

FROTA & Cia

Ano 13 - Edição Nº 96

Junho - 2006

www.frotacia.com.br

R\$ 10,00

De volta aos trilhos

O transporte ferroviário comemora dez anos de concessão à iniciativa privada com ganhos de participação e produtividade, enquanto se empenha na ampliação da malha e na eliminação dos gargalos que comprometem sua expansão e eficiência

Entrevista

Jorge Garcia, presidente da Iveco Latin America, revela os planos para crescer no Brasil

Combustível

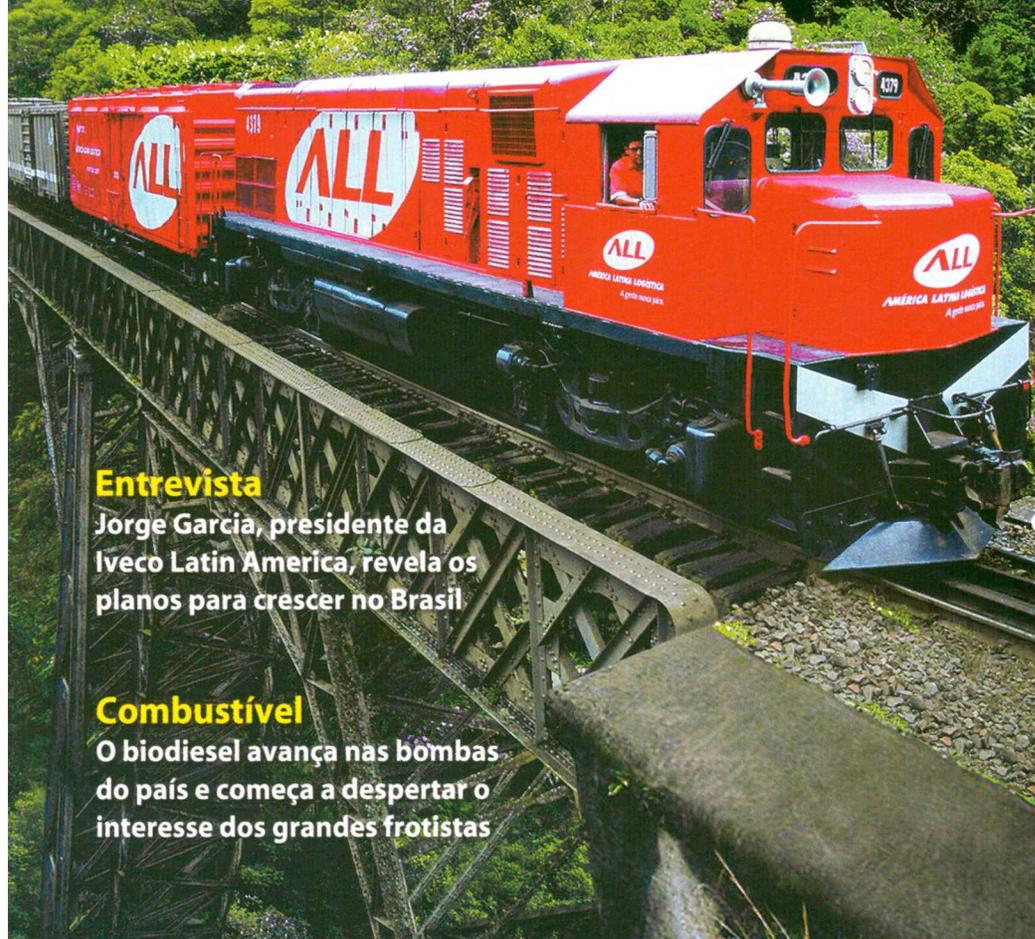
O biodiesel avança nas bombas do país e começa a despertar o interesse dos grandes frotistas

Transporte urbano

Goânia investe na recuperação de seu sistema de transporte, de olho no passado e no futuro

Responsabilidade social

"Mudar as pessoas para mudar a empresa" vira palavra de ordem na Transbrasiliana





**Potência
nas pistas.
Tranquilidade
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\$ 18x 319,15**



**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\$ 18x 432,51**

**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.



Mercedes-Benz
Peças Remanufaturadas



Eliane Cunha

Evolução a olhos vistos

São Paulo anuncia a aquisição de três mil ônibus novos para renovar parte da frota, Goiânia recupera seu sistema integrado de transportes, que já foi modelo de operação, depois do caos resultante da invasão dos clandestinos. Estes são apenas dois exemplos do que pontua pelo país afora envolvendo o transporte urbano de passageiros, num processo evolutivo que conta de um lado com as pressões do poder concedente aos permissionários ou concessionários e, de outro, as respectivas respostas desses prestadores de serviço.

Em colaboração entra a indústria, uma das maiores do mundo. O transporte coletivo vem se beneficiando da oferta de veículos com o conforto esperado pelos passageiros e estágio tecnológico capaz de atender aos anseios de melhor rendimento aos frotistas. Graças a isso, o mercado pode contar com modelos biarticulados de grande capacidade, para cidades e bairros que não dispõem de sistemas sobre trilhos. Ou, ainda, com veículos equipados com dispositivos outrora inimagináveis como motores eletrônicos inteligentes e menos poluidores, caixas de transmissão automática, sis-

tema de ajoelamento da suspensão, entre outras inovações.

Embora ainda haja muito por fazer, como recuperar a idade média ideal da frota e construir mais corredores exclusivos, não há como negar a evolução dos sistemas. A operação ganhou produtividade com as catracas e a bilhetagem eletrônicas; os serviços clandestinos praticamente desapareceram com as reorganizações dos sistemas; e a legislação passou a atender aos requisitos dos passageiros que têm dificuldade de locomoção.

O que todos os agentes desse serviço buscam, no entanto, é uma política nacional que estabeleça a prioridade ao serviço e trace diretrizes claras para o planejamento futuro. E, sobretudo, que organize a questão tarifária contemplando a compensação das gratuidades e dos descontos para que os operadores possam, com a adequada remuneração, acelerar essa evolução em benefício de quem hoje paga as contas, o passageiro.

Valdir dos Santos
Editora

FROTA & Cia

DIRETORIA

Diretores
José Augusto Ferraz
Solange Sebrían

REDAÇÃO

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

Editora

Valdir dos Santos
valdir@frotacia.com.br

Colaboradores

Luciana Wallbach (texto)
Leonardo Iran (fotos)

ARTE

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

COMERCIAL

Diretora
Solange Sebrían
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 - Julho/2006
Filiada ao
Instituto Verificador de Circulação



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

Montagem sobre fotos: Divulgação



Ferrovias

16

Um balanço dos dez primeiros anos de privatização das ferrovias brasileiras revela o crescimento do modal, tropeços no percurso e a concentração de empresas



Divulgação

Formação profissional

32

Escola Silva Freire, no Rio de Janeiro, preenche uma lacuna na formação de técnicos, ao capacitar jovens para atuar no mercado de logística e transporte



Entrevista

22

Jorge Garcia, presidente da Iveco Latin America, explica a incorporação da Iveco-Fiat pela Fiat Automóveis e reafirma sua disposição de crescer no mercado brasileiro

Combustível

28

O biodiesel amplia sua presença para 500 postos da BR Distribuidora, atrai o interesse de frotistas e ganha o reforço do H-Bio, desenvolvido pela Petrobrás



Alexandre Brum

Seções

Editorial 03

Transporte On line 06

Ponto a ponto 34

Panorama 42

Montagem sobre fotos: Leoiran



Transporte urbano

Verdadeira referência no passado, o Sistema Integrado de Transporte de Goiânia ganha fisionomia de inovação ao incorporar 410 novos ônibus à frota intermunicipal



Leoiran

40 - Responsabilidade social

Através de programas de inclusão social, a Transbrasiliana descobre artistas na manutenção, ensina informática para leigos e economia para esposas de funcionários



“A DPaschoal está o tempo todo pensando no consumidor. Ela vive nosso dia-a-dia e isso agiliza muito a relação comercial.”

Talmo Cezar Pedroso - diretor da Transportadora Sulista S.A.

Silvio Oliveira
Especialista DPaschoal
em Curitiba



Rec-O-Matic: o sistema de recapagem que garante maior durabilidade para os pneus de sua frota.

Rodar SAF: nossos técnicos vão até sua frota realizar análise e diagnóstico de pneus.

Gestão de frotas: a gestão de produtos e serviços na sua frota é otimizada, através de equipes treinadas.

Ciclo Total do Pneu: da montagem ao descarte ambientalmente correto, você acompanha toda a vida útil do pneu.

Rodar System: o gerenciamento de pneus fica mais prático e eficaz com este software exclusivo.

TransCred: facilidade e flexibilidade nas compras: tudo em até 18x, data de pagamento à sua escolha e Consórcio de produtos.

Pneus Goodyear para caminhões, ônibus e produtos das melhores marcas

O especialista com você





Emissão quase zero

A UPS americana está testando um novo veículo urbano de entrega, baseado na tecnologia hidráulica híbrida a diesel. Testes de bancada acusaram uma economia de combustível da ordem de 60 a 70% e mais de 40% de redução nas emissões de dióxido de carbono, em comparação aos caminhões a diesel. "O conceito de diesel hidráulico híbrido tem o potencial de oferecer aos clientes de caminhões algo único - desempenho e emissões quase zeradas com melhorias significativas na economia de combustível", acredita Dee Kapur, presidente da International-Truck Group, que fornece os caminhões da UPS.



Fotos: Divulgação

Cartel condenado

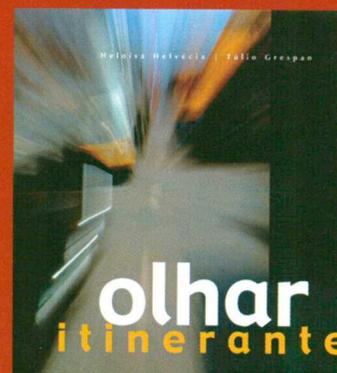
Depois de tramitar três anos na Justiça gaúcha, a juíza Eloy Bernst Justo, da 3ª Vara Federal Criminal de Porto Alegre, decidiu condenar os envolvidos com a acusação de formação de cartel, relativo ao transporte de veículos da GM de Gravataí. A condenação envolve o diretor de assuntos institucionais da General Motors, Luiz Moan, o ex-presidente da ANTV - Associação Nacional das Empresas Transportadoras de Veículos, Paulo Guedes, e o ex-presidente do Sindicato Nacional dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Veículos - Sindicam), Aliberto Alves. As penas variam de 3 a 5 anos de reclusão, mas cabem recursos nos três casos.

Para STJ, dirigir sem carta não é crime

Dirigir sem carteira nacional de habilitação (CNH) não é crime, desde que o motorista não cause dano a terceiros. A decisão é do Superior Tribunal de Justiça, depois de conceder habeas-corpus a um motorista sem carteira, autuado em 1999, depois de bater o carro que dirigia em um veículo parado. "O artigo 306 estabelece que, para ser crime dirigir sem carteira, é necessária a representação de uma vítima. Pelo código, se um cidadão estiver embriagado, mas dirigindo devagar, sem causar dano, isso não é crime, só infração administrativa", explica o presidente da Comissão de Trânsito da seção paulista da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB-SP), Cyro Vidal.

Olhar itinerante

A NTC&Logística, em associação com a Editora Mandarin e a Bandag, lançaram o livro "Olhar Itinerante", da jornalista Heloísa Helvécia e o fotógrafo Túlio Grespan. A obra - prefaciada pelo presidente da Academia Brasileira de Letras, Marcos Vinícios Vilaça - retrata a realidade vivida pelos caminhoneiros, a partir de uma viagem feita pelos autores por estradas e lugares brasileiros.



Vigência da Resolução 160 ganha prazo até 2007

Marcelo Vigneron



O Contran decidiu prorrogar até 30 de junho de 2007 o prazo para as empresas de transportes que operam com produtos perigosos, atenderem as exigências da Resolução 160, que estabelece novos padrões para os cones de sinalização viária. A prorrogação foi reivindicada por todas as entidades ligadas ao transporte rodoviário de cargas, sob a alegação que tais exigências trariam um enorme custo para os operadores do segmento.

Serviços on line

A Ford Caminhões colocou no ar o novo hot site da Linha Cargo 2006. Através da internet, o usuário pode conhecer as últimas novidades e serviços oferecidos pela marca. Entre outros serviços, o site reserva um espaço para apresentação da tecnologia utilizada nos motores eletrônicos e traz um show-room com a ficha técnica completa dos modelos Cargo 2006. De quebra, relaciona os serviços de pós-venda e traz um configurador de caminhões, exclusivo na internet brasileira. Basta informar o tipo de aplicação, carroceria e carga líquida desejada para o configurador indicar o modelo de caminhão mais adequado ao seu negócio. O serviço está disponível no endereço: www.caminhoes.ford.com.br



**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 - e-mail: vendas@frum.com.br

Linha Volkswagen Constellation.

Agora ainda mais sob medida.

Conheça as novas versões com cabine estendida.



13-180



15-180



Os veículos em referência apresentam itens opcionais.



Espaço para mala e objetos pessoais atrás dos bancos.



Bancos dos passageiros independentes, que proporcionam maior conforto aos ocupantes da cabine.





19-320

17-250

24-250

Constellation



Motorização eletrônica:
13.180 e 15.180 – 180 cv/4,8 L
17.250 e 24.250 – 250 cv/5,9 L
19.320 – 320 cv/8,3 L



Painel de instrumentos
com computador de
bordo – inúmeras
informações do veículo
e de operação.



Facilidade para
manutenção:
rápido acesso aos
principais itens de
manutenção diária.

VW 2006

De acordo com a Lei

A Guerra apresentou um novo semi-reboque bitrem, para uso no transporte longitudinal de toras, que atende à Resolução 188 do Contran, em vigor a partir de julho. O equipamento dispõe de painéis dianteiros e traseiros em cada um dos semi-reboques e pelo menos duas escoras e duas catracas para a amarração dos feixes de toras. Cada semi-reboque pode transportar até três "pacotes" de toras com 2,40m de comprimento e peso bruto total combinado de 57 toneladas.



Fotos: Divulgação

Lista de sugestões

Depois de infindáveis reuniões, entidades ligadas ao transporte e logística chegaram a um consenso em relação às propostas que querem encaminhar ao governo, com vistas ao aperfeiçoamento da Resolução 184/05. Entre outras sugestões, a lista inclui a adoção do padrão de 18,6 de comprimento do veículo articulado, para tornar compatível com as normas argentinas. Junto com a exigência do uso de caminhões com tração 6x4, para puxar os reboques. Além de especificarem com mais clareza o peso bruto total combinado, segundo a configuração do veículo e o seu comprimento.

Mega licitação



Marcelo Vigneron

O Dnit - Departamento Nacional de Infra-Estrutura Terrestre anunciou o lançamento de uma mega licitação até o final do ano, para a implantação de centenas de balanças nas estradas do país. O Plano de Pesagem Nacional, que dá sustentação à compra, prevê a instalação de 140 balanças fixas e 240 móveis, nos 56 mil quilômetros de rodovias federais. Atualmente, toda essa vasta malha rodoviária dispõe de apenas 15 balanças em funcionamento.

