

# FROTA & **Atua**

Ano 13 - Edição Nº 94

Abril - 2006

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

R\$ 10,00

## Implementos Rodoviários

Brechas na Resolução

184 estimulam novas opções de CVCs

## Manutenção

Contratos de fábrica começam ganhar a confiança dos frotistas

## Alcoolismo

Venda livre de bebidas nas estradas atrapalha programas de prevenção

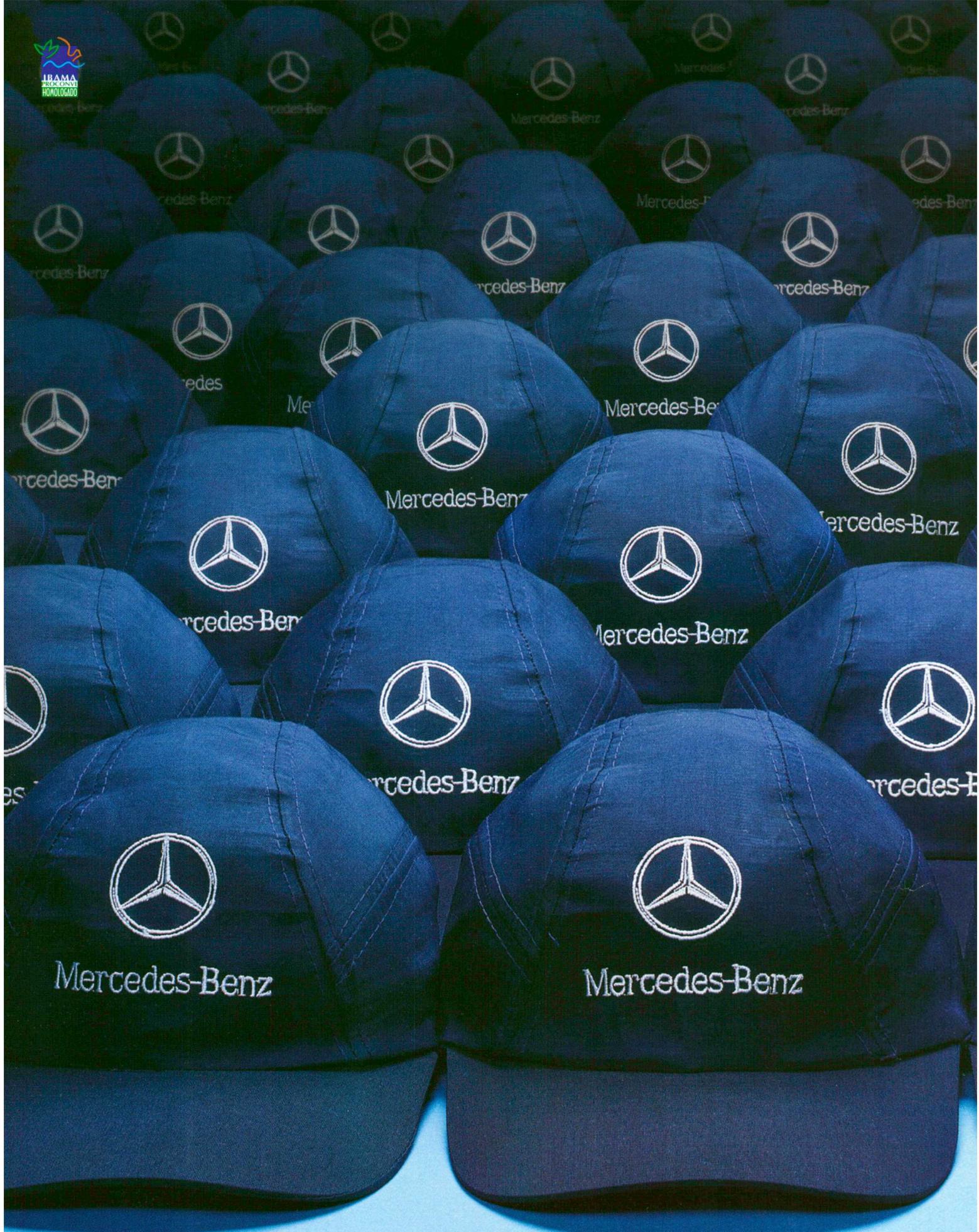
# Nem VUC nem VLC

Sindicato paulista sugere adoção de um super-furgão – batizado de VUS – a partir dos comerciais leves, em substituição ao veículo urbano de carga



Frederico Bussinger, secretário de Transportes de São Paulo, confere protótipo do VUS em companhia de Urubatan Helou, do Setcesp e Roberto Scaringela, da CET

**SETCESP**  
URBANO



50  
anos  
BRASIL

# Todo mundo tem na cabeça a marca que vai comprar.

Mercedes-Benz. Vencedora em dez  
categorias do Prêmio Lótus 2006.



- |   |  |
|---|--|
| ▶ Caminhão do Ano: L-1620               | ▶ Chassi Leve do Ano: LO-915               |
| ▶ Chassi do Ano: OF-1722                | ▶ Chassi Urbano do Ano: OF-1722            |
| ▶ Furgão do Ano: Sprinter Furgão        | ▶ Marca do Ano em<br>Caminhões Semipesados |
| ▶ Caminhão Leve do Ano: 710             | ▶ Marca do Ano em Chassis Urbanos          |
| ▶ Caminhão Semipesado<br>do Ano: L-1620 | ▶ Marca do Ano em Chassis Rodoviários      |

▶ Quem tem um Mercedes-Benz é um apaixonado. Apaixonado pela tecnologia e inovação que já viraram sinônimos do que uma marca de ponta tem a oferecer. E a Mercedes-Benz também é sinônimo de prêmios: foram dez só no Lótus 2006. É por essas e por outras que fazemos questão de agradecer a vocês, clientes, colaboradores e Concessionários Mercedes-Benz, que sempre acreditaram e confiaram no nosso trabalho.



Mercedes-Benz

Montagem sobre fotos: Divulgação



10

## Entrega urbana

10

Sindicato paulista propõe a adoção de um novo veículo mais ágil para distribuição urbana, em substituição ao VUC

Divulgação



## Motores

14

Frotistas aderem aos remanufaturados, por conta de vantagens como a agilidade na troca e a garantia de fábrica

## Transporte de safras

17

O agronegócio em Rondonópolis dá trabalho para 169 empresas de transportes, que operam 4.500 caminhões graneleiros



Sonia Mele

## Segurança

22

A venda liberada de bebidas nas estradas preocupa empresas que oferecem programas de prevenção ao alcoolismo



Marcelo Vigneron

## Prêmio Lótus

25

Confira as fotos da festa de entrega do mais cobiçado troféu voltado para a indústria de veículos comerciais

## Serviços

28

Aumenta a procura pelos contratos de manutenção de fábrica, oferecidos em conjunto com a venda do veículo novo

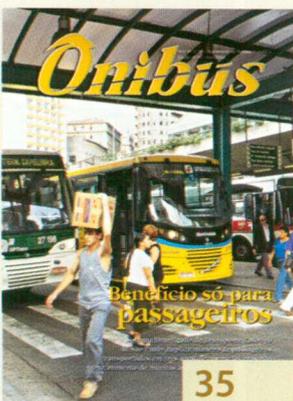
## Implementos

31

A legislação que autoriza CVCs de maior capacidade estimula fabricantes a investir na oferta de novos equipamentos

## Suplemento Ônibus

Divulgação



35

## Lançamentos

O caderno ÔNIBUS faz um balanço dos três anos de implantação do Sistema Interligado de São Paulo

## Seções

Editorial

05

Transporte On line

06

Ponto a ponto

34

Panorama

38



Rubens Chaves

## Mudança de tática

Cansado de levar bordoadas de todo lado, por conta da operação tapa-buracos e da não aplicação dos recursos da CIDE - Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico - na recuperação das estradas, o governo federal está pagando pra ver. Passou a levar as lideranças do transporte rodoviário de cargas para visitar as obras do Programa Emergencial de Trafegabilidade e Segurança (PETSE), na tentativa de mostrar que as intervenções promovidas pelo DNIT não são simples paliativos, muito menos tapa-buracos.

Em recente palestra na NTC TV, o secretário de Política dos Transportes José Augusto Valente contou que testemunhou a surpresa dos presidentes da Fetranscarga e do Sindicarga ao visitarem as obras que estão sendo feitas na BR-101, no Rio de Janeiro. No mesmo programa, o presidente da NTC, Geraldo Vianna interveio para defender o PETSE, com seu testemunho na visita a outras obras. Na TV Câmara, na véspera do seminário que a entidade promoveu naquela Casa, ele disse que tem acompanhado cada quilômetro que vem sendo recuperado. "As rodovias estão melhorando, mas ficaram tanto tempo sem manutenção que levará ainda uns quatro anos para que fiquem em ordem".

Respondendo à cobrança constante da aplicação dos recursos da CIDE na recuperação das estradas, Valente afirmou que ao final de 2006 os 87% dos recursos previstos em lei terão sido integralmente aplicados nas rodovias. No que foi apoiado por Vianna, que afirmou à TV Câmara, que em 2005 todos os recursos da CIDE foram aplicados na infra-estrutura de transportes, conforme estabelece a lei. "É dinheiro carimbado, que ao seguir para os Estados tem que ser usado no sistema viário estadual", disse ele.

Em contraponto à euforia, Vianna afirmou que não basta uma visita às obras. Em convocação pela TV NTC ele conclamou os empresários, cujos caminhões rodam pelo país afora, a exercerem o papel de fiscais e cobrarem do governo, caso o serviço seja mal feito.

Resta saber se os motoristas de quase 1,5 milhão de caminhões de 119.200 empresas e de 657.665 caminhoneiros autônomos que conhecem, estes sim, cada palmo das estradas, podem dar testemunho tão favorável como as lideranças do setor e do representante do Ministério dos Transportes.

Valdir dos Santos  
Editora

# FROTA<sup>cia</sup>

### 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

Rivaldo Chinem/Carlos Eduardo Biagini (texto)  
Marcos Leandro/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 - Maio/2006  
Filiada ao  
Instituto Verificador de Circulação **IVZ**

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



## Continental em produção

A Continental inaugurou em 5 de abril sua fábrica de pneus em Camaçari (BA), com produção de 9 mil unidades/dia até o fim do ano. Os pneus para veículos comerciais serão lançados em julho próximo. Renato Zarzano, gerente para a América Latina disse que é prematuro falar em participação da marca no mercado interno, mas que já havia firmado contrato com uma montadora e estava em negociações com outra, que não quis revelar. Na Alemanha, a Continental fornece para veículos comerciais da Mercedes-Benz e Volkswagen.



Fotos: Divulgação

## SP pune receptor

O combate ao roubo de cargas ganhou reforço em São Paulo. Foi aprovada a Lei 12.294, de 6/3/ 2006, que cassa a inscrição estadual de receptadores de mercadorias roubadas. Essa lei se soma à federal (Negromonte), que obriga os fiscais a comunicarem à Polícia toda vez que encontrarem mercadorias sem nota nos estabelecimentos comerciais e industriais. "Essas medidas aumentam o cerco aos receptadores, contribuindo para o combate ao crime organizado", disse Marcos Aurélio Ribeiro, assessor jurídico da NTC&Logística.

## Mais uma promessa

O presidente da Câmara Aldo Rebelo mostrou familiaridade e reconheceu a importância do transporte rodoviário de cargas ao abrir o seminário sobre a atividade em 26 de abril, em Brasília. E, como fizeram seus antecessores Aécio Neves, João Paulo Cunha e Severino Cavalcante, prometeu acelerar a aprovação dos projetos em tramitação na casa. "O Parlamento deve dar mais atenção aos projetos que dizem respeito à atividade", comentou.

## Air-Minas no ar em junho

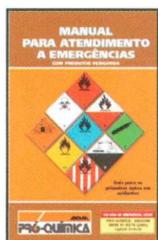
A Air Minas, de Urubatan Helou, começa em 1º de junho a fazer um voo por dia na rota Belo Horizonte-São Paulo-Belo Horizonte com escalas em Divinópolis e Varginha e duração de 1h50 com o turbo-hélice Brasília. Dependendo do interesse e da autorização da ANA – Agência Nacional Aérea, poderá aumentar a frequência já que dispõe de quatro aeronaves.



## Depósito de lixo

O ministro Luiz Fernando Furlan, de Indústria e Comércio, disse que o Brasil não poderá ser depósito de lixo dos países desenvolvidos, ao defender o fim da importação de pneus importados usados, durante a cerimônia de inauguração da Continental Pneus, em Camaçari, na companhia do presidente da República.

## Manual para Emergências



O Manual para Atendimento a Emergências com Produtos Perigosos foi atualizado pela Abiquim (Associação Brasileira da Indústria Química) com número ONU e classificação de risco de quase 2 mil produtos químicos e as respectivas orientações para as ações em situações de emergência no transporte. A nova edição atende às exigências da Resolução 420, da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e pode ser solicitada pelos fones (11) 2148-4766/67 ou pelo site [www.abiquim.org.br](http://www.abiquim.org.br).



