo Sônia. Para as operações de exportação, o OTM depende de convênios do Brasil com os países de destino, para que reconheçam o conhecimento brasileiro e permita o desembaraço aduaneiro. "Ou seja, ainda levará alguns anos para o OTM entrar em vigor", conclui. ■

Como se habilitar

As empresas interessadas devem apresentar à ANTT um requerimento baseado no Anexo I da Resolução 849/05; cópia do ato constitutivo, estatuto ou contrato social da empresa registrado; em caso de sociedade por ações, incluir o documento de eleição e termo dos administradores; registro comercial (firma individual); e Inscrição no CNPJ – Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica.

A lei nº 9.611, de 19/02/1998, criou a figura do OTM e o Decreto nº 3.411, de 12/4/2000 o regulamentou, foi substituído pelo de nº 5.276, de 19/11/2004, para contemplar a questão do seguro.

Vale já se prepara

A Cia Vale do Rio Doce encara a certificação como reforço ao caráter inovador da empresa no mercado de logística e permitirá a criação de novas soluções para seus clientes. Por isso, comunicou a todos que foi a primeira empresa a obter a habilitação da ANTT. "Isso permitirá a construção de novos serviços e diferenciais para os clientes. Estamos avaliando a legislação que rege o OTM para poder estabelecer novos padrões de trabalho"; diz Marcello Spinelli, Gerente Geral Comercial Intermodal.

O Terminal Multimodal de Camaçari – Tercam, em construção na Bahia, dá início ao Projeto de Centrais Logísticas nas principais regiões de importância econômica do país para funcionar como complexo multimodal.

Da área de 280 mil metros quadrados, 190 mil se destinam à circulação de carga, e a capacidade, na primeira fase é movimentar para 100 mil contêineres por ano. O Tercam interligado à ferrovia FCA vai tornar a logística da Bahia mais eficiente e competitiva em siderurgia, construção, produtos químicos e bens de consumo.

Unidos venceremos

As cooperativas, incluindo a Coopercarga, se unem contra a implantação da MP 232, por configurar bitributação de impostos e colocar em risco o princípio do cooperativismo

A Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) engrossou o coro de dezenas de entidades empresariais descontentes com a Medida Provisória 232, que retém o PIS e Cofins e aumenta a base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) e do Imposto de Renda. A OCB solicitou ao governo, que acabou atendendo, o adiamento de 1º de fevereiro, para 1º de março a vigência da medida.

No caso das cooperativas, a MP 232 configura bitributação ao exigir retenção de 5,15% no ato de recebimento do serviço pela cooperativa e mais 6,45% no repasse dos valores aos cooperados. "Os tributos que somam 11,60% inviabilizarão as cooperativas", diz Dagnor Schneider, presidente da Coopercarga, de Concórdia (SC). Por isso, a Coopercarga se juntou à Frente Nacional do Cooperativismo para manifestar-se contra a MP 232 na Secretaria da Receita Federal e no Congresso Nacional.

Schneider disse estranhar que o governo federal resolva aumentar os impostos justamente no ano que decidiu dedicar ao cooperativismo, cujas atividades contribuem com 6% do PIB brasileiro e mantém quase seis milhões de cooperados em treze ramos de atividades.

Além do transporte, o cooperativismo é tradicional na agropecuária, con-



Fotos: Divulgação

sumo, produção, educação, saúde, trabalho, turismo, minério e infra-estrutura. As cooperativas de transporte representam 9,6% do total, com 0,84% dos cooperados e 1,15% dos empregos (ver quadro). As 706 cooperativas de transportes de cargas e de passageiros registradas pela OCB mantêm mais de 48 mil cooperados, uma frota de 5 mil veículos e dois mil empregados.

Coopercarga – Uma das mais bem sucedidas cooperativas de transportes, a Coopercarga completou 15 anos

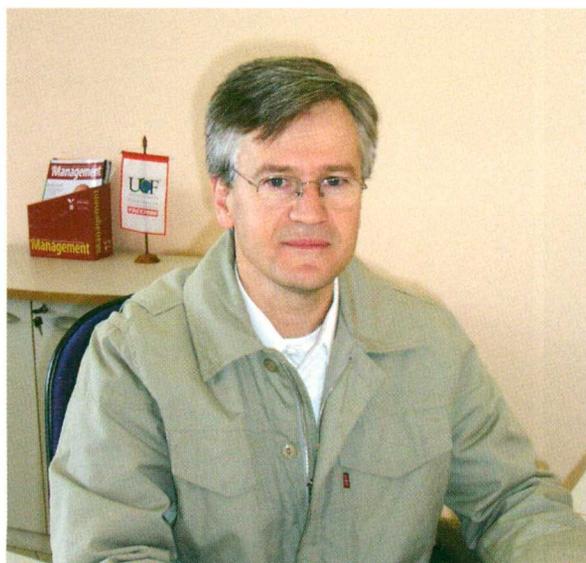
Coopercarga:
15 anos de fundação
e 150 cooperados

em 2005. Foi fundada em 9 de fevereiro de 1990 com 143 transportadores autônomos e pequenos empresários que prestavam serviço para as agroindústrias de Chapecó (SC) como Sadia, Seara, Perdigão e Aurora. Até então, os serviços eram prestados através de transportadoras e a cooperativa permitiu a negociação direta.

Dagnor Schneider, na época assessor jurídico do sindicato dos transportadores locais, conta que a criação da cooperativa objetivava atrair para os pequenos operadores as vantagens das parcerias com fornecedores e a negociação do frete, antes privilégios dos grandes transportadores.

Juntos, os pequenos buscaram a profissionalização por meio do treinamento dos motoristas pela FABET – Fundação Adolfo Bósio de Educação para o Trânsito, considerada a melhor do país; e as certificações de qualidade para concorrer em igualdade de condições com as melhores transportadoras.

Com isso, conseguiram ampliar a carteira de clientes e aumentar significativamente o volume de carga transportada. Esse crescimento possibilitou renovação e ampliação da frota, expansão dos serviços para a logística, a distribuição urbana e o transporte internacional. Além da carga frigorífica, a cooperativa passou a ofertar transporte de produtos químicos e de contêineres, bem como a disputar, em igualdade de condições com as transportadoras de grande porte, embarcadores como a Nestlé, Unilever, Polibrasil e Bunge, entre outros. A Coopercarga também oferece serviços de logística, armazena-



Dagnor Schneider:
11,60% de tributos
inviabilizam cooperativas



A frota da Coopercarga

Veja no quadro abaixo a composição da frota da maior cooperativa de transportes do país.