Novidades em cegonha

O aumento da demanda de transporte de veículos zero estimulou a Rodolinea e a Facchini a ingressarem no mercado de cegonheiras. As duas empresas estão oferecendo uma nova versão de carroçaria para esse segmento, que incorpora uma tecnologia diferenciada. O equipamento vem com pisos hidráulicos feitos em alumínio reforçado, lâmpadas do tipo "led" e eixo com levante hidráulico, entre outras novidades.

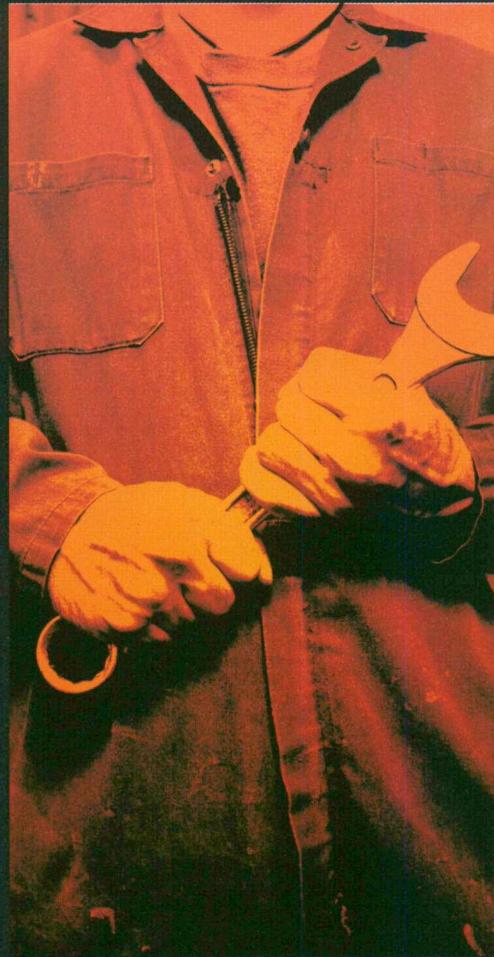
NHT começa a decolar

A NHT Linhas Aéreas, a mais nova empresa de aviação brasileira originária do transporte rodoviário, recebeu o primeiro avião modelo Let 410 UPV-E20, fabricado na República Tcheca. A empresa, sediada em Santa Maria (RS), é coligada à holding JMT, do pioneiro José Moacyr Teixeira, da Planalto Transportes. O grupo, com forte atuação no sul do país, opera no transporte de passageiros, de cargas, de turismo, entre outros. Segundo o presidente da NHT, Pedro Antônio Teixeira, a empresa começa a operar comercialmente em julho, com vôos regulares diários para 12 destinos da região Sul. Até dezembro de 2007 outros cinco aviões similares serão incorporados à frota.

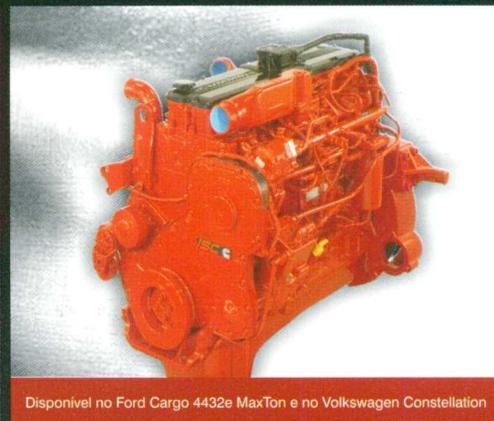


Cada vez mais forte. Cada vez mais confiável.

Motor eletrônico ISC. Mais que um motor, um caminhão de vantagens.



DOBright



Disponível no Ford Cargo 4432e MaxTon e no Volkswagen Constellation

www.cummins.com.br

0800 12 33 00
falecom@cummins.com

Quem escolhe o **ISC Cummins** não adquire apenas um motor eletrônico de última geração. Tem à disposição um verdadeiro pacote de benefícios que, ao longo dos anos, garante o retorno do seu investimento. Tecnologia de ponta. Assistência técnica em todo o país. Garantia de qualidade nos serviços. A **Cummins** trabalha para produzir motores cada vez mais econômicos. Mais silenciosos. E mais adequados às normas de emissão de poluentes. No mundo inteiro é assim. E, não por acaso, o Brasil é cada vez mais **Cummins**.





Fuga do gelo

Para fugir da neve dos Andes, a DM Transporte e Logística Internacional está utilizando uma rota alternativa para o transporte de cargas entre Chile e Argentina. Trata-se de Paso de Pino Hachado, um trajeto eficiente e seguro, segundo a empresa, mas muito pouco utilizado. Em 2005, apenas 350 veículos cruzaram Pino Hachado, enquanto outros 12,7 mil optaram pela rota tradicional de Paso Los Libertadores (foto). E, com isso, sujeitando-se aos constantes fechamentos entre junho e setembro, por culpa do mau tempo. De acordo com a DM, além de permanecer aberta o ano todo e contar com boa infra-estrutura, a opção de Paso de Pino Hachado está mais próxima de Santiago do Chile cerca, de 865 quilômetros.



Fotos: Divulgação

Recorde histórico

A indústria automobilística fechou o primeiro semestre do ano com um número recorde de emplacamentos, segundo o Renavam - Registro Nacional de Veículos Automotores. Um total de 817,7 mil veículos foi emplacado; o melhor resultado da história no período. As vendas acusaram um crescimento de 8,6%, de janeiro a junho, comparando com o mesmo período de 2005. Os números já superam o registrado no primeiro semestre de 1997 - 812,7 mil unidades - quando as vendas totalizaram 1,943 milhão de veículos, incluindo caminhões e ônibus. Se o quadro se mantiver, a indústria vai atingir o melhor resultado desde a fundação do setor em 1957.

Preferido dos ladrões

A partir das ocorrências envolvendo seu próprio cadastro de mais de 35 mil veículos monitorados, a Graber Rastreamento elaborou um ranking das marcas e modelos de caminhões preferidos dos ladrões, durante o primeiro semestre de 2006. De acordo com o levantamento, o Mercedes-Benz 1620 (foto) foi o caminhão mais roubado no período, seguido do VW 18.310; Scania 112; Scania 113; Mercedes-Benz 1935; Mercedes-Benz 1934; VW 23.220; VW 23.100; Mercedes-Benz 1513 e Volvo 12-360.



Marca de renome

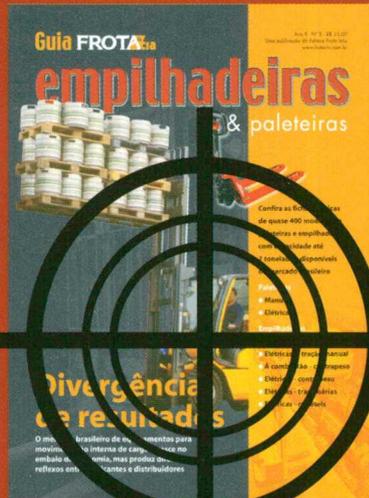


A marca Itapemirim conquistou do INPI (Instituto Nacional da Propriedade Industrial) o direito exclusivo de uso no Brasil, em qualquer ramo de atividade. Apenas três marcas brasileiras (Natura, Perdigão e Aymoré) gozam no país, da proteção especial de marca de "alto renome". A proteção impede que terceiros causem danos à imagem. Ou sugiram associações que possam levar ao julgamento errado da marca, prejudicando seu valor patrimonial. O alto renome também serve de instrumento legal, para combater o uso da marca em outros ramos de atividades.

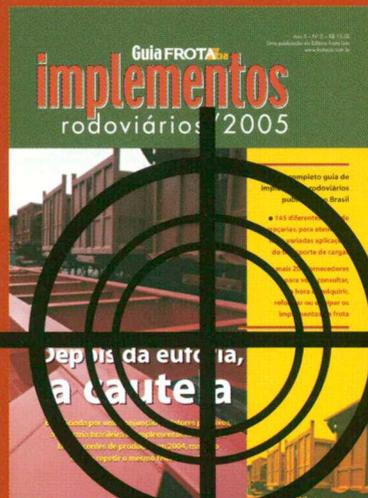
No apagar das luzes

Até o dia 19 de dezembro, no apagar das luzes do mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, promete concluir o Plano Nacional de Logística e Transportes. O projeto, segundo ele, terá alcance até 2023 e servirá para nortear as prioridades de investimentos, envolvendo todos os modais de transporte. Por enquanto, o plano está em fase de modelagem. A Faculdade de Economia e Administração da USP e a Fundação Instituto de Pesquisa Econômica (Fipe), estão a cargo dos trabalhos.

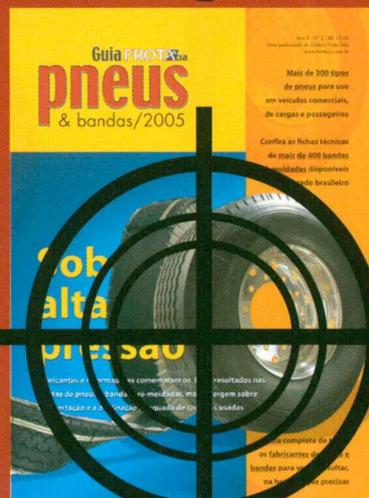
Multiplique por 4 as chances de acertar o seu público-alvo



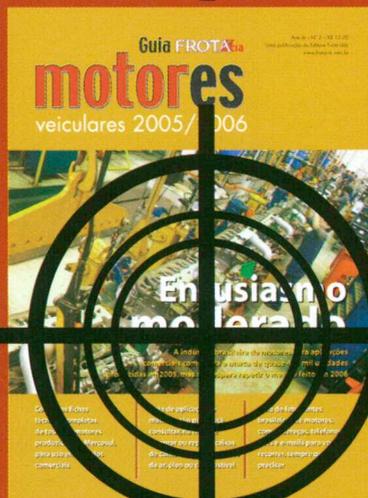
Guia FROTA&Cia
Empilhadeiras&Paleteiras
Prazos de Fechamento:
Autorizações: 28/Julho
Material: 31/Julho
Circulação: 8/Agosto



Guia FROTA&Cia
Implementos Rodoviários
Prazos de Fechamento:
Autorizações: 22/Setembro
Material: 29/Setembro
Circulação: 6/Outubro



Guia FROTA&Cia
Pneus&Bandas
Prazos de Fechamento:
Autorizações: 25/Agosto
Material: 31/Agosto
Circulação: 8/Setembro



Guia FROTA&Cia
Motores, Eixos&Transmissões
Prazos de Fechamento:
Autorizações: 20/Outubro
Material: 27/Outubro
Circulação: 10/Novembro

De agosto a novembro, os leitores de FROTA&Cia vão ganhar um presente especial, encartado a cada nova edição. São os Guias FROTA&Cia, a mais completa fonte de informações sobre produtos e serviços para transporte.

E o caminho mais curto para levar a sua mensagem publicitária para mais de 13.000 empresários e executivos, ligados ao transportes de cargas e passageiros.

Multiplique por 4 as chances de acertar o seu público-alvo.

Reserve já seu espaço e anuncie nos Guias FROTA&Cia Empilhadeiras&Paleteiras, Pneus&Bandas, Implementos Rodoviários e Motores, Eixos&Transmissões.

11** 3871-1313

comercial@frotacia.com.br

www.frotacia.com.br

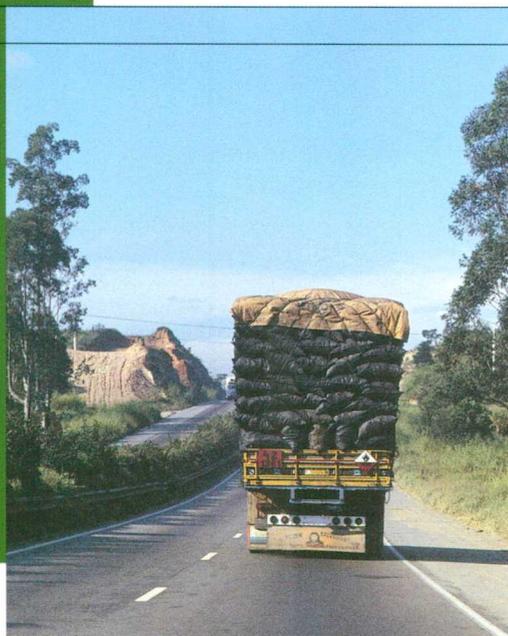
FROTA&Cia

Mais que um veículo, uma frota de serviços



Sem perigo

Um ofício encaminhado pela ANTT ao diretor-geral do Departamento de Polícia Rodoviária Federal e ao comandante-geral da Brigada Militar do Rio Grande do Sul revela que o carvão vegetal gaúcho não entra em combustão espontânea. A iniciativa é dos produtores e transportadores de carvão vegetal daquele Estado que, há anos, vem solicitando a retirada do produto da lista de cargas perigosas.



Marcelo Vigneron

Conta salgada

Um estudo do Instituto Militar de Engenharia (IME) calculou que a circulação de caminhões com excesso de carga gera perdas estimadas para o país da ordem de R\$ 1,5 bilhão anuais, apenas no que toca à infra-estrutura. Para se ter uma idéia, o valor é três vezes superior aos R\$ 440 milhões investidos na operação tapa-buraco, duas vezes o custo de construção do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro e cerca de 80% dos gastos previstos pelo Ministério dos Transportes para recuperação de estradas neste ano. Pior de tudo é que a conta salgada não inclui os prejuízos sofridos pelas próprias empresas de transportes, em decorrência do aumento dos custos por culpa do sobrepeso nos veículos e da buraqueira nas estradas.

Contabilidade maquiada

O governo do Paraná informou à Justiça Federal que não tem mais interesse em encampar as praças de pedágio no Estado. O processo, que tramita há cerca de três anos, pede a retomada de posse das rodovias privatizadas, mediante indenização às empresas operadoras. Segundo o procurador-geral do Estado, Sérgio Botto de Lacerda, a desistência é decorrência da descoberta que a contabilidade das concessionárias tinha sido maquiada, com valores incompatíveis com o patrimônio das empresas.

Escolinha TA

A Transportadora Americana, com sede na cidade do mesmo ano, em São Paulo, inaugurou a oitava unidade do projeto "Escolinha TA de Informática", a primeira no Estado de Minas Gerais. Ela está localizada na Escola Estadual Israel Pinheiro, de Contagem, em Belo Horizonte. Iniciado em 2001, o projeto de inclusão digital da TA busca oferecer conhecimentos básicos de informática aos jovens de instituições públicas de ensino, contribuindo com sua futura entrada no mercado de trabalho.

Culpa do excesso de peso

Um juiz da 2ª Vara Federal de Uberlândia aceitou denúncia do Ministério Público Federal em Minas Gerais contra dois empresários e um motorista de caminhão, por burlar a fiscalização do excesso de peso transportado nas rodovias federais. Segundo o MPF, as mercadorias da empresa Agrimig Calcário Agrícola Ltda, de propriedade dos acusados, circulavam pelas estradas acompanhadas de duas notas fiscais. Enquanto uma registrava o peso permitido para o tráfego, conforme o modelo e a capacidade do veículo, a outra acusava a quantidade que excedia o limite de peso permitido. O Ministério Público Federal entendeu que, além de cometerem o crime de falsidade ideológica (art. 299, do Código Penal) e de uso de documento falso (art. 304), os denunciados expuseram a vida e a saúde de outras pessoas a perigo direto e iminente (art. 132).