## CNH menos vulnerável

A nova Carteira Nacional de Habilitação (CNH) aprovada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) tem um código numérico de validação composto por dados individuais de cada uma, cuja fórmula é de propriedade exclusiva do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). A marca d'água tem a imagem da Bandeira Brasileira, o logotipo do Denatran e faixa holográfica bidimensional com a inscrição Departamento Nacional de Trânsito. Cada motorista receberá a nova por ocasião da renovação.



**Se a peça é Frum,  
pode confiar: a  
performance é campeã!**



Qualidade e segurança são duas características das quais não se deve abrir mão na hora de escolher componentes para freio. E a Frum oferece exatamente isso: a confiabilidade de uma marca com mais de 50 anos de tradição e investimento em tecnologia de ponta na fabricação de cubos de roda, discos e tambores de freio, suportes e braços de suspensão para as linhas leve e pesada.

A Frum é líder nacional em equipamentos para a linha pesada e fornecedora das principais montadoras do Brasil e exterior.

**Por isso, exija Frum, a marca preferida dos peso pesados.**



**INDÚSTRIA METALÚRGICA FRUM LTDA.**

Rodovia Fernão Dias, km 883 - Bairro Rodeio

Extrema - MG - Brasil - CEP: 37640-000

Tel.: +35 3435 1444 - Fax: +35 3435 1467

[www.frum.com.br](http://www.frum.com.br) - e-mail: [vendas@frum.com.br](mailto:vendas@frum.com.br)



## Saveiro com rastreador

A Volkswagen está oferecendo com garantia de fábrica e sem custo adicional o sistema de monitoramento Crown Telecom na picape Saveiro. O sistema monitora o veículo na Grande São Paulo, Rio de Janeiro e Campinas permitindo captar o posicionamento via GPS usando tecnologia celular GSM/GPRS. Marcelo Olival, gerente de Propaganda e Marketing da VW disse que a experiência começou em maio de 2005 com o Golf, que registrou 1% de furto e 100% de recuperação, o que reduziu em 40% o valor do prêmio de seguro.



Fotos: Divulgação

## Novo golpe na praça

O coronel Paulo Roberto Souza, responsável pela área de segurança do Setcesp e Fetcesp, está alertando as empresas para a falsa coleta, nova modalidade de furto de carga. Os ladrões apresentam na indústria uma ordem de coleta falsificada e retiram a carga. Souza recomenda que as empresas orientem seus clientes a pedir identidade e credenciais dos funcionários da transportadora antes de entregarem as mercadorias.

## Política para o Transporte

Mais do que tapar buracos, o atual governo quer marcar sua passagem instituindo uma Política Nacional de Transportes e Logística. Em desenvolvimento pelo Ministério dos Transportes, com apoio da Defesa e de universidades federais, a PNT vai conter as diretrizes para atender às demandas do setor, disse o secretário-executivo dos Transportes Miguel Mário Bianco Marcella. Restaurar e melhorar as rodovias, assinar contratos de concessão de sete lotes (2.600 km) de rodovias e de Parcerias Público-Privadas (PPPs) para duplicar a Rio-Bahia, a partir de Feira de Santana, e para restaurar 1.600 km da rodovia BR 163, entre Cuiabá (MT) a Santarém (PA) são algumas das prioridades.



## Tacógrafo do futuro

Um tacógrafo digital que transmite dados em tempo real foi desenvolvido pelo Laboratório de Sistemas Integráveis do Departamento de Engenharia de Sistemas Eletrônicos da Poli (USP). Um sensor mede a quantidade de giros da roda do veículo, registra a velocidade e, baseado em um micro-controlador, transmite os dados por radiofrequência à empresa. Desenvolvido pelos engenheiros Christian Diaz Valdívía e Felipe Tavares Nigro esse tacógrafo vai custar 25% de um convencional, incluindo radiofrequência, impressora e software, prevêem eles. "Agora só falta aumentar a memória de 24 horas para sete dias e elaborar o manual", disse Nigro.



## Qualificação integrada

A Drebor Borrachas inaugurou, em Cuiabá (MT), seu novo Centro de Qualificação Integrada.

A unidade vai servir ao treinamento dos concessionários da marca, voltado para a reconstrução de pneus de carga com o Sistema Drebor/SPD.



## OceanAir entra na carga

Um serviço expresso qualificado de transporte de cargas passou a ser oferecido ao mercado como OceanAir Express para as rotas de passageiros da companhia. A chegada dos Fokkers 100 vem permitindo a empresa aumentar sua capacidade de transporte para 2.000 Kg por aeronave, afirma Guilherme Rodrigues, diretor de cargas da Oceanair. O diferencial, segundo Rodrigues, está nos serviços especiais ao segmento corporativo.

## À todo vapor



A Aliança Transporte Navegação registrou aumento de 22% no volume de cargas no primeiro trimestre deste ano sobre igual período de 2005. Jaime Batista, o gerente comercial atribui o crescimento aos

televisores, que representam 80% das cargas, que cresce desde 2004. Mesmo assim, não tem conseguido atender à demanda, por isso, deve remanejar para o Brasil dois navios que operam no tráfego europeu, com 2.200 TEUs cada um..

## Financiamento direto

A Agrale firmou convênio com o Grupo Safra e lançou um banco de fábrica para facilitar operações de crédito na aquisição de veículos da marca – incluindo chassis para ônibus – para atuar com Crédito Direto ao Consumidor (CDC), Leasing e Finame Leasing, com taxas e prazos diferenciados.

## Banana embalada

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) baixou instrução normativa que impede o transporte da fruta fora de embalagens sobre carrocerias de caminhões. Com isso, as frutas em cachos passaram a ser apreendidas nas barreiras de fiscalização sanitária. A medida é para evitar a contaminação pela "sigatoka negra". Produtores do Espírito Santo, estado livre dessa doença, estão se queixando da fiscalização, alegando que seus produtos vão direto para a indústria e não para consumo in natura e que mesmo assim têm sido apreendidos.

## Inovação tecnológica

O Mancal Sinterizado Crack, componente do motor Sprint da MWM-International feito em aço sinterizado em parceria com a Metaldyne, recebeu o prêmio Excelência em Design e Inovação Tecnológica para Motores Diesel no Congresso da SAE International, em Detroit, EUA. Antes, os mancais eram fabricados em ferro fundido, com um sistema interno de guias por buchas, que exigia usinagem muito complexa.

## Adeus a Stedile

Faleceu na tarde de 8 maio, em Caxias do Sul (RS), o Sr. Francisco Stedile. O empresário foi fundador e diretor-presidente das empresas Agrale, Francisco Stedile Participações e Empreendimentos S/A, Agrale S/A, Agrale Amazônia S/A, Agrale Argentina S/A, Agritech Lavrale S/A, Fundituba Indústria Metalúrgica Ltda, Germani Alimentos e Fazenda Três Rios.



# Solução paulistana

Sindicato paulista sugere novo veículo mais ágil para distribuição urbana, em substituição ao VUC, já que a entrega noturna não deu o resultado esperado

Valdir dos Santos



Fotos: Divulgação

**Urubatan Helou e o protótipo do VSU: idealizado na medida para atender aos grandes centros urbanos**



O Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas de São Paulo – Setcesp decidiu dar sua contribuição na tentativa de desafogar o trânsito nas grandes cidades brasileiras, notadamente a capital paulista. Em parceria com a DaimlerChrysler, detentora da marca Mercedes-Benz e a Induscar, a entidade idealizou o VUS – Veículo Urbano Setcesp.

O furgão com tamanho de um microônibus está sendo sugerido à Secre-

taria Municipal de Transportes (SMT) e Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), em substituição ao Veículo Urbano de Cargas (VUC), o único autorizado a circular nas Zonas Máximas de Restrição de Circulação (ZMRC) definidas pela Prefeitura paulistana desde 1997.

Adaptado da carroceria do microônibus Picolino, fabricado pela Induscar, o furgão foi instalado sobre um chassi 710 – com opção do 915 – ambos da Mercedes-Benz e deve chegar ao mercado em julho, se tiver a aprovação das autoridades do trânsito da cidade.

A decisão coincide com o propósito da Prefeitura de ampliar as ZMRC como mais uma tentativa de reduzir os congestionamentos, já que o decreto municipal de entrega noturna completou um ano sem o resultado esperado. O novo veículo, segundo Urubatan Helou, presidente do Setcesp, é clipado, não tem cabine e permite a circulação do motorista e do ajudante pelo interior do furgão a partir dos assentos, o que agiliza as operações de carga e descarga otimizando o serviço. O VUC (caminhão com baú) exige que o motorista e ajudante saiam da cabine, dêem a volta, abram a porta traseira, entrem no baú para retirar a carga a ser entregue, gastando mais tempo em cada operação.



**Veículo híbrido:**  
**super-furgão utiliza carroceria do Piccolino, da Induscar, sob chassi 710 ou 915 da Mercedes-Benz**

O VUC sempre foi criticado pelos empresários de transporte porque seu comprimento máximo de 5,5 m, embora facilite manobras nas ruas estreitas, limita o volume de cargas urbanas, em geral de baixo peso. O VUS se propõe a resolver tal limitação ao oferecer 6,3 m de comprimento, o mesmo do VLC (Veículo Leve de Carga). Outra vantagem é a sua capacidade volumétrica de 16m<sup>3</sup>, maior que o baú do VLC, graças à altura interna de 2 m e capacidade de carga de 3.500 quilos, igual a do VLC. O volume do baú do VUC oferecido pela Randon varia de 11,93 m<sup>3</sup> a 14,03 m<sup>3</sup>, dependendo do entre-eixo do caminhão. Para o de entre-eixo maior, o comprimento é de 3,40 m e largura, 2,20 m. No menor, 3,20 m de comprimento e 2m de largura. A altura interna de 2 m é comum aos dois modelos.

Com o mesmo formato do microônibus Picolino, o VUS é construído em fibra de vidro sem janelas, com portas para o motorista e o carona mais duas traseiras que se abrem para fora. Internamente, a carroceria recebeu reforços laterais e travessas de madeira para dar suporte às caixas de cargas e permitir amarração.

A idéia do VUS, segundo Helou, surgiu em almoço dele com o diretor de ven-

das da Mercedes-Benz Gilson Mansur no ano passado. A Comissão de Frota do Setcesp então fez uma pesquisa junto aos empresários que operam na carga urbana, que resultou em um furgão grande inspirado nos modelos europeus.

O protótipo foi mostrado em março aos membros da Comfrota, ocasião em que os empresários puderam dirigi-lo no pátio da fábrica em São Bernardo (SP). O passo seguinte foi apresentá-lo ao secretário de Transportes de São Paulo, Frederico Bussinger e ao presidente da Companhia de Engenharia de Tráfego, Roberto Scaringella, na sede da Mercedes-Benz, o que ocorreu em 26 de abril. Bussinger sugeriu a realização de um Fórum Técnico para colocar o tema em debate, promovido pela Secretaria. Esse fórum deve ser realizado em maio e reunir não só os interessados no abastecimento, como as organizações de defesa do meio ambiente. Segundo o Setcesp, o secretário e o

presidente da CET elogiaram o veículo bem como a iniciativa da sugestão. "Toda vez que os próprios interessados se envolvem no desenvolvimento de um produto a probabilidade de acerto na adequação é maior", teria comentado Scaringella.

A Mercedes-Benz o batizou de Veículo Urbano Setcesp, mas no sindicato, está sendo chamado de "Urubavan", para homenagear o autor da idéia.

Nem a DaimlerChrysler nem a Induscar se manifestaram sobre o produto, que ainda não tem homologação do Denatran. Segundo Helou, se tudo der certo, o produto deve estar disponível depois da Copa e o mercado deve absorver pelo menos cem unidades por mês.

Para atender às exigências da Prefeitura e do comércio varejista, cujos estabelecimentos de grande porte não podem receber mercadorias em caminhões médios ou maiores entre as 22 e 6 horas, as empresas de transporte

## Regras noturnas



Rubens Chaves

*Reduzir a poluição da queima do diesel e melhorar o trânsito era o objetivo do decreto de 6 de abril de 2005, que fixou horário noturno para carga e descarga nos grandes estabelecimentos comerciais da cidade de segunda a sexta-feira. Supermercados, home-centers, hospitais, maternidades e prontos socorros com área construída superior a 10.000 m<sup>2</sup>, shopping centers com área superior a 25.000 m<sup>2</sup>, entrepostos e terminais atacadistas com área total superior a 20.000 m<sup>2</sup>, concessionárias maiores que 500 m<sup>2</sup> e postos de combustível de qualquer porte só podiam receber mercadorias entre 22h e 6h de segunda a sexta-feira, entre 14h e 24h aos sábados e em qualquer horário, aos domingos e feriados.*

*A regulamentação do decreto abriu exceções para os postos de combustível que não operem no regime de 24 h, para os caminhões que abastecem o Ceagesp e distribuem suas mercadorias perecíveis, aos hospitais, maternidades e pronto-socorros em operações de emergência, aos distribuidores de material de construção e os que recolhem entulhos e liberou ainda os VLCs além dos VUC para o serviço diurno.*



continuam aumentando sua frota de VUC e VLC, pois a Secretaria de Coordenação das Subprefeituras vem fazendo rígida fiscalização nos estabelecimentos que, temendo multas, não permitem entrada em suas docas dos veículos maiores.