Conjunto cavalo-carreta frigorífico	484
Conjunto cavalo-carreta sider	221
Conjunto cavalo-carreta porta-contêiner	172
Conjunto cavalo-carreta tanque silo	82
Conjunto cavalo-carreta graneleiro/bitrem	211
Caminhão toco e frigorificado	130
Caminhão toco carga seca	100
Total	1.400

A força do cooperativismo

Quase 6 milhões de brasileiros vivem do cooperativismo no Brasil.

Confira os números:

	Cooperativas	Cooperados	Empregados
Total	7.355	5.762.718	182.026
De transportes	706	48.552	2.099

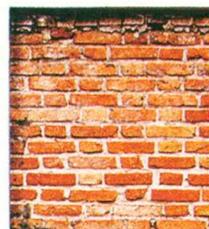
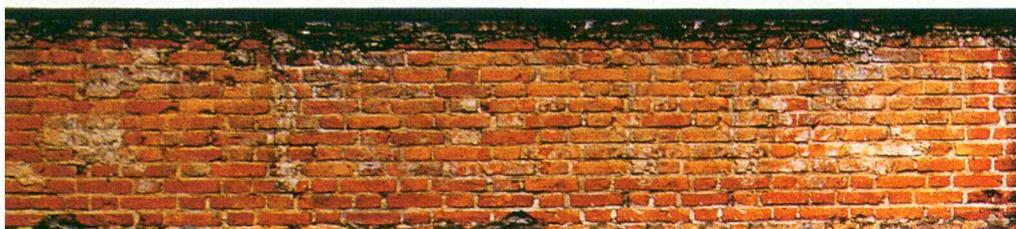
gem, gestão de estoque e distribuição com frota dedicada.

A Coopercarga adquiriu cerca de 200 caminhões novos no ano passado e começou 2005 com 1.400 veículos próprios (ver quadro). A participação de agregados é pequena porque o objetivo da cooperativa é crescer com seus associados. "O agregado que trabalha para nós se é bom, acaba se incorporando ao grupo", destaca Schneider. Em 15 anos, alguns cooperados

abandonaram e outros ingressaram e hoje o total é de 150. A cooperativa emprega 2.400 pessoas na matriz, nas 22 filiais e nos centros de logística e distribuição; dispõe de uma agressiva equipe de vendas e de atendimento ao cliente, monitora a frota por satélite e telefone celular; faz prevenção ao roubo de cargas a partir de uma central de gerenciamento de risco e de gestão da frota; e oferece apoio à frota nas estradas em bases instaladas em Itajaí e Concórdia em Santa Catarina, em São Paulo e em Rondonópolis (MT), em convênio com a Esso e BR Distribuidora.

Embora não revele valores, a cooperativa registrou em 2004 um aumento de 34,73% na receita obtida em relação a 2003. Para este ano, a Coopercarga programou crescimento de 48%. ■

SERVIÇOS A FROTAS GOODYEAR.
QUEM NÃO USA TEM UM PARAFUSO A MENOS.



MCCANN



Além de ser a mais completa, a linha de pneus para caminhões Goodyear ainda conta com o exclusivo Serviço a Frotas. Uma verdadeira caixa de ferramentas sobre rodas que maximiza o desempenho dos pneus, aumentando sua durabilidade e recapabilidade. Assim, você diminui os custos operacionais da sua frota e deixa sua rentabilidade muito bem calibrada.

Nas asas da

GOODYEAR

www.goodyear.com.br

Melhoria contínua

Acordo inédito entre transportadores, seus empregados e o Carrefour começa a funcionar em São Paulo e abre caminho para o disciplinamento de entregas em centros de distribuição

Helena Fonseca

O acordo estabelecido entre o Centro de Distribuição Anhangüera - CDA do Carrefour, em São Paulo, e seus fornecedores de transporte tem apenas dois meses e já mostra resultados. O maior problema, o tempo de espera, que era de no mínimo oito e no máximo 72 horas, caiu para regulares quatro horas e 40 minutos. O limite de duas horas e meia estabelecido no acordo será atingido no final de março, promete o Carrefour. A demora se deve à ocupação de 99% da capacidade do CDA e ao processamento das notas fiscais para liberar os caminhões.

"As ações conjuntas vêm conseguindo êxito", assegura Rogério Helou, presidente da Comissão de Abastecimento e Distribuição (CAD) do Setcesp, o sindicato das transportadoras de São Paulo e região.

Cuidadoso, Helou saudou o acordo assinado em dezembro e seus resultados, lembrando que foi muito difícil abrir esse canal de negociação. "O Carrefour está se mostrando flexível para acertarmos mais alguns itens e definirmos as pautas futuras de reuniões já agendadas", disse ele ao sair da primeira reunião de avaliação. Helou exemplifica dizendo que, antes do acerto, o Carrefour exigia a colocação de apenas um produto por pallet, mas já está aceitando cinco em caráter experimental no

Fotos: Rubens Chaves



cross-docking, prometendo estender para toda a operação e apresentar a solução na reunião de março.

A presença de diversos tipos e portes de veículos no CDA mostra o sucesso de outra cláusula do documento, pois antes só um era aceito. A abertura de uma portaria específica para o recebimento de caminhões também foi atendida. O ingresso de veículos com produtos de mais de um fornecedor está sendo testada com quatro transportadoras e os resultados serão mostra-

Centro de Distribuição Anhangüera: tempo de espera reduzido de 8 para 4 horas

dos na reunião de março.

Em abril a pauta deverá incluir o recebimento de mais de um veículo por destinatário, contra um só antes permitido. Nessa reunião também será apresentada a solução do Carrefour para a devolução dos pallets por ocasião das entregas, contra a retenção que ainda vigora.

Com a redução do tempo de espera,



Refeitório do Carrefour: agora também acessível aos funcionários das transportadoras

ficou mais fácil atender a solicitação dos sindicatos de motoristas de providenciar instalações para acomodar as tripulações que descarregam no CDA. Agora os trabalhadores podem utilizar toaletes e restaurante. O valor das refeições é o mesmo cobrado dos funcionários do CDA, por isso, a recomendação é que as transportadoras forneçam os recursos a seus empregados. Para agilizar as entregas, o Carrefour passou, ainda, a admitir a participação do motorista ou ajudante na descarga, o que antes era proibido.

