

PESAGEM ↗

MEIO AMBIENTE
Programa "Despoluir"
quer reduzir emissões

TRANSPORTE URBANO
Lei "Cidade Limpa" proíbe
propaganda nos ônibus

MEMÓRIA
Scania e Ford Caminhões
comemoram os 50 anos

De olho na sobrecarga

O Governo inicia a implantação do Plano Nacional de Pesagem para instalação de 161 novas balanças e promete agir com mais rigor para coibir os caminhões com excesso de peso

POSTO DE PESAGEM


ANTT
Agência Nacional de
Transportes Terrestres
FISCALIZAÇÃO

Se o caminhão é o Ford C 712, com motor Cummins, pode confirmar todas as entregas.



- *Entrega urgente*
- *Entrega muito urgente*
- *Entrega imediata*

Quem precisa cumprir prazos sem perder rentabilidade sabe da vantagem de contar com um motor que oferece a agilidade do Euromec III. Equipando o C 712 da Ford, desenvolvido para ser o líder na categoria leves e próprio para as operações urbanas, o motor Cummins garante conforto na operação e economia na hora da aquisição e no consumo. Com todas essas vantagens, o pessoal da expedição pode começar a cobrar mais vendas do departamento comercial.

Euromec III: todo o conforto de respostas rápidas e potência para qualquer trajeto.

0800 12 33 00
falecom@cummins.com
www.cummins.com.br

A Cummins homenageia a Ford Caminhões pelos seus 50 anos.



DIRETORIA

Diretores

José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

REDAÇÃO

Diretor de Redação e Jornalista Responsável

José Augusto Ferraz – (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br

Editora

Luciana Duarte
luciana.duarte@frotacia.com.br

Redator

Ivo Mattos
ivo.mattos@frotacia.com.br

Colaboradores

Miriam Pinto (texto), Marcelo Vigneron (fotos)

ARTE

Editor

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

COMERCIAL

Diretora

Solange Sebrian
solange@frotacia.com.br

CIRCULAÇÃO

Gerente

José Carlos da Silva
josecarlos@frotacia.com.br

ADMINISTRAÇÃO

Gerente - Edna Amorim
edna@frotacia.com.br

Assinaturas e Alterações de Dados Cadastrais

Serviço de Atendimento ao Assinante

Fone/Fax (0**11) 3871-1313

E-mail: circulacao@frotacia.com.br

ASSINATURA ANUAL - R\$ 132,00 (12 edições)

Preço do Exemplar Avulso: R\$ 11,00

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

Editoração eletrônica - Editora Frota

Tratamento de imagens e Arquivos digitais - Fênix

Impressão - SRG

Laboratório fotográfico - PH Color

Tiragem - 13.000 exemplares

Circulação - Julho/2007

Filiada ao

Instituto Verificador de Circulação



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

Confissão de culpa

Depois de quase quatro anos de espera, o governo finalmente anunciou que o leilão do segundo lote de concessões de rodovias federais já tem data para acontecer. Ele será realizado no dia 9 de outubro, na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa) e deverá contemplar um total de sete lotes, incluindo a Fernão Dias, que liga São Paulo a Belo Horizonte e a Régis Bittencourt, que faz a ligação entre São Paulo e Florianópolis. Junto com o anúncio, foram divulgadas as tarifas básicas máximas de pedágio para cada trecho, que serão cobradas pelos consórcios vencedores da licitação.



Marcelo Vigneron

Em entrevista coletiva, o ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, disse que os contratos devem ser assinados em janeiro de 2008. Depois disso, as permissionárias terão um prazo estimado de seis meses para concluir um programa mínimo de investimentos, para melhoria das condições das estradas. Somente após o término dessas obras, as empresas poderão iniciar a cobrança nas praças de pedágio. Estima-se que, em valores de hoje, tais empresas deverão investir cerca de R\$ 20 bilhões nos sete trechos licitados, ao longo dos próximos 25 anos previstos da concessão.

Curiosamente, o valor projetado do investimento privado equivale a metade dos mais de R\$ 40 bilhões arrecadados em apenas cinco anos pelo CIDE, um tributo criado pelo governo e incidente sobre os combustíveis, com o objetivo, entre outros, de colaborar para a recuperação e conservação das estradas.

Ao recorrer à iniciativa privada para realizar aquilo que havia prometido o governo, na prática, faz sua confissão de culpa. Primeiro, por admitir que não tem dinheiro para aplicar nas estradas, enquanto cobra um imposto com essa finalidade, que arrecada bilhões a cada ano. Depois, por permitir que esse mesmo trabalho seja feito por empresas concessionárias, em troca da cobrança de pedágio, como forma de remuneração. Tudo isso às custas do contribuinte que, mais uma vez, continuará pagando duas vezes a mesma conta, por culpa da ineficiência e o descaso de nossos governantes.

José Augusto Ferraz
Diretor de Redação



FROTA SERVIÇOS

Fone/Fax: 11 3871-1313

Internet

www.frotacia.com.br

www.economiaetransporte.com.br

E-mail: faleconosco@frotacia.com.br

Linha direta

Assinaturas/Alteração de Cadastro

José Carlos da Silva - Gerente

josecarlos@frotacia.com.br

Redação/Sugestões de Pauta

Luciana Duarte - Editora

luciana.duarte@frotacia.com.br

Publicidade/Reprints de matérias

Solange Sebrian - Diretora

solange@frotacia.com.br

Diretoria/Reclamações

José Augusto Ferraz - Diretor de Redação

joseferraz@frotacia.com.br

Balanças

14 Governo Federal inicia Programa Nacional de Pesagem que prevê a instalação de 161 novas balanças em 25 estados brasileiros, até 2008

Lançamento

20 Ford antecipa novidades da Fenatran e apresenta dois novos membros da família Cargo para atender aos segmentos de leves e extrapesados

Tributos

22 Saiba como a Lei 11.488/07 em vigor pode beneficiar com a suspensão do Pis e Cofins as transportadoras de cargas para a exportação

Meio Ambiente

24 Confederação Nacional do Transporte lança programa "Despoluir" para o setor de transportes, com intuito de reduzir as emissões dos caminhões

Memória I

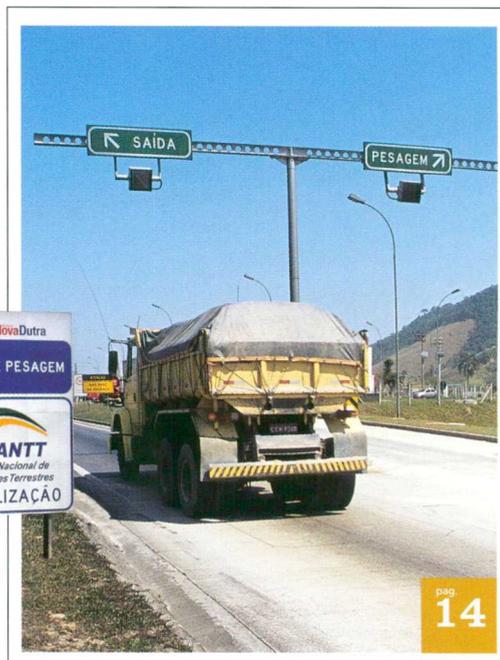
26 Ford comemora 50 anos da produção do primeiro caminhão no Brasil, sem perder o foco no futuro e na melhoria contínua de seus produtos

Memória II

30 Filial brasileira da Scania completa 50 anos de fundação e a marca histórica de 240 mil caminhões e ônibus pesados fabricados no País

Comerciais leves

34 Brasil pode proibir a importação de pneus reformados, desde que impeça a entrada de pneus usados através de liminares da Justiça



Marcelo Vigneron

pag 14

Caderno

38 *Ônibus*

Seções

Editorial	03
Transporte On line	05
Panorama	46



Marcelo Vigneron

pag 24

Jogada para escanteio

Fotos: Divulgação



O Governo concluiu um novo desenho de infraestrutura e logística de transporte de cargas. O modelo dá prioridade às ferrovias e hidrovias, em detrimento do modal rodoviário. A previsão de investimentos é da ordem de R\$ 101 bilhões no período 2008-2015, entre recursos

públicos e privados, e de pelo menos R\$ 71 bilhões no período de 2016 a 2023. O projeto é do novo secretário de Política Nacional de Transportes, Marcelo Perrupato.



A estrela líder

Dados divulgados pela Fenabrave (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores) apontam que a Mercedes-Benz fechou o primeiro semestre na liderança do mercado brasileiro de pesados. A marca da estrela de três pontas comercializou no período 14.589 comerciais de carga e 7.023 chassis de ônibus. Com isso, sua participação foi para 32% no mercado de caminhões e 54% no de ônibus.

Do aperto do parafuso ao sorriso dos passageiros, você fica por dentro de tudo na sua empresa.

Desenvolvido pela BgmRodotec, que há 25 anos fornece tecnologia e soluções para o segmento de transportes, o Sistema Globus é o mais completo e moderno sistema para gerir empresas transportadoras de passageiros. Automatiza rotinas e é perfeito para ajudar na produtividade e eficiência dos seus negócios, mantendo você no controle absoluto de todas as operações. Os bons resultados estão em suas mãos. Entre em contato com a gente.

Sistema Globus Principais módulos



Mercado de peso

Enquanto no Brasil o total de tonelagem movimentada por via rodoviária mal passa de 933 milhões, no mercado interno norte-americano esse número chega a ser 12 vezes maior. Segundo a Ata (American Truck Association), que representa 37 mil transportadoras, os Estados Unidos movimentaram no ano passado 10,7 bilhões de toneladas de cargas via empresas de transporte rodoviário.



Arquivo FROTA

Aposta bilionária

As montadoras instaladas no país anunciaram investimentos da ordem de R\$ 10 bilhões para os próximos cinco anos. O motivo é o bom momento econômico pelo qual passa o Brasil. Nos primeiros cinco meses do ano, o crescimento na produção foi

24% superior a 2006. "Há muito tempo não vejo um ritmo tão puxado de vendas, com perspectivas de mais longo prazo", admite o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos (Anfavea), Jackson Schneider.

Raio X

No início de julho, a CNT (Confederação Nacional do Transportes) deu o pontapé para a já tradicional "Pesquisa Rodoviária CNT". Nessa edição, que vai até 15 de agosto, as equipes da entidade estão avaliando aproximadamente 87 mil quilômetros de estradas brasileiras - cerca de 2,6 mil km a mais do que o pesquisado em 2006, além dos principais trechos sob gestão estadual e concessão.

Movimentação recorde



Irroã Zwicker

Estudo realizado pela Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo) apontou a movimentação recorde no Porto de Santos. Somente no primeiro quadrimestre, o porto registrou quase 25 milhões de toneladas de carga, volume 12,35% superior ao mesmo período do ano passado. Nos produtos destinados a importação os destaques foram o trigo e o adubo. Já na exportação, o açúcar se manteve como produto mais movimentado.