TRANSPORTADORA É TUDO IGUAL. EMPILHADEIRA TAMBÉM.

Agora que essa mentira já chamou a sua atenção aproveite e conheça os novos lançamentos da Palettrans.



Novo Transpalete Elétrico TE18:
1.800kg de capacidade de carga

6x
R\$ 2.904,38
mensais

A prazo: R\$ 17.426,28
A vista: R\$ 16.624,00
C/ bateria tracionária 216Ah
e carregador 40A

Transpalete Manual TM2220
Capacidade de carga de 2200kg
Rodas simples em nylon

6x
R\$ 122,12
mensais

A prazo: R\$ 732,72
A vista: R\$ 699,00



Nova Empilhadeira Tracionária PT1454:
1.400kg de capacidade nominal de carga
e agora com elevação de **5,40 metros**.

6x
R\$ 5.088,25
mensais

A prazo: R\$ 30.529,50
A vista: R\$ 29.124,00
C/ bateria tracionária 216Ah carregador 40A

Palettrans

Alto desempenho e melhor performance.
Garantia total de produtividade.



5,40 metros de elevação

Consulte também outros modelos!

**ABC
RODICAMP**
RODAS E CARRINHOS

019 3276.0473
vendas@abcrodicamp.com.br

REVENDA E ASSISTÊNCIA TÉCNICA AUTORIZADA

www.abcrodicamp.com.br

Avanços e tropeços

Os primeiros dez anos de operação do sistema ferroviário pela iniciativa privada contabilizam crescimento no volume de transporte, tropeços no percurso e um irreversível processo de concentração

Valdir dos Santos

Após completar dez anos de privatização, o transporte ferroviário de cargas no Brasil comemora o aumento de 62% em toneladas transportadas por quilômetro útil. E, ainda, a conquista de seis pontos percentuais na participação da matriz de transportes, que saltou de 20 para 26%, desde o início do processo de concessão da malha da Rede Ferroviária Federal S.A. Esses dados foram divulgados em Brasília pela ANTF, associação dos operadores, durante o Seminário Brasil nos Trilhos, que festejou a data. Os registros da ANTT (órgão regulador) retratam o avanço maior de algumas concessionárias e a retração de outras, assim como as incorporações que espelham um processo de concentração do setor em poucos grupos.

Os operadores mostram otimismo quanto ao futuro, com base no crescimento dos últimos anos: em 2003 o ganho foi de 7,3% sobre 2002, em 2004, 12,8% sobre o ano anterior e no ano passado, de 7,5%.

A MRS Logística, que ficou com o filé mignon da malha da Rede, a Região

Sudeste, foi das que mais cresceu: de 20,6 bilhões de TKU (tonelada x km útil) em 1997, 1º ano da concessão, para 44,4 em 2005. A não menos poderosa Centro-Atlântica (FCA), uma das ferrovias da Cia. Vale do Rio Doce, expandiu de 5,3 milhões de TKU para 10,7. A Novoeste, no entanto, regrediu de 1,5 bilhão de TKU em 1997 para 1,3 em 2005, entre outros motivos, porque perdeu os derivados de petróleo para o duto da Petrobras, próximo à sua malha.

A ALL Logística, que começou em 1997 como Ferrovia Sul Atlântico arrematando a malha Sul, não cresceu apenas no volume de carga transportada (de 6,8 bilhões de TKU em 1997 para 15,4 no ano passado). Expandiu para a Argentina, adquirindo as duas principais ferrovias, e para as regiões Sudeste e Centro-Oeste do Brasil, incorporando as malhas da Brasil Ferrovias e a Novoeste por R\$ 1,4 bilhão, em maio último. Assim se tornou a maior operadora do sistema ferroviário do país, com 20.495 km de via férrea ou 72,57% da malha concedida.



Presidente Lula discursa no Seminário Brasil nos Trilhos: "dinheiro não é problema"

Escala - Seu presidente Bernardo Hees, que anunciou o imediato processo de recuperação das empresas e de integração com a ALL, informou que o número de vagões passou de 19 mil para 27 mil e o de locomotivas de 706 para 960 e que vai investir mais de R\$ 1 bilhão por ano. "A capacidade de investimento é fundamental para tornar a ferrovia a melhor opção logística. Sejam commodities agrícolas ou produtos industriais, o importante é ter escala".

Para a União, foi um grande negócio, pois, além de deixar de injetar anual-

ecços



Foto: Divulgação/Ministério dos Transportes/Edsom Leite

mente R\$ 350 milhões passou a receber R\$ 400 milhões pelo arrendamento das linhas, afora os recursos dos impostos incidentes sobre os serviços.

As dificuldades de algumas concessionárias e incompatibilidades com a legislação levaram a vários ajustes nesses dez anos de concessão. A Cia. Siderúrgica Nacional (CSN), por exemplo, teve que deixar sua participação na FCA, ficando com a CFN (Cia. Ferroviária do Nordeste) como consequência do "des-cruzamento" societário CVRD - CSN.

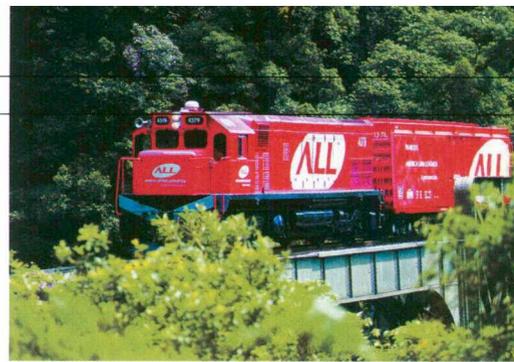
A Brasil Ferrovias surgiu em 4 de março de 2002 como um dos maiores corredores de exportação com a integração da Ferronorte, Ferroban, Novoeste e Portofer. Com 4.700 km, cobria

SP, MT e parte do MS, ligando o Centro-Oeste ao Porto de Santos. Mas teve que se socorrer do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para uma reestruturação equivalente a 12,8% do capital dessa empresa, criada na operação de troca de ações com a ALL Logística.

A Brasil Ferrovias teve sua falência decretada, mas conseguiu revertê-la. Seu presidente Elias David Nigri assegurou a saúde financeira da empresa e o pagamento em juízo da cobrança que originou o pedido de falência. Mas sua reestruturação exigiu aportes do BNDES. O presidente do BNDES, Demian Fiocca disse que o banco obteve ganho financeiro ao participar do capital da Brasil Ferrovias com R\$ 150 milhões, lucro de 34% ao ano mais TJLP.

As alterações da ALL foram de outra ordem: admitiu novo acionista estrangeiro, abriu o capital na Bovespa, para captar R\$ 580 milhões, além de incorporar a Brasil Ferrovias e a Novoeste.

Patrimônio positivo - Segundo a ANTT, essas mudanças trouxeram sane-



**ALL: 20.495 Km
de linhas e 27 mil vagões**

amento econômico-financeiro ao setor e a reversão do patrimônio líquido negativo para positivo, embora, no ano passado, a Ferropar, Ferroban e FCA tivessem apresentado resultados negativos (Ver quadro 2). "O equacionamento econômico e operacional da Ferropar está em curso", informa a ANTT.

Apesar disso, há otimismo quanto ao futuro. Mauro Dias, presidente da ANTF, anunciou no Seminário Brasil nos Trilhos, em Brasília, a expansão do setor em dez pontos percentuais nos próximos dez anos. Mas, para isso, sugere a eliminação dos gargalos que comprometem a produtividade da malha, e a padronização dos tributos entre os Estados.

Por sua vez, Rodrigo Vilaça, diretor-executivo da ANTF, acrescentou a necessidade da construção do Ferroanel em torno da Região Metropolitana de São Paulo e a retirada das famílias que

Quadro 1 - Evolução da Produção de Transporte

(em bilhões de t x km úteis (TKU))

Concessionárias	1992	1997	2001	2002	2003	2004	2005
Novoeste	1.9	1.5	1.5	1.7	1.2	1.2	1.3
FCA	6.4	5.3	8.1	8.6	7.5	9.5	10.7
MRS	20.1	20.6	27.4	29.4	34.5	39.4	44.4
FTC	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
ALL	7.7	6.8	12	12.8	13.9	14.2	15.4
Ferropar	-	0.1	0.4	0.4	0.4	0.3	0.3
EFVM	42.7	56.6	54.4	57	60.5	64.8	68.7
EFC	29.9	41.8	48	49	52.4	63.6	69.5
CFN	0.8	0.5	0.7	0.8	0.8	0.8	0.8
Ferroban *	6.5	5	8.3	8.3	9.2	9.5	2.3
Ferronorte *	-	-	1.3	1.9	2.1	2.3	8
Total	116.1	138.3	162.3	170.1	182.7	205.8	221.6

Fonte - ANTT

invadiram as faixas de domínio dos trilhos, que reduzem a velocidade dos trens em diversas cidades.

Para isso, Dias apresentou a Agenda Estratégica para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário de Cargas, constituída de dez pontos, entre eles, a eliminação de 12.400 passagens em nível clandestinas, uma a cada 2,3 km, das quais 134 são prioritárias; e de 824 focos de invasão na faixa de domínio, das quais 434 consolidadas.

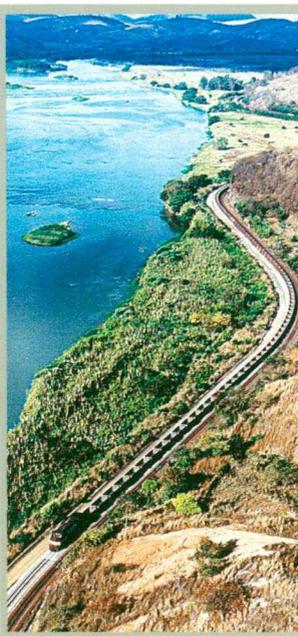
Um dos entraves a esse crescimento é a cobrança de ICMS na intermodalidade, que precisa ser eliminado, assim como precisam ser melhorados os acessos aos portos.

Ações trabalhistas - A ANTF sugere também a expansão da malha com substituição de trechos por variantes e contornos de cidades e cobertura das regiões mais carentes como a Nordeste, Norte e Centro-Oeste, que tem tido grande expansão agrícola. A resolução das pendências judiciais da RFFSA é tema de constante discussão, pois as empresas indenizam as ações trabalhistas, depois precisam cobrar da Rede. "Esses

Grupo controladores:

A ALL Logística detém as malhas Sul, Ferroban, Ferronorte e Novoeste num total de 20.495 km de vias férreas; A Cia Vale do rio Doce, as ferrovias: EFC - Estrada de Ferro Carajás, Vitória-Minas e FCA que somam 9.890 km de trilhos; a Cia. Siderúrgica Nacional, os 4.238 km da CFN- Cia. Ferroviária do Nordeste, que inclui a nova Transordestina; A Ferropar administra a Ferroeste, do governo paranaense, com 248; a MRS Logística controlada por grandes usuários como MBR, CVRD, CSN, Usiminas e outros, tem 1.674 km de vias

Os controladores da FTC - Ferrovia Tereza Cristina são Gemon, Interfinance e Santa Lúcia; A Valec, estatal da União administra os 461 km da Ferrovia Norte-Sul que ela mesma construiu no governo Sarney.



recursos poderiam estar sendo usados em investimentos", diz Dias.

Por fim, pedem linhas de financiamento do BNDES para eixos, dormentes e trilhos, para reativação de obras de sinalização, para melhorar as condições de segurança.

Pelos cálculos da ANTF, seriam necessários R\$ 4,2 bilhões do governo federal mais R\$ 7,1 bilhões das concessionárias para cumprir a agenda.

O presidente do BNDES, Demian Fiocca, disse que o banco se dispõe a fazer empréstimos sem juros (só a TJLP) para essas obras.

Presente ao seminário, o presidente Lula disse não ser mais possível continuar convivendo com problemas como a travessia Cachoeira-São Felix, na Bahia, onde o trem chega a fazer seis manobras para passar de uma cidade a outra", e sugeriu que fossem apresentados projetos



Quadro 2 - Situação econômico-financeira das concessionárias

(em milhões de R\$)

Concessionárias	Receita Bruta				Lucro Líquido				Patrimônio Líquido			
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005
Novoeste	53	51	61	81	-42	-77	-74	-48	-114	-191	-265	22
FCA	391	513	661	928	-288	-174	-91	-160	-501	130	7	-121
MRS	1,075	1,347	1,621	1,998	-167	352	222	410	-130	281	414	629
FTC	24	23	30	33	1	-4	-4	-	7	6	2	2
ALL	517	681	769	926	12	67	67	141	192	156	216	338
Ferropar	18	21	12	-	-6	-12	-33	-	-10	-23	-56	-
EFVM	1,516	1,839	2,240	2,597	188	391	515	664	-	-	-	-
EFC	813	1,146	1,423	1,525	-177	138	130	395	-	-	-	-
CFN	27	37	51	51	-33	-39	-39	-57	1	111	70	12
Ferroban	126	147	189	201	-253	-131	-108	-120	-295	-426	-534	-554
Ferronorte	245	373	437	543	-246	-148	-232	-151	203	55	-177	219
Total	6,807	8,181	9,498	10,888	-	-	-	-	-	-	-	-

Legenda: - dados não disponíveis
Fonte - ANTT

"porque dinheiro não é problema".

No mesmo seminário, o ministro dos Transportes Paulo Sérgio Passos, disse que a posição do governo é de acolhimento ao que está posto na agenda e que várias questões já vêm sendo trabalhadas, como o investimento em grandes ferrovias para ampliar e aprimorar a malha existente.

Dados positivos - O seminário mostrou outros dados positivos como a criação de 14 mil empregos diretos e outros tantos indiretos, além de investimentos superiores a R\$ 9,5 bilhões pelas empresas que assumiram o controle das onze malhas da RFFSA e gerenciam 28.239 km de ferrovias, ou 95% do sistema.

O aumento da participação para 26% encoraja o setor a prever expansão confiante na continuidade do crescimento das exportações, responsável pelo crescimento até agora e que representaram 85% da carga transportada. Para 2006, as empresas planejam crescer de 9% a 11% e atingir 435,7 milhões de toneladas TU ou 245 bilhões de TKU.

Nesses dez anos, a frota foi renovada e ampliada para 2.300 locomotivas e 72 mil vagões, o que revitalizou a indústria ferroviária. Em 1997 o Brasil produziu apenas 119 vagões número que cresceu para 7.500 em 2005.

Os contratos de concessão renderam R\$ 2,122 bilhões à União pelo arrendamento dos bens operacionais. Pelas contas da ANTF, foram arrecadados



Quadro 3 - Frota em operação
(em unidades)

Concessionárias	2002		2003		2004		2005	
	Locomotivas/ Vagões							
Novoeste *	71	1,675	71	2,121	69	1,962	180	3,440
FCA	407	10,398	459	10,486	437	12,069	621	12,609
MRS	362	12,452	323	10,631	382	11,498	329	12,928
FTC	10	449	10	449	10	449	10	449
ALL	417	11,996	442	12,075	479	12,716	463	12,806
Ferropar	16	244	17	266	5	-	-	-
EFVM	198	13,549	235	11,807	247	16,225	348	19,857
EFC	90	4,826	91	5,115	110	6,893	119	8,316
CFN	82	1,897	82	1,925	93	1,703	93	1,703
Ferrobarragem *	166	8,530	159	6,011	159	8,249	54	11,255
Ferromonte *	76	1,779	98	2,046	134	2,636	177	6,756
Total	1,895	67795	1987	62932	2125	74,400	2394	90,119

* - Os quantitativos da frota de 2005 estão em processo de classificação e consolidação.