Natalício Ferreira Alves, vice-presidente do Sindicargas (dos empregados), conta que as queixas se referiam principalmente às condições sanitárias, de saúde e de bem estar dos trabalhadores. "Agora as instalações de acomodação dos motoristas estão melhores", informou. Antes do acordo, os motoristas esperavam horas, sem as mínimas condições de conforto.

Em entrevista por escrito à **FROTA&Cia**, a direção do Carrefour diz que, para melhorar o tempo de espera é necessária uma ação de caráter educativo junto às transportadoras e fornecedores, sobretudo no que se refere ao preenchimento correto das notas fiscais e na melhoria da paletização, proteção das cargas com filme stretch, melhoria na arrumação, redução de avarias e uso de veículos indicados.

Segundo a direção do Carrefour, para melhorar a entrega de mais de um fornecedor por veículo, o processo deve ser controlado e monitorado. Ficam restando a organização do pátio interno, a movimentação e o tempo de permanência dos veículos no CDA. "Os transportadores devem se disciplinar

no cumprimento da agenda", mas ressaltou: "O tempo de resposta e obtenção dos resultados estão ligados diretamente ao esforço conjunto para maior conscientização de embarcadores e transportadores".

A não devolução dos paletes é uma das maiores reivindicações das empresas que os utilizam aos milhares e cada um custa R\$ 30. Thiago Menegon, diretor comercial da TDB Transporte,

que faz entregas ao Carrefour, diz que está satisfeito com as mudanças, mas pode identificar problemas dos dois lados. Os grandes Centros de Distribuição são projetados para receber paletes fechados, destinados a grandes volumes de mercadorias, de larga escala de consumo, o que não é o caso do Carrefour, que opera com volumes menores, exigindo do transportador um veículo para cada espécie de produto, onerando seus custos. Para a TDB, dois pontos são cruciais: a devolução imediata dos paletes e a aceitação de mais de um fornecedor por veículo, diz Menegon. ■

Iniciativa pioneira

O caso do Carrefour, segundo o Setcesp, era de longe o mais dramático e antigo, no que concerne a reclamações dos associados. A situação chegou a tal ponto que inúmeras transportadoras optaram por dispensar o serviço. Isso estimulou o Departamento de Abastecimento Urbano (DAU) do sindicato a promover uma pesquisa pioneira com 229 centrais de distribuição, varejistas, atacadistas e indústrias mais representativos da Região Metropolitana da Grande São Paulo, para apurar a eficiência das entregas. O índice médio foi de 62,30% com grandes diferenças para baixo e para cima, mas o sindicato não quis revelá-las.

O DAU, então, passou a orientar os associados a utilizarem esse índice como meio de negociação do frete. Fernando Zerati, coordenador do departamento, disse que não há motivo para o transportador assumir prejuízos pela ineficiência de outros. Assim, dos estabelecimentos com índice abaixo de 59% de eficiência, deveriam ser cobrados 40% sobre o valor do frete em caso de 60% a 79% de eficiência, 20%.

A idéia da CAD é aprimorar o IER e obter um panorama das condições de recebimento dos demais estabelecimentos, como shopping centers, hospitais, montadoras e indústrias de autopeças e incluir na pesquisa anual peso e tempo de entregas.

"A experiência do Carrefour servirá de base para entendimento com outros grandes recebedores de mercadoria", afirmou o presidente da CAD.

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



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

Onibus

Ano V • nº 41 • Suplemento da Revista Frota&Cia
Edição nº 81 - Fevereiro/2005

Comunicação

Como cuidar do visual
da frota, na visão de
empresários e designers

Em busca do reconhecimento

O segmento do transporte por fretamento investe na melhoria do serviço e em novos nichos de atuação, mas enfrenta restrições de horário, circulação e excesso de regulamentos

Farra do boi

A implantação do bilhete único vem estimulando um novo tipo de fraude na capital de São Paulo. Uma vez que o sistema permite a utilização de vários ônibus no intervalo de duas horas, desde o registro da passagem pela catraca eletrônica, muitas pessoas aproveitam para vender ou emprestar os bilhetes que ainda possuem crédito. A prática consiste em esperar que o interessado passe o bilhete pela catraca e, depois, devolva o mesmo através da janela do coletivo. Não sem motivo, a SPTrans, gerenciadora do sistema, já estuda a personalização dos bilhetes únicos, na tentativa de reduzir a fraude. "Ao ver a pessoa passar várias vezes pela catraca e pagar só uma vez, o empresário de ônibus se sente como um dono de padaria cujos clientes querem levar dois ou três pães, mas pagar só um", comentou o vice-diretor de transportes do Instituto de Engenharia (IE), Sérgio Costa, em entrevista ao jornal O Estado de São Paulo.



Eliane Cunha

Falta de orientação dá multa

Já está em vigor a resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT que obriga as empresas operadoras do transporte interestadual e internacional de passageiros a prestarem orientações sobre o uso do cinto de segurança aos seus usuários, bem como a colocação de cortinas vermelhas nas saídas de emergências. O atendimento à legislação pode ser feito através de manuais, vídeos de treinamento ou por meio de explicações por parte dos funcionários das empresas. O não cumprimento da resolução pode acarretar para a empresa multa de R\$ 1.400.

Combate ao sono

Depois de três anos de desenvolvimento e R\$ 5 milhões de investimentos o projeto Higiene do Sono, desenvolvido pela Viação Itapemirim, ganha o reforço do Relax Studio. A novidade em forma de ônibus oferece ambiente para refeições leves, banheiro, sala de estar e, ainda, um equipamento de foto-estímulo que expõe o motorista à luz azulada com intensidade de 1000 lux, por um período de cinco minutos, com a finalidade de revitalizar seu estado de alerta. Andréa Cola, diretora da Itapemirim, diz que a meta é submeter de 200 a 300 motoristas que fazem viagens de longa distância por dia ao aparelho, como prevenção a acidentes. Em princípio os dois Relax Studio vão atender no trecho entre Feira de Santana (BA) e Maceió (AL) e na Via Dutra, sob a supervisão da médica Gisele Minhoto, especialista em medicina do sono. O conceito, a identidade visual e a ambientação interna do Relax Studio foram desenvolvidos pela arquiteta Chiara Ferro e a adaptação do ônibus foi realizada pela Tecnobus, empresa do grupo Itapemirim.