**Única multa** - Até abril, uma única multa havia sido aplicada desde que o decreto entrou em vigor há exato um ano. E mesmo assim não foi paga porque o autuado recorreu. João Luis Dias, gerente do Supermercado Pastorinho, do bairro de Pirituba, disse que o fiscal o autuou porque a loja estava recebendo mercadorias durante o dia em caminhão maior que o permitido para os supermercados acima de 10 mil m<sup>2</sup>. "Não adiantou mostrar a documentação ao fiscal comprovando que a loja tem exatos 8.198,35 m<sup>2</sup>, pois ele multou assim mesmo", disse ele.

Para não deixar dúvidas aos fiscais da Prefeitura, os shopping centers desenharam no piso das docas de entrega o limite do comprimento dos caminhões. "Se tiver mais que 6,3 m, não descarrega", exemplifica Urubatan Helou, dono da Braspress, especializada em carga urbana. Se o caminhão for maior, o shopping, se tiver mais de 25 mil m<sup>2</sup>, será multado em R\$0,50 por m<sup>2</sup> construído.

"Nós gostaríamos de estar comemorando efusivamente um ano do decreto de entrega noturna, mas não há motivos para isso", disse Helou ao elogiar "a sensibilidade do prefeito" ao pleito de dez anos dos transportadores de proibir as entregas diurnas. Ao mesmo tempo, ele se queixa de não

**Radares móveis:  
choque de fiscalização  
para reduzir  
congestionamentos**



**Rodízio municipal:  
responsável por  
50 mil veículos  
retirados das ruas**

ter sido chamado a participar da regulamentação do decreto, que, atendendo aos varejistas, permitiu que o VUC continuasse fazendo as entregas a qualquer hora nos grandes estabelecimentos. "O regulamento mudou as regras criando tantas exceções que tornou o decreto inócuo". O próprio Setcesp conseguiu introduzir o VLC na entrega diurna, além do VUC, contribuindo para manter os caminhões nas ruas. Ele argumenta que se não fosse o VLC, o número de caminhões aumentaria muito mais, pois a cada dois VLCs são precisos três VUCs.

A CET ainda não fez estatísticas sobre os efeitos das entregas noturnas nos grandes estabelecimentos, informa Kátia Vespucci, gerente de Planejamento da CET, que tampouco soube informar qual o número de caminhões circulam pela cidade. O decreto previa a redução de 3%, ou seja, 5.700 de um total de 190 mil, registrados na cidade pelo Detran. A CET informa ainda que a cidade recebe diariamente milhares de caminhões de outros municípios, sem contar outros milhares que atravessam a cidade usando os principais corredores de tráfego entre as rodovias.



Fotos: Marcelo Vigneron

A arquiteta Kátia Vespucci minimiza as críticas qualificando o decreto como parte de um processo que tem como

objetivo a contribuição dos agentes sociais para a melhoria do tráfego de veículos na cidade e que isso é um trabalho de mais tempo que um ano. Segundo ela, as pessoas, por princípio, são favoráveis às mudanças, mas querem sempre fazer parte das exceções. "No caso das entregas noturnas, ninguém quer botar a mão no bolso, seja para comprar mais caminhões VUC, seja para contratar pessoas para receber mercadorias à noite", exemplificou.

**Fiscalização** - Para reduzir os congestionamentos de tráfego, diz ela, a Prefeitura adotou outras medidas como o choque de fiscalização caracterizado pelo uso de dezenas de radares móveis, que passaram a multar quem desobedecesse ao rodízio (dois finais de placa de 2<sup>a</sup> a 6<sup>a</sup>. feira, das 7 às 10h e das 17 às 20h). Segundo ela, essa ação retirou 50 mil veículos das ruas. Os proprietários que registraram seus veículos em outras praças para não serem atingidos pelas infrações ao rodízio, já não tiram mais proveito desse artifício porque a Prefeitura firmou convênio de compensação de multas com outros estados e municípios e as multas que nunca chegavam, agora vão chegar, diz a gerente da CET.

O Detran-SP também tem uma sugestão para diminuir em um milhão os veículos em circulação: a retirada de 20% dos 5.320 mil licenciados, que estão com IPVA e licenciamento em atraso. ■



**SCANIA**  
A marca que você quer.

**SCANIA P 310 EV 9 LITROS**

# Versatilidade e economia com um torque absurdo



P 310 EV é a prova da superioridade Scania. Seu motor eletrônico de 9 litros, com potência de 310 hp e o maior torque da categoria, garante a mesma robustez encontrada em categorias superiores. Dessa forma, mantém a confiabilidade e baixo custo de operação. Tudo isso aliado ao conforto e à ergonomia da cabine-leito Scania, a melhor do mercado. Scania. Evolução a toda prova.

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

# SCANIA



# Retífica de fábrica

Frotistas de caminhões e ônibus adotam os motores remanufaturados, oferecidos pelos próprios fabricantes de veículos, por conta da agilidade de troca e a garantia de fábrica como se fosse novo



*Ônibus da Eucatur e da Reunidas: em comum, o uso de motores remanufaturados pela própria fábrica*

Com uma frota de 1.200 ônibus, dos quais 400 equipados com chassi Volvo, a Eucatur, de Cascavel (PR), dispensou os serviços de retífica de motores depois que começou a substituir à base de troca, os engenhos avariados ou com mais de um milhão de quilômetros rodados por outros remanufaturados pela própria fábrica. Já a Reunidas, de Caçador (SC), com 550 ônibus, vem usando há quatro anos o chamado "short-block", o motor semi-novo fornecido pela Scania, com bloco e virabrequim novos onde só os perifé-

ricos são aproveitados. "Só mandamos para retífica se os componentes principais do motor não foram comprometidos", diz Licurgo Fauro Coelho de Souza, gerente de Manutenção da Reunidas. A frota da empresa é composta em sua maioria de ônibus Mercedes-Benz e Souza já comprou dois exemplares dos motores remanufaturados da marca, lançados mais recentemente que a Volvo e Scania.

Para André Celestino, auxiliar de Compras da Eucatur e Licurgo Souza, da Reunidas, as vantagens dos motores

reformados na fábrica, além da garantia igual a de um novo, está no serviço pronta-entrega do propulsor fornecido à base de troca. O veículo pára apenas para retirada e instalação do novo motor e, em poucas horas está na estrada novamente. Se o motor fosse enviado para uma retífica, o ônibus ficaria parado alguns dias, perdendo viagens. Nas duas empresas, o serviço é feito em oficina própria por mecânicos previamente treinados pelas fábricas.

Celestino conta que em alguns casos, não se aproveita nem o bloco. Mas, a oficina da Eucatur não mexe no motor, enviando-o para a fábrica, que fornece outro na mesma hora. "Embora a con-

cessionária que nos atende seja a Nórdica, a negociação dos motores remanufaturados é feita entre a Eucatur e a fábrica”, explica.

Já no caso dos ônibus Mercedes-Benz, a Eucatur manda fazer a retífica em empresas especializadas, não tendo adquirido nenhum remanufaturado de fábrica. No total, a empresa retifica vinte motores por ano.

O motor short-block da Scania tem quase todos os componentes novos desde o bloco e o virabrequim que são escapecados, por isso o motor recebe nova numeração. A fábrica aproveita apenas os elementos periféricos como motor de partida, volante de embreamento e gerador, diz Evaldo Valero, gerente de peças da Scania. Segundo ele, esse motor seminovo tem um custo 50% maior do que um retificado por terceiros, mas garante que o custo-benefício é compensador porque, além da garantia de um ano sem limite de quilometragem (igual a de um novo), o cliente não fica com o veículo parado na oficina aguardando o reparo do motor. O maior interesse dos clientes é pelo motor da série 3, que já rodou mais de um milhão de quilômetros. A fábrica tem produzido em média três “short-block” dessa série por mês, embora já disponha também dos modelos eletrônicos da série 4.

Segundo Evaldo, não são necessariamente os grandes clientes que dão preferência ao motor seminovo da fábrica. Algumas empresas com grandes frotas chegam a ter motores novos em estoque para que seus veículos fiquem o mínimo

**Evaldo Valero: garantias de fábrica compensam custo 50% maior do motor seminovo**



Fotos: Divulgação



## Inúmeras peças

A Bosch mantém uma série de componentes remanufaturados à disposição dos clientes, como alternadores e motores de partida, informa Delfim Calixto, gerente de marketing, que destaca a linha de bombas UP, chamada eXchange para os motores de caminhões e ônibus Mercedes-Benz.

“Bomba UP, que opera em alta pressão, ao ser remanufaturada segue os mesmos critérios de fabricação e qualidade e passa por testes elétricos e mecânicos para garantir durabilidade e confiabilidade.” Calixto explica que, ao ser remanufaturada a bomba é completamente desmontada e todos os componentes passam por testes individuais. Constatado desgaste ou defeito é descartado e substituído por novo componente. Depois de montada a peça é novamente testada, segundo as normas de controle de qualidade das originais.

Vendida à base de troca da bomba usada, a remanufaturada de igual aplicação tem preço inferior a uma nova. Além disso, a empresa disponibiliza os componentes para reparo das bombas como magneto, anéis e mola de pressão, sem necessidade de troca e sem comprometer o funcionamento.

de tempo na oficina, outras estocam retificados, cita ele. “Para essas, o short-block não serve, mas nem todo frotista têm recursos para estoque, por isso até mesmo o autônomo prefere pagar mais por um motor a pronta-entrega e logo voltar a viajar do que pagar menos, mas perder serviço com o caminhão na oficina”. Ele esclarece que a Scania manteve os motores da série 3 em linha de produção para atender exclusivamente a reposição, pois dado o volume desses motores vendidos haverá mercado ainda por muitos anos.

**O que é** - Remanufatura na definição da DaimlerChrysler, detentora da

marca Mercedes-Benz, é a re-industrialização do motor que tem restauradas as suas características originais na mesma linha de montagem. Nesse processo, são respeitados o projeto, a fabricação, o ferramental e à mão-de-obra especializada, além do uso de peças genuínas. Uma empresa de retífica aplica peças novas, mas não necessariamente genuínas e as recuperadas não têm a garantia do fabricante do motor, explica a engenharia da DaimlerChrysler.

"Por isso, motor novo e remanufaturado são tecnicamente idênticos", afirma a DaimlerChrysler, que só não remanufatura o motor que tiver o bloco avariado, pois nesse caso é necessária a sua substituição por um novo. Um motor remanufaturado a base de troca custa em torno de 45% menos do que um novo.

**Do autônomo ao frotista** - A exemplo de outras marcas, a DaimlerChrysler oferece garantia de 12 meses sem limite de quilometragem. A empresa oferece esse serviço a todos os motores da marca, inclusive os eletrônicos. O produto desperta interesse desde o autônomo dono de um I113 até o grande frotista de pesados I938 S ou de Sprinter 313CDI.

A Volvo oferece serviço semelhante com a re-industrialização que assegura a restauração de todas as características originais com garantia de vida útil e desempenho com expressiva redução no custo do processo. Da mesma forma, aplica apenas peças genuínas.

Esse resultado difere do obtido no motor reconicionado, em que, em geral, é feita a substituição dos itens comprometidos e a recuperação das peças. Um motor re-industrializado custa 55% de um novo equivalente. Segundo a Volvo, os motores eletrônicos com cerca de dois milhões de quilômetros rodados que ainda não precisaram

## Tudo é feito em casa

A Transportadora Itapemirim também utiliza peças reconicionadas e remanufaturadas na manutenção de seus caminhões, porém utiliza estrutura própria para esses serviços. Sua oficina reforma motores, suspensão e transmissão e no caso dos pneus, faz até a segunda reforma. "Por termos uma estrutura própria de manutenção os custos são divididos com outras empresas do grupo", diz Marcius de Lucca, diretor Operacional. Além das estruturas de manutenção distribuídas pelas filiais por todo Brasil, o grupo mantém uma indústria para reformas pesadas na sede da empresa em Cachoeiro do Itapemirim (ES). A manutenção própria faz parte da cultura interna e está associada à reciclagem ambiental. Essa verticalização assegura menores custos, conhecimento dos produtos e ambiente de trabalho.

Ao reconicionar os componentes em casa, a Itapemirim tem menor dependência do mercado para aquisição de peças, nem sempre disponíveis, tem comprovada melhor relação custo benefício; a certeza de durabilidade nos pontos críticos de cada componente; e cumpre suas responsabilidades com o meio ambiente. Mas aponta como desvantagem, a necessidade de estoque mínimo para giro durante o processo de remanufatura/reconicionamento.



de retífica porque fazem manutenção recomendada pela fábrica utilizando peças genuínas. O cliente de motores remanufaturados Volvo é de médios e grandes frotistas.