Capital estrangeiro

A França irá destinar cerca de 50 milhões de euros para a produção de etanol no Estado do Rio de Janeiro. Os investimentos serão feitos em lavouras de cana-de-açúcar e instalação de usinas de álcool. "Com isso, a economia fluminense sai fortalecida, além de gerar mais empregos no Estado", comemora Christino Áureo, secretário da Agricultura Abastecimento e Pesca.

Secou a fonte

O programa de recuperação da sinalização das rodovias está praticamente parado desde o ano passado, quando foi lançado pelo presidente Lula. Segundo o Dnit (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes), o motivo é a falta de recursos. De um total de 28 mil km previstos para este ano, apenas 1.745 km (6%) tiveram a sinalização horizontal (pintura de faixas) realizada. A falta de recursos também compromete a instalação de placas -11% da meta de 2007 foi cumprida.



Arquivo FROTA

Quem tem que ficar ligado 24 horas por dia conta com a Iveco.

A Companhia Energética de Minas Gerais, Cemig, a maior distribuidora de energia da América Latina, trabalha com a Iveco. Mais exatamente, com 422 Iveco Daily. Porque ela sabe que, na hora de atender mais de 18 milhões de usuários, não há tempo a perder. Ela conta com a força, a robustez, a agilidade e a economia da linha Iveco Daily. Faça como a Cemig. Faça chuva ou faça sol, no campo ou na cidade, a Iveco é a melhor solução para o novo transporte do Brasil.

IVECO

www.iveco.com.br



Iveco. Com você, transportando o novo Brasil.



IVECO, PRODUZIDO NO BRASIL,
COM MUITO ORGULHO. 



LIGUE GRÁTIS:
0800 702 3443





Paciência mineira

O aquecimento da economia brasileira, sobretudo nos segmentos do agronegócio, mineração e siderurgia, tem provocado falta de caminhões nos pátios das concessionárias mineiras. Nas revendas da região de Belo Horizonte a entrega dos veículos chega a demorar 120 dias. Que estiver a procura de cavalos mecânicos extra-pesados o prazo é ainda maior: só a partir de 2008.

Férias forçadas

A Fábrica de Motores Tritec, instalada em Campo Largo, no Paraná, suspendeu a produção no mês de junho, duas semanas antes do fim da parceria entre as montadoras BMW e DaimlerChrysler. Depois de 10 anos de operação e investimentos de US\$ 500 milhões, a maioria dos 382 funcionários está em casa, em licença remunerada, enquanto o grupo controlador busca um comprador para a fábrica.

Dedo duro

O DER (Departamento de Estradas de Rodagem) de São Paulo anunciou que os próximos radares que irá adquirir serão capazes de fazer leitura óptica de placas e identificar veículos que estejam com problemas de documentação, multas ou até mesmo licenciamento. Os equipamentos serão instalados em seis rodovias e devem começar a operar no Sistema Anchieta-Imigrantes dentro de três meses.



De lá para cá

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) enviou para análise do Tribunal de Contas da União (TCU) as novas regras da licitação para sete trechos de rodovias federais. Após mudanças no valor máximo do pedágio, o processo voltou para o ministro Augusto Nardes, do TCU. Em janeiro, ele criticou abertamente a postura do governo de revisar os cálculos para realizar o leilão, alegando que a decisão era incoerente.

A culpa é da burocracia

Depois de seis meses, a verba de R\$ 1,2 bilhão anunciada pelo PAC, destinada a obras de dragagem dos portos brasileiros ainda não saiu do papel. Segundo Pedro Nascimento, ministro especial de Portos, o problema é a burocracia que está impedindo as operações. "Defeitos na gestão portuária brasileira têm se tornado obstáculo para a alocação de recursos", disse ele.

Setor regulado

O Governo, por meio do Ministério de Minas e Energia, criou em grupo de trabalho com a missão de deixar o álcool mais competitivo e menos oscilante em relação aos preços. "A variação de preços neste segmento dificulta o planejamento e os projetos de expansão", comentou o diretor do Departamento de Combustíveis Renováveis do MME, Ricardo Dornelles.

Projeção revista

As concessionárias de ferrovias no Brasil decidiram rever a projeção de investimentos para atender a maior demanda do setor. Os previstos R\$ 2,5 bilhões passaram para R\$ 3,5 bilhões. "O crescimento da economia tem estimulado as empresas a revisarem suas metas", ressaltou o diretor-geral ANTF, Rodrigo Vilaça. Para Vilaça, a frota atual que trafega pelos trilhos brasileiros é composta por 90 mil vagões e 2.650 locomotivas.

A ordem é regulamentar

Cerca de 120 mil profissionais do Rio Grande do Sul aguardam que a atividade de motoboy seja regulamentada. Junto a isso, o Sindicato dos Motociclistas Profissionais do Rio Grande do Sul (Sindimoto) defende a padronização das motocicletas com a implantação de um baú de 90 litros, a modificação da cor das placas para vermelho, além do número da telentrega fixado na caixa para reclamação e identificação da empresa.



Marcelo Vigneron

Em busca de incentivos

Para estimular e alavancar os negócios do setor, as empresas de transporte de cargas do PR reivindicam um pacote de incentivos semelhante ao adotado pelo governo em SC, o Pró-Cargas. Segundo representantes do Setcepar (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Paraná), as transportadoras estão perdendo em competitividade para os catarinenses.

HOFMANN
Premier

HOFMANN

HOFMANN
Premier

**SOLUÇÕES QUE PROPORCIONAM ECONOMIA
PARA SUA FROTA EM COMBUSTÍVEIS, PNEUS E PEÇAS ALÉM DE
SEGURANÇA PARA SEUS PASSAGEIROS, MOTORISTAS E CARGAS**

Alinhadores de direção computadorizados com incluíômetros, medição em tempo real, armazenamento e impressão do alinhamento de todas as rodas.

Montadora/Desmontadora de pneus até aro 26"

A maior linha de balanceadoras de rodas do Brasil



QUATRO DÉCADAS DE HISTÓRIA NO DESENVOLVIMENTO E PRODUÇÃO DOS EQUIPAMENTOS MAIS AVANÇADOS E DURÁVEIS DO BRASIL



ÚNICA EMPRESA DO SEGUIMENTO
CERTIFICADA POR ISO 9001
GARANTIA DE QUALIDADE!!!

HOFMANN DO BRASIL
AV. COMENDADOS SANT'ANNA 634 - SÃO PAULO
FONE: (11) 5871-5050 FAX: (11) 5871-5080
site: www.hofmann.com.br email: vendas@hofmann.com.br

100% NACIONAL
GARANTIA DO MELHOR CUSTO BENEFÍCIO



Fonte insuficiente

Relatório encomendado pelo Governo Americano aponta que as reservas mundiais de combustíveis, a partir de fontes convencionais, não deverão ser suficientes para atender a procura mundial nos próximos 25 anos. Como solução, os líderes da indústria petrolífera admitem que o mundo irá precisar desenvolver todas as fontes suplementares de energia que puder.

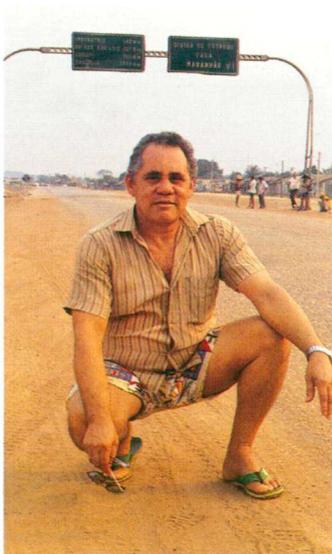


Divulgação

Exército informal

Uma dos profissionais mais antigos do TRC, os chamados "chapas" - trabalhadores sem vínculo empregatício que fazem a intermediação de fretes -, formam um exército de mais de mil pessoas, somente no estado de MS. De acordo com estatísticas do sindicato da categoria em Campo Grande, o transporte de cargas no Estado ocupa mais de oito mil trabalhadores. Incluindo, além dos "chapas", os profissionais vinculados às empresas de transportes.

Marcelo Vigneron



Parceria profícua

A Honeywell Turbo Technologies e o Sest/Senat firmaram uma parceria que permite ao fabricante de turbocompressores participar dos programas da entidade. Notadamente aqueles voltados ao aperfeiçoamento dos profissionais no transporte rodoviário de cargas. A Honeywell será responsável pelas orientações sobre manutenção do sistema de turboalimentação de motores, economia de combustível e redução da emissão de gases poluentes.

Bom momento

Alavancado pelo Comércio Exterior, o seguro nos transportes está tendo fôlego para crescer. A arrecadação do segmento avançou 13% nos primeiros meses deste ano, saltando de R\$ 120 milhões para R\$ 136 milhões, devido ao aumento de 30% de janeiro a maio no volume de vendas de caminhões. "Estamos presenciando a necessidade de suprir a demanda por novos negócios e a renovação da frota", afirma Jair Carvalheira, gerente de Transportes da Real Tokio Marine.

Contra o cartel

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva rebateu as acusações feitas pelos países desenvolvidos de que o uso mais intensivo do etanol e do biodiesel levará à destruição da Amazônia e reduzirá a área disponível para o cultivo de alimentos. Durante seu programa semanal de rádio, Lula afirmou que o governo não está disposto a aceitar um novo cartel comandado por esses países.

Até que enfim

Já estão trabalhando a todo o vapor cerca de 210 funcionários e 110 máquinas de pavimento e de construção da terceira faixa para tirar a primeira PPP (Parceria Público Privada) rodoviária do papel. No caso, o corredor da MG-050, que irá ligar a região metropolitana de Belo Horizonte a São Paulo, passando pelo sudoeste mineiro, numa extensão de 372 quilômetros.

Sua frota vai rodar muito mais com o mesmo pneu.

A melhor assistência a frotas e a maior rede de revendas, só com a Goodyear.



Além de ter a mais completa linha de pneus, a Goodyear ainda cuida deles do início ao fim. Para isso, oferece os mais diversos serviços e a melhor rede de revendas. O resultado disso é a diminuição do custo operacional e uma maior competitividade de sua frota no mercado. Use pneus Goodyear.



Seja qual for a sua frota, o pneu é Goodyear.



NAS ASAS DA

GOODYEAR

Queridinho

Levantamento do governo federal apontou que o Dnit (Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes) abocanhou boa parte dos recursos destinados para o PAC (Plano de Aceleração do Crescimento). Com orçamento maior do que muitos ministérios, o órgão recebeu cerca de R\$ 310,4 milhões dos R\$ 341 milhões empregados no PAC, ou equivalente a nada menos que 90,8%.



Arquivo FROTA

Segmento promissor

O aumento da terceirização das operações logísticas da indústria farmacêutica vem repercutindo de forma direta, no caixa das empresas operadoras dedicadas a esse mercado. Somente a contribuição do segmento farmacêutico já responde por R\$ 34,5 milhões das receitas da Transportadora Americana, o equivalente a 23% de seu faturamento.