Reconhecimento público I

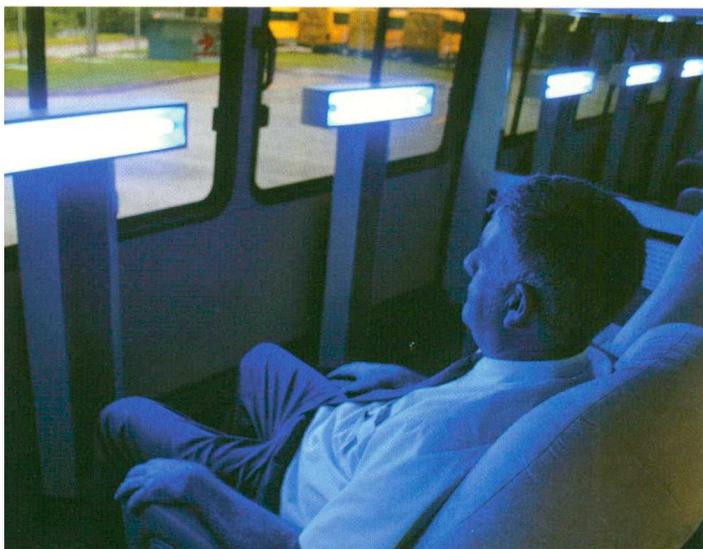
Uma pesquisa realizada junto a 22,6 mil passageiros das quase 300 linhas de ônibus que servem a região metropolitana de São Paulo, constatou que 63% dos usuários avaliam o serviço como excelente e bom. O trabalho é resultado da adoção do programa Índice de Qualidade do Transporte (IQT), uma ferramenta de gestão desenvolvida pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU/SP) para auxiliar no gerenciamento dos contratos das empresas prestadoras desse serviço.



Reconhecimento público II

O mesmo trabalho identificou as melhores prestadoras do serviço, em São Paulo, na opinião dos usuários.

- ✓ as empresas Metra, Pássaro Marron e Del Rey conquistaram a melhor avaliação pelos clientes entrevistados;
- ✓ as empresas Himalaia, Jacareí e Urubupungá receberam a melhor pontuação no índice que verifica a qualidade da frota;
- ✓ No quesito desempenho econômico-financeiro, as operadoras com melhor classificação foram Mairiporã, Carapicuíba e Suzano.
- ✓ por fim, no índice que avalia a operação dos serviços, as empresas Jacareí, Urubupungá e Cidade Caieiras foram consideradas as melhores.



Fotos: Divulgação

Ônibus a hidrogênio

Uma parceria envolvendo a Induscar, a Universidade Federal do Rio de Janeiro e a Petrobras vai possibilitar o desenvolvimento do primeiro ônibus movido a hidrogênio do país. Um motor de tração elétrica, alimentado por baterias e uma pilha combustível de hidrogênio vai impulsionar o veículo. O projeto está orçado em R\$ 3 milhões e conta com recursos da Financiadora de Estudos e Projetos, Finep, órgão do governo federal. O hidrogênio será produzido pela Petrobras a partir do gás natural, no Centro de Pesquisa da empresa, no Rio de Janeiro. O primeiro ônibus movido a hidrogênio deverá circular inicialmente na Ilha do Fundão no Rio e fazer uma rota completa na cidade até o fim de 2006. A maior vantagem da nova tecnologia está na ausência da emissão de poluentes. Em lugar de fumaça, o motor a hidrogênio libera como resíduo apenas vapor d'água.

Renovação de frota

● O Consórcio Central Norte, grupo formado por oito empresas da Bahia, adquiriu 111 chassis de microônibus, todos de fabricação da Agrale, dos modelos MA 9.2 e MA 8.5;

● A Viação São Francisco, de Juiz de Fora, apresentou os 15 ônibus articulados Volvo, com carroçaria Marcopolo, que vão operar no Sistema Integrado de Transporte Troncalizado – SITT, em implantação naquela cidade.

● O SetraBH - Sindicato das Empresas de Transporte de Belo Horizonte, que representa cerca de 50 empresas do transporte coletivo de passageiros da cidade fechou contrato com a Mercedes-Benz para fornecimento de 270 chassis OF 1722 M e outras 180 unidades do chassi OF 1418450, que serão encarroçados pela Marcopolo e Caio.

● Outras 150 unidades foram adquiridas pelo Simtran, que reúne as empresas que operam o transporte metropolitano de BH, para renovação da frota de 22 operadoras associadas.

Pintura em movimento

As mudanças do design dos ônibus rodoviários, que geram disputa entre arquitetos especializados, deve atualizar a marca mas, também, ser durável e facilitar a manutenção

Valdir dos Santos

Enquanto produtos de consumo mudam de embalagem toda vez que se modernizam ou enfrentam novo concorrente no mercado, os ônibus de transporte rodoviário demoram anos para alterar seu visual e, quando o fazem, há muito mais motivos além da renovação da frota, melhorias do serviço ou aumento da concorrência. É por isso, que muitas empresas mantêm por décadas o design, as cores e a tipologia da marca em seus ônibus.

Para o arquiteto João de Deus Cardoso, que de 1967 a 1997 fez mais de uma dezena de projetos e está retornando ao ramo, o design da frota deveria se atualizar com maior frequência. "O design de uma frota funciona como embalagem para a tecnologia, o conforto e a segurança que a empresa se propõe a oferecer a seus passageiros", define ele.

Luiz Antonio Misse Mota, há dez anos nesse mercado, acha que a identidade visual de uma empresa de ônibus envelhece bem mais rápido hoje do que no passado. "Passados cinco anos, um projeto já carece de atualização", opinou.

Mas poucos projetos desenvolvidos na década de 1980 tiveram mudanças e, em alguns casos, as alterações não tiveram a participação do autor do de-

sign. Cardoso cita o caso da Viação São Geraldo, que, por ocasião dos 500 anos do descobrimento do Brasil, introduziu um adesivo com caravelas ocupando boa parte da carroceria na linha que servia a Porto Seguro sem que ele como autor tivesse sido consultado. "Há casos em que um membro da família proprietária resolve substituir a tipologia ou acrescentar uma cor, fazendo uma interferência nem sempre feliz", lamenta. Em compensação, cita casos em que a cada



mudança ele é chamado a executar, como o da Viação Cidade do Aço, em Campos (RJ).