Em justificativa a essa opção, basta comparar seu custo com o preço médio de um veículo NL 10 340 (4x2) modelo 89, que é de R\$ 72.790,00, segundo Tabela Fipe. Um motor remanufaturado deste modelo tem preço médio de R\$ 30.000,00, o que representa 41% do valor do caminhão. Por isso, os pequenos frotistas e autônomos em geral que não podem fazer altos investimentos na manutenção e desem-

penho do caminhão, procuram outras alternativas.

Além dos motores mecânicos e eletrônicos, a Volvo disponibiliza outros componentes remanufaturados como: alternador, bomba d'água, bomba injetora, bomba de óleo, cabeçote, compressor de ar, disco de embreagem, embreagem, jogo de embreagem, motor de partida, placa de pressão, tacôgrafo eletrônico, turbocompressor, unidade injetora, kits de unidades injetoras, unidades de comando e válvula de ar tanto para veículos de carga como de passageiros. ■



# Nos domínios da soja

Para garantir que quase 6 milhões de toneladas de grãos cheguem ao Porto de Paranaguá, Rondonópolis ocupa uma frota de 4.500 caminhões, dos quais 3.000 são bitrens graneleiros

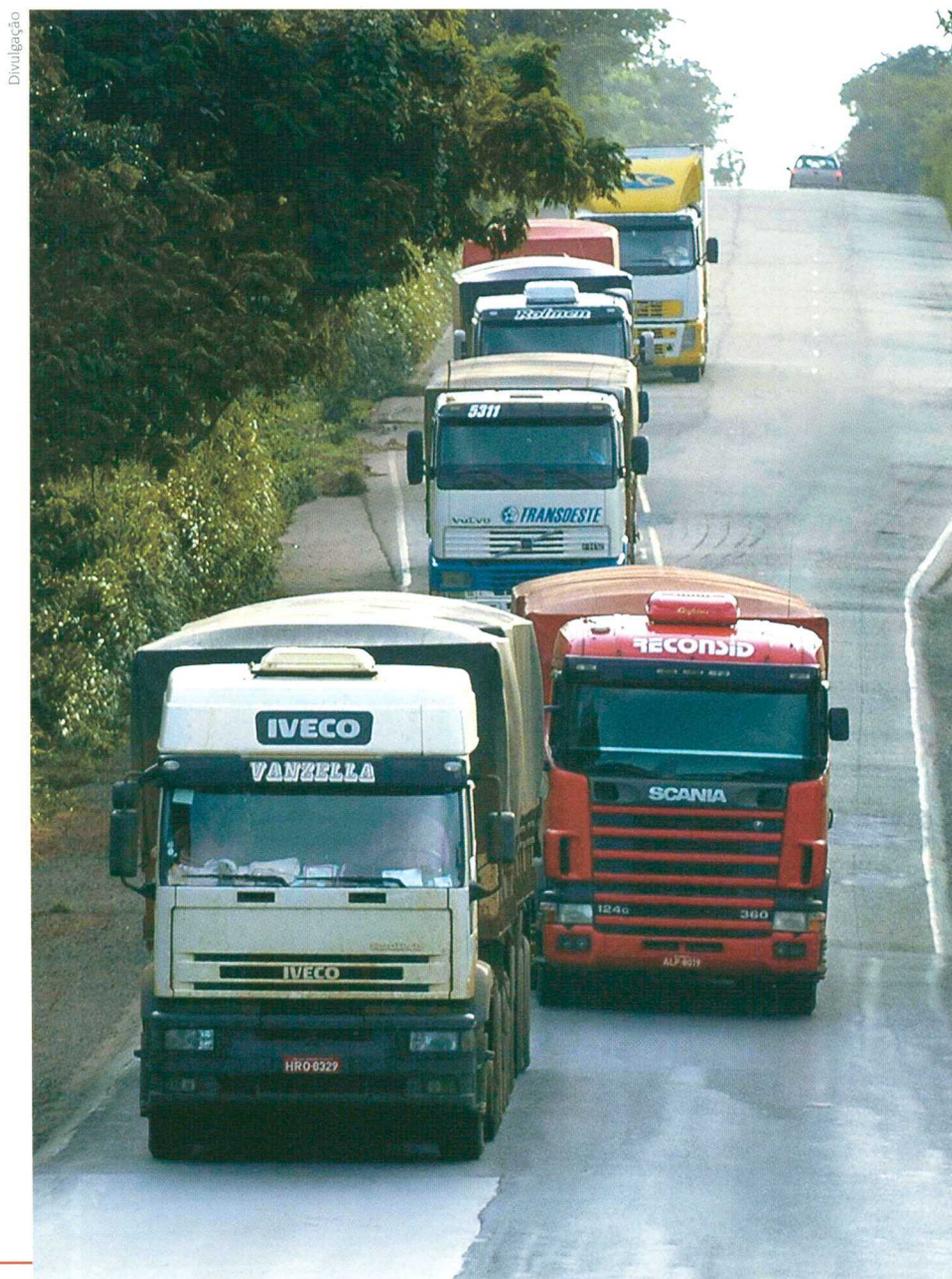
Rivaldo Chinen

O cultivo de grãos, que fez do Mato Grosso o principal produtor de soja do Brasil, transformou Rondonópolis em capital nacional do agrogêncio. Nada menos que 40% da área de cultivo desse grão, em todo o Estado, se concentra nas terras do município, segundo dados da Embrapa - Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária.

Não sem motivo, a agricultura é o grande gerador de empregos e renda da região, embora a cidade ainda conte com seis fábricas de fertilizantes: Bunge, ADM, Ranking, Trevo, Fertilizar e Botânica, de um total de 184 empresas que geram 3 mil empregos; fora o comércio com suas 2.071 lojas.

Além de produzir, Rondonópolis também processa a soja transformando-a em óleo e farelo, fato que explica a grande presença de caminhões na cidade. As rotas, porém, são cada vez mais curtas, pois a indústria do agrogêncio utiliza o transporte intermodal. Das fábricas, os subprodutos da soja seguem para os portos secos de Taquarí, a 280 quilômetros, ou do Alto Araguaia, a 180 quilômetros, onde são transferidos para os trens da Ferronor-

*Rumo ao porto: caminhões graneleiros carregados de soja cortam a BR 364*



te onde, por meio de conexões ferroviárias chegam aos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR).

**Bitrens** - A Prefeitura de Rondonópolis registra 169 empresas de transporte rodoviário de cargas que, segundo a Associação dos Transportadores de Carga do Mato Grosso têm 4.500 caminhões, dos quais três mil operam com bitrens. A associação reúne sessenta associados que, juntos, contabilizam uma frota de três mil veículos de carga. Em benefício dos associados, a entidade oferece cursos para os motoristas e autônomos e, em parceria com a secretaria municipal de saúde tem feito exames de saúde e palestras educativas.

Miguel Antonio Mendes, gerente executivo da entidade, diz que os cursos em convênio com Sest-Senat colocam os motoristas em familiaridade com as novas tecnologias dos modernos caminhões e com as operações de carga e descarga de produtos a granel. Além disso, eles têm aulas sobre o uso adequado do motor, dos freios, eletricidade e pneus. Os motoristas também aprendem matemática, português, interpretação de mapas rodoviários, legislação no trânsito e relações interpessoais no trabalho. Sem contar as

**Mendes: cursos para motoristas, de motores à matemática**

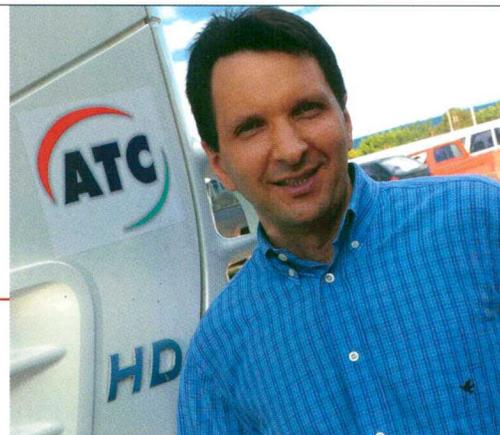


Fotos: Divulgação

**Caapeleto: em defesa da duplicação das rodovias para agilizar o escoamento das safras**

noções de ergonomia, prevenção de doenças ocupacionais e sexualmente transmissíveis, alcoolismo e drogas.

Dirceu Caapeleto, presidente da associação, reclama da falta de balança nas rodovias do Estado. "As 25 milhões de toneladas de grãos colhidas no Mato Grosso são movimentadas por cami-



nhões sem aferição de peso", afirmou. Os trilhos da Ferronorte, localizados na divisa com Goiás escoam 25% da safra até Santos, 23% vão por via rodoviária até Paranaguá (PR), 38% são esmagadas



### Modelo agro-exportador

Além do plantio de soja e algodão. Rondonópolis, com 150 mil habitantes, cultiva também milho, arroz, seringueira, mandioca, coco, melancia, banana, feijão e hortaliças e, mais recentemente, passou a agregar a cana-de-açúcar. A cidade é uma das principais beneficiárias das pesquisas tecnológicas e de políticas de apoio e incentivo ao produtor rural, razão pelo qual, Rondonópolis é um exemplo do modelo agro-exportador.

O algodão responde por 53% da produção nacional e a cidade é ainda uma das maiores produtoras de leite da região com 35 mil litros/dia. O rebanho bovino é de 289.707 cabeças de gado, com abate mensal de 17.000. Terra fértil e localização privilegiada, a 212 km de Cuiabá, a cidade fica entre as BRs 364 e 163, servindo de entroncamento para as regiões Centro-Oeste e Norte. Seu crescimento foi beneficiado pela política de interiorização do desenvolvimento dos anos 1950, que teve como ponto alto a construção de Brasília. E também na década de 1970, com a política de integração nacional que ofertou incentivos fiscais aos grandes projetos agropecuários e do extrativismo. Além dos investimentos em infra-estrutura, representado pela construção da BR-163 e de usinas hidrelétricas, a cidade em particular e o Estado, em geral, atraíram dezenas de milhares de migrantes.

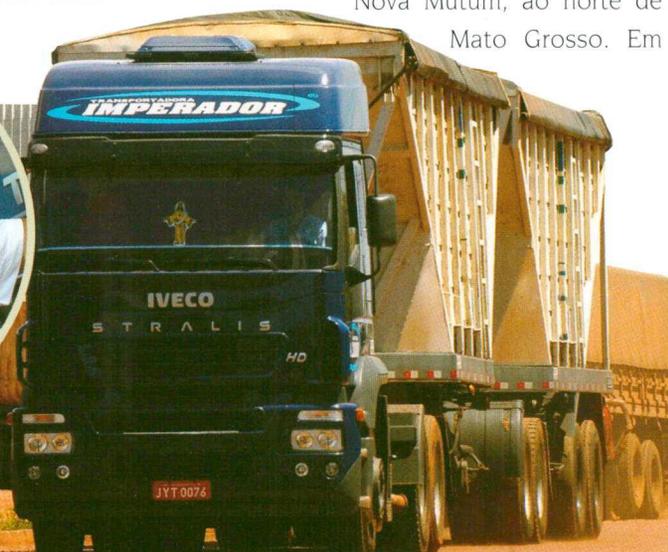
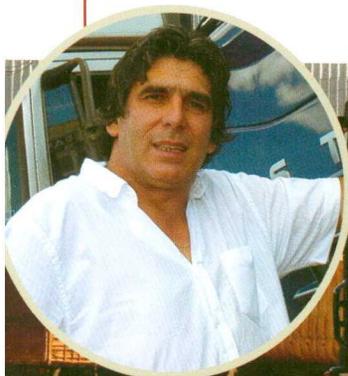
no Estado e 15% são transportados por hidrovia até Porto Velho.

Na defesa do transporte rodoviário, Capeleto critica a ferrovia chamando-a de "inoperante, incompetente e maléfica" porque opera com déficit que acaba sendo transferido para o governo federal. Por isso ele defende a duplicação das rodovias para agilizar o escoamento. "O frete rodoviário equivale a R\$1,00 a saca de soja e o imposto recolhido pelo consumo de combustível dos caminhões responde a 30% da receita líquida do Estado".

Néri Schmidt, dono da transportadora Imperador, tem 50 cavalos mecânicos equipados com bitrens transporta com exclusividade para a ADM - Archer-Daniels-Midland Company, a maior processadora de grãos do mundo, e que aportou no Brasil em 1997. A empresa é também uma das seis maiores fábricas de fertilizantes em Rondonópolis e produz 4 mil toneladas ao dia, das quais exporta a metade.