Aumento já

O aquecimento do transporte de cargas, estimulado pelo agronegócio, mineração e siderurgia, levaram o Setcemg, entidade que reúne as empresas do TRC mineiro a pleitear o aumento do preço do frete. Segundo Vander Costa, presidente do sindicato, os três segmentos, que representam cerca de 30% das operações das transportadoras no Estado, serão os principais responsáveis pelo incremento de 5% nos negócios, estimado para 2007.

Bom de briga



Divulgação

A Volkswagen decidiu incorporar ao seu catálogo de produtos o caminhão leve Worker 9.150E, que havia produzido sob medida para o Grupo Martins. Segundo Ricardo Alouche, diretor de Vendas e Marketing, "o VW 9.150E é o caminhão ideal para quem precisa de um veículo superior a 8 toneladas, com a agilidade de um caminhão leve". O modelo é equipado com motor Cummins INTERACT 4.0, turbo intercooler, ele oferece 150 cv de potência (@ 2.500rpm) e 59,0 kgfm (@1.400-1.700rpm).

Fechando as portas

A fabricante de pneus remoldados BS Colway, considerada a maior do setor, está quase fechando as portas no Brasil. Em função do contencioso envolvendo a importação de pneus usados (ver matéria na pág. 34), a empresa demitiu quase metade de seus funcionários no Brasil e está transferindo parte da sua produção para o Paraguai.

Dói no bolso

O sistema Anchieta-Imigrantes possui o pedágio mais caro do Estado de São Paulo. No início da administração da Ecovias, no ano de 98, o valor cobrado era de R\$ 4,40. Passada uma década de operação, o valor da tarifa saltou para a R\$ 15,40. Economistas criticam, mostrando que o modelo usa por base o IGP M. De 1998 a 2007, o acumulado da inflação medida pelo índice foi de 149%, enquanto que o IPCA no mesmo período foi de 88,61%.

Fechou o tempo

O mau tempo na fronteira da Argentina com o Chile está emperrando o transporte rodoviário de cargas desde 25 de julho.

Devido a nevasca no local, cerca de 3 mil caminhões estão parados, dos quais 300 brasileiros. De acordo com o gerente executivo da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, José Elder Machado, não há previsão de abertura para os próximos dias porque a nevasca deve ficar mais forte.



Divulgação

Conjunto protegido

As empresas de transporte acabam de ganhar duas novidades em relação ao monitoramento de carga e os veículos usados. Um é o Control Webcar, novo produto da Control Loc destinado à cobertura do casco do veículo, e o PT200, um rastreador portátil da Wise Track desenvolvido especificamente para proteger cargas.

Alto preço

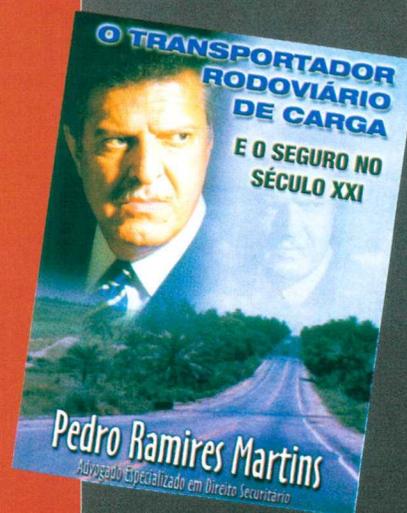
O país está pagando um alto preço por ter estradas ruins, ferrovias obsoletas, aeroportos sobrecarregados e portos entupidos. De acordo com uma pesquisa do Centro de Estudos de Logística do Instituto Coppead, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, o total gasto pelas empresas com logística atingiu R\$ 271 bilhões em 2006, o que representa 11,7% do Produto Interno Bruto (PIB).

Pedro Ramires Martins Advogados Associados

Assessoria e Consultoria Jurídica Especializada em Direito Securitário

- ✓ elaboração de parecer sobre negativa de sinistros e ajuizamento de ações contra o segurador cobrando indenizações devidas (todos os ramos).
- ✓ ação de perdas e danos contra corretores (negligência profissional).
- ✓ defesa em ações propostas por terceiros em consequência de roubo de carga (assalto à mão armada) e danos à coisa transportada.
- ✓ acidentes automobilísticos. Ações com pedidos de danos materiais, lucros cessantes e lesões corporais de natureza grave ou lesão corporal seguida de morte (danos morais e estéticos), quer você esteja no pólo ativo ou passivo da demanda (autor ou réu).
- ✓ assessoria jurídica preventiva junto aos distritos policiais; notificação extrajudicial constituindo o segurador em mora e ação cautelar de interrupção de prescrição.

autor do livro



R. Dom José de Barros, 17 - 12º andar - conj. 122/123 - Centro São Paulo - Cep. 01038-900
fone/fax (0...) 11 3231.3522, 3231.3786 e 3255.6010
e-mail: advocacia@pedroramires.com.br - site: www.pedroramires.com.br

35 anos de experiência
em seguros. Assessor
Jurídico do Setcesp



O PESO SOB CONTROLE

O governo dá início ao Plano Nacional de Pesagem, que prevê a instalação de 161 balanças em 25 estados brasileiros, como forma de reduzir o excesso de peso nas estradas e ampliar sua vida útil

Por Ivo Mattos

A partir deste mês, o governo federal começa a colocar em prática o Plano Nacional de Pesagem, um ambicioso programa que promete recuperar e ampliar as balanças rodoviárias do país, com o propósito de coibir o excesso de peso nas estradas e garantir maior vida útil ao pavimento. Fruto de uma parceria envolvendo o Dnit (Departamento Nacional de Infra-Estrutura) e o Centran (Centro de Excelência em Engenharia dos Transportes), o Plano prevê a instalação de 161 novos postos de pesagem, até o final de 2008, abrangendo nada menos que 117.606,08 qui-

lômetros de rodovias federais, em 25 estados brasileiros. Durante as três fases do programa o governo promete aplicar R\$ 666 milhões, com recursos oriundos do PAC - Plano de Aceleração da Economia.

Antônio Carlos Caire, coordenador do Centran e do Plano Diretor Nacional de Pesagem, conta que as primeiras atividades para compor o programa tiveram início em 2005 com a "Semana Nacional da Contagem". "Na ocasião, cerca de 5 mil homens do Exército e Polícia Rodoviária Federal utilizaram mais de cem viaturas para visitar 110 pontos do



território nacional”, revela o coordenador do Centran.

Durante os meses de novembro e dezembro, o Centro realizou um estudo de “origem e destino” em cerca de 5 milhões de veículos. Na pesquisa foram considerados os tipos de carga transportada, comprimento dos veículos, além da frequência em que o motorista transitava pelo local. “Foi extremamente importante essa ação para conhecer a natureza das cargas e a intensidade do fluxo de veículos que trafegam no país”, lembra o coordenador do programa.

ETAPAS DO PLANO - Atualmente existe em todo o território nacional um total de 91 postos de pesagem, dos quais 21 estão inoperantes. Os 70 postos em funcionamento estão distribuídos em 28 locais fixos e 42 móveis.

Desse total, 10 balanças operam na maior malha viária do país, o Estado de Minas Gerais (com 17.481 km extensão).

O primeiro passo para mudar esse quadro histórico foi dado em meados de julho, quando teve início a primeira fase do Plano Nacional de Pesagem. Nesta etapa, 21 balanças serão recuperadas, para garantir melhorias operacionais às demais. A segunda fase prevê a implantação de mais 90 balanças, até o segundo semestre deste ano, das quais 50 serão fixas e 40 móveis. Já a terceira e última fase, que deverá ocorrer a partir de 2008, contempla a instalação de mais 71 equipamentos de pesagem, entre 51 fixos e 20 móveis. Ao término do programa, nada menos que 252 balanças novas e antigas estarão em funcionamento em todo território brasileiro (ver ilustração).

O plano fixou a implantação de novos postos de pesagem em Estados de baixo tráfego como o Acre, Amazonas, Roraima, Ceará, Alagoas, Sergipe e Rio Grande do Norte totalizando 24 balanças. Também está prevista a ampliação do número de equipamentos instalados em Minas Gerais, que saltará de 19 para 51 e no Rio Grande do Sul, de 12 para 18 balanças.

Cada posto será equipado com balanças conhecidas como seleção de via, que acusam o sobrepeso de carga no veículo antes da pesagem para evitar filas nos postos. No local terá, ainda, equipamentos para contagem volumétrica e classificatória de veículos (instrumento de planejamento de transporte); câmeras equipadas com OCR para a autuação nos casos de fuga e evasão, que segundo o Centran, reduz a interferência humana. Além, é claro, de equipamentos para verificação e controle de velocidade e dimen-

sões dos veículos. “Com todos esses instrumentos de medições teremos mais precisão na hora da pesagem”, garante o coordenador.

PARTICIPAÇÃO DA CATEGORIA

Para dar forma ao novo plano e garantir sua eficácia, o Centran e o Dnit ouviram as reclamações e sugestões dos sindicatos e entidades de classe de diversos Estados brasileiros. Sérgio Neto, presidente do Setcegs, entidade que reúne cerca de 300 transportadores de carga do Rio Grande do Sul, acredita que esta iniciativa vai possibilitar uma melhor organização do transporte no Brasil.

“A categoria é vista como a grande vilã, muitos trabalham sem se preocupar com o excesso de carga transportada e outros cuidados fundamentais como a qualidade da entrega”, ressalta o presidente da Setcegs. Sérgio lembra que existem apenas 12 balanças no Estado - das quais três estão inoperantes - para uso de uma frota circulante estimada em 175 mil caminhões. “É um número insuficiente. Agora espero que realmente esse plano ofereça os benefícios que o TRC merece”, enfatiza.



Antonio Caire, do Centran:
é preciso recuperar pontes e viadutos

Centran/Divulgação



Divulgação

Luis Varejão, do Dnit: o novo plano evita gastos com a recuperação das estradas

Para Vander Costa, presidente do Setcemg (Sindicato das Transportadoras de Carga do Estado de Minas Gerais), com 400 empresas associadas, é imprescindível coibir o excesso de peso nas estradas. “Sabemos que a teoria é diferente da prática. Porém, espero que funcione efetivamente”, opina.

Os dois dirigentes classistas são unânimes em afirmar que o controle de carga pode minimizar o número de acidentes. Ambos também concordam que o excesso de peso acarreta danos aos veículos. Principalmente em vias ascendentes e descendentes que exigem maior capacidade de frenagem do caminhão, comprometem a dirigibilidade e causam desgaste prematuro na suspensão e nos pneus.