Fonte - ANTT

no período com taxas e impostos, R\$ 5,6 bilhões, dos quais R\$ 466 milhões com a Contribuição de Intervenção de Domínio Econômico (Cide).

Transnordestina - O Plano Nacional de Revitalização das Ferrovias que o governo federal lançou em 2003 tem como investimento mais visível a recém-lançada obra da Transnordestina, com 1,86 mil km, dos quais 646 serão novos e 1.150 de trechos a serem recuperados ou reconstruídos. O Ministério dos Transportes estima que a ferrovia fique pronta em quatro anos ligando o sertão nordestino aos portos de Suape (PE) e Pecém (CE), com capacidade para transportar 10 milhões de toneladas.

Além da Transnordestina, o BNDES estima desembolsar este ano R\$ 1,2 bilhão em projetos para o setor ferroviário, o dobro dos R\$ 616 milhões de 2005 para construção de vagões, redução de gargalos logísticos e modernização do sistema.

Outro programa para o se-

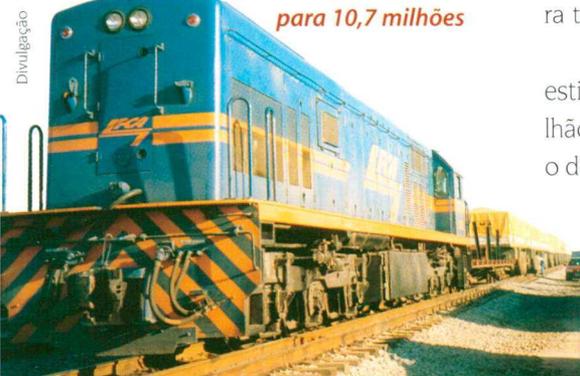
tor é o de Segurança Ferroviária em Áreas Urbanas (Pronurb) para revitalizar o sistema e beneficiar as comunidades locais.

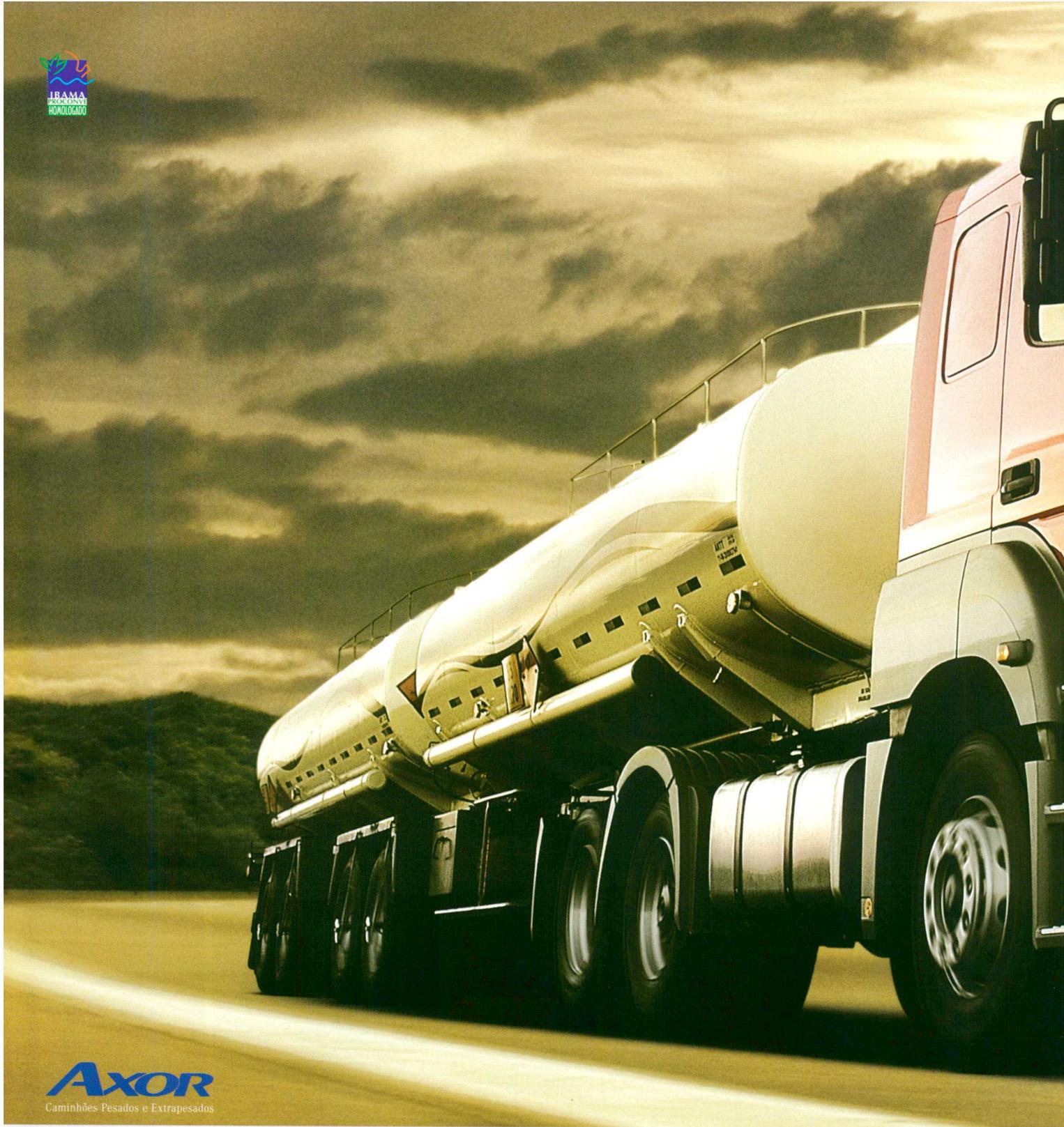
Em 2005, as concessionárias do setor ferroviário investiram R\$ 3,377 bilhões, 78,7% mais que em 2004, quando aplicaram R\$ 1,9 bilhão. Os recursos foram usados na compra de material rodante, superestrutura, infra-estrutura e sistemas de comunicação e sinalização.

A indústria de material ferroviário faturou R\$ 11,5 milhões, com a produção de 18.500 e a criação de 8 mil novos empregos. 85% das cargas são ligadas à exportação, apesar de que a desestatização das malhas regionais exige o envolvimento de até três concessionárias para as cargas chegarem aos portos.

A frota de locomotivas cresceu 4,9% em 2003/2002 e a de vagões, 7,2%. Em 2004, 7,0% a de locomotivas e de vagões, 18,2%. No ano passado houve aumento de 12,7% do número de locomotivas e de 21,1% dos vagões (ver quadro 3).

Ferrovia Centro-Atlântica:
expansão da TKU de 5,3
para 10,7 milhões





AxOR
Caminhões Pesados e Extrapesados

Dá conforto tanto para quem dirige o cam

► Quem trabalha com caminhões conhece o respeito que a Mercedes-Benz tem por seus consumidores. Porque, ao mesmo tempo que desenvolve caminhões cada vez mais confortáveis e versáteis para facilitar

a vida do motorista, a Mercedes investe também na tecnologia e na rentabilidade para o frotista.

► A Linha Axor é um exemplo perfeito disso. Suas 3 opções de cabina (Estendida

com Leito, Leito Teto Alto e Leito Teto Baixo) são equipadas com computador de bordo, motores eletrônicos de 326 cv a 428 cv e dispõem de Turbo Brake opcional. Tudo o que há de mais moderno no mercado.

50
anos
BRASIL



Mercedes-Benz, marca registrada do Grupo DaimlerChrysler.

nhão como para quem dirige a empresa.

► O resultado disso é um caminhão com reduzido consumo de combustível, muito mais econômico e mais confortável de dirigir. Em outras palavras, um caminhão muito mais rentável para sua empresa.

► Para mais informações sobre estes caminhões de respeito, ligue 0800 970 90 90 ou acesse www.mercedes-benz.com.br.



Mercedes-Benz

Aposta no futuro

O presidente da Iveco Latin América, Jorge Garcia, comenta a incorporação da Iveco-Fiat pela Fiat Automóveis, acalma os frotistas da marca e reafirma sua convicção de conquistar 10% do mercado brasileiro



Oito anos depois de seu retorno ao Brasil, a Iveco Latin América anunciou a reestruturação de sua operação no país, que consiste na incorporação do controle acionário da joint-venture Iveco-Fiat Brasil pela Fiat Automóveis e a transferência da diretoria da Iveco Latin América e das operações de São Paulo para o mesmo prédio da Fiat S/A em Nova Lima (MG). A decisão, segundo o presidente da Iveco Latin América, engenheiro Jorge Garcia, faz parte do plano de reorganização mundial do Grupo Fiat e não trará qualquer prejuízo aos frotistas da marca. Da mesma forma, não significa qualquer recuo na estratégia da empresa, em relação ao mercado brasileiro. Para esclarecer essa questão e falar dos planos futuros da marca Jorge Garcia recebeu o Publisher de **FROTA&Cia**, José Augusto Ferraz e a Editora Valdir dos Santos para a entrevista que se segue.

Frota&Cia - O que levou a Fiat a encampar a Iveco no Brasil?

Garcia - A incorporação da Iveco-Fiat Brasil pela Fiat Automóveis faz parte do processo de simplificação estrutural do Grupo Fiat, em nível mundial. Para se ter uma idéia, antes do início dessa reestruturação, o Grupo controlava nada menos que 944 empresas em todo o mundo, das quais 57 apenas no Brasil. Hoje, esse número baixou para menos de 600 no mundo, sendo 19 neste país.

Frota&Cia - Por que essa incorporação ocorreu apenas no Brasil?

Garcia - Ocorre que o Brasil era o único país do mundo onde a Fiat e a Iveco eram sócias de um empreendimento comum, que é a fábrica de Sete Lagoas. Por esse motivo, a reorganização societária foi mais fácil aqui.

Frota&Cia - A fusão tira a independência da Iveco no país?

Garcia - É preciso deixar bem claro, tanto para o mercado quanto para

// Antes da reestruturação, o Grupo controlava 944 empresas no mundo. Hoje, esse número baixou para menos de 600 //

nossos clientes em especial, que nada vai mudar com essa decisão. Tanto o comando industrial quanto as operações da Iveco vão se manter inalterados. A fábrica de Sete Lagoas continua sob o comando do Angel Fiorito, que é Iveco, só pensa Iveco veículos comerciais e se reporta à FIASA (Fiat S/A) e não à Fiat Automóveis. Nós da Iveco Latin América vamos continuar nos reportando à matriz da marca na Itália. O Cledorvino Belini, presidente da FIASA, não interfere na estrutura da Iveco.

Frota&Cia - Quais serão os principais benefícios dessa mudança?

Garcia - Começa pela simplificação de processos com um só balanço. Cada empresa paga suas contas. Anteriormente os investimentos e cus-

tos eram compartilhados. Acreditamos que a maior proximidade com a fábrica vai proporcionar mais agilidade nas decisões. Da mesma forma, esperamos ganhar mais eficiência e sinergia em processos e sistemas. Sem contar a redução de custos, como resultado da própria incorporação. Nossa estrutura comercial também se amplia com a criação de sete escritórios regionais em São Paulo, no interior, em Curitiba, Porto Alegre, Brasília, Rio de Janeiro e Recife.

Frota&Cia - Como a Iveco pretende saltar de 3,3% para os pretendidos 10% de participação no mercado brasileiro de caminhões?

Garcia - Em função do Daily temos uma boa atuação no segmento de mercado de 7 a 15 toneladas. Agora, estamos trabalhando para ser mais competitivo no segmento dos semi-pesados. Desde o início deste ano estamos produzindo o EuroCargo nas versões 4x2 e 6x2 de fábrica. E lançamos em maio uma nova versão da família, de maior potência, 240 cv e uma nova caixa de câmbio.

Frota&Cia - Que motor equipa esse EuroCargo?

Garcia - É um motor que nós chamamos NEF (New Engines Family) de 6 litros e 6 cilindros em linha, com 240 cavalos de potência e que está sendo produzido em Sete Lagoas.

Frota&Cia - Que outra vantagem competitiva esse caminhão oferece?

Garcia - Além do motor, temos a convicção de que a cabine do EuroCargo é a mais moderna e confortá-

vel que muitos de nossos competidores, tanto na versão curta como leito. Seu chassi é robusto e de grande resistência e o veículo é de fácil dirigibilidade. Tanto assim que é o segundo mais vendido no mercado europeu. Por esse motivo, não tenho dúvidas que temos um excelente produto nas mãos para brigar nesse mercado de 20 mil unidades.

Frota&Cia - Quais os seus planos para o mercado de pesados?

Garcia - Em julho, estamos lançando um novo produto que vamos chamar



Fotos: Divulgação

de EuroCargo Cavallino, para competir no segmento de entrada desse mercado. É um cavalo-mecânico que aproveita a estrutura do EuroCargo, porém, com motor Cursor 8. É uma versão de 8 litros, 8 cilindros e 4 válvulas por cilindro, com 320 cv de potência, com freio motor por descompressão.

“ O que ocorre no mercado brasileiro é a existência de marcas tradicionais, de ótimo nível internacional. ”

Frota&Cia - E nas faixas superiores?

Quais as novidades?

Garcia - Em maio ampliamos a gama de oferta da família Stralis. Com isso, temos hoje um amplo leque de produtos nesse segmento, nas mais diferentes configurações. São veículos equipados com motores na faixa de 380 e 420 cavalos, com cabina curta e leito, teto baixo e teto médio, todos fabricados no Brasil e com acesso ao Finame, que passam a ser oferecidos por nossa rede.

Frota&Cia - E quanto ao Trakker?

Garcia - O Trakker, hoje, é um produto todo ele feito na Argentina e portanto sem acesso ao Finame. Por isso, no momento, esse veículo passa por um período de avaliação, de definição. É um produto excelente, mas temos de estabelecer prioridades.

Frota&Cia - Com tudo isso, a que o Sr. atribui uma certa resistência do transportador à marca?

Garcia - Eu não diria que existe uma resistência à marca. O que ocorre no mercado brasileiro é a existência de marcas tradicionais, de ótimo nível internacional. No caso da Iveco, chegamos aqui apenas em 1998. É muito pouco tempo para ganhar a confiança do mercado.

Frota&Cia - O abandono do mercado brasileiro em 85, combinado com

uma certa timidez da empresa em se mostrar para o mercado, não colaboram para esse quadro?