**Alta produtividade** - Os caminhões da Imperador viajam 300 quilômetros de Rondonópolis ao terminal de Taquari ou ao terminal do Alto Araguaia, que tem a mesma distância, fazendo em

**Schmidt: responsável pelo transporte de 65% da produção da ADM, a maior processadora de grãos do mundo**



## De olho no mercado

Até o final deste ano, Rondonópolis deve ganhar uma concessionária Iveco, atualmente atendida pela Torino, de Cuiabá. A Iveco, que levou um grupo de jornalistas à cidade em março, contou que no dia 22 daquele mês foram vendidos dez caminhões Stralis para uma rede de combustíveis e, no dia anterior, mais dois. O melhor ano da marca foi 2004, que registrou recorde da safra de grãos, e vendeu 2.261 caminhões tendo participado com 5,8% do total. No ano passado houve queda de 30% do mercado e mesmo vendendo 1.589, a participação aumentou para 6,1%. Para este ano, a Iveco espera chegar a 8% do market share. O diretor comercial Marcelo Bracco diz que a montadora tem apoiado a associação dos transportadores tendo cedido um Stralis para o treinamento dos motoristas da região.

média duas viagens ao dia. Schmidt diz que consegue tal produtividade porque a operação de carregamento leva apenas sete 7 minutos, por isso transporta 65% da produção da ADM, ficando o restante para a Transportadora Bandeira e autônomos.

"A soja já não vive seus dias de glória como alguns anos atrás", diz José Carlos Sartori produtor há 20 anos em Nova Mutum, ao norte de Mato Grosso. Em

fazenda de 11.500 hectares utiliza dois mil para plantio, mas inclui à soja, algodão, milho e arroz, obtendo 50 sacas por hectare. Ele diz que apesar da alta produtividade, a soja já não estimula mais os agricultores, por causa da queda do dólar e dos aumentos de custos dos insumos como calcário, adubos, fósforo e potássio.

A soja chegou a Rondonópolis em 1973 como lavoura experimental, tímida e quase artesanal. Em dez anos a produção subiu 20% e cresceu a cada nova safra até atingir níveis recordes. Sartori acaba de arrendar suas terras para parentes e agora busca meios para planejar o que plantar por causa do interesse dos investidores em cana-de-açúcar. "As vendas estão difíceis porque a indústria só está aceitando o que foi previamente contratado no plantio". ■

O jornalista Rivaldo Chinen viajou a Rondonópolis a convite da Iveco

www.goodyear.com.br



## GOODYEAR. PARA OS HERÓIS DO ASFALTO.

Para resistir heroicamente a todos os obstáculos, você precisa de pneus Goodyear – os únicos testados no mais avançado campo de provas da América Latina, o que garante maior durabilidade, desempenho e resistência. Inclusive para os recauchutados: a Goodyear possui uma ampla rede de recauchutagem, com alta tecnologia e certificação de qualidade. E caso você precise de alguma assistência, conte com a rede de revendedores de pneus de raminhões Goodyear, a maior e mais abrangente do Brasil. Goodyear e você. Superando limites.

MCCANN

# Os Heróis da Resistência



Nas asas da  
**GOODYEAR**



# Nem com moderação

A ingestão de bebidas alcoólicas por motoristas é preocupação das empresas que têm programas de prevenção ao alcoolismo, mas a venda é liberada nos pontos de apoio das estradas

Carlos Eduardo Biagini

O bordão "beba com moderação", um sutil incentivo ao consumo que aparece nas propagandas de cerveja, é um fator de preocupação das empresas de transporte, especialmente aquelas que apostam em programas de prevenção e tratamento do alcoolismo. Mas nas rodovias brasileiras, com exceção do Estado de São Paulo, a venda de bebidas alcoólicas é amplamente liberada e não é difícil encontrar profissionais do volante que assumem o vício. Da mesma forma que não são raros os casos em que o motorista é conduzido ao posto da Polícia Rodoviária, para que seja impedido de continuar a viagem correndo risco de provocar acidentes.

No esforço de prevenir ou diminuir prejuízos e evitar acidentes e vítimas, empresas e entidades de transportes vêm investindo no combate a esse mal. Seja na forma de programas de combate e recuperação do alcoolismo ou através de cursos e palestras sobre o tema, focados principalmente nos condutores de veículos.

Um bom exemplo disso é o Setcepar - Sindicato das Empresas do Transporte Rodoviário de Cargas do Paraná que promoveu, recentemente, uma pa-



Fotos: Sônia Mele

lestra sobre o programa Cuide - Prevenção e Controle do Uso Indevido de Drogas nas Empresas. Entre outros objetivos, o Cuide busca esclarecer os associados da entidade sobre a importância de se implantar um sistema de prevenção de álcool e outras drogas, nas empresas de transportes.

A todos que compareceram ao evento, o consultor jurídico do Conselho Estadual de Trânsito (Cetran/PR), Marcelo Araújo, esclareceu a recente mudança no Código de Trânsito Brasi-

**Nos autopostos das rodovias federais, onde a venda não é proibida, é comum encontrar motoristas que bebem**

leiro, que passou a admitir o testemunho de um agente fiscal, caso o condutor se recuse a fazer o teste do bafômetro. Araújo também focou os cuidados que os empresários precisam ter para evitar multas e punições. Como, por exemplo, fazer consultas periódicas ao Detran sobre a pontuação da carteira

de habilitação dos motoristas empregados e prestadores de serviço. Segundo ele, 50 mil condutores no Paraná estão com as carteiras suspensas e apenas 10% as entregaram às autoridades.

Osvandir Alves Silva, doutor em Farmácia, Toxicologia e Análises Toxicológicas da USP e representante da Maxlab, enfatizou a importância da adoção do programa Cuide pelas transportadoras de cargas. Em sua palestra Alves Silva relatou os procedimentos a serem adotados pelas empresas para melhorar a saúde e a segurança de seus motoristas. Bem como para diminuir os prejuízos causados pelo uso indevido de álcool e outras drogas. Segundo ele, entre 10 e 15% dos empregados têm envolvimento com bebidas alcoólicas e respondem por pelo menos 15% a até 30% dos acidentes de trabalho. "As drogas afetam até 15% dos empregados, causando cinco vezes mais acidentes de trabalho", citou.

**Exemplos** - A Ramos Transportes adotou neste ano uma política interna para integração dos novos funcionários, que inclui assinatura de um termo de responsabilidade sobre uso de bebidas alcoólicas em serviço. As assistentes sociais da empresa acompanham de perto o comportamento dos profissionais e, ao ser identificado um caso, o empregado é retirado da escala de viagens e conduzido ao serviço social. Em entrevista, é detectado se é caso isolado ou se é alcoolismo. Ao ser identificada a doença, o mo-

**Maurílio Pelissaro:**  
programas devem  
ser preventivos  
e não punitivos

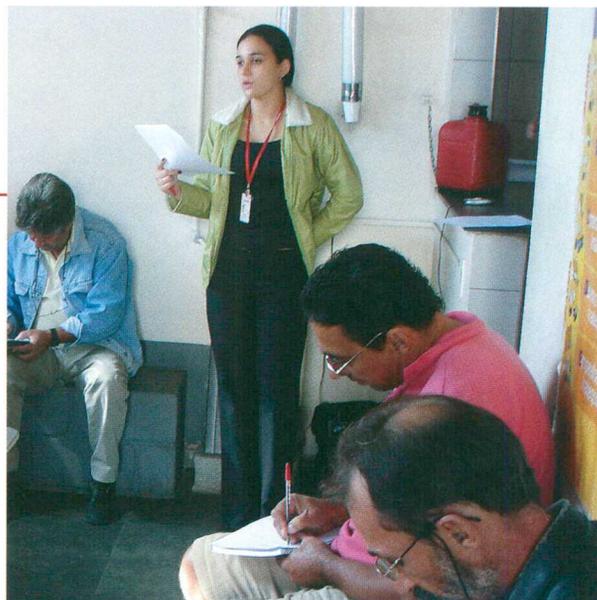


**Eleonor Machado,**  
**da Ramos Transportes:**  
**acompanhamento médico e**  
**social permanente, para**  
**evitar os malefícios do álcool**

torista é afastado do trabalho e encaminhado ao departamento médico sob sigilo. O profissional então escolhe se quer tratamento interno ou externo e só volta a dirigir com aval de médico e do assistente social.

"Se houver reincidência e comprovada alguma consequência, o funcionário é demitido, afirma Eleonor Machado, gerente da área de Gestão de Pessoas Brasil da Ramos. "Mas isso só ocorre em último caso, pois trabalhamos com ele e com sua família até o fim". Segundo a gerente, ainda não houve caso de demissão por alcoolismo, embora surjam, em média, dois casos crônicos por ano. O motorista que já tenha apresentado sintoma da doença é obrigado a parar nas unidades da empresa que estejam no trajeto da viagem, de tempos em tempos, para passar por uma consulta e pelo serviço social. "Temos assistentes sociais nas 53 unidades e tratamos esse tema com muita seriedade", assegura Eleonor.

O mesmo se dá com a Ultracargo que introduziu o Programa de Prevenção à Dependência Química (PPDQ) em maio de 2004 e não se arrepende. "O programa tem funcionado como uma mu-



dança na cultura da empresa, com exemplos vindos de cima", define Maurílio Pelissaro, gerente administrativo e responsável pelo PPDQ. "Os segredos do sucesso são uma implantação sólida, o sigilo, a prevenção e a clareza do assunto aos empregados: o programa é preventivo e não punitivo", acrescenta.

A empresa investiu mais no processo de admissão e passou a gastar R\$ 150,00 em exames mais completos nos novos funcionários. Todas as manhãs os motoristas fazem o teste do bafômetro. Pelissaro afirma que antes do programa a Ultracargo não sabia a origem dos acidentes nas estradas. Com o programa ficou mais fácil, embora nestes dois anos só tivessem sido detectados dois casos de alcoolismo. Os motoristas receberam tratamento em uma clínica conveniada, que cobra R\$100,00 por sessão. "Um dos empregados precisou de 36 sessões, mas valeu a pena, pois custou muito menos do que um acidente custaria a ele próprio, à sociedade e ao meio-ambiente uma vez que a Ultracargo transporta produtos químicos".

Na Ryder do Brasil, o alcoolismo também é tratado com bastante cuidado. Em parceria com a Clínica Vila Sere-

na, instituiu o Programa de Ajuda e Recuperação do Empregado (PARE). Há quatro anos foram registrados apenas dois casos, em que os motoristas foram tratados e recuperados pelo programa. "Hoje fazemos palestras de conscientização em todas as operações na celebração da Semana Interna de Prevenção da Saúde", diz Luís Fernando Quintana, gerente de Saúde, Meio Ambiente e Segurança da empresa. Considerando uma doença sem cura, a Ryder entende que o dependente somente se recupera com vontade e muita compreensão, carinho e amor por parte da família,

Ao ser admitido na função o motorista da Ryder é submetido a exames que especifiquem a aptidão do candidato, mas o problema isolado do álcool não é analisado, segundo Quintana ao afirmar que a empresa costuma submeter seus motoristas ao bafômetro de forma freqüente.

A Mira Transportes costuma fazer duas palestras anuais sobre consumo de bebidas alcoólicas e uma avaliação psicológica semestral, com testes escritos e físicos, para todos os empregados. Roberto Mira Junior, diretor de Suprimentos, diz que a empresa ainda não identificou um caso de alcoolismo entre seus cerca de mil colaboradores, mas antes de começar a viajar, os motoristas passam por uma bateria de exames. "O bafômetro só é utilizado se o condutor concordar; nosso segredo é fazer um acompanhamento rígido", diz.

**Consciência** - É comum encontrar motoristas autônomos que falam sem problemas sobre o assunto, como Francisco Domingos de Aguiar, 43 anos, de Praia Grande (SP). "Eu bebo, mas sei meu limite e acho que cada um deve saber o seu", diz. Já, Moacir Oliveira, de 36 anos, de São Paulo, diz que não bebe porque tem consciência do perigo. "Depois do serviço tudo bem, durante nunca".

**Mira Transportes: bateria de exames, antes de ser advertido no serviço, reduz riscos de alcoolismo entre motoristas**



Divulgação

### O que prega a Lei

**A proibição de vendas de bebidas alcoólicas nos estabelecimentos comerciais instalados às margens das rodovias paulistas já existe há quase seis anos. A Lei nº 9.468, de 27/12/1996 foi regulamentada em 7 de dezembro de 1999 e obriga a fixação em local de ampla visibilidade de avisos indicativos da proibição. A punição aos estabelecimentos pela desobediência é uma multa no valor atual de R\$ 560,22, que dobra em caso de reincidência. A fiscalização é feita pelo DER-SP (Departamento de Estradas de Rodagem), que conta com equipe de 630 profissionais.**

**A Secretaria de Estado dos Transportes a que o DER é subordinado informa que em 2001, foram feitas 5.339 fiscalizações em estabelecimentos e 69 autuações; em 2002, 4.161 e 34 multas. No ano passado, das 2.056 fiscalizações, 309 receberam multa. Os fiscais informam que, para burlar a lei, há a venda por estabelecimentos clandestinos e não há como multa-los. Nesse caso, o fiscal recomenda a regularização e, se o estabelecimento continuar irregular, os fiscais da fazenda estadual os fecha.**

**O Denatran informa que não tem nenhum estudo sobre a proibição nas rodovias federais.**

Um policial rodoviário que faz bico de segurança no Posto Sakamoto, em Guarulhos (SP), contou a FROTA&Cia que costuma ver motoristas chegando bêbados à noite no posto. "A providência que tomamos é levar o cidadão ao posto da Polícia Rodoviária Federal mais próximo, para que ele seja impedido de prosseguir viagem naquele estado".