VERGONHA - De acordo com o Dnit, antes do programa não existia nenhum controle sobre as cargas transportadas no País. Para o coordenador do Centran, Antônio Caire, os 91 postos existentes constituem uma vergonha. “São números

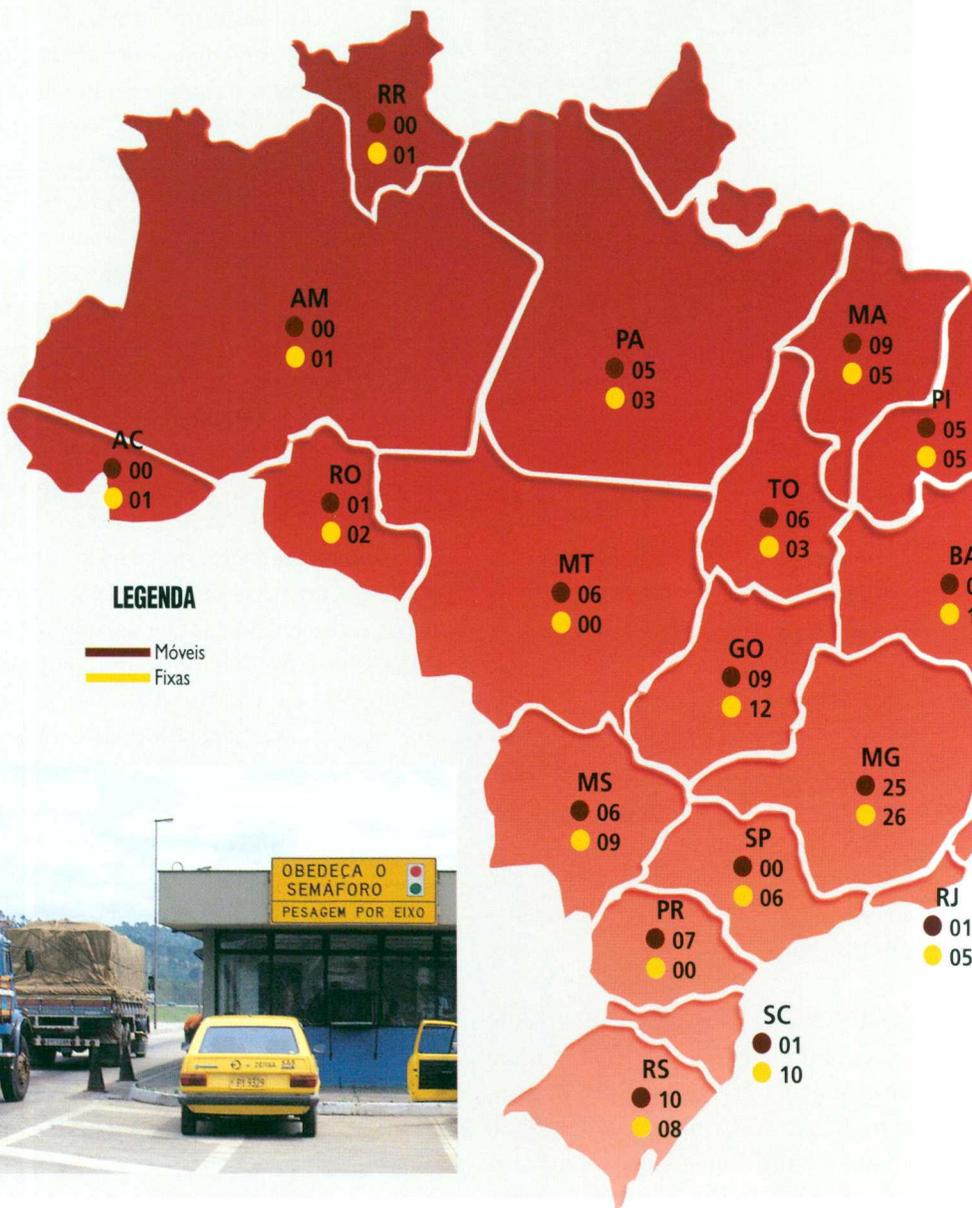
insuficientes para o tamanho da malha brasileira”, reclama ao lembrar que a consequência disso é a deterioração dos pavimentos e o consequente aumento de acidentes nas estradas. Ele revela que os caminhões que trafegam com apenas 10% de excesso de peso legal reduzem em 40% a vida útil dos pavimentos. (ver box)

Antônio Caire acrescenta que não

basta o Programa fazer sua parte, na construção de balanças para garantir a boa infra-estrutura das rodovias, se as “obras de arte” não passarem também por reformas. Ele conta que é preciso reformar as mais de 5 mil pontes e viadutos do País. “Hoje a capacidade de carga de um bitrem ou rodotrem é muito maior que os semi-reboques da década de 70. É preciso que o governo

AS BALANÇAS DO CAMINHO

Confira o novo mapa rodoviário do país, depois de concluída a implantação do Plano Nacional de Pesagem





Marcelo Vingeron

**Efeitos cascata:
caminhão com 10% de sobrepeso reduz
em 40% a vida útil do pavimento**

locados para outros investimentos em infra-estrutura”.

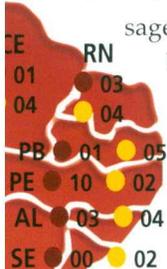
Varejão atribuiu, ainda, o insucesso do passado a outros fatores. Ele cita a indefinição quanto ao apoio prestado pela Polícia Federal nas fiscalizações, além da obsolescência, sucateamento e abandono dos postos inoperantes. “O excesso de peso causa a deterioração integral do pavimento, principalmente se levarmos em conta que a frota nacional de caminhões e ônibus que circula pelas rodovias federais é superior a dois milhões de veículos”.

O coordenador do Dnit lembra, também, que a falta de consciência do próprio transportador é fator decisivo em todo o processo. “É uma questão cultural. Boa parte dos motoristas de caminhão pega atalhos para fugir das balanças. Por isso, é preciso que exista uma plena conscientização de embarcadores e transportadores para que o sucesso do plano seja total”, diz.

Segundo informações do próprio Dnit, somente nos últimos quatro anos, o total de infrações dos veículos por excesso de peso somou mais de 173 milhões de ocorrências. “Não tenho dúvidas que com a implantação do plano esses números tendem a cair, e muito, nos próximos anos”, finaliza Varejão. **F**

também atente urgentemente para esse fato”, alerta.

Para o coordenador do Centran os problemas que se iniciaram nas décadas de 60 e 70 estão prestes a serem sanados. “O Plano Nacional de Pesagem vai resgatar a capacidade brasileira de se planejar os transportes. Dessa forma, ganham os transportadores, as rodovias e a própria população, que, ao viajar, terá uma rodovia em perfeitas condições”, conta.



FALTA DE VERBA - Para Luiz Cláudio Varejão, coordenador geral de operações rodoviárias do Dnit, a falta de investimento sempre foi o fator principal para colocar em funcionamento os 91 postos de pesagem já existentes. Segundo ele, o orçamento previsto para os postos ficava preso à recuperação das estradas federais, que por sua vez demandavam anualmente cerca de R\$ 1,5 bilhão em investimentos. “Acabava não sobrando verba para investir no controle de peso”, lembra o coordenador ao avaliar que o novo plano deve evitar esses gastos. “Certamente poderão ser rea-

Peso por eixo

Até 1999, as autuações por excesso de peso eram realizadas com base na Lei 7408 e a Resolução 102 do Contran (Conselho Nacional de Transito) e abrangiam tanto o peso bruto total do veículo quanto o incidente sobre os eixos isolados, com uma margem de tolerância de até 5% no PBT e até 7,5% em cada eixo.

No mesmo ano, o Contran baixou a resolução 104 que retirou a multa por excesso de peso por eixo. Neuto Gonçalves dos Reis, assessor técnico da NT&C Logística (foto), revela que foi exatamente nesse momento que começaram os problemas. Ele explica que o pavimento sofre muito mais danos com o excesso de peso nos eixos.

Neuto ilustra o comentário com números. Uma sobrecarga de 7,5% provoca um aumento de desgaste do pavimento da ordem de 34%, reduzindo em 1/4 a sua vida útil. “O pavimento das nossas rodovias é projetado para durar entre 8 e 10 anos. Com 7,5% de excesso, o asfalto vai durar no máximo de 6 a 7,5 anos”, calcula o especialista.

Quem compartilha da mesma opinião é o colega Vander Costa, presidente do Setemg. Ele diz que é fundamental o Plano Nacional de Pesagem contemplar também a volta da cobrança de multas por eixos. “O peso está no eixo. E não tem como o eixo mais leve compensar o pesado”, lembra.



Divulgação

NOVO FORD CARGO 712. É LUCRO NA CERTA.

O novo 712 é o caminhão ideal para aplicações urbanas. Além de ágil, robusto e fácil de manobrar, ele tem baixo custo de manutenção e é econômico. E ainda conta com a maior plataforma de carga do segmento*, que permite carregar mais carga em menos viagens.

SÓ PÁRA NO POSTO DE COMBUSTÍVEL
QUANDO A ENTREGA É LÁ.

JWT.COM.BR



www.fordcaminhoes.com.br
0800-703 FORD
3 6 7 3





Freios equipados com válvula LSV



Motor Cummins com 120 cv

Caminhões



O melhor negócio em transportes



*Exclusivo para as versões com entreeixos de até 3.900 mm.

Duplo reforço

A Ford se antecipa à Fenatran ao apresentar dois novos modelos da família Cargo, para atender a demanda dos segmentos dos caminhões leves e extrapesados, com custos bastantes competitivos

Por Luciana Duarte

O bom desempenho do mercado de distribuição urbana bem como o do transporte de cargas em curtas e médias distâncias levaram a Ford Caminhões a antecipar o lançamento de dois novos membros da família Cargo. Ambos seriam apresentados somente na Fenatran, que acontece de 15 a 19 de outubro, em São Paulo. São os Cargo 712, indicado para uso urbano e o Cargo 4532e recomendado para longas distân-

cias. "É mais uma opção para quem precisa de um caminhão que enfrente o ritmo de trabalho diário das grandes cidades, sem exigir uma estrutura de gerenciamento mais complexa", destaca o diretor de Operações da Ford Caminhões para a América do Sul, Oswaldo Jardim, em alusão ao novo 712.

Os novos integrantes da linha Cargo ampliam o leque de opções da marca no segmento de 6 a 10 toneladas de PBT (peso bruto total) que, agora, passa a contar com três modelos, o C-712,

F-4000 e o C-815. Já no segmento acima de 45 toneladas atinge a totalidade de sete modelos, incluindo o C-4532e, C-4331, C-4332e, C-5032e, C-2932e, C-2831 e o C-4031.

ESTRATÉGIA - Concorrente direto de campeões de vendas como o 710 da Mercedes-Benz e o 8.120 da Volkswagen, o Cargo 712 chega ao mercado em duas opções de entre eixos (ver quadro). "A estratégia da montadora para enfrentar a concorrência é oferecer cus-

Fotos: Divulgação



tos de aquisição e de manutenção bastante competitivos”, ressalta o diretor. Jardim lembra que o modelo tem preço sugerido de R\$ 90.427,00, mais em conta que o outro representante na categoria, o Cargo 815e, posicionado na faixa de R\$ 98.899,00.