Garcia - Não. Isso é coisa do passado e estamos olhando para o futuro. A Iveco fez um investimento inicial de US\$ 300 milhões e continua investindo no Brasil, o que demonstra nossa confiança nesse mercado. Em 2005, foram R\$ 70 milhões. Hoje produzimos as três linhas de produtos e os motores em Sete Lagoas. Por outro lado, se estamos falando de publicidade, em tornar a companhia mais conhecida, preferimos investir em outras coisas. No momento, por exemplo, estamos empenhados em trazer nossos clientes para conhecer a fábrica e tocando o programa de demonstração dos produtos. Ao mesmo tempo em que estamos trabalhando para um novo plano de investimentos de R\$ 150 milhões até 2008.

Frota&Cia - O Sr. acredita que até 2008, quando pretende alcançar os 10% de market share, irá conseguir mudar essa percepção do mercado?

Garcia - Se você quiser que eu dê uma certeza absoluta posso dizer que vamos trabalhar muito para isso. Nós temos de pensar que cada dia que passa é mais favorável para nós. Porque estamos trabalhando no front do produto, no front industrial e na redução dos custos, para ganhar a confiança do mercado.

Frota&Cia - E quanto à meta estabelecida?

Garcia - Uma coisa bastante importante que é quero salientar: não nos interessa comprar market share. Isso,

seguramente, pode ter nos custado alguns pontos de posicionamento de mercado. Mas, se tiver de escolher entre conquistar 10% do mercado e atingir a rentabilidade esperada vamos optar pelo segundo.

Frota&Cia - A exemplo dos caminhões, a Iveco tem planos de ampliar a gama de chassis de ônibus?

Garcia - No momento não temos um projeto consolidado para isso.



Divulgação

Frota&Cia - A empresa, contudo, trabalha para lançar um chassi de 17 toneladas? Quando chegará ao mercado?

Garcia - Estamos planejando a passos muito devagar a entrada nesse mercado. O que posso antecipar e que esse produto utiliza o chassi do EuroCargo, mas com um configuração totalmente diferente. E vai ser fabricado no Brasil e na Argentina.

Frota&Cia - Por que o CityClass não será mais ofertado?

“ se tiver de escolher entre conquistar 10% do mercado e atingir a rentabilidade esperada vamos optar pelo segundo. ”

Garcia - O projeto CityClass estava baseado em um conceito de oferecer o produto pronto para uso. Mas, tivemos inúmeros problemas como ter uma quantidade de veículos em estoque e o cliente querer uma configuração diferente para cada cidade. Isso não dá certo. Por isso optamos por fazer igual aos nossos competidores. Nós produzimos o chassi e o cliente decide onde encarroçar, que tipo de acabamento vai querer etc..

Frota&Cia - Sabe-se, contudo, que vocês estão à procura de encarroçadores que queiram se estabelecer em Sete Lagoas...

Garcia - Ah! Sim. Mas isto é diferente. Se encontrarmos um parceiro que esteja disposto a se instalar por lá vai ser interessante. Muito melhor que enviar o veículo para ser encarroçado em Caxias do Sul. Mas, não temos nenhum projeto de investir em encarroçamento próprio, como acontece na Europa.

Frota&Cia - Sendo assim, com que armas a Iveco pensa conquistar esse mercado que, todos sabem, é muito exigente...

Garcia - As armas que temos são produtos e serviços. Temos um produto excelente e estamos entrando com um serviço focado para atender toda a qualidade que o cliente necessita. É nisso que apostamos. ■

Não visite apenas a MOVIMAT ...
Venha fazer negócios com os expositores!

NOVIMAT 2006

A VEZ DAS
PEQUENAS
E MÉDIAS
EMPRESAS

FEIRA DE LOGÍSTICA, MOVIMENTAÇÃO,
ARMAZENAGEM E EMBALAGEM DE MATERIAIS

8 a 11 DE AGOSTO

Eventos Integrados - Faça já sua inscrição!

Tel.: (11) 5575.1400

9 de Agosto

Seminário

Intra Logística

A Logística para
Pequenas e Médias Empresas

das 8h00 às 18h00

PARTICIPE E SAIBA COMO:

- Obter vantagem competitiva a partir da logística;
- Estar atualizado em tecnologias e tendências;
- Entender seus processos logísticos;
- Dimensionar seus recursos;
- Otimizar suas operações;
- Melhorar a lucratividade de sua empresa.

Tudo que você
precisa saber
sobre logística

10 e 11 de Agosto

SEMINÁRIO

Logismat

Logística • Movimentação • Armazenagem • Embalagem de Materiais

• Dia 10: das 8h00 às 18h00 • Dia 11: das 8h00 às 12h00 •

24 Palestras e 9 Visitas Técnicas

Alguns Estudos de Casos
já confirmados:

• Belgo-Arcelor • Carbochloro •
Correios • CST • Editora Abril •
Herbalife • HP • Moniloc •
Penske • Ryder Logística •

Solicite seu credenciamento
antecipado até 30/07

www.imam.com.br

LOCAL

EXPO
CENTER NORTE

São Paulo - SP

Rua José Bernardo Pinto, 333

HORÁRIO

14:00 às 21:00h
acesso até 20:30h

Saiba mais sobre a MOVIMAT e Eventos Integrados acessando:

www.imam.com.br

Apoio:

UnIMAM
Universidade IMAM

REVISTA
Logística

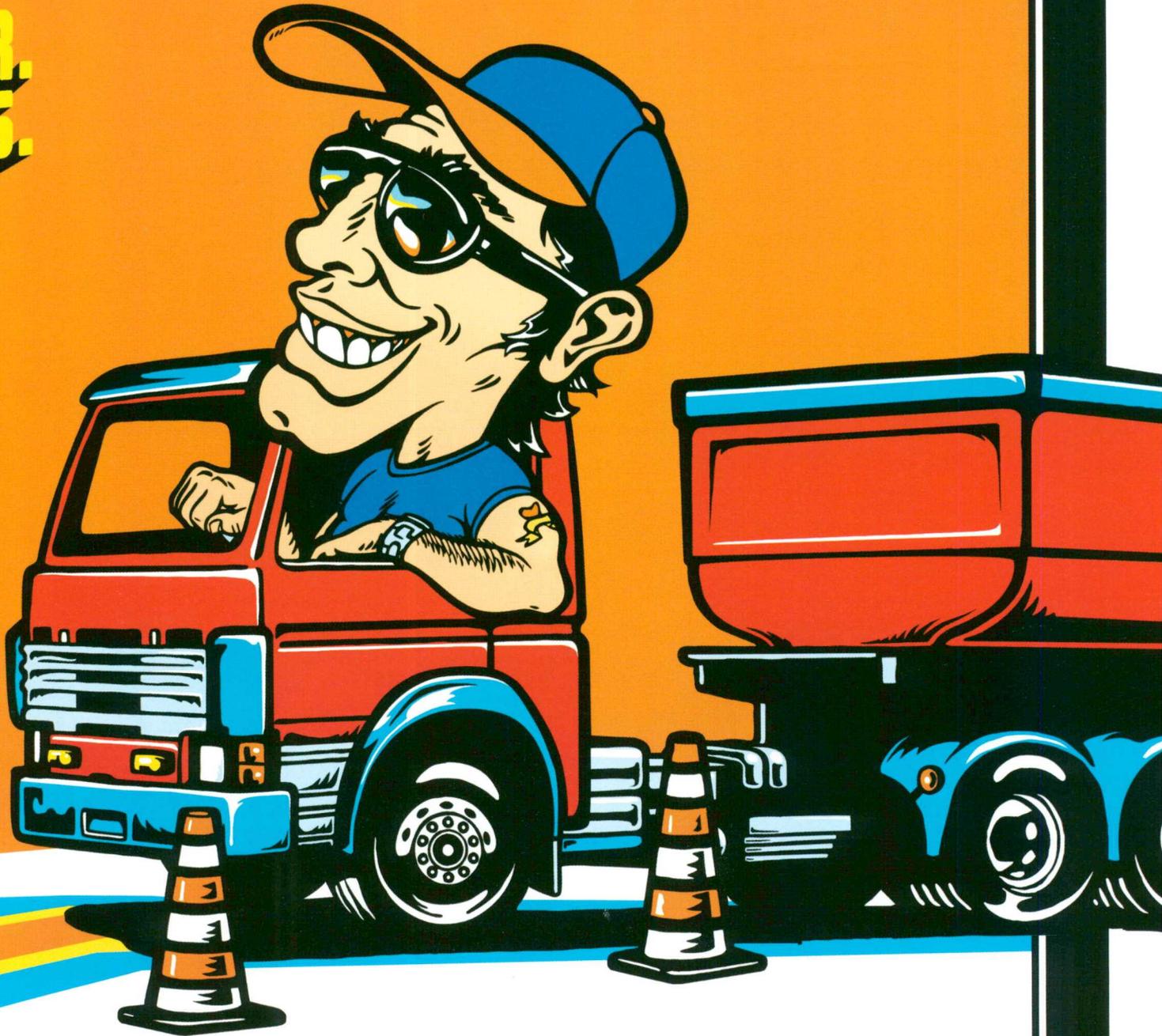
Promoção e Realização:

IMAM
FEIRAS E COMÉRCIO LTDA.

CAMPO DE PROVAS GOODYEAR A SALA DE JUSTIÇA DOS PNEUS



SAC 0800 016 16 54

AR.
US.

GOODYEAR. PARA OS HERÓIS DO ASFALTO.

Para que você possa enfrentar com tranquilidade todas as provas do seu dia-a-dia, os pneus Goodyear são testados além dos limites no mais avançado campo de provas da América Latina.

Mais uma prova de que, com a Goodyear, você está superseguro.

Goodyear e você. Superando limites.

Nas asas da

GOODYEAR



Ocupando *espaços*

A mistura de 2% de biodiesel ao diesel mineral, chamada B2, obrigatória a partir de 2008, já é uma realidade em 500 postos da rede BR e começa a atrair o interesse dos frotistas brasileiros

Valdir dos Santos

A BR Distribuidora começou em maio a fornecer a mistura B2 e, em menos de um mês já havia conseguido a adesão de 500 postos da marca. A Aspen, distribuidora de Paulínia (SP), iniciou em junho e promete até setembro atingir toda sua rede de 200 postos em SP e MS. A Conceil, uma das maiores transportadoras da Bahia, com 650 caminhões e ônibus já abastece 11% da frota que circula na região metropolitana de Salvador com o novo combustível e os identificou com adesivos no pára-brisa dianteiro.

A Volkswagen, MWM International e Bosch testam há seis meses um ônibus urbano e quatro caminhões leves com a mistura de 5% (B5) com êxito em mais de 100 mil km rodados.

Pelo menos oito indústrias de biodiesel já estão homologadas pela Agência Nacional de Petróleo (ANP) e têm participado de leilão de vendas do produto. A Petrobras desenvolveu um diesel misturado com óleo vegetal (H-Bio) para complementar o programa do biodiesel, além de desenvolver também seu biodiesel.

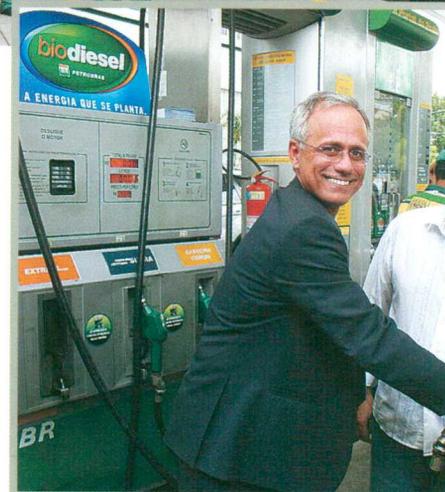
Nos dois leilões de biodiesel realizados pela ANP já foram vendidos 240 mil metros cúbicos e um terceiro está programado para julho. Seu preço máximo estabelecido pelos fabricantes chega a R\$1,99 o litro, porém, a Petrobras tem obtido deságio ao arrematar os lotes dos diferentes fornecedores. Na medida em

Fotos: Divulgação/Alexandre Brum



que esses lotes vão sendo entregues são repassados à BR, que os distribui aos postos. Para isso, a BR montou uma logística especial com tanques específicos e a mistura é feita nos caminhões de entrega dos postos.

Tese acadêmica sustenta os benefícios ecológicos e econômicos da mistura do biodiesel no transporte urbano de passageiros, prevendo melhoria do ar nos grandes centros associado à redução de tarifas graças aos incentivos fiscais oferecidos. (ver quadro na pág. 31).





Vantagens econômicas - Paulo Abreu, gerente corporativo da frota da Conseil, diz que a empresa vai acompanhar o desempenho dos veículos na comparação com o restante da frota que continua usando o diesel comum, embora não acredite que possa haver algum problema. Segundo a BR Distribuidora, a Conseil é a primeira a utilizar biodiesel na Bahia, ressaltando essa iniciativa que pode estimular outros frotistas a fazerem o mesmo, disse Jorge Paulo Moro, gerente de Novos Negócios.

Paulo César:
confiante na
ampliação do uso
do biodiesel no
restante da frota



"A Conseil está comprometida com a qualidade de vida atual e futura e atenta aos benefícios sócio-ambientais e econômicos que a responsabilidade social estabelece", justifica o diretor de Desenvolvimento de Negócios da Conseil, Paulo César Carvalho. A empresa não fez testes antes, mas tem participado de seminários e palestras e está confiante que poderá ampliar o uso do biodiesel no restante da frota, quando a oferta se ampliar para todos os postos.

A empresa espera também obter vantagens econômicas, como o aumento da vida útil do motor graças ao efeito lubrificante do biodiesel. O preço não foi alterado e os veículos são abastecidos na sede da distribuidora,

o que assegura a qualidade do combustível. Outra vantagem, segundo Abreu é o fato de a mistura não exigir qualquer alteração no motor. E Carvalho complementa destacando a

O diretor da Rede de Postos de Serviços da Petrobras Distribuidora, Reinaldo Belotti, e o operador do posto Portal da Praia, Marcio Marinho: quingentésima revenda a oferecer biodiesel

contribuição do biodiesel para o desenvolvimento econômico e social do país com a geração de emprego e renda no campo e para a diminuição da poluição atmosférica e do efeito estufa.

A BR busca mais adesão de empresas frotistas prometendo que até o final do ano, quinze terminais e bases de distribuição em todo o Brasil irão garantir o atendimento e o preço adequados para cada região. Com sete mil postos, a BR reúne condições de distribuir o produto para todo o país segundo seu presidente Graça Foster. Ele diz que nos últimos dois anos, a empresa investiu mais de R\$ 20 milhões na adaptação de suas instalações e em logística para receber e distribuir o novo produto.

500 postos - Reinaldo Belloti, diretor da Rede de Postos e Serviços da BR, assegurou que até o final deste ano toda a rede de postos BR estará abastecida com diesel B2 em atendimento ao movimento de procura pelo produto. Ao comemorar a marca de 500 postos, em 13 de junho, ele disse que essa meta só não será alcançada se faltar biodiesel.

Além da BR, a Aspen Combustíveis, de Paulínia (SP), que começou a distribuir biodiesel em junho, prevê atingir em três meses todos os 200 postos da rede em SP e MS. Os vinte da região de Campinas devem vender 300 mil litros por mês. Em sua sede, a Aspen adap-

tou um tanque para armazenar o produto e instalou misturadores, para fazer de forma automática a mistura de 2% na hora do carregamento dos caminhões de entrega.