Uma folheada nos projetos ou uma visita aos terminais rodoviários mostra a convivência de projetos antigos com predomínio de traços horizontais combinando com inclinados ou verticais, juntando cores fortes sobre fundo claro, com outros que exibem adesivos ou desenhos a mão livre, com uns terceiros visualmente agressivos, com cores fortes em toda a carroceria, ou ainda com desenhos de gosto duvidoso sobre fundo branco.

Segundo Cardoso, o design deve refletir velocidade e movimento e ser ao mesmo tempo moderno e inovador sem modismo que envelheça rapidamente; deve primar pela limpeza visual para resultar em um trabalho elegante, não misturar muitas cores, facilitar a execução e também a manutenção.

Ao designer cabem à escolha das cores, dos motivos, desenhos, grafismos, formas e a tipologia para identificar a empresa e o resultado deve combinar com a logomarca e usar materiais e cores que durem anos sem perder o brilho e

que facilitem a limpeza.

Cardoso conta que ainda era estudante de arquitetura quando desenvolveu os primeiros trabalhos na área. Depois montou escritório com seu colega Carlos Ferro e a primeira empresa que atenderam foi a Viação Itapemirim, cuja logomarca ainda persiste. O design foi evoluindo pelas mãos de Carlos Ferro e das cores branca, amarela e ocre do original restou apenas a amarela. "O problema não é da Itapemirim, mas da concorrência, que não poderá adotar o amarelo, que acabou sendo a sua marca", opina Cardoso.

O que se habituou chamar de pintura evoluiu para design ou identidade visual como preferem os arquitetos. As novas tecnologias, principalmente os softwares, têm colaborado muito nas mudanças de estilo. As linhas retas fáceis de pintar com uso de máscaras foram substituídas por traços arredondados e ondulados porque o software permite com facilidade transformar um círculo numa elipse, motivos de inúmeros casos de projetos mais recentes, segundo Cardoso. Os processos mais modernos de reprodução fotográfica para grandes áreas possibilitaram aumentar o uso de adesivos não só para atualizar a o design da frota, como também para reproduzir o conforto do interior, homenagear datas ou mesmo incluir anúncios publicitários.

O exemplo mais emblemático é o das companhias aéreas Varig, Tam e Gol, que envelo-

Mudança radical

O Grupo JA, de Jelson Antunes, dono da Autoviação 1001 e Rápido Ribeirão Preto, decidiu marcar a mudança do controle acionário, ao incorporar a Cometa em 2002, com uma nova identidade visual, como parte de um projeto maior. Para isso, rompeu uma tradição de 50 anos e substituiu parte da frota de 700 ônibus com chassi Scania por Mercedes-Benz e carroceria CMA, do próprio grupo, por Marcopolo. Construída em alumínio, a carroceria manteve o mesmo modelo inspirado nos "coaches" dos EUA por muitos anos. A mudança visava adequar a frota às necessidades de cada linha, e introduzir diferentes opções de conforto para diferenciar as tarifas.

As mudanças no visual externo, mais visível pelos usuários, teriam que ser marcantes. A Cometa usava as cores amarelo e azul claros e prata. As cores foram mantidas, porém intensificadas e a marca que fez história no setor, foi valorizada. Misse Mota conta que foi pesquisar um cometa para substituir a estrela cadente da pintura anterior, e encontrou uma feita em 1996 do Cometa Halle Bopp. "Eu sugeri e a empresa comprou a foto e seus direitos de uso". Daí para compor a nova identidade ficou mais fácil.



Valorização das cores e do símbolo renovam a Cometa



Fotos: Divulgação

**O design da Itapemirim
cada vez mais limpo**

param seus ônibus de transporte da tripulação e de passageiros entre aeroportos com adesivos que reproduzem seus aviões ou suas marcas. Esse modelo de outdoor ambulante ainda não chegou às empresas do transporte regular de passageiros.

Uma empresa que utiliza grande parte de adesivos é a Viação Cometa, no projeto do arquiteto Misse Mota e sua sócia Gabriela Martins. A reprodução de uma foto do Cometa Halle Bopp, feita pelo fotógrafo espanhol Joseph Drudis ocupa as partes posteriores das laterais, a traseira e a dianteira. Para pintura restaram as áreas do teto, o restante das laterais em azul e branco e as faixas refletivas na traseira. Como a parte adesivada reproduzia a abóbada celeste, o azul da pintura recebeu traços iguais aos do mapa astral em outro tom de azul. A tipologia para a marca e para identificar o astro, segundo Misse Mota, dever ser a primeira a mudar em uma próxima atualização.

Ivan Comodaro, diretor superintendente da Viação Cometa, disse esperar que o projeto dure no mínimo cinco anos com o mesmo brilho e sem necessitar alteração, pois o custo do novo design é de R\$ 5.500 por ônibus. Iniciado em 2002, com a compra de 106 chassis Mercedes-Benz com carroceria Marco polo, o processo de pintura ainda não atingiu a frota inteira. Comodaro conta que a empresa reformou internamente

130 ônibus da frota anterior chamada de Versão 2 antes de aplicar o design novo. "As poltronas de couro foram trocadas por outras de tecido e o revestimento interno foi clareado". Já no caso dos modelos mais antigos com vida útil aproveitável, foi feita além dessas mudanças a instalação de toailete, divisória entre passageiros e motorista e troca de cortinas. Para receber os adesivos, foi necessária a substituição das chapas traseira e dianteira com reentrâncias por outras lisas. "Tudo isso leva tempo, pois os ônibus precisam ficar mais de uma semana parados", acrescentou.

Embora destaque o novo visual como parte importante de um processo de modernização da empresa que propiciou o aumento de 10% no número de passageiros – "enquanto as demais empresas vêm perdendo", Comodaro faz uma ponderação: "O custo de manutenção dos adesivos será levado em conta quando o projeto exigir uma mudança". Segundo ele, uma colisão traseira exige a troca do adesivo inteiro, o que custa muito se comparado com a recuperação parcial de uma pintura, exemplificou. Misse Mota disse que os acionistas não fizeram qualquer restrição ao aprovar a nova identidade visual.