Inicialmente a Ford Caminhões estima produzir cerca de 150 unidades/mês da versão C-712 e 120 unidades do C-4532e. “Já faturamos 200 unidades para a rede de distribuidores da marca. Agora vamos esperar o mercado reagir à oferta do produto”, ressalta Claudio Terciano, gerente geral de Vendas e Marketing da empresa. Segundo Terciano, os novos Cargo têm garantia de 12 meses de fábrica, sem limite de quilometragem.

Na versão VUC (Veículo Urbano de Carga) o Cargo 712 tem distância de entre eixos de 2.800 mm e comprimento máximo de 5.490 mm, que permitem transportar até 4.710 kg de carga. Uma outra versão do modelo, para suportar até 4.670 kg de carga útil, possui entre eixos de 3.900 mm e comprimento máximo de 7.010 mm.

As duas versões têm PBT técnico de 7.700 kg, largura de

GANHO DE POTÊNCIA E PREÇO

O novo Ford Cargo 712 oferece mais potência e o menor preço de tabela do mercado, em comparação ao seus principais concorrentes no segmento de caminhões semileves. Confira:

			
	Ford Cargo 712	Mercedes-Benz 710	Volkswagen 8.120 Worker
Motor	Cummins	Mercedes-Benz	MWM
Modelo	EuroMec III	OM 364 LA P-5	4.10 TCA-Euro III
Potência máxima	120 cv @ 2.800 rpm	110 cv @ 2.300 rpm	115 cv @ 2.400 rpm
Torque máximo	46,4 mkgf @ 1.500 rpm	47 mkgf @ 1.400 rpm	40,8 kgfm @ 1.600 rpm
Peso Bruto Total (PBT)	7.700 Kg	6.700 Kg	7.700 Kg
Distância entreeixos	2.800/3.900 mm	3.700/4.250 mm	2.850/3.300/3.900/4.300 mm
Comprimento total	5.490/7.010 mm	5.890/6.400 mm	5.428/6.478/6.478/7.728 mm
Largura	2.109 mm	2.210 mm	2.144 mm
Preço Sugerido	R\$ 90.427,00	R\$ 95.002,39	R\$ 101.981,00

dimensões compactas (2.109 mm) que facilita a manobra em espaços curtos e menor círculo de viragem, 11,58m e 15,58m, respectivamente. Por causa de seu balanço dianteiro mais curto (1.267 mm), o Cargo 712 oferece uma plataforma maior de carga.

EUROMECC III -O Cargo 712 recebeu o motor Cummins EuroMec III, que oferece 120 cavalos de potência (@2.800 rpm) e torque de 46,4 mkgf (@1.500 rpm). O veículo vem equipado com câmbio Eaton FSO 4405C de cinco marchas sincronizadas e eixo traseiro Dana 80. Nas duas configurações o C-712 oferece capacidade máxima de tração de 10.500 kg.

Apesar de reconhecer que o mercado de extrapesados é muito disputado a montadora decidiu reforçar a presença da marca no segmento com o novo Cargo 4532e MaxTon. A principal novidade do cavalo-mecânico é sua capacidade de transportar 1.550 kg a mais de carga, o que eleva sua capacidade total para 45.150 kg. Para suportar esse ganho de peso o modelo recebeu novo freio traseiro equipa-

do com câmaras do tipo baioneta e eixo traseiro com tratamento especial da coroa e pinhão.

O novo MaxTon, indicado para tracionar carretas de três eixos, possui distância de entre eixos de 3.760mm e comprimento total de 6.288 mm. O modelo vem equipado com o motor Cummins ISC, de 319 cv de potência (@2.000 rpm) e torque de 131 kgfm (@1.300 rpm), que incorpora sistema de diagnósticos de falhas e proteção ativa do motor em caso de superaquecimento. O novo C-4532e vem, ainda, com itens de série que melhoram a capacidade de frenagem em condições severas, sistema de freios com secador de ar (“air dryer”) e válvula sensível à carga (LSV). O banco do motorista, com suspensão a ar, oferece mais conforto ao condutor.

O modelo está disponível em todas as revendedoras Ford ao preço sugerido de R\$ 225 mil. “Além de transportar praticamente a mesma carga que os concorrentes, a nova versão do Cargo MaxTon oferece melhor performance e custo benefício”, garante Cláudio Terciano.

Cargo 4532E e 712:
cresce o leque de opções da família Cargo

Justo incentivo

Lei que cria regime de incentivo para o desenvolvimento da infra-estrutura beneficia com a suspensão de PIS e Cofins todas as transportadoras de produtos destinados à exportação

Sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em 15 de junho último, a Lei 11.488/07 que cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura (Reidi) não vai privilegiar apenas as empresas exportadoras brasileiras. Os transportadores rodoviários de cargas também podem se isentar da cobrança de PIS e Cofins, incidentes nos fretes de produtos destinados à infra-estrutura. O benefício atinge os setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e irrigação. Para obter o direito de suspensão dos tributos, os transportadores rodoviários devem apresentar à Receita Federal a documentação do contratante do frete.

Eduardo Zangerolami, advogado tributarista da Barcellos Tucun-

Rogério Matins: alerta para o risco do transportador ficar refém do embarcador



duva Advogados, afirma que a Lei está em vigor. Porém, para o transportador de carga se beneficiar da suspensão, é preciso que conste na nota fiscal de operação o artigo 4 inciso I da Lei 11.488/07. "A prestação de serviço é feita com a suspensão de exigibilidade da contribuição para o Pis e Cofins", lembra.

O advogado tributarista explica, ainda, que a Lei beneficia com a suspensão do tributo o frete de produtos destinados às empresas comerciais exportadoras. O parágrafo 6º da Lei 11.488/07, artigo 31, fixa a isenção de PIS e Cofins no frete realizado dentro do território nacional por empresas transportadoras, não apenas de matérias-pri-



Carga de exportação: frete isento de PIS e Cofins

mas mas, também, de produtos intermediários e materiais de embalagem enviados para o mercado externo.

DIFICULDADES A VISTA - Entretanto, o inciso II do parágrafo 6º da mesma Lei, deixa claro que os benefícios para as transportadoras só serão validados quando o embarcador for preponderantemente exportador. Em outras palavras, 80% do seu faturamento precisa ser oriundo de vendas destinadas à exportação. Dessa forma, o embarcador deve fornecer para os transportadores um formulário que ateste sua condição de exportador e, posteriormente, este documento deve ser apresentado à Receita Federal.

Para Rogério Martins, secretário executivo da ATR Brasil (Associação do Transporte Rodoviário de Cargas) - entidade que representa 35 associados de Ribeirão Preto (SP) ligados ao agronegócio -, a isenção de impostos no frete de produtos destinados à exportação "é uma vitória da entidade e dos transportadores de carga do Brasil", comemora. De acordo com ele, a ATR discute há dois anos o tema com o Governo e a Receita Federal. "O produto destinado a exportação já era isento de PIS e Cofins. Então, nada mais justo, que o frete também fosse beneficiado e suspenso o pagamento destes tributos", relembra.

Contudo, Martins alerta que não será tão fácil obter o tal documento dos embarcadores. Sem revelar nomes, o secretário da ATR afirma que já existe embarcadores negociando os preços do frete com os transportadores. "Os transportadores não deixam de ter os benefícios, mas, podem correr o risco de ficar preso ao embarcador", lamenta. (ver quadro)

Falha na Lei

A Lei 11.488/07 prega que as transportadoras de carga terão o benefício da isenção de PIS e Cofins na condição de apresentarem o documento do embarcador atestando que este é preponderantemente exportador. Rogério Martins Martins, da ATR Brasil, revela que a vitória é importante, mas a luta persiste. A entidade terá que negociar com o governo federal a exclusão e ou alteração do inciso II do parágrafo 6.

"No momento estamos reféns do ato declaratório, mas pretendemos negociar para que o mesmo seja retirado da Lei", afirma Martins. Da mesma opinião compartilha o presidente do Setcepar. "Lutaremos para que todo e qualquer frete destinado a exportação tenha suspenso o Pis e Cofins", endossa.

LUCRO GARANTIDO -

Segundo cálculos realizados pela entidade, o benefício pode chegar a 6% do faturamento bruto mensal nas empresas transportadoras de cargas, porém, vai depender do volume de tonelagem transportada. A afirmação tem o endosso de Fernando Klein, presidente do Setcepar (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Paraná) - entidade que reúne mais de 3.400 associados no Estado do Paraná, dos quais 10% se encaixam no perfil da Lei 11.488/07 em vigor.

Para o presidente, a medida é extremamente benéfica ao setor de transportes, uma vez que o valor antes gasto com os tributos pode, agora, ser aplicado em melho-

rias nas próprias empresas. "Com essa economia, as empresas transportadoras podem investir em mais funcionários, equipamentos e até pensar em renovação de frota", opina Klein. **F**



Fernando Klein: investimento no lugar do tributo

Divulgação

Rodoplast
componentes plásticos
ISO 9001:2000

PÁRA-LAMAS
Scania VW RANDOM FACCHINI GUERRA

PÁRA-LAMA TRAÇÃO VOLKSWAGEN CONSTELLATION
PEÇA INTEIRA
TEXTURA SEMELHANTE
AO ORIGINAL

RODOFIBRA RodoParts Empresas do Grupo Secchi
Fone/Fax: + 55 (54) 3232 2311 - Cel.: +55 (54) 9933 0633 - e-mail: vendas@rodofibra.com.br
BR 116, KM 37, nº 10000 - Caixa Postal 1350 - CEP 95200-000 - Vacaria - RS - Brasil - www.rodoplast.com.br

Fumaça sob controle

CNT lança programa “Despoluir” destinado ao setor de transportes, com objetivo de reduzir os índices de emissões dos veículos de carga e conscientizar o empresariado do setor

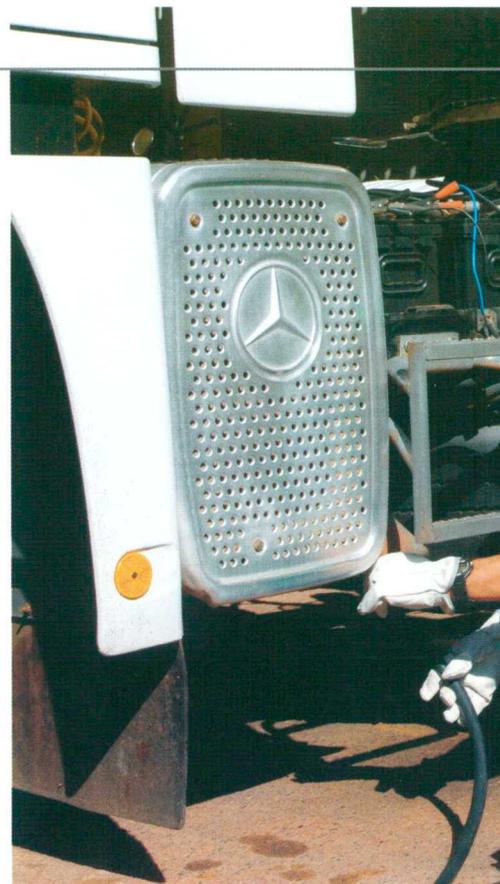
A pesar do transporte rodoviário responder por mais de 60% das cargas movimentadas no País, a atividade é vista como uma das principais vilãs da contínua deterioração da qualidade do ar. Na tentativa de reverter essa imagem, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) decidiu lançar no dia 18 de julho, em Brasília, o Programa Ambiental do Transporte. A iniciativa, batizada de “Despoluir”, tem o objetivo de promover o envolvimento do setor de transportes na luta em defesa do meio ambiente, contribuindo para a redução de dióxido de carbono (CO₂) na atmosfera.