A empresa, segundo o gerente comercial Wonei Nardari, dispõe de laboratório de análise da qualidade do combustível na chegada e, na saída, o controle é feito por amostragem pelo sistema "bola preta", usado pelas grandes distribuidoras.

Para garantir o abastecimento dos postos com B2, a Agência Nacional de Petróleo (ANP) fará em julho o terceiro leilão de biodiesel em produção. Nos dois primeiros feitos em 23 de novembro de 2005 e 30 de março deste ano, foram vendidos 240 mil metros cúbicos do produto. No primeiro a Petrobras e a Refinaria Alberto Pasqualini (REFAP), do mesmo grupo, adquiriram 70 mil m³. Os fornecedores foram: Agropalma (PA), Soyminas (MG), Granol (GO), Brasil Biodiesel (PI).

Segundo a ANP, o leilão garante mercado aos produtores e aos pequenos agricultores. A partir de 2008 as indústrias deverão ter capacidade para produzir 800 mil m³ de biodiesel ao ano para garantir os 2% do total de 40 milhões de m³ de diesel consumido no país.

Para participar dos leilões, os fabricantes devem portar o "Selo Combustível Social", outorgado pelo Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA) e obtido com a comprovação de compra de óleo da agricultura familiar. Com isso, o governo federal quer beneficiar 150 mil famílias

até 2008. Para a indústria, o estímulo é a isenção de PIS e Cofins. No primeiro leilão, por exemplo, a Brasil Biodiesel, do Piauí, ofertou 38 mil m³ produzidos integralmente com óleo de mamona da agricultura familiar, informa a ANP.

Deságio - No segundo leilão foram ofertados 170 mil m³, adquiridos pela Petrobras e Refap por R\$ 316.140.319,60, que equivale a R\$ 1.859,65/m³, com deságio de 2,53% em relação ao preço de R\$ 1.908,00 estipulado pela ANP. O prazo de entrega desse lote é de 01/07/06 a 30/06/07. As empresas que venderam seus lotes integrais foram a Biocapital (60 mil m³), a Ponte Di Ferro (50 mil m³), e Binatural (1.320 m³); os lotes parciais: Granol (36 mil m³), Brasil Biodiesel (21.780 mil m³) e Renobrás (900 m³). A Daffer Química, a Fertibom e a Biolix não tiveram seus lotes arrematados.

A produção de biodiesel se espalha por todo o país. A cidade gaúcha de Passo Fundo anunciou a sua, com capacidade para produzir 100 m³ por ano e início em março de 2007, usando óleo de soja, canola e girassol a ser fornecido por 12 mil famílias de pequenos agricultores da região. Dos R\$ 41 milhões em investimentos, 28 foram concedidos como empréstimo pelo BNDES.

O que é biodiesel

O biodiesel é uma denominação genérica para combustíveis derivados de oleaginosas como: mamona, dendê, babaçu, soja, palma, gordura animal, óleo de fritura, que pode ser adicionado ou substituir o diesel de origem fóssil como alternativa para o transporte e geração de energia elétrica. Além do Brasil, Alemanha, França e Itália têm programas e produzem biodiesel. Isento de enxofre, o biodiesel reduz a emissão de CO₂ e de material particulado, melhora a característica lubrificante do combustível, é renovável e contribui para a geração de empregos e renda.

Além do biodiesel, o mercado brasileiro terá a partir de 2007 um novo óleo diesel resultante da mistura de óleos vegetais no processo de fabricação do diesel nas refinarias. Denominado H-bio, o produto foi desenvolvido no centro de pesquisas da Petrobras durante dezoito meses sob a liderança do pesquisador Jefferson Roberto Gomes e apresentado em 20 de junho. O primeiro teste foi feito em motor industrial na Refinaria Presidente Getúlio Vargas, da Petrobras, em Araucária (PR). Com as mesmas características energéticas do diesel, o produto pode ser usado em motores veiculares, estacionários e usu-

nas termelétricas. Sérgio Gabrielli, presidente da Petrobras, não revelou o preço do novo produto, mas disse que o H-bio, por conter óleo vegetal, pode contribuir para equilibrar o preço do petróleo, que tem batido recordes no mercado internacional.

Testes aprovam - Paulo Roberto Costa, diretor de abastecimento da Petrobras, disse que os testes confirmaram a viabilidade técnica e comercial do combustível que começará a ser produzido a partir de dezembro na Refinaria Gabriel Passos (MG). O cronograma prevê para 2007 o início da produção na Refi-

Empresas homologadas para produção de biodiesel



Empresa	Origem	Capacidade autorizada (m ³ /dia)	Capacidade estimada (milhões de m ³ /ano)
Soyminas	Cássia (MG)	40	12
Agropalma	Bélem/PA	80	24
Brasil Biodiesel	Teresina/PI	2	0,6
Biolix	Rolândia/PR	30	9
Brasil Biodiesel	Florianópolis/PI	90	27
Nutec	Fortaleza (CE)	2,4	0,71
Fertibon	Catanduva (SP)	20	6
Renobras	Dom Aquino (MT)	20	6
Total		284,4	85,31

Fonte: ANP

naria Presidente Getúlio Vargas (PR) e Alberto Pasqualini (RS) e em 2008 em outras duas a serem definidas. A mistura deve ser entre 10% e 18% e os óleos podem ser de soja, girassol, rícino, algodão, entre outros.

Enquanto o biodiesel é misturado ao diesel na distribuição, o H-Bio é feito durante o processo de hidrotreatamento nas refinarias, melhorando a qualidade do diesel mineral pela ausência de enxofre. O diretor de abastecimento Paulo Roberto Costa garantiu que com 15 a 20% de óleo vegetal, o H-bio "não exige qualquer mudança ou adaptações nos motores porque tem as mesmas características moleculares do diesel e melhor capacidade de queima".

A meta da empresa é produzir 250 milhões de litros/ano de H-bio e reduzir em 15% as importações de diesel e economizar US\$ 145 milhões. Antes de iniciar a produção a Petrobras vai implantar infra-estrutura de transporte e armazenamento dos óleos vegetais.

O óleo de soja deve ser a principal matéria-prima do H-Bio e a Petrobras começa comprando 256 mil m³ em 2007 e 425 mil no ano seguinte. O presidente Luis Inácio Lula da Silva disse que com o biodiesel trouxe o pequeno produtor para a produção de combustíveis e com o H-Bio, o agronegócio.

Planta-piloto - Além do H-Bio, a Petrobras desenvolve pesquisas de biodiesel com óleo vegetal em uma planta piloto na região de Guamaré (RN), com capacidade de produzir de até 4 mil m³ por ano. O processo produtivo é semelhante ao usado nas usinas paulistas, por meio da transesterificação do óleo vegetal com álcool no esmagamento de sementes.

Dissertação de mestrado da Escola Química da Universidade Federal do RJ, "Uma Estratégia de Substituição de Diesel Importado por Biodiesel e suas Eventuais Implicações" avaliou a mistu-

Indústria já testa o B5

Enquanto se prepara o abastecimento, a indústria automobilística, que autorizou o B2 em toda a frota de veículos a diesel sem necessidade de qualquer mudança nos motores, já testa o B5. É o caso da Volkswagen, Bosch e MWM International que avalia desde janeiro um ônibus VW 17.210 OD. O veículo já rodou 40 mil quilômetros com resultados muito positivos e sem falhas, segundo o fabricante do motor. O ônibus, com motor eletrônico Acteon Euro III, é operado pela Real Auto Ônibus, fazendo a linha 121 (Central-Copacabana), no Rio de Janeiro.

Outros quatro caminhões VW rodam em Ribeirão Preto (SP), modelos 8.120 e 8.140 sendo que dois já ultrapassaram 36 mil km com biodiesel de soja e dois com B5 de mamona, que chegaram a 24 mil km rodados. Os veículos têm motores MWM série 10 de 4 cilindros com injeção mecânica. Marcos D'Agostini, supervisor de Engenharia de Desenvolvimento e Durabilidade da MWM International, informa que também no caso dos caminhões o desempenho é bom e não ocorreram falhas.



ra B20 no transporte urbano de passageiros por ônibus. A tese estima que no período 2005-2010, o número de passageiros se manterá estável e a frota passaria de 95 para 97 mil ônibus, com substituição anual de 10%. Dos novos, 30% seriam microônibus. A tese trabalhou com dois cenários: aumento da participação dos ônibus a gás para 10 mil unidades e 87 mil a diesel; e a participação pouco significativa como a atual. No primeiro cenário, consumo de diesel em 2010 seria de 2,5 bilhões de litros e, no segundo, 2,8 bilhões. Por isso, a mistura B20 exigiria 500 mil litros

de biodiesel.

Baseado em estudos dos Estados Unidos, sobre os efeitos do biodiesel na atmosfera, o estudo prevê redução de até 1,15 milhão de toneladas de dióxido de carbono (CO₂), monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos (HC) e particulados (MP), com significativo efeito benéfico às grandes cidades brasileiras. Para reduzir NO_x, o estudo recomenda a introdução de catalisadores nos motores. Do ponto de vista econômico, os incentivos fiscais já previstos na legislação para o biodiesel devem contribuir para reduzir a tarifa.

Celeiro de técnicos

Escola Silva Freire, no Rio de Janeiro, prepara profissionais para mercado exigente, através da oferta de curso técnico em Logística e Transportes

Luciana Wallbach

Capacitar jovens que terminaram o ensino médio e preencher uma lacuna na formação de técnicos, voltados para o mercado de transporte. Esta é a meta da Escola Técnica Estadual de Transportes Engenheiro Silva Freire, do Rio de Janeiro. A escola é uma das poucas no país que oferece o curso de Técnico em Transporte, com habilitações em Logística e Transportes, Manutenção Metro-ferroviária e Manutenção Mecânica Metro-ferrovia. Fundada em 1897, para suprir de mão-de-obra qualificada os quadros da antiga Estrada de Ferro

D. Pedro II, depois Central do Brasil, a escola está ligada à Secretaria Estadual de Transportes e a Fundação de Apoio à Escola Técnica (ver quadro).

Criado em 2002, o curso de Técnico em Logística e Transportes - com um ano e meio de duração - oferece turmas em diversos horários e já formou cerca de 250 alunos. Segundo seu coordenador geral, Sérgio Padrão, o curso possui dois módulos curriculares, o básico e o específico. "A grade curricular inclui matérias de desenho técnico e informática até metodologia da pesquisa e operação de ter-



Fotos: Divulgação



Alunos da Silva Freire e o diretor Mauro Tavares: cadeiras disputadas

minais", comenta Sérgio. As aulas são ministradas com o auxílio de planilhas eletrônicas e softwares, usados nas operações de sistemas de transportes.

Estágio prático - Na disciplina de assessoria técnica, o aluno é preparado para executar funções relacionadas a estoques, consumo de materiais, insumos de produção, custos de armazenagem, manutenção de estoques e serviços de transportes. Além da parte teórica, o curso inclui estágio prático, realizado nas oficinas do Bonde de Santa Tereza, Supervia e Metrô Rio, além de empresas conveniadas com a Central/Fatec.

"Considerando a pouca oferta de cursos técnicos de nível médio, temos a expectativa de que ocorra um aumento na demanda por formação nesse segmento. Mesmo porque a habilitação em logística de transportes é bastante procurada também por profissionais já inseridos no setor e que buscam ascensão no mercado", completa o diretor-geral da escola Mauro Tavares.

Importante papel

E.T.E.T. Engº SILVA FREIRE

Há mais de 100 anos, a Escola Técnica Estadual de Transportes Engenheiro Silva Freire vem cumprindo um importante papel na formação profissional de técnicos para o setor de transportes. A instituição foi a principal responsável pelo suprimento de mão-de-obra qualificada das primeiras ferrovias do Brasil, para servir na operação e manutenção de seus equipamentos e sistemas. Vinculada inicialmente à Estrada de Ferro Central do Brasil, a escola passou pela direção da Rede Ferroviária Federal S/A, da Companhia Brasileira e depois Fluminense de Trens Urbanos, até chegar aos dias atuais quando passou ao comando da Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística do Rio de Janeiro, vinculada à Secretaria dos Transportes e a Fatec.

Onibus

Ano VI • nº 56 • Suplemento da Revista Frota&Cia
Edição nº 96 - Junho/2006

Responsabilidade social

Transbrasiliana investe na
crença de “mudar as pessoas
para mudar a empresa”



A caminho da renovação

Goiânia dá prosseguimento ao processo de recuperação de seu Sistema Integrado de Transporte – uma referência no passado – e conquista o apoio dos operadores e da população

Aventura na selva

Para quem costuma reclamar dos buracos das estradas, a Transbrasiliana tem uma sugestão: percorrer a Transamazônica, como fazem seus ônibus. O veículo da foto - equipado com ferramentas, um experiente motorista e corajosos passageiros dispostos a vencer a lama - foi o primeiro a percorrer o trecho, depois do período das chuvas. Operando nos Estados de AP, RR, AC, PA, MA, PI, CE, TO, GO, MG, RJ e SP, a empresa do grupo Odilon Santos, de Goiânia, conhece como poucos o Norte e Centro-Oeste. Seus 628 ônibus fazem 150 horários/dia e percorrem 6.1 milhões de km/mês.



Fotos: Divulgação

Mega renovação

A prefeitura de São Paulo deu início ao plano de renovação da frota de 3.318 ônibus em circulação no município, fabricados de 1991 à 1998. A renovação faz parte do Termo de Compromisso, acordado em março deste ano com as empresas que operam o subsistema estrutural da cidade. Confira no quadro abaixo a tabela de renovação da frota paulistana.

Prazo	Ano da Frota	Veículos
Até 30/06/2006	100% da frota 1991,1992 e 1993	105
Até 31/12/2006	100% da frota de 1994 + 1/3 da frota de 1995	584
Até 30/06/2007	2/3 da frota de 1995 + 20% da frota de 1996	616
Até 31/12/2007	50% da frota de 1996	616
Até 30/06/2008	30% da frota de 1996 + 50% da frota de 1997	697
Até 31/12/2008	50% da frota de 1997 + 100% da frota de 1998	700
Total		3.318

Troca de comando

A Webasto do Brasil, fornecedora de sistemas de ar-condicionado para ônibus, passa a se chamar Spheros Climatização do Brasil S.A. A mudança é resultado da venda da Webasto Bus GmbH para o fundo de investimentos Granville Baird Capital Partner e o HSH - Nordbank, da Alemanha. No Brasil, o novo controlador detém 51% do capital da empresa, em sociedade com a Marcopolo - dona de outros 40% - e investidores locais. Em 2005, a filial brasileira produziu 4,8 mil aparelhos de ar-condicionado e faturou R\$ 52 milhões.

Rubens Chaves



Sob domínio do PCC

Depois de constatar que boa parte das 500 linhas do sistema integrado de São Paulo, atendidas por vans e microônibus, estava sob o controle do Primeiro Comando da Capital, a Secretaria Municipal de Transportes decidiu endurecer. O órgão gestor passou a exigir atestado atualizado de antecedentes criminais, de todos os prestadores de serviços que integram o sistema. A medida abrange os autônomos ou cooperados, ligados a consórcios ou cooperativas, funcionários de consórcios ou de empresas de ônibus.