Valor do detalhe

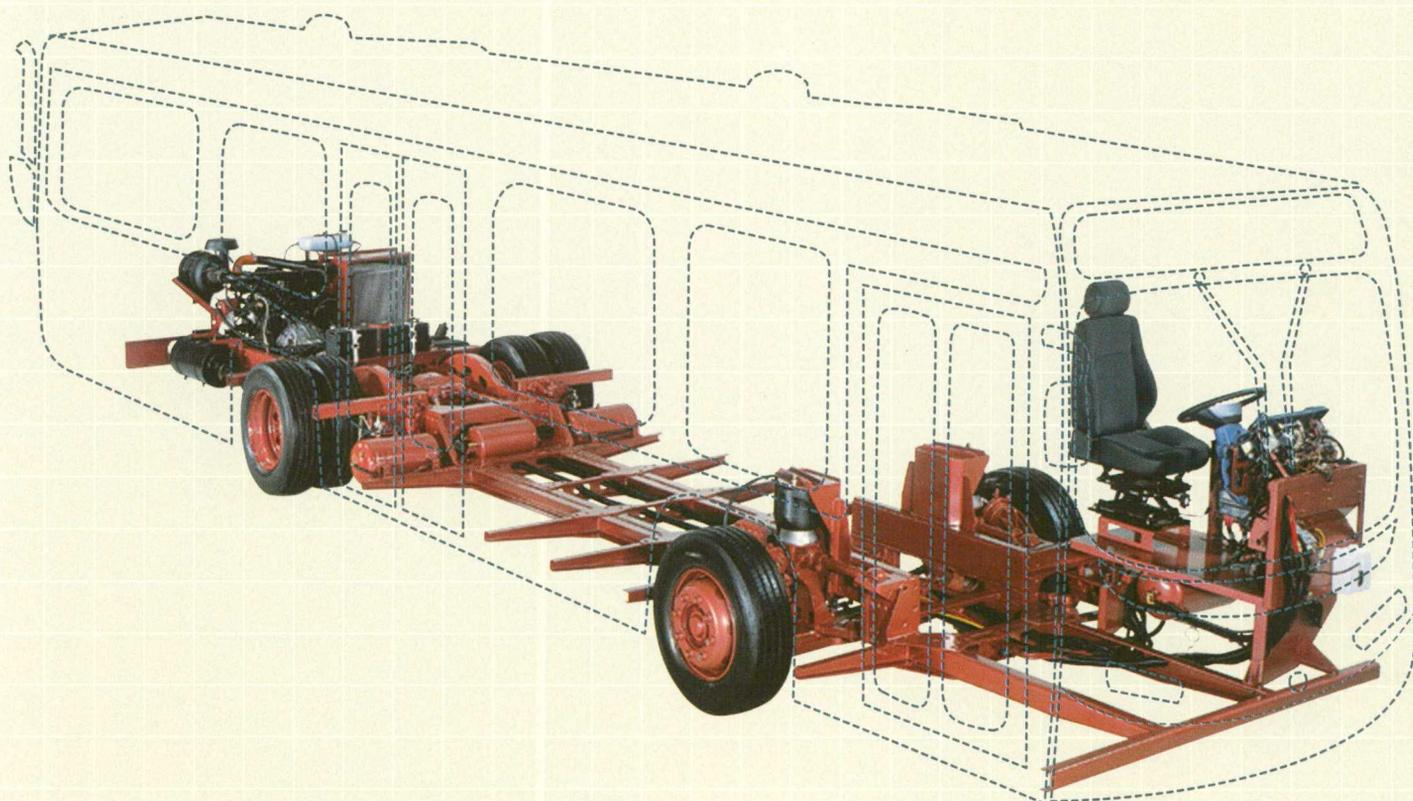
João de Deus Cardoso marca seu retorno após sete anos ao mercado de design de ônibus com um trabalho também radical. Ele desenvolveu com seu filho Denis, que é designer, o projeto para um ônibus VIP da Volkswagen Caminhões e Ônibus, sobre chassi 18.310 OT rodoviário e carroceria Irizar. Utilizando tons de preto e cinza em degradê desde os vidros colados de uma carroceria lisa até a parte inferior a proposta foi usar a tinta especial e perolizada para refletir as paisagens por onde o ônibus passar. Usado pela fábrica como vitrine para clientes e também para transportar convidados para a fábrica de Resende (RJ), o veículo recebeu um detalhe que destaca sobre preto: uma faixa verde e amarela inclinada nas laterais dianteira e traseira, que identifica a produção brasileira. "É como uma pena que distingue o cacique dos demais índios, já que a VW só fabrica ônibus no Brasil", disse ele. "O ônibus VIP VW com suas qualidades marcam uma nova fase na empresa", comenta

Luiz Imparato, Gerente de Marketing da Volkswagen Caminhões e Ônibus.





MIDIBUS AGRALE. MAIS DO QUE NOVO, INOVADOR.



E-tronic

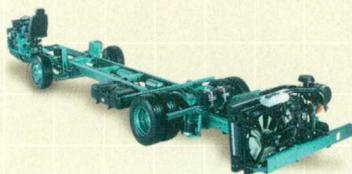
LINHA MIDIBUS AGRALE.

Líder na categoria de chassis leves, a Agrale apresenta mais uma grande inovação.

A linha Midibus Agrale inaugura um novo segmento de ônibus, situado entre o microônibus e o ônibus convencional.

É uma solução inovadora para você que precisa reduzir custos com veículos de grande capacidade que trafegam ociosos a maior parte do dia. O Midibus Agrale tem menor investimento inicial e baixo custo operacional, por isso é a melhor opção para quem precisa melhorar seus resultados.

Modelos: MA12, MT12SB e MT12LE.



ASSISTÊNCIA
24h
AGRALE

consórcio
AGRALE

0800 642 0800



AGRALE

Inovação e tecnologia
que você procura.

Espaço garantido

Empresas de fretamento investem em conforto e segurança para conquistar novos usuários e nichos de mercado, mas enfrentam restrições de circulação, de horário e estacionamento

Como serpente na mata fechada, os ônibus de fretamento e turismo se esgueiram pelo denso tráfego das grandes metrópoles, enfrentam toda sorte de restrições, abrem caminho e conquistam seu lugar ao sol.

Quem circula pelas grandes cidades do país pela manhã e à tarde invariavelmente cruza com inúmeros ônibus tipo rodoviário que não são de linhas regulares, transportando empregados de grandes empresas ou trabalhadores avulsos. Às sextas-feiras ou vésperas de feriado, surgem à noite ou em finais de tarde em pontos combinados apanhando turistas que vão deixar a cidade. Domingo à tarde ou à noite, retornam para os mesmos locais. Nas zonas de comércio popular eles chegam logo cedo e retornam no fim do dia com as chamadas sacoleiras e repletos pacotes de roupas para os mais diversos destinos, incluindo países vizinhos.