Para alcançar esse propósito, o programa estipulou metas grandiosas. “Nossa intenção é atingir um universo de mais de 2,5 milhões de trabalhadores do setor de transporte, além de 146 mil transportadoras e 733 mil profissionais autônomos”, revela o presidente da CNT, Clésio Andrade. Ele explica que, inicialmente, o Programa “Despoluir” vai percorrer 27 Estados e disponibilizar 54 unidades móveis para 22 federações de transporte. Cada veículo será equipado com opacímetros, instrumentos que analisam a fumaça emi-

tida pelos motores. Com isso, as empresas de transportes poderão aferir os índices de emissão de poluição das suas frotas, conforme exigências estabelecidas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama).

ENERGIA LIMPA - O presidente da CNT esclarece, ainda, que o programa quer estimular os empreendedores do setor de transportes a obedecerem as normas ambientais relativas às emissões de poluentes dos veículos. “Em paralelo, vamos também promover o uso de energia limpa pelas empresas de transporte, caminhoneiros autônomos e taxistas”, acrescenta Clésio Andrade, sem revelar detalhes.

O Programa “Despoluir” foi estruturado em dois grupos de projetos. O primeiro vai atuar diretamente na melhoria do desempenho ambiental do setor de transportes. O segundo, por sua vez, pretende investir na



conscientização ambiental de empresários, trabalhadores, caminhoneiros autônomos e taxistas. Sem contar os próprios usuários de transporte. Para envolver a sociedade e combater de forma rápida os possíveis focos de incêndios, ao longo das rodovias brasileiras, a entidade sindical disponibiliza um número disque denúncia Ambiental: 0800 728291.

José Fonseca Lopes, presidente da Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros), afirma ter consciência de que os caminhoneiros autônomos são os principais infratores, no que toca à poluição veicular. A explicação para esse fato, segundo ele, decorre da depreciação do preço do frete. “O mercado é predatório e isso contribui para o efeito dominó. O baixo preço do frete não permite que o motorista tenha condição de realizar



Fotos: Divulgação

Clésio Andrade, da CNT: metas grandiosas de combate à poluição



Opacímetro em funcionamento: arma das empresas para aferir emissões dos motores

RENOVAÇÃO DA FROTA

- Situação bem diferente da descrita por Fonseca pode ser vista no Expresso Araçatuba, controladora de uma frota de 213 veículos. Ivo Fecchio, gerente de manutenção da transportadora paulista, sabe bem da importância da renovação periódica da frota, tanto para a redução dos custos operacionais quanto

com os problemas ambientais, a empresa constantemente substitui os veículos mais antigos, como parte do seu programa de renovação”, revela Ivo. O gerente diz, ainda, que as manutenções para os veículos que transitam em trechos urbanos acontecem a cada 15 mil km, enquanto para os caminhões que trafegam nas estradas a operação é realizada a cada 30 mil km.

O mesmo se dá com a transportadora Rápido 900, empresa localizada na capital paulista, que gerencia uma frota de 250 cavalos mecânicos. André Ferreira, diretor comercial, revela que cerca de 110 veículos transitam diariamente no Estado de São Paulo e a empresa nunca foi autuada por excesso de fumaça. “Nossa frota tem uma idade média de seis anos. Periodicamente são realizadas manutenção preventiva e testes com opacímetro nos caminhões”, diz.

manutenções preventivas, muito menos trocar sua ferramenta de trabalho por veículos mais novos, menos poluentes”, critica.

dos níveis de emissões. Por essa razão, ele conta que a idade média da frota em operação, no caso do Araçatuba, gira em torno de cinco anos. Preocupada

Operação inverno

Somente na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), os ônibus e caminhões são responsáveis por 28,2% da poluição do ar. “As principais causas são a falta de regulagem do motor, idade média da frota em torno de 18 anos e a falta de manutenção preventiva”, conta Homero Carvalho, gerente da divisão de engenharia e fiscalização da Cetesb (Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental).

No esforço de minimizar os problemas causa-

dos pela emissão de poluentes a Cetesb e SMA (Secretaria do Meio Ambiente) realizam, desde 1998, a chamada “Operação Inverno” nas principais estradas e rodovias de acesso à capital de São Paulo. Nos últimos nove anos, os fiscais da Cetesb autuou cerca de 40.948 mil veículos - a média anual é de 10,2 mil multas. “Para esse ano, estimamos efetuar cerca de dez mil autuações”, contabiliza o gerente, ao estimar que 80% das infrações são co-

metidas por caminhões e o restante por ônibus.

Em julho último, a operação envolveu cerca de 150 técnicos da Cetesb e SMA para fiscalizar 21.706 veículos em 19 pontos do Estado, dos quais 911 foram multa-

dos. “A intenção não é só multar, mas conscientizar o infrator”, diz Carvalho ao ressaltar que cerca de 80% dos motoristas de caminhões autuados são autônomos. O valor da penalidade é de R\$ 853,00.



Fotos: Divulgação/Cetesb

1958



1959



1975



Testemunha da hi

A Ford Motor Company do Brasil comemora os 50 anos de produção de seu primeiro caminhão nacional sem perder o foco no futuro e na melhoria contínua de seus produtos e serviços

Por Luciana Duarte

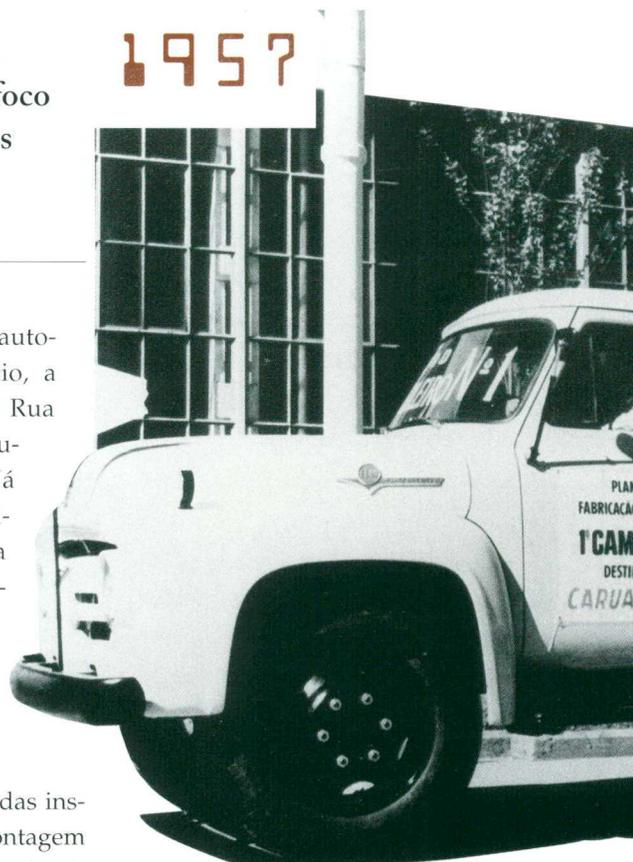
A Ford do Brasil comemora, em agosto, 50 anos de produção do primeiro caminhão da marca fabricado no país. A celebração acontece no ano em que a montadora festeja um dos melhores resultados já registrados em toda a sua história na América do Sul. Considerada a quarta maior força no mercado de veículos de passeio e a terceira no segmento de caminhões, a empresa encerrou o ano de 2006 com lucro de US\$ 114 milhões, 15% maior que igual período em 2005 e 19,7% de participação de mercado.

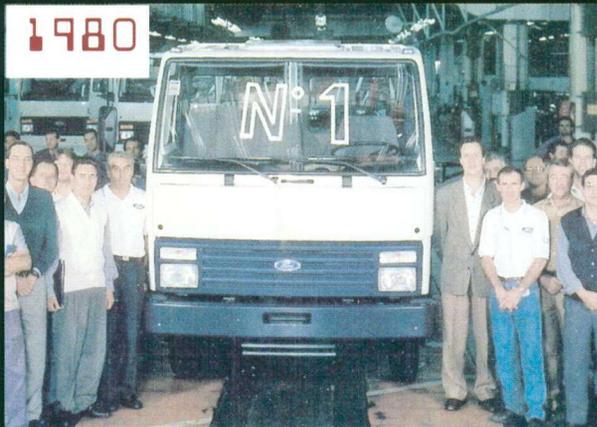
Presente no país desde 1919, a companhia teve papel decisivo no de-

envolvimento da indústria automobilística nacional. No início, a Ford ocupou um prédio na Rua Florêncio de Abreu, em São Paulo, que logo ficou pequeno. Já no ano seguinte, em 1920, decidiu construir uma sede própria na Rua Solon, no bairro do Retiro, onde passou a montar os primeiros automóveis e caminhões, a partir de veículos importados dos Estados Unidos.

Em 1957, com a ampliação das instalações, saía da linha de montagem aquele que seria considerado o primei-

1957





stória

Ford F600:
pioneiro da marca
em terras brasileiras

ro caminhão produzido no Brasil. No caso, um Ford F-600 com motor V8 de 4,5 litros a gasolina, com 40% de índice de nacionalização. O veículo realizou uma viagem histórica até a cidade de Caruru (PE) e percorreu mais de 1,5 mil quilômetros de estradas brasileiras, dos quais apenas 400 km eram asfaltados. Como resultado dessa façanha, o modelo decolou em vendas até alcançar a marca de 100 mil unidades em apenas sete anos.

Em 1958, a empresa inaugurou a nova unidade de motores V8, no bairro do Ipiranga, em São Paulo, onde, um ano depois, começou a fabricar o primeiro caminhão médio nacional da marca, denominado de F-350 com motor V8 e 2.670 kg de capacidade de carga. Em outubro de 1967 a empresa dava um grande passo, ao adquirir o controle acionário de Willys-Overland do Brasil, na época instalada em São

Bernardo do Campo (SP). Nos anos 70,

começa a produção do primeiro modelo a diesel, o F-4000 e os primeiros cavalos-mecânicos: F-700, FT-7000, F-8000 E FT-8000.

LINHA CARGO - Na década de 80, a montadora inovou ao lançar a linha Cargo, formada por modelos de cabine avançada. Em 2001, com o fim da Autolatina, a empresa transfere sua linha de montagem de caminhões para a planta de São Bernardo do Campo (SP) onde, hoje, produz mais de 350 configurações de veículos comerciais. Além de modelos especiais para os mais diversos tipos de aplicações. A linha completa de produtos da empresa compreende atualmente 15 modelos distintos da linha Cargo e três a Série F.