Diversão à bordo



Os passageiros da São Geraldo, Auto Viação 1001 e Itapemirim vão poder, a partir de agora, se divertir ainda mais durante as viagens. Nas férias de julho esses usuários irão receber revistas de passatempo,



junto com o kit de bordo. A promoção é uma parceria das operadoras com a Ediouro, que edita revistas de jogo dos erros, labirinto, palavras cruzadas, caça palavras, entre outras.

Anápolis na frente



Com 300 mil habitantes entre a capital e Brasília, a goiana Anápolis é considerada modelo em transporte coletivo. A operadora TCA utiliza moderno sistema de comunicação informatizado para distribuir a frota nas linhas e nos horários, a partir do terminal central, para que não

haja atraso e todos os horários sejam cumpridos diariamente. O sistema integrado utiliza cartões eletrônicos e os passageiros chegam a seu destino utilizando mais de um ônibus pagando apenas uma passagem. A empresa está atenta às novidades e implantando o que há de mais moderno no sistema, assegura seu diretor Miguel Moreira Braga.

Difícil de explicar

No esforço de atrair passageiros, a OceanAir lançou a campanha "viaje de avião pelo preço de ônibus". A promoção oferece passagens no trecho Salvador e São Paulo ao preço de R\$ 180,00, contra R\$ 199,90 do modal rodoviário. E mais, reforça a propaganda, o tempo de viagem é de apenas 180 minutos, versus 30 horas dos ônibus convencionais. Como a empresa consegue equiparar os custos aéreos com o rodoviário é a questão mais difícil de explicar.

Sono condena

Em decisão inédita, a Justiça de Goiás condenou a empresa Barratur Transportes e Turismo, de Goiânia, a pagar indenização à família pela morte de uma passageira, vítima de acidente provocado pelo motorista do ônibus em que viajava, que dormiu ao volante. O TJ manteve a condenação de primeira instância, mas diminuiu o valor da indenização de R\$ 70 mil para R\$ 40 mil. A decisão, contudo, cabe recurso.

Acomodação segura

A Câmara dos Deputados é mesmo pródi-ga em sugerir projetos que envolvem o transporte coletivo. O mais novo deles, em tramitação nas Comissões da Casa, obriga as empresas permissionárias a oferecer cadeiras apropriadas nos veículos, para a acomodação segura de crianças até 12 anos. Se aprovado, nada menos que 5% dos assentos dos ônibus intermunicipais deveriam ter essa configuração. O projeto só não fala do impacto da medida nas tarifas, nem no custo do transporte.



Fotos: Leoiran

Tropeços *políticos*

Apesar das disputas entre Estado e prefeituras, a reorganização do Sistema Integrado de Goiânia e região - uma verdadeira referência no passado - avança e devolve esperança aos seus operadores

Valdir dos Santos

Os terminais e paradas continuam cheios e os ônibus circulam lotados de passageiros, mas o Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Goiânia (GO) está longe de ser a referência que foi no passado, quando recebia autoridades e técnicos do transporte urbano de várias capitais brasileiras e de outros países. A introdução de 410 novos ônibus, incluindo sete acessíveis a deficientes, do ano passado para cá, no entanto começa a devolver a fisionomia de inovação, que

caracterizou, há exatos trinta anos o SIT. Formado pelo Eixo Anhangüera, com 14 km no sentido leste-oeste entre os terminais Jardim Novo Mundo e Padre Pelágio cruzando o centro, o SIT foi um dos primeiros sistemas a implantar bilhete único de integração (sit-pass) e ônibus de grande capacidade, alto nível de conforto para passageiros e motoristas e idade média de dois anos e meio. Criado em 1976, o SIT foi cedido pela Prefeitura ao governo do Estado de Goiás pelo período de trinta anos devido aos elevados custos da operação. O estado então criou a empresa pública Transurb para operar o corredor e gerenciar o sistema. Passados alguns anos, a Transurb concedeu as linhas alimentadoras às empresas privadas.

Durante mais de uma década o SIT acompanhou o crescimento da cidade, que se emendou ao da região metropolitana e novos corredores foram implantados ligando o Anhangüera às cidades vizinhas, com mais terminais e ampliando os serviços das concessionárias.

A ingerência política de prefeitos e de governadores tem marcado o funcionamento do sistema ao longo dos seus trinta anos, desde que, como modelo a ser seguido era a menina dos olhos dos políticos, passando pelo longo período de crise que o levou ao caos, até no processo de reabilitação iniciado no ano passado.

Invasão - A exemplo das demais capitais brasileiras, o sistema de transporte coletivo de Goiânia sofreu a invasão dos operadores clandestinos que captaram os passageiros das concessionárias. Estas, enfraquecidas, deixaram de investir e se endividaram. "Goiânia ficou oito anos sem comprar

um só ônibus novo", exemplifica Décio Caetano Filho, superintendente do Setransp, o sindicato das empresas privadas operadoras. Ele conta que Goiânia sofreu mais do que muitas capitais porque a crise durou mais tempo. As empresas perderam espaço para esses operadores que não tinham compromissos com a qualidade do serviço e a segurança dos passageiros. Os acidentes aumentavam provocando pressões dos passageiros sobre o poder concedente e dos clandestinos, que queriam se regularizar.

Algumas administrações municipais e estaduais se sucederam sem que o problema fosse resolvido. Um dos governadores propôs a construção do metrô na cidade, o que contribuiu para aumentar o abandono do sistema em vigor. Além da lenta agonia, houve um

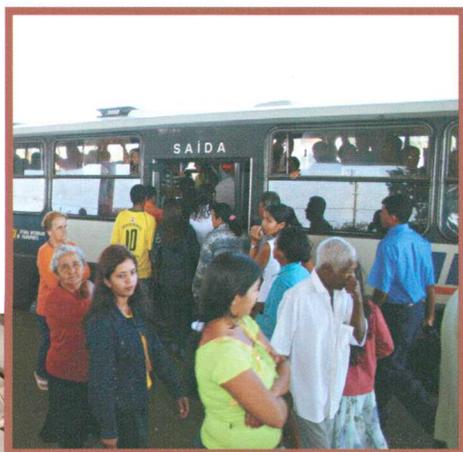
Terminais cheios e ônibus lotados: retrato atual de um sistema que já foi referência no passado



Investindo na frota

Mesmo endividadas, as sete empresas concessionárias estão investindo em frota, pois a idade média havia aumentado para dez anos. Com a compra dos primeiros 200 ônibus em 2005 mais 210 este ano, baixou para sete. As empresas já estão negociando a compra de mais um lote ainda não definido de ônibus para baixar ainda mais a idade média.

Décio Caetano Filho, do Setransp, conta que as empresas estavam tão endividadas que não conseguiam crédito e nenhuma conseguiu cumprir as exigências do Finame. Por isso, a compra dos primeiros 200 ônibus em 2005 teve apoio da Prefeitura e um acordo do Banco Volkswagen com o ABN fez baixar um pouco as taxas oferecer carência de seis meses. O mesmo critério foi adotado para a compra neste ano dos outros 210 ônibus, que custaram R\$ 65 milhões. Para adquirir os sete veículos especiais para atender à Lei da Acessibilidade, as sete concessionárias constituíram uma empresa de fretamento e pagam para operá-los.





Bilhete único deve ser substituído pelo cartão temporal

crime envolvendo operadores na disputa por passageiros, o que agravou ainda mais a crise e exigiu ação do Ministério Público para resolvê-la.

Administrado pelo Estado, o sistema que tem sua maior operação na capital mantém um foco permanente de disputas sempre que os administradores de ambos são de partidos adversários.

Em 1997, o governo do Estado desmembrou a Transurb, criando a Metrobus para operar o transporte e, em 1999 extinguiu a Transurb transferindo a gestão do sistema à nova autarquia AGR. Em 2001, substituiu a autarquia pela Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo (CMTC) e manteve a Metrobus operando o eixo. A CMTC é controlada pela Prefeitura que detém 51% das ações, 25% pertence ao Estado e 24% são distribuídos entre as demais dezessete prefeituras da região metropolitana.

Dificuldades - A administração com participação dos sócios também passa por inúmeras dificuldades. O Estado continua operando com autonomia o Anhangüera e administrando os respectivos terminais e estações de embarque; a Prefeitura administra os demais terminais e paradas da cidade e gerencia as linhas concedidas; e as prefeituras da região metropoli-

tana, fazem limpeza dos terminais instalados em seus municípios.

Essa divisão de tarefas nem sempre traz bons resultados. Há casos de prefeitos adversários do da capital que deixam de pagar a conta de luz e de água do terminal de sua cidade, nem cuidam da limpeza, deixando-o às escuras e os banheiros sem condição de uso. Em outras situações, prefeitos se unem para boicotar a iniciativa da CMTC de reformar os terminais de suas cidades. Com isso, a qualidade do serviço cai e a insatisfação dos passageiros aumenta.

Outra iniciativa que deixou os operadores privados intrigados foi a adotada pelo governador do Estado, Marconi Perillo, do PSDB, que decidiu baixar a tarifa do Eixo Anhangüera para R\$ 0,75, quando seu adversário, Íris Resende (PMDB), ganhou a eleição na capital. Em março de 2005, quando Resende aumentou a tarifa que estava há três anos inalterada, de R\$1,50 para R\$ 1,80, Perillo baixou a do Eixo para R\$ 0,60. Em março deste ano, ao deixar o cargo para se candidatar a senador,

o governador fixou a tarifa em R\$0,45 (mesmo número de seu partido), valor que a Metrobus divulga no vidro traseiro de cada ônibus. O subsídio do Estado para cobrir a diferença soma R\$ 3,5 milhões por mês.

As concessionárias, que não têm subsídio, consideram a tarifa de R\$1,80 baixa porque as gratuidades e os descontos a estudantes baixam o valor médio para R\$ 1,45. "Antes da crise, o valor de uma tarifa pagava três litros de óleo diesel, hoje não paga um litro sequer", exemplifica Caetano Filho.

Passageiros a pé - Além disso, as concessionárias vêm perdendo passageiros para a Metrobus, que registra aumento de 90 mil para 150 mil por dia. "Os passageiros andam quilômetros a pé para acessar o Anhangüera e pagar R\$ 0,45. Quando a tarifa era única, esses passageiros usavam os ônibus das concessionárias", explica Caetano, que é sócio da Reunidas, uma delas. No sistema integrado de Goiânia as empresas são remuneradas pela catraca e os passageiros pagam a tarifa do primeiro ônibus que tomam.

Marcos Antonio Massad, presidente da CMTC, diz que apesar das adversidades enfrentadas, a administração municipal está empenhada em dar prosseguimento ao processo de recuperação do sistema, que tem recebido apoio da população, dos empresários e das coo-



Décio Caetano Filho: desencantado com as ingerências políticas

Marcos Massad:
confiante na
recuperação
do sistema



Fotos: Leorram

Anhangüera para o Estado, venceu em 22 de março deste ano, mas a Prefeitura decidiu prorrogá-lo até maio de 2007. Até lá, afirma Massad, o sistema estará mais fortalecido e as empresas, cujos contratos também foram prorrogados, estarão em condições de participar da licitação. Se os contratos não fossem

perativas. A CMTC iniciou um programa de reforma dos terminais e dos pontos de parada dos ônibus e começa a instalar um corredor nos moldes do Anhangüera no sentido Norte-Sul, que custará R\$ 26 milhões com recursos do Ministério das Cidades. Para melhorar o serviço, a CMTC instituiu um programa de avaliação que retira de circulação os ônibus que não passarem pela fiscalização. Para resolver os problemas de má conservação dos terminais dos municípios vizinhos, Massad só vê uma saída, a eliminação de todos eles e a integração por meio do bilhete único por tempo de uso, como os de São Paulo. "Alguns terminais têm sido usados como pontos de droga e de prostituição, pondo em risco a segurança dos passageiros", acrescentou.

Estações em reformas - O Eixo Anhangüera também passará por reformas em suas dezenove estações de embarque e desembarque e cinco terminais de conexão com as linhas da região metropolitana. O presidente da Metrobus, Adriano Rodrigues de Oliveira, em entrevista recente ao Diário da Manhã, de Goiânia, anunciou a compra até o fim do ano de dez a quinze ônibus biarticulados e articulados para complementar e renovar a frota de 101, dos quais 96 articulados, em operação. Promete também reformar os terminais e as plataformas de embarque ao longo da linha, colocando cobertura nas filas. Segundo Oliveira, o subsídio à tarifa e o aumento do número de passageiros têm melhorado as finanças da Metrobus.

O contrato de concessão do Eixo

prorrogados, elas não poderiam participar da concorrência devido ao alto grau de endividamento. "Agora todas participam do Refis para quitar seus débitos fiscais", afirma Caetano.

Outro motivo a adiar a devolução do sistema à CMTC é de ordem política. Segundo Massad, o governador do Estado não queria devolver à Prefeitura o sistema e os bens móveis e imóveis previstos no contrato, considerando a frota como propriedade da Metrobus. O prefeito Íris Resende espera que o candidato de seu partido, Maguito Vilela, que lidera as pesquisas de intenção de votos, vença a eleição para governador e facilite a negociação no ano que vem. A CMTC pretende licitar também o Eixo Anhangüera além das atuais linhas urbanas, interurbanas e de alimentação dos corredores, atualmente nas mãos das empresas: Rápido Araguaia, Reunidas, HP, Guarany, Leste, Paraúna e Coopergo.

Além de Goiânia, o Sistema integra dezessete municípios da região metropolitana: Trindade, Goianira, Santo Antônio de Goiás, Nerópolis, Goianópolis, Senador Canedo, Aparecida de Goiânia, Hidrolândia, Aragoiânia, Abadia de Goiás, BelaVista, Bonfinópolis, Brazabranes, Caturai, Inhumas, Nova Veneza e Terezópolis de Goiás. Diariamente, são transportados 920 mil passageiros. ■

Ônibus monitorados

Os sete ônibus adaptados para deficientes, que custaram R\$ 1 milhão, além de plataforma elevatória, doze boxes para cadeiras de rodas e nove poltronas para acompanhantes com cintos de segurança dispõem de sistema de localização por satélite e comunicação via celular. O sistema de comunicação é usado para facilitar o atendimento aos usuários, mas está servindo como piloto para ampliação para todo o sistema no futuro, segundo informa a CMTC.

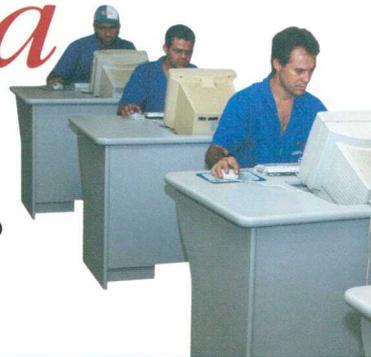
Em operação desde maio pelas concessionárias, esses veículos atendem aos passageiros com dificuldades de locomoção em toda a região metropolitana de Goiânia e circula inclusive pelo Eixo. O serviço gratuito exige cadastro prévio do beneficiário, e as viagens são feitas por agendamento. Nos primeiros dias, já havia 600 inscrições ao serviço, segundo o Setransp. Os motoristas foram treina-



dos para lidar com esses passageiros, que passam a ter meio de locomoção não só para tratamento médico, como para cultura, esporte e lazer nos fins de semana..