Não é fácil a vida das empresas que operam no segmento de fretamento e turismo. Para funcionar, cumprem exigências dos órgãos federais como Embratur e ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres; no âmbito estadual, da Artesp – Agência Regula-

dora de Serviços Públicos delegados de transportes São Paulo, e da EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos. Em nível municipal, é exigido o credenciamento na Secretaria de Transportes.

A EMTU faz a cada semestre ou uma vez por ano, dependendo da idade, uma intensa vistoria em cada ônibus, examinando cerca de 700 itens, segundo Eidi Shiguio, diretor da Transporte Jangada. Ricardo Gatti Moroni, diretor da Gatti Transportadora Turística, critica as restrições de horário e de circulação em corredores da capital paulista como os principais entraves às suas operações. Shiguio queixou-se também das freqüentes alterações na regulamentação pelos órgãos municipais, em prejuízo do fretamento e dos ônibus das linhas intermunicipais. "Nossos veículos são impedidos de trafegar pelos corredores Passa-Rápido e em avenidas importantes como a Nove de Julho, Ibirapuera e, para melhor segurança dos



**Transporte por
fretamento: à espera do
reconhecimento oficial**

Atendimento a Shoppings Centers, em São Paulo: nichos de mercado

usuários, passamos a usar as paradas das linhas regulares nas vias marginais do Tietê e Pinheiros”, acrescentou.

Além disso, Gatti aponta a concorrência com os operadores ilegais como outra dificuldade, porque a maioria dos contratantes não exige qualidade. “Nós temos ISO 9001/2000, que só em casos raros funciona como critério para desempate”, pondera.

O estacionamento próximo ao comércio, motivo de queixa de moradores e comerciantes, é um problema superado. Jorge Miguel dos Santos, presidente executivo do Transfretur, disse que as empresas estão utilizando cinco áreas definidas pelo sindicato em acordo com a Prefeitura. O Transfretur já havia marcado audiência com a diretoria do DTP - Departamento de Transporte Público para reivindicar da nova administração municipal autorização para os ônibus de fretamento transitarem por esses corredores.

Mas isso não é tudo. Os hotéis que recebem centenas de turistas nem sempre dispõem de local apropriado para os ônibus pararem para desembarcar os passageiros ou aguardá-los para o embarque. O resultado é o constante conflito com o setor de fiscaliza-



ção e freqüentes multas.

Os motoristas de automóveis menos avisados que se incomodam com esses ônibus no trânsito, mal sabem que se não fossem eles, os congestionamentos seriam ainda maiores, assegura Jorge Santos. Além de diminuir o congestionamento – pois cada ônibus substitui em média, 15 carros com sua poluição sonora e atmosférica – os passageiros dos ônibus de fretamento estão protegidos de assaltos e seqüestros relâmpagos, e viajam de forma confortável. Equipados com ar condicionado, monitor de vídeo, alguns incluem serviço de bar, os ônibus fretados garantem também a pontualidade ao passageiro na viagem ao trabalho, à escola e no retorno para casa.

Segundo Santos, a cidade também ganha com esse serviço, pois a diminuição de automóveis contribui para aumentar a velocidade média do tráfego de veículos em geral.

Pesquisa qualitativa da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), realizada em novembro de 2000, com duas mil pessoas nos 39 municípios da Região Metropolitana de São Paulo, mostrou que 97% das pessoas consideram excelente e bom o serviço de ônibus fretado, só perdendo para o carro e o metrô. Os pesquisados que usam automóvel disseram que trocariam a viagem pelo ônibus fretado se tivesse tal alternativa, alegando estresse e falta de segurança no trânsito.

Novo perfil

A atividade de fretamento surgiu nos anos 1950 para atender às necessidades de transporte dos funcionários da indústria automobilística, mas na medida em que as montadoras foram se deslocando para o interior e outros estados, o perfil do usuário foi mudando e cedendo lugar para empresas de serviço. “Hoje, a maioria é formada por funcionários de bancos, de indústrias e de consultoria, com muitos estrangeiros”, informa Santos.

Das 350 empresas que integram o setor, 140 são associadas ao Transfretur. A maioria tem administração familiar e seus proprietários começaram dirigindo seus próprios ônibus. Segundo Santos, os empresários tiveram sensibilidade para perceber este nicho e também a audácia de investir.

Nichos de mercado

Além dos serviços de fretamento contínuo e o eventual, para o turismo, outros nichos são explorados pelas empresas, como os shoppings centers, grupos de estudantes, parques temáticos, hospitais, entre outros.

Uma das mais tradicionais, a Gatti, de São Paulo, presta entre outros, serviços para shopping centers, cumprindo itinerários pré-determinados nos sete dias da semana em microônibus personalizados. Segundo o diretor da empresa, que tem uma frota de 80 veículos e 105 empregados, o fretamento responde por 80% das atividades e 20% ao turismo.

Com frota de 70 veículos e 130 empregados, a Jangada transporta 60 mil pessoas por mês nos municípios do Grande ABC, Taboão da Serra e Mogi das Cruzes para algumas indústrias farmacêuticas e químicas, além de consultorias e bancos.



Marcelo Vigneron

COMJOVEM

A Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Setcesp está comemorando a sua reativação. Em apenas oito meses de trabalhos a Comjovem conseguiu dobrar o número de participantes. Hoje mais de 63 representantes de importantes empresas do setor integram o grupo. Entre os objetivos da Comissão se incluem: reunir, integrar e capacitar através de palestras, cursos e visitas técnicas os futuros empresários e executivos do setor de transporte.

Frota reforçada

A Transportadora DiCanalli incorporou mais dez cavalos mecânicos Volvo a sua frota. São todos do modelo FH-12 380 e vão operar nas rotas Brasil/Peru e Brasil/Chile.

Nova direção

● Sérgio Bulascoschi assumiu a Diretoria Comercial da Cofipe, concessionária Iveco do Grupo Comolatti. Com passagens por diversas empresas

ligadas à área automobilística, Bulascoschi é administrador de empresas e possui formação técnica e especialização em marketing de caminhões pelo FM Institute, de Boston (EUA).