Para garantir o crescimento da marca no mercado doméstico a Ford pretende, ainda no segundo semestre desse ano, remover alguns gargalos na linha de produção de caminhões. Oswaldo Jardim, diretor de Operações de Caminhões para a Ford América do Sul, conta que a capacidade produtiva da linha Cargo vai aumentar em 20%. "Vamos elevar de 80 para 96 unidades diárias a produção da linha Cargo"





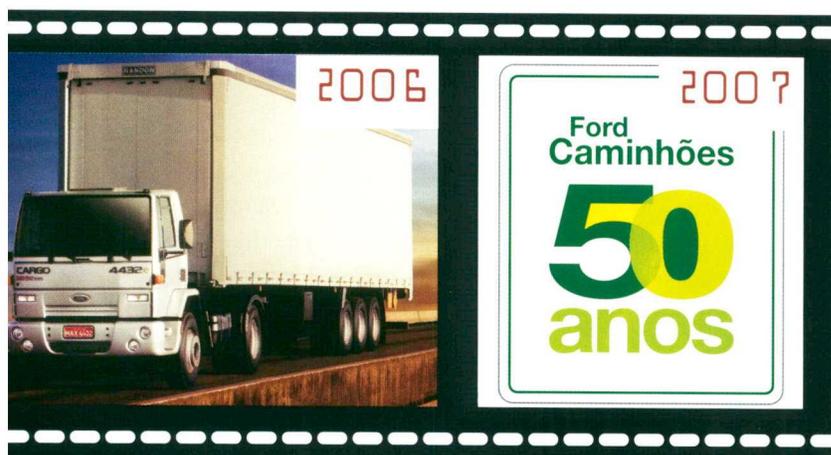
prevê, ao lembrar de outro importante passo, a inauguração do Mod Center, em março deste ano. “Além de dar mais flexibilidade à fábrica, essa unidade permite atender as necessidades dos clientes, sem exigir operações mais complexas na linha de montagem”.

PÓS-VENDA - Determinada a manter a participação de 20% do mercado doméstico de caminhões, a montadora vem adotando diversas medidas para melhorar o atendimento no pós-vendas. “Estamos empenhados em ampliar de 88 para 120 revendedores. O processo é lento, mas os empresários acreditam na marca, nos resultados e no futuro da Ford Caminhões”, disse.

Os planos de reestruturação da marca, não param por aí. Oswaldo Jardim, conta, sem revelar detalhes, que pretende fortalecer o relaciona-

mento com os países da América do Sul como Chile, Equador e Colúmbia. “Nos próximos anos vamos realizar um esforço ainda maior para conquistar novos negócios nesses mercados. Além, é claro, de continuar honrando os contratos vigentes”, conta.

Questionado sobre os investimentos e o futuro da marca no país, o diretor prefere manter suspense. “Nos próximos 36 meses grandes alterações poderão ocorrer na história da indústria automobilística, principalmente de caminhões. É só esperar para ver”, finaliza. **F**



Linha do tempo

- 1957: Lançamento do primeiro caminhão nacional, o F-600.
- 1959: Lançamento do F-350.
- 1964: A Ford comemora a marca de 100.000 caminhões produzidos.
- 1967: A Ford adquire o controle acionário da Willis-Overland do Brasil
- 1975: Lançamento do F-4000 a diesel.
- 1977: Lançamento dos cavalos-mecânico F-700, FT-7000, F-8000 e FT-8000.
- 1978: Inauguração do Campo de Provas em Tatuí, no interior paulista.
- 1980: Lançamento da linha Cargo.
- 1994: Empresa comemora a produção de 1 milhão de caminhões no Brasil.
- 1998: Renovação da Série F, com a re-estilização do F-4000, F-12000 e F-14000. Introdução do modelo F-16000 e retorno do F-350.
- 1999: Inauguração do Centro de Distribuição de Peças em Barueri, SP.
- 2001: inauguração da nova linha de montagem da Ford Caminhões, em São Bernardo do Campo (SP).
- 2003: Lançamento do cavalo-mecânico Cargo 4331 MaxTon e do Cargo 6x2 MaxTruck, com terceiro eixo direto da fábrica.
- 2004: Lançamento da F-350 com cabine dupla.
- 2005: Lançamento dos primeiros Caminhões Ford com motorização eletrônica. Lançamento do Cargo 4331s MaxTon; Cargo 2831 e Cargo 5031.
- 2006: Motorização eletrônica se estende para os Modelos: C1722e; C2422e; C2428e; C2622e ; C2628e; C2632e; C2932e; C5032e e C4432e.
- 2007: Ford Caminhões comemora 50 anos de produção do primeiro caminhão nacional.

**“Não posso derrapar na
qualidade dos meus serviços.
Por isso confio na Bandag.”**

Sr. Fábio Pozzi
Diretor Presidente da Nacional Expresso



Preocupada em oferecer cada vez mais segurança para seu veículo, a Bandag está sempre desenvolvendo novas tecnologias no processo de recapagem, inovando com equipamentos de última geração, adequados às necessidades do mercado. E para garantir a qualidade que a tornou líder mundial em recapagem, todos os equipamentos são testados em condições reais de operação, antes de serem entregues às concessionárias da rede Bandag.

BDR-HT2

FCR-D

BTR-SA

BDMs



0800-9705790

www.bandag.com.br



SEM DESVIOS.

Não importa a estrada, não importa a distância. Nós mantemos seu veículo rodando.

Cinquentenário de conquistas

Cinquenta anos depois de sua instalação no Brasil, a Scania festeja a marca de 240 mil veículos fabricados, a utilização quase plena de sua capacidade produtiva e as exportações para mais de 50 países

Por Luciana Duarte

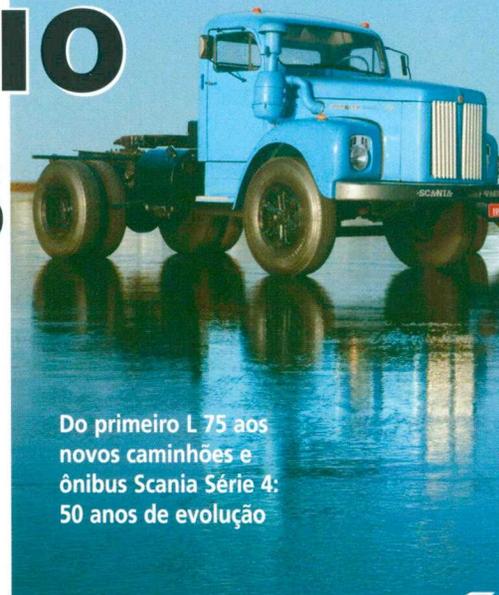
Uma grandiosa festa que contou com a presença de mais de 3.000 convidados, incluindo o presidente da República, Luis Inácio Lula da Silva comemorou, no último dia 2 de julho, os 50 anos de fundação da Scania no Brasil. Primeira unidade industrial da marca a se instalar fora da Suécia, nos idos de 1957, a empresa iniciou suas atividades no país com a denominação de Scania Vabis do Brasil - Motores Diesel.

Um ano depois, o primeiro cami-

nhão "made in Brazil", um L 75 com 35% de nacionalização, saía da linha de montagem instalada no bairro do Ipiranga, em São Paulo. Não tardou para que a empresa decidisse transferir todas as suas atividades para uma nova planta, em São Bernardo do Campo, no ABC paulista, onde funciona até hoje.

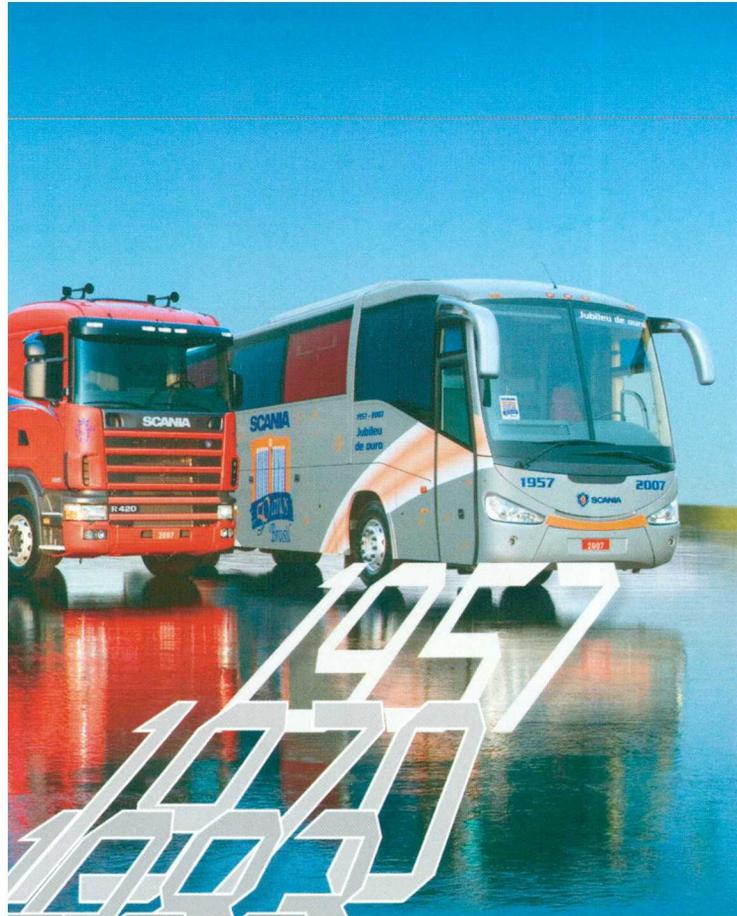
Com efeito, desde sua instalação no país, a história da Scania foi marcada por inúmeros acon-

tecimentos que colaboraram para o engrandecimento da mar-



Do primeiro L 75 aos novos caminhões e ônibus Scania Série 4: 50 anos de evolução





bolo de robustez e potência em caminhões e ônibus pesados, que lhe conferiram uma posição de destaque no transporte rodoviário de passageiros e de cargas. Foi assim, ao longo dos anos, desde o lançamento do primeiro Scania fabricado no país, o L 75. Depois, com o lendário LK 140 que apresentou a cabina “cara-chata”, equipado com

ca, em nível mundial. Em inúmeras ocasiões, o Brasil levou o título de “maior mercado de caminhões e ônibus do mundo” para o grupo Scania, sendo responsável por 7,5% do faturamento global, em 2006.

CARA-CHATA - No âmbito interno, a marca se transformou em sím-

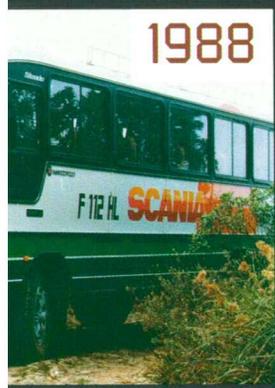
motor V8 e que durante 22 anos permaneceu com o padrão nas estradas brasileiras. O mesmo aconteceu com os “jacarés” da linha L 111, que duraram mais de 20 anos e só deixaram a cena com a chegada dos famosos caminhões Scania na cor laranja. Sem contar a introdução do conceito modular, que permitiu a padronização mundial do veículos Scania, permitindo o intercâmbio de componentes entre as fábricas do grupo.