Nesse mesmo posto, ponto de apoio de centenas de motoristas e em-

presas, todo tipo de bebida alcoólicas é vendido. "Estamos numa zona urbana, e nosso posto é misto", justifica o gerente Wilson Mota, para quem, a consciência cabe ao motorista.

A TransMarques, agência de cargas que funciona no Sakamoto, já registrou o caso de um cliente que telefonou avisando que o motorista havia chegado bêbado para carregar e foi dispensado. "Tivemos que substituí-lo, conta Lauro Marques, o dono da agência. ■



Fotos: Marcelo Vigneron

# O topo do transporte

Festa de premiação dos veículos e marcas que conquistaram a preferência dos transportadores brasileiros em 2005 reafirma tradição de maior encontro anual de notáveis do transporte

A 13ª edição do Prêmio Lótus, realizada no último dia 10 de abril, confirmou mais uma vez o favoritismo da premiação, junto à comunidade do transporte de nosso país. O evento, realizado nas dependências da Sociedade Hípica Paulista de São Paulo, foi palco de um verdadeiro desfile de notáveis. Por ali passaram os principais executivos da indústria automobilística dedicada ao segmento de veículos comerciais, representantes da indústria automotiva produtora de peças e componentes para caminhões e ônibus e grandes frotistas ligados ao transporte de cargas e passageiros.

Em sua edição 2006, esse tradicional encontro da indústria do transporte premiou as marcas e veículos que alcançaram o topo das vendas no mercado brasileiro no ano passado. Pela ordem, as marcas homenageadas foram: Agrale, Fiat, Ford, Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen e Volvo.

A Mercedes-Benz, marca da DaimlerChrys-

ler, reafirmou a fama de maior colecionadora de troféus da premiação. A marca da estrela de três pontas foi o destaque em 10 das 21 categorias que contempla o Prêmio Lótus. E, ainda, levou para casa os dois mais cobiçados troféus da premiação: o de Caminhão do Ano e de Chassi do Ano.

Confira nessa e nas páginas seguintes o que rolou nessa grande festa.



**Comitê de boas vindas: Veículos vencedores da edição 2006 formam fileira para recepção dos convidados da premiação**



*Pedro Soares, da Agrale (direita), recebe de Raul Randon o troféu de Marca do Ano em Chassis Leves*



*Geraldo Vianna, presidente da NTC e Philip Scheimer, vice presidente de Vendas da Daimler Chrysler*



*Gábor Deák, presidente da Delphi ao lado de Marcos Brito, da Volkswagen*



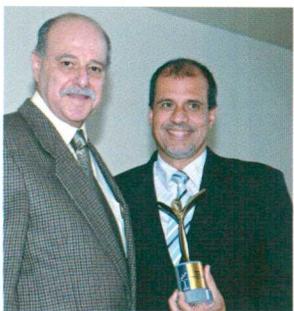
*José Augusto Ferraz, Publisher de FROTA&Cia e Roberto Leoncini, da Scania*



*José Fioravanti, presidente da Fetacesp e Lélío Ramos, diretor comercial da Fiat Automóveis*



*Tânia Silvestri, da Daimler Chrysler, recebe o troféu de veículo do ano de Urubatan Helou, presidente do Setcesp*



*Marcelo Marques da Rocha, presidente do Sindisan e Pedro de Aquino, da Ford*



*Luis Pasquotto, da Cummins e Cláudio Terciano, da Ford Brasil*



*Bernardo Fedalto Jr. (à dir), comemora o título de Caminhão Pesado do Ano com Flávio Benatti, presidente da Fetcesp*



*Ricardo Dantas, da Eaton, e Luis Roberto Imparato, da Volkswagen Caminhões e Ônibus*



*A Editora de FROTA&Cia, jornalista Valdir dos Santos, entrega o prêmio para Wilson Pereira, da Scania*



*Mário Luft, do Grupo Luft, e Gilson Mansur, diretor de Vendas de Veículos Comerciais da DaimlerChrysler*



*Raul Randon  
posa para  
caricaturista  
contratado  
da Delphi*



*Carlos Storniolo  
(dir.) e Silvana  
Lucena entregam  
brindes sorteados  
pela Delphi e  
Cummins*



Fotos: Marcelo Vigneron



*Roberto Leoncini,  
Gilson Mansur, Wilson Pereira  
e Emerson Camargo*



*Christopher Podgorski,  
Roberto Leoncini, da Scania e  
Bernardo Fedalto Jr., da Volvo*



*Perto de 300 convidados VIPs  
prestigiaram a festa de entrega do  
Prêmio Lótus 2006, na Hípica Paulista*



*Personalidades da indústria do transporte  
lotam a varanda da Hípica Paulista, durante  
coquetel que antecedeu a premiação*



# O fim da oficina própria

Apesar de apenas 6% das frotas brasileiras utilizarem os contratos de manutenção, cresce a cada ano a procura por essa modalidade de serviço oferecida pelos fabricantes de veículos

Ivo Mattos

Praticidade. Essa é a palavra-chave quando se trata de otimizar negócios. É o que vem descobrindo uma parcela cada vez maior de frotistas brasileiros, os quais vêm conseguindo reduzir o de tempo dedicado à manutenção dos veículos, para se ocupar de outras atividades muito mais lucrativas e produtivas para a empresa.

Viabilizar essa façanha, aliás, é mais fácil do que parece. A oferta de serviços de pós-venda, dos fabricantes de veículos, vem crescendo nos últimos anos. Nesse cenário, os contratos de manutenção ocupam lugar de desta-

que. Eles garantem a manutenção da frota em qualquer oficina da rede de concessionárias da marca, dispensando totalmente o uso de oficinas próprias ou independentes. Em geral, o contrato é assinado com a montadora no momento da compra do veículo e a cobrança dos serviços é feita por quilômetro rodado, mediante um valor mensal acrescido à prestação. Normalmente, o contrato é feito para os veículos que realizam viagens de longa distância e, no momento da revisão, estão longe da sede da empresa. Poder contar com a frota a qualquer hora e não ser sur-

preendido por despesas extras são alguns dos benefícios oferecidos pelos contratos de manutenção.

Além desses, tais contratos se destacam na previsão e redução de custos; na segurança da viagem e do motorista, já que este não precisa viajar com dinheiro para um eventual conserto; na maior disponibilidade da frota e na melhor qualidade do serviço prestado.

**Overnight** – Ainda que a procura por esse serviço tenha crescido nos últimos cinco anos, essa ainda não é uma prática habitual em terras tupiniquins. Apenas 6% das frotas brasileiras usufruem atualmente desses serviços, ao que tudo indica, por razões culturais e econômicas. "Somos da geração do overnight, onde tudo mudava de uma hora para outra", comenta Luis Guilherme Schnor, diretor da Supricel, empresa especializada em logística e transportes, localizada em Piracicaba (SP). "Por isso, muitas empresas têm medo de assumir compromissos de médio e longo prazo, ainda mais com a economia instável", completa, confiante na reversão dessa tendência.

Não sem motivo, a Mercedes-Benz anunciou recentemente seu novo Contrato de Manutenção de Fábrica, que

**Oficina da Supricel:  
aproveitando a ociosidade  
para melhorar os sistemas**



Nelson Campos

incorpora inúmeras melhorias em relação à versão anterior (leia quadro).

Além de utilizar-se dessa ferramenta há 15 meses, por meio de um projeto piloto, a Supricel está realizando também um estudo comparativo. Hoje, a empresa mantém 25 caminhões em contrato com a montadora, outros 25 em concessionárias e mais 25 em oficinas próprias concessionárias. "Nosso objetivo é obter o máximo da frota em operação", diz Schnor.

A expectativa do empresário é que os contratos de manutenção apresentem um custo de 6% a 10% inferior ao da oficina própria. Os primeiros resultados já apontam para esse número, da mesma forma que indicam um aumento de 5% de disponibilidade da frota. "Nesse mercado de iguais, é preciso se diferenciar", comenta o diretor, eufórico com a transformação de seus custos variáveis em fixos, em função da adoção por este tipo de contrato.

**Conceito europeu** – O mesmo se dá com os frotistas da Volvo. A montadora paranaense oferece hoje cinco contratos distintos, com as categorias denominadas por meio das cores branca, verde, azul, prata e ouro. Os dois primeiros contratos são desenvolvidas para caminhões usados e criadas pela própria Volvo do Brasil. Os demais trazem o conceito europeu, adaptado ao mercado brasileiro. Hoje, são



Fotos: Divulgação



## Cobrança por quilômetro

A DaimlerChrysler apresentou seu novo Contrato de Manutenção de Fábrica, oferecido nas modalidades star basic (manutenção preventiva); star silver (manutenção preventiva + mão-de-obra corretiva) e o star full (manutenção preventiva + corretiva). Segundo Ari de Carvalho (foto), diretor de pós-venda da DaimlerChrysler, os principais diferenciais serão os serviços prestados em âmbito nacional pela rede de concessionários – com mais de 200 pontos de atendimento no país –, e cobrança realizada por quilômetro efetivamente rodado, o que favorece a negociação do frete. Apesar da novidade, cinco clientes já utilizam a modalidade através do projeto piloto, totalizando 250 veículos.

Já o Plano de Manutenção da Iveco, em vigor desde 2.000, abrange cerca de 600 contratos, firmados junto a frotistas como Gafor, Martins, Spal, Pepsico, entre outros. O custo/km mensal por veículo é calculado e pago à Iveco, que garante os serviços de manutenção preventiva e corretiva na rede de concessionários e inclui a troca das peças de desgaste com o uso por outras genuínas.

4.300 contratos de manutenção com aproximadamente 1.200 clientes atendidos pelas mais de 70 concessionárias da marca no país. Mais interessante de tudo é que esse número cresce cerca de 50% a cada ano. "Nosso objetivo é proporcionar comodidade e praticidade, além, é claro, de fidelizar o cliente", comenta André Trombini, responsável pelos contratos de manutenção da Volvo.

A empresa Quimitrans, transportadora de produtos químicos com sede em Guarulhos, possui atualmente 51

**Oswaldo Nardi: impacto é grande no início, mas depois vale a pena**

caminhões e, desse total, 31 fazem parte do plano ouro. Segundo Oswaldo Nardi, sócio da transportadora, a empresa trabalhava com contratos de manutenção por meio de concessionários e, em 2002, migrou para os contratos de manutenção de fábrica. Nardi conta que, no início, os valores assustaram um pouco. "Num primeiro momento o impacto é grande, mas depois você vê que vale a pena. Além de poder definir meus custos, tenho a vantagem de ser atendido em qualquer lugar do Brasil, com a mesma qualidade de serviços", define. Uma outra vantagem aponta para o fator tempo. "Antes não tinha previsão de quando meu veículo ficaria disponível. Agora posso me programar melhor e a resposta dos serviços é bem mais rápida", atesta o empresário.

# FROTA & Cia

## MAIS QUE UM VEÍCULO UMA FROTA DE SERVIÇOS



A Editora Frota produz a mais completa linha de produtos editoriais dirigida ao transporte comercial de cargas e passageiros.

Na hora de levar a sua mensagem publicitária a milhares de empresários e executivos de transportes escolha FROTA&Cia. Mais que um veículo, uma frota de serviços.

### Publicações mensais

- Revista FROTA&Cia
- Caderno ÔNIBUS

### Guias de serviço FROTA&Cia

- Eixos & Transmissões
- Empilhadeiras & Paleteiras
- Implementos Rodoviários
- Lubrificantes & Fluidos
- Motores Veiculares
- Pneus & Bandas
- Segurança no Transporte
- Tecnologia de Informação

### Sites de serviços

- FROTA&Cia ON LINE
- Economia e transporte

### Eventos

- Prêmio Lótus Caminhão do Ano



# Novidades no *front*

A legislação que autoriza CVCs de maior capacidade de carga estimula as fábricas de implementos apresentarem novidades ao mercado, embora ainda hajam dúvidas sobre a regulamentação

Quando o preço do pioneirismo, a Rodotic, de Curitiba (PR), chegou a levar duas multas no seu primeiro conjunto de cavalo 6x2 e semi-reboque com eixos distanciados e PBTC superior a 45 toneladas e que se enquadrava nos novos limites da Resolução 184 de 4/11/2005, do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A empresa queixou-se ao Denatran e à NTC&Logística, mostrando a homologação do conjunto e as multas acabaram canceladas antes mesmo de a empresa recorrer à Junta Administrativa de Recursos de Infrações (JARI).