O gol da *Transbrasiliana*

Empresa descobre artistas na manutenção, ensina informática para quem nunca esteve à frente de um micro e atualiza donas-de-casa em economia e artesanato



Valdir dos Santos

Em tempos de Copa do Mundo, a Transbrasiliana, uma das mais tradicionais e maiores empresas de transporte de passageiros do país, como a maioria, se vestiu de verde e amarelo e parou para ver os jogos do Brasil. A decoração com bandeiras e serpentinas do saguão de entrada da imponente sede em Goiânia (GO) denunciava o clima da torcida de seus 2.500 empregados. Mesmo predominante, o verde-e-amarelo não conseguiu empanar o destaque principal da recepção em junho: a exposição das esculturas feitas de sucata e os quadros pintados a óleo sobre cavaletes que os artistas da empresa criaram para serem apreciados pelos demais colegas e pelos visitantes da empresa.

Este é o resultado mais recente do pro-

grama de responsabilidade social desenvolvido pela equipe coordenada pela gerente administrativa Laila Elias Santos. Além deste, a empresa mantém ainda o “Mulher na Empresa” dedicado a esposas e filhas de funcionários e o programa de inclusão digital para os empregados que não tinham acesso à informática.

Exposição de arte na sede da Transbrasiliana: inspirado na crença de mudar as pessoas para mudar a empresa



Psicóloga de formação, dra. Laila, como é chamada, é também orientadora de pós-graduação na Universidade Estácio de Sá. Com 26 anos de Transbrasiliana, colhe os frutos do trabalho sustentado na crença de mudar as pessoas para mudar a empresa.



Laila Santos:
incentivando a superar limites sem desprezar os valores e crenças

vam que poderiam fazer mais. “As mudanças constantes e a acirrada competitividade dos tempos atuais exigem criatividade e inovação nas empresas”, diz ela, acrescentando que a globalização facilitou o acesso à informação e igualou os recursos. Nesse cenário, o diferencial competitivo está no capital humano, que pode dar vida a uma empresa pela criatividade e inovação, acrescenta.

O imenso galpão da oficina da Transbrasiliana emprega dezenas de profissionais de mecânica, funilaria, pintura, elétrica, tapeçaria, ferrentaria, entre outros. Todos eles se ocupam da manutenção, reparo e reforma dos 628 ônibus que percorrem 6,1 milhões de km/mês, pelas quase intransitáveis rodovias do Norte e Nordeste e, não raro, chegam arrebitados de cada viagem.

Seguindo a proposta inicial de valorizar o ser humano, este ano a equipe decidiu trabalhar a emoção lançando o desafio de buscar a arte no chão da fábrica como forma de expressão por meio da criatividade, utilizando sobras de materiais.

“Quando pretendemos mudar a empresa, na verdade queremos mudar o interior das pessoas, respeitando seus valores e suas crenças. E, por meio da cultura a pessoa expressa o que é, o que quer ser e do que é capaz, superando limites, como o caso dos nossos funcionários da manutenção”. Segundo ela, para obter a resposta criativa basta motivar, o que vale para as artes, como para a vida da empresa.

Quando pretendemos mudar a empresa, na verdade queremos mudar o interior das pessoas, respeitando seus valores e suas crenças. E, por meio da cultura a pessoa expressa o que é, o que quer ser e do que é capaz, superando limites, como o caso dos nossos funcionários da manutenção”. Segundo ela, para obter a resposta criativa basta motivar, o que vale para as artes, como para a vida da empresa.

Africana
construída com engrenagens de caixa de câmbio: matéria prima para obra encontrada na própria empresa

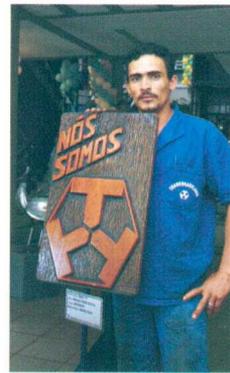


Orgulho justificado

Com toda a razão, os artistas da Transbrasiliana não escondem o orgulho ao posar ao lado de suas obras, como se pode ver nas fotos. Como a escultura em madeira, que reproduz o logotipo da empresa, a africana construída com engrenagens de caixa de câmbio ou a viola de chapa que não emite som, mas que deu trabalho para ser soldada.

Sem contar o monjolo feito de restos de cárter, bombas de óleo e de água; o pavão em chapa recortada e soldada, o velho escapamento que virou boneco, o carrinho de corrida com pára-choque de hélice de ventilador, bico de coluna de volante, roda de engrenagem, etc.; a lanchonete completa com balcão, freezer, mesa e bancos até orelhão, para os quais adaptou pedaços de peças, diferente do ônibus que foi feito inteiro com a solda de pequenos rolamentos de diversos tamanhos e por aí afora.

Nos quadros, destacam-se as linhas retas na paisagem do pintor acostumado a fazer o letreiro dos ônibus, mas que fez outro quadro bizarro ao deixar as tintas escorrerem por uma chapa curvada em movimento. Ao lado esta exposta uma obra com pressões expressionistas que, além de tinta incluiu pequenas peças; outra mais figurativa, que reproduz o momento antes do choque do avião nas torres gêmeas de Nova York; não menos sinistra foi a idéia do futuro com uma paisagem com restos de queimada, sem se esquecer das manifestações religiosas e da poesia que ilustra uma paisagem marítima.



Matéria prima - É nesse universo de marteladas, apertos de parafusos, soldas, jatos de tinta, em meio ao barulho dos testes dos motores em conserto e da graxa e óleo, que esses profissionais buscaram inspiração para mostrar a criatividade. E nas montanhas de peças

quebradas ou gastas, fios e restos de chapas cortadas que se acumulam nos fundos da oficina, encontraram a matéria prima para suas obras.

A adesão aos projetos tem sido superior às expectativas, segundo Laila, que começou há quatro anos com a “Semana Transbrasiliana”, para comemorar o fim de ano na empresa. Primeiro foi formado um grupo de teatro amador, que sobreviveu e apresenta peças na cidade; alguns grupos musicais se formaram e fazem seresta na empresa e fora dela.

Mas Laila e sua equipe de voluntárias de diversos departamentos acha-

Certificações

● A transportadora gaúcha **Augusta Internacional** recebeu a certificação internacional ISO 14001, relativa à responsabilidade e gestão ambiental, além da recertificação nas normas ISO 9001, conquistada em 2003;

● A **Viação Montenegro** informa que recebeu as certificações ISO 9001/2000 - ISO 14001/2004 e OHSAS 18001/1999. Bem como a certificação DQS do Brasil, relativo ao transporte dos funcionários do Pólo Petroquímico de Triunfo(RS).

Vai e Vem

● **José Adenildo da Silva**, 57 anos, é o novo diretor de Desenvolvimento de Negócios da *Fly Logística*, sediada em Recife (PE). Ex-presidente da *Aslog* entre 1998 e 2001, Adenildo acumula ainda passagens pela *Souza Cruz*, *Delara*, *Mira*, *Deimar* e *Expresso Araçatuba*;

● Depois de exercer o posto de supervisor do Centro de Operações da *UPS Brasil* em Viracopos, **Ricardo Gelain** assumiu a Gerência de Operações da empresa

CD da Penske

A **Penske Logistics** inaugurou em Alphaville, na grande São Paulo, o seu segundo armazém multi-cliente e oitavo centro de operações da empresa no Brasil. O novo CD ocupa uma área de 12 mil m² e exigiu investimentos de R\$ 1,5 milhão.

60 anos

Uma das mais tradicionais revendas Mercedes-Benz - a **Irmãos Davoli** - completou 60 anos de fundação. Com sede em Mogi Mirim (SP), a empresa possui uma carteira de 1,5 mil clientes cadastrados e respondeu pela entrega de 240 caminhões Mercedes-Benz, o equivalente a 1% das vendas da marca.

Reforma garantida

A **Borrachas Vipal** comemora a marca de dois milhões de pneus reformados através do programa RQG - Reforma Qualificada e Garantida. O RQG oferece garantia do processo de reforma e do estado da carcaça e está disponível nas 210 reformas autorizadas da marca em todo o país.

Festa na ACAV

No dia 11 de junho, a **Associação Brasileira dos Distribuidores**



Rumo ao 100



Fotos: Divulgação

De uma só tacada, a **Braspres** inaugurou em maio 22 novas filiais no Brasil, nos estados de São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná e Rio Grande do Sul. Com isso, a malha operacional da empresa totaliza agora 91 postos de distribuição, dos quais 86 são filiais próprias e 5 são agentes exclusivos.

Volkswagen Caminhões e Ônibus (ACAV) completou 25 anos de atuação. A entidade, com sede em São Paulo, representa 130 concessionários da marca..

Visita ao Brasil

O novo presidente mundial da Michelin, **Michel Rollier**, anunciou uma visita ao Brasil até o final deste ano. No cargo desde maio, ele substituiu Edouard Michelin, vítima de um acidente de barco.

Movimat 2006

Acontece no período de 8 a 11 de agosto, no Expo Center Norte, em São Paulo, a **Movimat 2006** - Feira de Logística, Movi-

mentação, Armazenagem e Transportes de Materiais, promovida pelo *Imam Feiras e Comércio*

Novo SAC

A **Ramos Transportes** adotou um novo modelo de Serviço de Atendimento ao Cliente. Em lugar do tradicional atendente de call center a empresa passou a utilizar "administradores de atendimento". Com mais autonomia que os primeiros, tais profissionais cuidam não apenas de atender, mas solucionar os problemas dos clientes. Junto com isso, a Ramos optou pela criação de estruturas locais, ao invés do atendimento centralizado.

ECONOMIA & TRANSPORTE

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

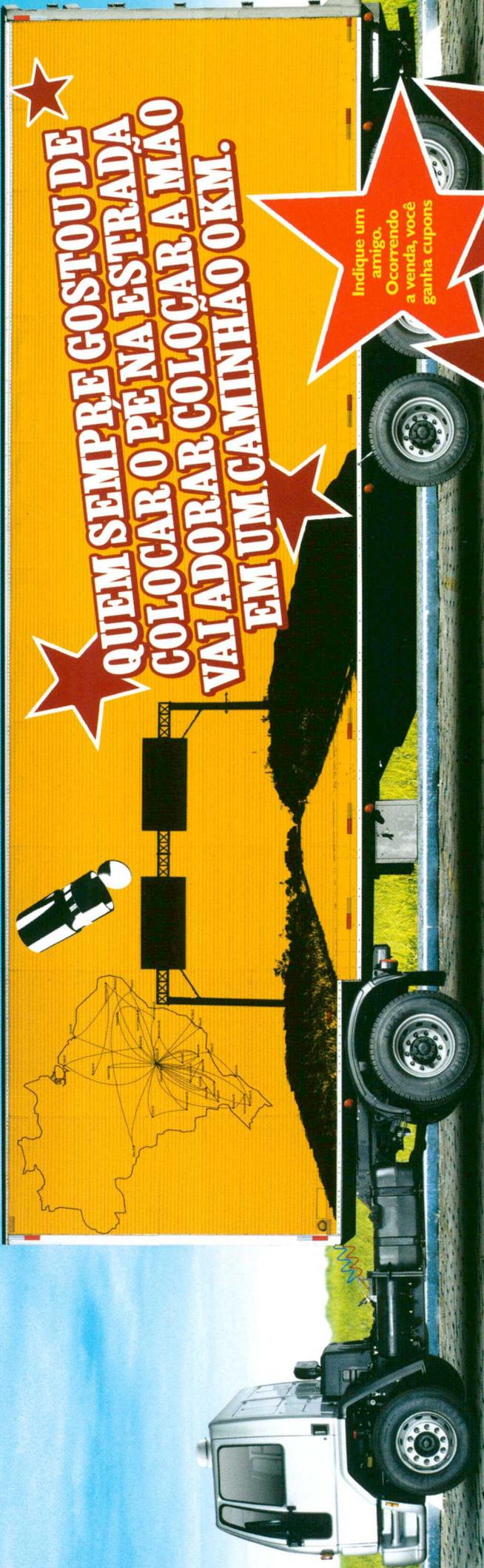
www.economiaetransporte.com.br



Acompanhe os sorteios no



Todos os domingos às 8h30



QUEM SEMPRE GOSTOU DE COLOCAR O PÉ NA ESTRADA VAI ADORAR COLOCAR A MÃO EM UM CAMINHÃO OKM.

PROMOÇÃO NA ESTRADA COM AUTOTRAC CAMINHONEIRO



SORTEIO DE 1 CAMINHÃO OKM TV 29" APARELHOS DE DVD COMPUTADORES MICRO SYSTEMS JAQUETAS AUTOTRAC

Autotrac Caminhoneiro é o sistema de comunicação móvel de dados e rastreamento via satélite que aumenta a produtividade e a segurança do seu caminhão. Com ele, você tem mais opções de frete, menos gastos com seguro e nenhum custo de comunicação. Ligue 0800 70 12345 e adquira já o seu equipamento à vista, parcelado em até 18 vezes sem juros ou financiado em até 42 vezes*.

* Sujeito à aprovação de crédito e alterações sem prévio aviso.

Atualize seu cadastro pelo 0800 e concorra

Indique um amigo. Ocorrendo a venda, você ganha cupons

Adquira o Autotrac Caminhoneiro e participe

Aproveite também para participar da Promoção Na Estrada com Autotrac Caminhoneiro, que vai sortear jaquetas, TVs, DVDs, Micro Systems, Computadores e 1 Caminhão OKM. Consulte o regulamento no site www.autotrac.com.br, ou se preferir, ligue para nossa Central de Atendimento. A promoção é exclusiva para clientes, novos ou antigos.

0800 70 12345



mr. brain



Master
RENAULT CRIADOR DE AUTOMÓVEIS

Agora, além da versão de 16 lugares, a linha de utilitários Renault vem também com uma opção para 13 passageiros e mais 1.600 litros de espaço para bagagens. Disponível também nas versões Escolar e Executiva. Linha de utilitários Renault. Muito mais conforto e segurança para todas as suas viagens.
SAC Renault: 0800 055 5615 www.renault.com.br



Faça como a Record:
seja uma empresa Master.



MEIO

fabricado 
no **BRASIL**

"A Record sempre busca a inovação e se preocupa com os profissionais que aqui trabalham. Portanto não poderíamos confiar a nossa equipe a outro veículo que não fosse o Renault Master. Ele atende a todas as expectativas da emissora, tanto pelo conforto que oferece às nossas estrelas como pelo desempenho do motor, ideal para agilidade de deslocamento e economia que uma grande rede de TV precisa. Além disso, transporta os nossos equipamentos com total segurança, o que é fundamental para a realização do nosso trabalho."

Jorge Luiz Francisco da Silva,
diretor-administrativo da Rede Record.



Master Minibus

Master Chassi Cabine

Master Furgão L2H2

Kangoo Express



Para mais informações sobre especificações, versões, opcionais e motorizações desses veículos, consulte a sua Concessionária Renault. Alguns itens mostrados e/ou mencionados neste material publicitário são opcionais e/ou referem-se a versões específicas. Fotos para fins publicitários. A Renault reserva-se o direito de alterar as especificações dos seus veículos sem prévio aviso. Preserve a vida. Cintos de segurança em conjunto com air bags podem salvar vidas.