● Edmar Bulla é o novo gerente de Marketing da International Engines South América. Formado em Comunicação, Propaganda e Marketing pela ESPM, Bulla possui ampla experiência no mercado. Antes de ingressar na empresa ele registra passagens pela Kipany Productions, Bretzke Marketing de Relacionamento e na Wunderman/Grupo WPP.



● A TNT Logistics tem um novo diretor de Business Development. É Alexandre de Castro Neves que, a partir de agora, passa a responder pelo planejamento estratégico, marketing e desenvolvimento de novos negócios na empresa.

Aumento da malha

● A Transportia, transportadora da Ponto Cargo, associada à Ecce-

Faleceram

● Aos 82 anos, o empresário Braz Paulo Salles. Militante há mais de 35 anos nas entidades de classe do setor, Salles acumulou passagens pelo Setcesp, NTC, Fenatac, Fetcesp e CNT e presidiu o Sindetrapp, Sindicato de Piracicaba desde sua fundação. Deixa a esposa Walkíria e a filha, Rosana. No último dia 2 de fevereiro, vítima de câncer.



● O empresário e fundador do Expresso Mirassol, Celso Rodrigues Salgueiro. Tendo dedicado boa parte de sua vida ao TRC, foi Diretor do Setcesp e foi coordenador da Comissão de Balanças. Aos 68 anos, de câncer, no dia 14 de fevereiro, em São Paulo

lera, abriu sua mais nova filial. Desta vez no Rio Grande do Sul, na Região Metropolitana de Porto Alegre.

● A Transportadora Americana acaba de agregar mais três filiais a sua malha operacional, totalizando agora 31 estabelecimentos. As novas casas estão localizadas em Londrina e Maringá, no Paraná, e Criciúma, em Santa Catarina.

● A Atlas Transportes comemora a inauguração de sua 36ª

unidade avançada. Trata-se da filial Florianópolis, o quarto estabelecimento da empresa no Estado de Santa Catarina. Na mesma ocasião tomou posse o Gerente da Filial Florianópolis, Clóvis Severino.



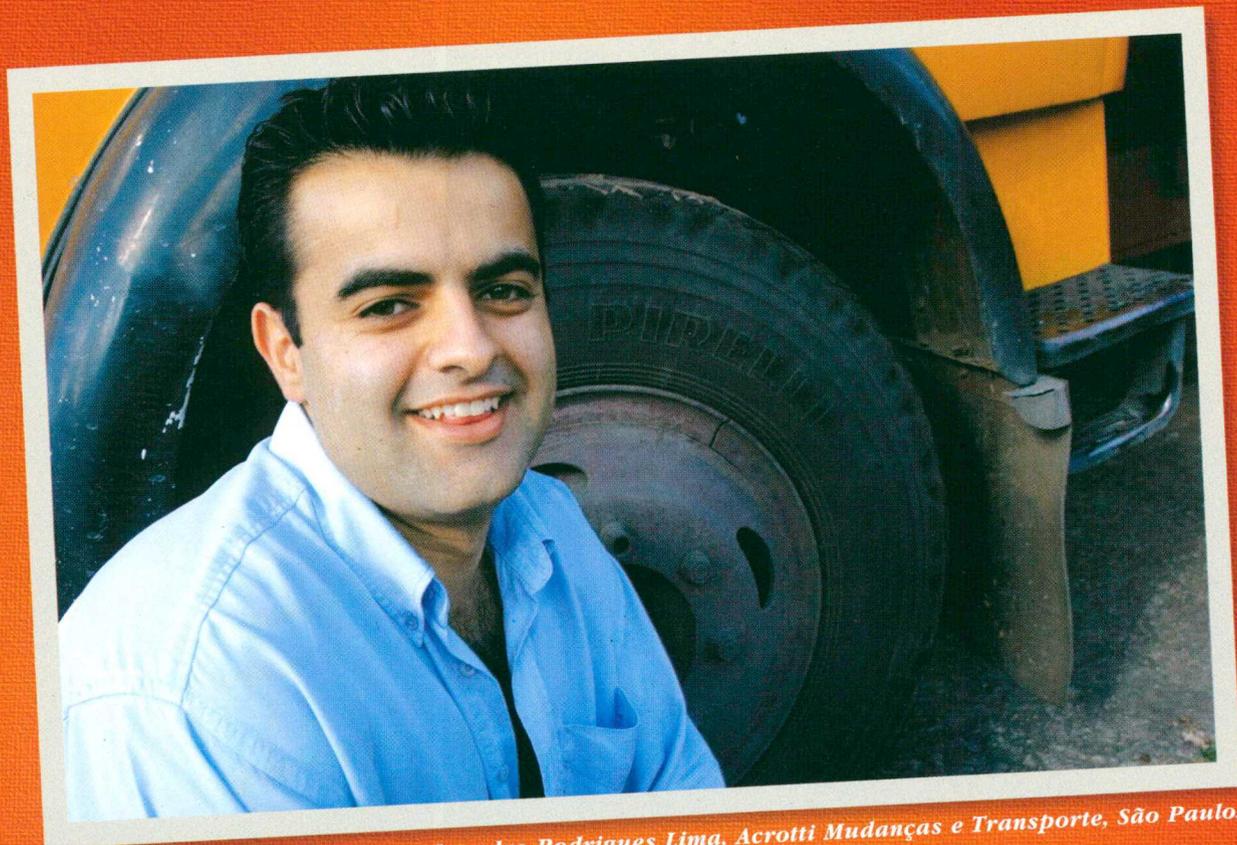
Fotos: Divulgação

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

DPK, especialista em facilitar o seu negócio.



Catálogos

Toda a linha de catálogos com aplicação e descrição aprimorada, itens com fotos e especificações técnicas importantes para uma venda mais segura.
Solicite os Catálogos DPK com seu representante.



CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO

Belo Horizonte

(31) 2121.7191

Brasília

(61) 363.4663

Campinas

(19) 3772.8788

Curitiba

(41) 217.1950

Fortaleza

(85) 3288.6501

Goiânia

(62) 272.1060

Mato Grosso

(67) 341.1886

Porto Alegre

(51) 3358.8640

Presidente Prudente

(18) 227.4822

Recife

(81) 3338.8450

Ribeirão Preto

(16) 3931.8120

Rio de Janeiro

(21) 2209.2817

Salvador

(71) 207.4270

São Paulo

(11) 3856.3722