Passados dois meses, a TIC Transportes, empresa do mesmo grupo, especializada em transporte de produtos químicos, está operando com mais dois

conjuntos de seis eixos, como esse, com ganhos em relação ao conjunto de 45 toneladas e cinco eixos na rota Camaçari-São Paulo. Além disso, a Rodotic desenvolveu e construiu um quarto semi-reboque com três eixos distanciados e fixos de aço especial, o SSAB Domex 700 importado da Suécia que sustentam um tanque em aço inox. O novo material, que já é usado pela Pastre, trará redução em torno de 40% na tara do chassi. Enquanto os primeiros têm capacidade para 49 toneladas, este último chega a 52 de PBTC (Peso Bruto Total Combinado). "Utilizamos no semi-reboque de três eixos distanciados com suspensão pneumática, um tanque cilíndrico inox de 45 mil litros.

O testes iniciais foram satisfatórios e o veículo deve entrar em operação nas próximas semanas, quando vier o Rena-

vam, disse Renato Maffini, gerente de Produção da Rodotic.

Várias outras marcas estão anunciando composições veiculares de cargas (CVCs) abrangidas na Resolução 184. É o caso da Randon, que está desenvolvendo entre outros, um bitrem com dois semi-reboques de três eixos, PBTC de 74 toneladas e comprimento superior a 25 metros e um semi-reboque com três eixos distanciados (1+1+1) e de apenas um distanciado (1+2), ambos para cavalo mecânico 6x2 com PBTC de 50 e 53 toneladas, respectivamente. "Além desses foram adequadas plataformas de três eixos para cavalo mecânico 6x2,

**As principais novidades da Resolução 184 serão os semi-reboques de eixos distanciados e rodotrens de 25m**



que utiliza o máximo de carga por eixo, chegando a um total de 48,5 toneladas, que antes estava limitado a 45", informa a engenharia da Randon.

**Mais amigável** - A Rodolínea, de Curitiba, que já fabrica semi-reboque de três eixos com o primeiro distanciado, deve lançar até junho o modelo com os três distanciados sendo o primeiro direcional, para ser tracionado por cavalo 6x2 e aumentando o PBTC para 52 toneladas. Miguel Tomoiti Ito, gerente de Engenharia, diz que o veículo terá suspensão pneumática, porque é mais amigável ao pavimento.

A Noma, que produziu vários bitrens de sete eixos, 74 toneladas e 19,80 m de comprimento, ainda não está pensando num substituto, como o rodotrem previsto na 184. "Estamos desenvolvendo um semi-reboque de três eixos distanciados, com o primeiro direcional e dotado de suspensão pneumática", citou Kimio Mori, gerente de Marketing da Noma. Ele disse que o veículo ainda depende de homologação do Denatran.

Por sua vez, a Pastre acaba de lançar o rodotrem para 46 toneladas de PBTC destinado ao transporte em médias distâncias e que fazem descarga em centros urbanos. Este rodotrem é ideal para trafegar nas cidades, pois o motorista pode usar um semi-reboque de cada vez, deixando o outro na entrada do centro urbano para ser utilizado quando sair para a rodovia, informa a fábrica.

Tracionado por cavalo 4x2, o conjunto tem um eixo em cada semi-reboque mais um no dolly, totalizando cinco, dos quais quatro de 10 toneladas e o dianteiro direcional, de seis toneladas. Segundo Lauro Pastre Jr, diretor comer-

cial da empresa, já existem cinco unidades rodando no Brasil e as perspectivas de mercado para esse produto devem ser grandes. "São muitas as indústrias que necessitam de um veículo que ofereça grande espaço e pouco peso, como vestuário e eletrodomésticos".

### Aprovação técnica

*No âmbito governamental, a aprovação técnica da Resolução 184 está a cargo do Grupo de Transporte Intermunicipal, coordenado pelo Ministério dos Transportes, com a colaboração das partes interessadas.*

*Representantes das montadoras e dos implementadores rodoviários pediram ao Grupo a preservação da dispensa de AET para bitrem e a revogação do restante, com o retorno do limite de 45 t. Também foi sugerido o fim da exigência de tração 6x4 para os bitrens daqui a cinco anos.*

*Outra polêmica da 184 se refere ao cumprimento total, antes limitado a 18,15 m e que a Resolução 184 ampliou para 19,80 m, embora haja dispositivo legal que continue limitando em 18,15 m. A NTC sugere que o Brasil adote o mesmo da Argentina, 18,60 m.*

*Vânia Torquato, representante do DER-SP, sugeriu a criação de um sub-limite mínimo de 16,5 m para CVCs, concentrando o peso, alegando que a maioria tem menos de 17,5 m. Ademir Dalla Valle, do Setcergs, propôs que o limite de peso seja igual ao comprimento multiplicado por 3 (3 t.m linear).*

*Por fim, o Setcepar propôs o uso de cavalo 6x4 para todos os bitrens.*



Fotos: Divulgação

**Consenso próximo** - O ingresso desses equipamentos no mercado se torna possível porque os setores interessados estão chegando a um consenso em torno da Resolução 184/05, assegura Neuto Gonçalves dos Reis, secretário técnico da NTC&Logística, após reunião com associados, transportadores autônomos e técnicos da Anfir, associação dos fabricantes de implementos e da Anfavea, das montadoras de caminhões.

"Ao final da reunião que durou um dia inteiro, chegamos à conclusão que a essência da resolução deve ser mantida, embora necessite de adaptações e pequenas correções em itens que a torna incompatível com dispositivos anteriores, como a Resolução 12", disse Reis.

A preocupação maior era das montadoras, que temiam que a abertura para novas composições comprometesse a capacidade de adaptação de veículos às novas alternativas. Já a Anfir considerava que os semi-reboques tipo Vanderléia (com eixos distanciados) poderiam ser responsabilizados por danos às obras de arte das rodovias pelas dificuldades em fazer curvas e pelo desgaste adicional de pneus e freios pelo arraste excessivo.

A NTC, no entanto considera a 184 como uma das principais vitórias dos transportadores rodoviários de cargas, tanto por oferecer mais opções de equipamentos na operação quanto por liberar da exigência de Autorização Especial de Trânsito (AET) aos bitrens de sete eixos, 19,8 m de comprimento e PBTC de 57 toneladas. ■



# Onibus

Ano VI • nº 54 • Suplemento da Revista Frota&Cia  
Edição nº 94 - Abril/2006



## Benefício só para passageiros

Sistema Interligado de Transporte Coletivo de São Paulo duplica número de passageiros transportados em três anos de operação, mas não traz aumento de receitas às operadoras consorciadas

## Mais força e torque

A Mercedes-Benz deu uma "turbinada" no motor OM 906 LA, que equipa o chassi O 500 M. Com isso, o modelo ganhou 6% a mais de potência (de 245 cv para 260 cavalos a 2.200 rpm) e 5% de torque (passando para 97 mkgf de 1.200 a 1.600 rpm). Oferecido com duas versões de entreeixos - 5.950 e 3.006 mm - o O 500 M é indicado para o transporte urbano e rodoviário de passageiros em curtas distâncias.



Fotos: Divulgação

## Cai uso de alumínio

A indústria de carrocerias já usou muito mais alumínio nos ônibus do que usa atualmente, disse José A. Fernandes Martins, presidente da Fabus, em workshop em São Paulo. A causa é o custo maior do que o aço e a fibra de vidro, apesar de a relação alumínio/aço chegar a um terço (2,7 g/cm<sup>3</sup> x 7,8). Os encarregados vivem buscando materiais mais leves porque contam ganhos em quilos. "A cada 70 é um passageiro a mais", disse Martins.

## Não avançou

Em Portugal, a Marcopolo desenvolveu um modelo urbano de piso baixo com estrutura em alumínio com encaixes sem solda, que diminuiu 380 quilos no peso, mas o preço aumentou 9%, ou 3 mil euros, que tornou o projeto inviável. Maurício Rizoto, assessor da Marcopolo, defende a redução do preço como condição para a o aumento do uso. "Até 1993, o teto das carrocerias eram de alumínio quando foi substituído pelo fiberglass", citou.

## Fim da gratuidade

A lei estadual nº 12.277 de 21/02/2006, que estabeleceu gratuidade para maiores de 65 anos e renda de até dois salários mínimos, nas linhas intermunicipais durou só dois meses. Em 6 de abril o Tribunal de Justiça determinou a sua suspensão, acatando ação foi movida pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros (SETPESP). O mandado de segurança aguarda julgamento pelo plenário do TJ-SP.



## Sim, mas não

Ao julgar o dissídio coletivo dos trabalhadores do transporte coletivo do Rio de Janeiro, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) admitiu a hipótese de flexibilizar o intervalo nas jornadas de oito horas, mas rechaçou a negociação do intervalo já previsto na convenção coletiva para repouso e alimentação. Dessa forma, atende ao recurso do Ministério Público de suspender a jornada de sete horas com intervalos de cinco minutos concedidos pela 1ª Região do TRT.

# Mudanças em São Paulo

Após três anos de vigência, o Sistema Interligado de Transporte Coletivo de São Paulo passa por ajustes, amplia o processo de integração com o metrô e trens de subúrbio, mas obras emperram

Conforme previam os autores do Sistema Interligado o número de passageiros transportados por ônibus dobrou na cidade de São Paulo em três anos, como mostram estatísticas da Prefeitura: de 1.204.388.797 em 2003 para 2.474.611.898 em 2005 (ver quadro). O bilhete único, que permite várias baldeações no período de duas horas, é o responsável pela façanha e comprova o benefício para os passageiros, que antes faziam longas jornadas a pé porque não tinham recursos para pagar mais de uma passagem. Para os operadores, esse aumento não reverteu em mais receitas porque a remuneração é feita por uma complexa combinação de elementos, onde o número de passageiros transportados tem peso relativo.

O atraso no pagamento da remuneração aos consórcios operadores por parte da administração municipal so-

mado à elevação dos custos do serviço sem a correspondente correção da remuneração, contribuíram para a queda na qualidade do serviço. É o que constata a avaliação da eficiência da frota, calculada pela quantidade de carros em operação em relação à frota patrimonial (programada e reserva técnica), que em 2003 era de 92,5 e caiu para 89,2 em 2005.

A insatisfação foi manifestada no começo deste ano na forma de greves por atraso de salários e pela redução da frota em operação. O protesto levou a administração municipal a criar uma Comissão de Acompanhamento da Conta Sistema, com a participação de concessionários (ônibus), permissionários (vans e minibus) e o Sindicato de Motoristas e Cobradores.

Das reuniões dessa comissão surgiu o Termo de Compromisso assinado pelos concessionários com a Secretaria Municipal de Trans-

*O sistema que introduziu o bilhete único registrou o dobro de passageiros em 2 anos*





**A qualidade do serviço caiu com a redução da frota em operação**

mar a 105 até 30 de junho, segundo a SMT. Mesmo assim ainda restam 405 herdados da CMTC em

portes (SMT) em 31 de março, para resolver pendências contratuais, visando a estabilidade do sistema. Mas o consenso não foi fácil, pois segundo o secretário Municipal dos Transportes, Frederico Bussinger, foram necessárias dezenove versões do texto para se chegar a um acordo. Seu objetivo é melhorar a qualidade do serviço e o equilíbrio financeiro da Conta Sistema, que gerencia as receitas tarifárias e extratarifárias, subsídios, remuneração das empresas e cooperativas, e as despesas com a operação dos terminais, comercialização do Bilhete Único e fiscalização e gerenciamento dos serviços.

Além disso, a SMT reajustou a remuneração dos concessionários em 9,5%, que subiu de R\$ 158 milhões para R\$ 173 milhões mensais como valor-base e um adicional por veículo renovado.

**Maior folga** - O Termo de Compromisso relaciona as pendências, explicita compromissos e estabelece diretrizes para as ações a serem adotadas nos próximos de 12 meses (ver quadro ao lado). O programa de renovação da frota foi reformulado dando maior folga aos consórcios operadores. Foi fixado o limite entre 600 e 700 veículos até o final deste ano, fabricados de 1991 a 94 e um terço da frota de ano 1995. O programa cria uma escala que prevê, até dezembro de 2008, a proibição de utilizar veículos com mais de dez anos de fabricação.

Em 2005, apenas 110 ônibus foram substituídos, número que deve se so-

1995, quando foi extinta pelo então prefeito Paulo Maluf. A frota operacional somava em março 7.640 veículos, dos quais 2.538 devem ser renovados até o final de 2008.

A flexibilização dos critérios de renovação da frota foi questionada pelo Tribunal de Contas do Município. Em sua justificativa, a SMT alegou que a indústria não teria condições de atender à demanda nem as operadoras teriam capacidade financeira para arcar com os custos de tal investimento. "A demanda por veículos Padron, Piso Baixo e Articulado acabaria por causar inflação nos preços de mercado e impactos na tarifa e nos subsídios", disse Bussinger.

Segundo o secretário, os veículos com mais de dez anos somam 1.640 unidades, ou 20,89% da frota em operação. A administração atual encontrou 588 veículos com idade superior a 10 anos, ou seja, 7,49% da frota total em operação de 7.851.

O Regulamento de Sanções e Multas (Resam) foi mantido como instrumento corretivo na execução contratual, mas a SMT prometeu analisar propostas dos concessionários para seu aperfeiçoamento.

A comissão ficou de apresentar em maio o plano de reorganização das linhas com redução de quase 38%, ou seja, de 1.305 itinerários para 813, segundo Bussinger.

Outra mudança no Sistema Interligado refere-se à integração com o metrô, promessa de campanha do

prefeito José Serra. No final de abril todas as 51 estações do metrô já estavam integradas, assim como 35 estações das linhas A, B, C, D, E e F da CPTM – Cia. Paulista de Trens Metropolitanos. Para a integração, foi aumentado o valor do bilhete válido por duas horas de R\$2 para R\$ 3 para uso no metrô e ao equivalente a uma passagem de trem, no caso da integração com a CPTM. Uma semana após a integração, foi registrado aumento de 33% no número de passageiros, chegando a 300 mil passageiros do Metrô e dos trens da CPTM. No Metrô, em média 75% dos usuários usam a integração, enquanto na CPTM, em torno de 71%.

**Terminais** - Passados três anos, o Sistema Interligado está longe de ser concluído, pois a atual administração desacelerou a implantação de corredores exclusivos, terminais e estações de transferência. Dos nove corredores estabelecidos no cronograma para o final deste ano, apenas dois serão entregues e ainda ficam faltando 25. Segundo a SMT, a cidade deve receber até dezembro o Expresso Cidade Tiradentes, antigo Fura-Fila (primeira etapa) e o prolongamento do Corredor Ibirapuera, na Avenida Vere-

**As obras previstas foram postergadas, como os terminais**



ador José Diniz. Dos 525 km de corredores e faixas exclusivas e livres, previstos para 2008, foram construídos 185 quilômetros desde 2003. O sistema previa 48 terminais sendo trinta novos e 350 estações de transferência nas linhas-tronco. A administração anterior entregou dez e a atual promete outros três este ano. Dos 48 terminais previstos, apenas 24 funcionam.

Em entrevista ao jornal "O Estado de S. Paulo", o secretário Bussinger disse que a Prefeitura vem investindo igual a gestão anterior no transporte público. Mas, em 2005, os R\$ 35 milhões do Fundo Municipal de Sistema de Corredores Segregados (Funcor) foram deslocados para outros projetos e em 18 de outubro, três decretos autorizaram a retirada de R\$ 37 milhões do setor. A justificativa: a Prefeitura ficou impossibilitada de obter empréstimo do BNDES para o programa.

Segundo o BNDES, além da carta solicitando crédito, a Prefeitura deveria entregar uma cópia do projeto, o que não fez. A previsão orçamentária era de R\$ 281 milhões, incluindo os recursos do banco.

Passageiros transportados			
Período	Consórcios	Cooperativas	Total
2005	1.856.939.616	948.520.654	2.474.611.898
2004	1.119.121.264	486.009.342	1.605.130.606
2003	974.358.016	230.030.781*	1.204.388.797

\* Dados estimados de Lotação porque os veículos não tinham catraca

**Melhorias** - A Prefeitura deve começar em maio um novo modo de fiscalização para melhorar o serviço, baseada em inspeções periódicas e a criação de um selo de qualidade a ser colocado nos ônibus e vans. Além disso, pretende incentivar os passageiros a apontar irregularidades e cobrar fiscalização.

Até quatro anos de uso, o ônibus será fiscalizado uma vez por ano e os mais antigos, passarão por duas até quatro inspeções, dependendo da idade. Na primeira etapa são verificadas as condições mecânicas e operacionais e se forem consideradas precárias, o veículo sai de circulação. Na segunda etapa serão fiscalizados os assentos, janelas e condições de higiene e será dado prazo para correção.

Bussinger promete adotar sistema de rastreamento via satélite para fiscalizar a eficiência da operação, no cumprimento de horários e itinerários, a partir das queixas mais frequentes dos usuários. Os testes devem começar até junho na zona noroeste.

Para aumentar a segurança nos corretores, a Cia. de Engenharia de Tráfego (CET) e a SPTrans, gestora do transporte coletivo, iniciaram em abril a campanha "Fique Ligado" no corredor Inajar - Rio Branco - Centro, visando orientar motoristas e usuários para reduzir acidentes. Segundo a CET, no ano passado foram registrados dezoito atropelamentos nas faixas exclusivas desse corredor.

Além da campanha, que vem sendo feita desde outubro de 2005 em outros corredores, tem sido intensificada a fiscalização da velocidade dos ônibus por meio de radares.

## Pendências contratuais

O Termo de Compromisso firmado entre concessionários e a SMT destaca as principais pendências contratuais que envolvem o sistema de transporte urbano em São Paulo. São elas:

- documentação comprobatória de regularidade societária e para execução contratual;
- integralização de capital;
- garantias contratuais;
- seguro de responsabilidade civil;
- balanços e balancetes;
- certidões do INSS, FGTS, Tributos Mobiliários da Prefeitura;
- alterações societárias;
- garagens adequadas;
- renovação da frota, incluindo veículos adaptados a portadores de deficiência;
- certificações de qualidade;
- implantação dos Centros de Controle Operacional da Concessionária (COC), do Centro Operacional de Terminais (COT), dos Centros de Controle Operacional (CCO) e "Automatic Vehicle Location" (AVL);
- implantação de corredores, terminais e estações de transferência;
- sistema de monitoramento remoto (GPS);
- implementação da rede e dos serviços com linhas integradas;
- respeito à divisão em oito áreas, e papéis coordenados entre os subsistemas estrutural (concessões) e local (permissão);
- contabilização, controle e definição de responsabilidades financeiras pelos acessos gratuitos ao Sistema, legais ou pactuadamente estabelecidos, inclusive por reciprocidades;
- eliminação do transporte clandestino;
- garantia de atendimento ao acréscimo de demanda resultante da eliminação do transporte irregular e
- intensificação das ações para suspensão de liminares concedidas a operadores autônomos.



## Reconhecimento

● **Oswaldo Dias de Castro Junior**, do Expresso Araçatuba, foi eleito líder estadual do setor de transportes por São Paulo pelos leitores do jornal "Gazeta Mercantil;

● **Urubatan Helou**, foi o terceiro mais votado entre os líderes setoriais em nível nacional escolhido como líder do setor de transportes, segundo o mesmo jornal; e

● **Arlindo Paludo**, presidente executivo da Vipal, foi eleito o líder nacional do setor de plásticos e borrachas;

● **Bernardo Hees**, presidente da América Latina Logística, ganhou o prêmio Executivos de Valor 2006, do jornal Valor Econômico, categoria Logística e Transporte.

## Vai e Vem

● **Jérôme Stoll** é o novo presidente da Renault do Brasil e a diretor geral para o Mercosul, em substituição a Pierre Poupel.

● A saída de **Antonio Maciel Neto** da presidência da Ford América do Sul – para assumir o cargo de CEO da Suzano Papel e Celulose – abriu espaço para

**Dominic DiMarco** se tornar o novo diretor executivo da empresa para o Canadá e América do Sul e **Barry Engle** o novo presidente da Ford MercoSul;



● **Besalieu Botelho** é o novo vice-presidente executivo da Robert Bosch em substituição a Helmut Schwarz, que se aposentou e retornou à Alemanha.

## Premiações

● **Cassis, Translovato, Borelli e Transpa** venceram o prêmio da Santista Têxtil como os melhores fornecedores de logística outbound, transferência e inbound, além de fornecedores de Corantes e Químicos.

● A **Jamef** recebeu o prêmio de Transportador Preferencial e Melhor Fornecedor de Transporte em 2005 da São Paulo Alpargatas na premiação "Mais, melhor, mais simples e mais rápido", que avalia os fornecedores de transporte e logística.

## Condecorações

O deputado **Mario Negromonte** foi homenageado com a **Medalha de Mérito do Transporte** outorgada pela Associação Nacional de Transporte de Cargas & Logística - NTC&Logística. **Negromonte** foi o autor do projeto de lei, aprovado como a Lei 121/06, que criou o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Roubo de Cargas.

O presidente do Setcesp, o mineiro **Urubatan Helou**, recebeu da Câmara Municipal de São Paulo o título de **Cidadão Paulistano**, em homenagem aos trabalhos realizados em prol do transporte rodoviário de cargas na capital paulista;



Fotos: Divulgação



● A **Unidock's** venceu o Prêmio Qualidade Febrapharma na categoria Armazenagem; a Atlas, na de Distribuição de Medicamentos; a Ímola, em Transporte de Medicamentos (foto); e a Columbia, nas categorias Trading, Despachante Aduaneiro e Armazém Alfandegado. O prêmio é outorgado pela Federação Brasileira da Indústria Farmacêutica.

## Nota de falecimento

**João Pedro de Oliveira**, gerente Geral da filial São Paulo do Rapidão Cometa faleceu aos 35 anos de idade; era casado e tinha três filhos.

## Mudou-se

O **Sindipesa** (Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais) comunica que mudou para a Rua Bata-tais, 391, Sala 143, Jardim Paulista São Paulo. Fone: (11) 3887-3852 e site [www.sindipesa.com.br](http://www.sindipesa.com.br)

# ECONOMIA & TRANSPORTE

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

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



# PROBLEMAS DE TRANSPORTE ?

# NOVINAT

# 2006

A VEZ DAS  
PEQUENAS  
E MÉDIAS  
EMPRESAS

**FEIRA DE LOGÍSTICA, MOVIMENTAÇÃO,  
ARMAZENAGEM E TRANSPORTE DE MATERIAIS**

**8 a 11 DE AGOSTO**

Local:

**EXPO CENTER  
NORTE  
São Paulo**

Apoio:

**UnIMAM**  
Universidade IMAM de Logística

REVISTA

**Logística**  
MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE MATERIAIS

Promoção e Realização:

**IMAM**  
FEIRAS E COMÉRCIO LTDA.

À IMAM Feiras e Comércio Ltda.

Rua Loefgreen, 1400 - Vila Mariana CEP 04040-902 - São Paulo - SP

Fax: +(11) 5575-3444 ou e-mail: [imam@imam.com.br](mailto:imam@imam.com.br)

Para maiores informações sobre MOVIMAT 2006, solicitamos o envio deste cupom devidamente preenchido, identificando o seu interesse:

EXPOSITOR       PATROCÍNIO       PARTICIPAR DE SEMINÁRIO NO EVENTO       VISITANTE

Empresa: .....

Nome: .....

Cargo: .....

Endereço: .....

CEP: ..... Cidade: ..... Estado: .....

Fone: ( ..... ) ..... Fax: ( ..... ) ..... e-mail: .....

**NOVINAT  
2006**

Parcelado em até  
**18**  
VEZES

**Potência  
nas pistas.  
Tranqüilidade  
na estrada.**



Mercedes-Benz, marca registrada do Grupo DaimlerChrysler.

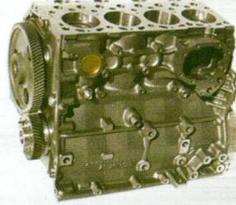


**MOTOR COMPACTO TURBINADO  
REMANUFATURADO OM 366**

À base de troca  
**R\$ 4.383,00** - 28 dias

L/LK 1218/1418/1618/2318  
1218/1418/1718/2418  
A 376 010 71 50 0080

**R\$ 319,15\*\***  
18x



**MOTOR COMPACTO E  
COMPACTO PLUS ELETRÔNICO  
REMANUFATURADO\***

À base de troca

**CONSULTE  
PREÇO ESPECIAL**

OM 457/OM611/OM904/  
OM906/OM924/OM926

Mais completa  
linha para eletrônicos



**MOTOR COMPACTO  
PLUS TURBINADO  
REMANUFATURADO OM 366**

À base de troca (COM CABEÇOTE)  
**R\$ 5.964,75** - 28 dias

L/LK 1218/1418/1618/2318  
1218/1418/1718/2418  
A 376 010 96 50 0080

**R\$ 432,51\*\***  
18x

**Qualidade, durabilidade e redução no tempo  
de parada com preço menor do que você imagina.**

Renove o seu motor com quem melhor entende do assunto. Isto sim é vantagem.

Garantia de 12 meses sem limite de quilometragem.\*\*\*  
Completa linha de motores eletrônicos e mecânicos.  
Passe agora mesmo no seu concessionário ou ligue para 0800 970 90 90.

(\*) Preço condicionado à aprovação total do motor usado conforme critério de avaliação vigente. Consulte condição especial de mão-de-obra para instalação.  
(\*\*) Consulte os concessionários participantes e conveniados pelo banco ABN sobre o parcelamento em até 18 vezes. Taxa de juros de 37,67% ao ano + IOF.  
Valores financiados terão acréscimo de R\$70,00 (TAC). Sujeito à aprovação de crédito.  
(\*\*\*) Conforme Termo de Garantia vigente.  
Promoção válida até 31/08/06 ou enquanto durarem os estoques. Verifique no concessionário se o modelo de seu veículo está contemplado na promoção.  
Fotos meramente ilustrativas.

**Renov**

Mercedes-Benz  
Peças Remanufaturadas