No segmento do transporte de pas-

sageiros, a montadora também foi responsável pela introdução dos primeiros chassis de ônibus equipados com terceiro eixo original de fábrica, da linha K112 T. Posteriormente surpreendeu o mercado ao lançar o L9, na época, o primeiro chassi de ônibus rodoviário de piso baixo.

PORTFÓLIO - Hoje, no momento em que comemora seu cinquentenário, a Scania alcança a marca de 240 mil caminhões e ônibus fabricados no Brasil. Somente em 2006 nada menos que 5.047 caminhões acima de 45 toneladas de PBT e outros 703 ônibus saíram de suas linhas de produção. No mercado doméstico a empresa responde por 25% das vendas de caminhões pesados (acima de 40 toneladas) e por 43% dos ônibus rodoviários, no acumulado de janeiro a maio deste ano. Seu portfólio atual abriga um total de 31 modelos de caminhões e 13 de chassis de ônibus. Como parte das comemorações lançou este ano a série especial Silver Line, limitada a 400 unidades.

“Investir na produção e na comercialização dos produtos da marca neste País provou ser a decisão mais acertada para a Scania”, declarou Michel de Lambert, presidente da Scania para a



1988



2000



2006

Fotos: Banco de imagens da Scania/ Divulgação



América Latina, em seu discurso durante o evento comemorativo. “Desde o início, o Brasil demonstrou ser um mercado com imenso potencial”, completou.

Segundo o presidente, a decisão estratégica da matriz, nos anos 90, de investir US\$ 300 milhões no aumento da capacidade de produção da unidade fabril no ABC paulista, de 10 mil para 20 mil veículos/ano, se mostrou acertada. Isso possibilitou à filial brasileira exportar para praticamente todos os mercados do mundo. A aposta no passado favoreceu os resultados no presente. Atualmente, cerca de 30% da sua produção atende a demanda interna e 70% é exportado para 50 países. “Pela primeira vez, devemos atingir nossa capacidade plena de produção anual, provavelmente ultrapassando em algumas centenas as 20 mil unidades anuais”, disse ao prever cerca de 7 mil unidades para este ano.

LIVRE COMÉRCIO - O presidente destacou, ainda, a necessidade do Brasil investir em infra-estrutura, melhorar as estradas já existentes e construir outras extremamente necessárias. Ele analisa o cenário para os próximos anos com otimismo, porém vê a necessidade de aumentar a competição entre os mercados. “Queremos um país ainda mais competitivo para continuarmos as próximas décadas aqui”, afirma ao defender o livre comércio sem proteção de barreiras tarifárias. “A compe-

tição saudável é a única forma de melhorar as chances de sobrevivência para o longo prazo. Isso é bom para o consumidor e serve de estímulo para quem produz”, analisou.

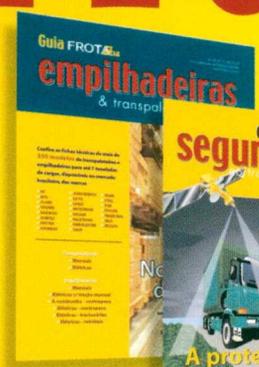
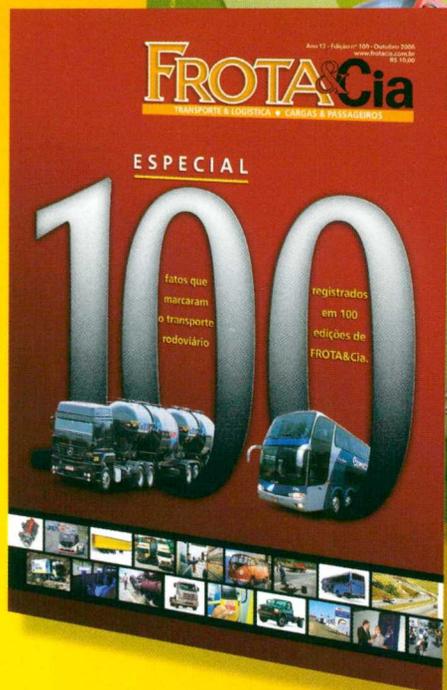
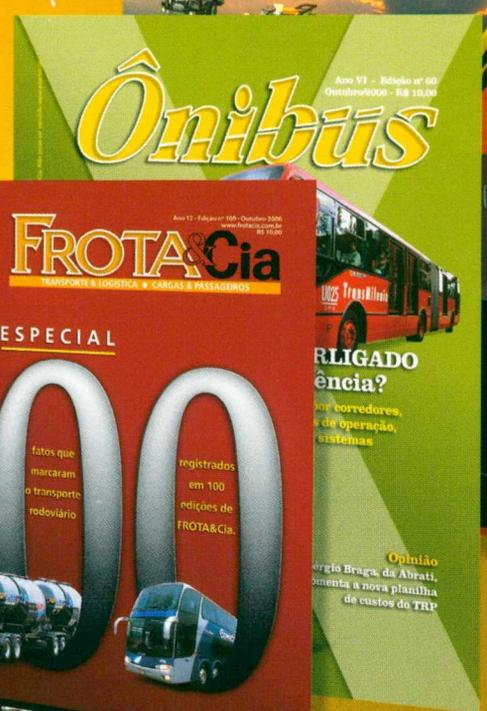
Lambert disse que faz parte dos planos da Scania atuar cada vez mais na busca contínua por soluções de

transporte. Incluindo a demanda por serviços, para que o negócio dos clientes seja ainda mais competitivo. “Essa parceria com os clientes tem sido um compromisso nosso com o transportador que, ao longo desses 50 anos, só tem crescido e prosperado”, destacou o presidente. **F**

Linha do tempo

- 1957:** Fundação da Scania-Vabis do Brasil S. A, no dia 2 de julho.
- 1958:** Produção do primeiro Scania L 75
- 1959:** Inauguração da fábrica de motores, no Ipiranga, em São Paulo(SP)
- 1962:** Inauguração da planta de São Bernardo do Campo (SP)
- 1970:** Lançamento do Scania Super, equipado com turbocompressor
- 1971:** Lançamento da Série 0
- 1974:** Lançamento do LK 140 com cabina avançada
- 1976:** Lançamento da Série 1 com os caminhões L, LS e LT 111
- 1981:** Lançamento da Série 2, com a Linha T/R 112 e 142
- 1983:** Scania apresenta o primeiro caminhão com “intercooler”
Veículo nº 50.000 sai da linha de produção
- 1983:** Lançamento dos ônibus Série 2, K 112 e S 112
- 1988:** Lançamento do ônibus F 112 HL
- 1990:** Lançamento dos chassis Série 3, com os modelos K 113 e S 113
- 1991:** Lançamento da série especial “Jubileum”
Lançamento da Série 3 com a Linha 113/143
- 1993:** Produção do 100.000º Scania brasileiro
- 1998:** Iniciada a produção de caminhões e ônibus da Série 4
- 2000:** Lançamento da série especial “Millenium”
- 2001:** Scania lança o Opticruise, primeira caixa de câmbio automatizada para caminhões.
Lançamento das séries Horizontes e “Rei da Estrada”
- 2002:** Scania cria o programa “SuperZerado”, para venda de seminovos e usados.
- 2003:** Projeto Ponto a Ponto leva toda linha de ônibus Scania a 24 cidades brasileiras
- 2004:** Lançamento dos caminhões série Evolução
Fabricação do caminhão Scania nº 150.000.
- 2006:** Scania apresenta o Time dos Sonhos, uma linha completa de ônibus rodoviários
- 2007:** A Scania do Brasil comemora 50 anos de fundação.
Lançamento da série especial Silver Line

Por que se contentar
com um só veículo,
se você pode ter uma
Frota?



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

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

Publicações mensais: ● revista FROTA&Cia ● revista ÔNIBUS

Guias de serviço FROTA&Cia: ● Pneus&Bandas ● Fluidos&Lubrificantes ● Empilhadeiras&Paletes

● Implementos Rodoviários ● Motores&Transmissões ● Segurança no Transporte ● Ranking de Veículos Comerciais

Sites de serviços: ● FROTA&Cia ON LINE ● Economia e Transporte

Eventos: ● Prêmio Lótus Caminhão do Ano

FROTA&Cia
TRANSPORTE & LOGÍSTICA ● CARGAS & PASSAGEIROS

11 3871-1313

www.frotacia.com.br

www.economiaetransporte.com.br

Via de mão dupla

OMC diz que o Brasil tem o direito de proibir a importação de pneus reformados, desde que também impeça a entrada de pneus usados obtidas na Justiça através de liminares

Por Luciana Duarte

O contencioso envolvendo a proibição para importação de pneus reformados da Europa ganhou um novo capítulo, no último dia 22 de junho, com a decisão da Organização Mundial do Comércio (OMC) de acatar os argumentos ambientais do governo brasileiro. A decisão, contudo, colocou uma espada na cabeça do presidente Luís Inácio Lula da Silva. Tudo porque, o organismo internacional achou contraditória a posição brasileira de rechaçar a entrada de pneus reformados, ao mesmo tempo que admite a importação de pneus meia vida através de liminares na Justiça, a pedido dos reformadores nacionais.

Em respeito aos fatos, a OMC concede ao Brasil o direito de proibir a importação de pneus reformados. Desde

que também este suspensão da concessão de liminares que autorizam a entrada de pneus usados. Caso isso não aconteça até o dia 12 de setembro, o país será obrigado a aceitar pneus reformados de outros países.

Para atender a exigência do órgão internacional o governo federal terá de alinhar sua artilharia no STF. Isso explica a pressa da Advocacia Geral da União pela aprovação da ADPF (Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental) de Nº 101. Tal instrumento jurídico propõe o reconhecimento de todos os decretos legislativos e portarias do Departamento de Comércio Exterior (Decex) e do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) que proíbem a importação de pneus usados. Com a aprovação da



ADPF, estaria criada a jurisprudência para evitar as liminares judiciais e, com isso, abortar novas tentativas de importações da indústria nacional de reforma de pneus.

A reportagem da **FROTA&Cia** apurou que a relatora do processo, ministra Cármen Lúcia Antunes Rocha, do STF, afirmou em conversas com alguns deputados federais e representantes de entidades setoriais que não dará a sentença "monocrática", ou seja "sozinha", sobre o ADPF por julgar o assunto muito controverso. Para tanto, a representante da Justiça promete convocar, até o final de agosto, uma audiência pública no Supremo Tribunal Federal para discutir o tema. Ainda recentemente, a empresa Tal Remoldagem de Pneus foi impedida



Francisco Simeão: ameaça de produzir pneus no Uruguai e Paraguai

pela presidenta do STF, Ellen Gracie, de importar pneus usados.

CORTINA DE FUMAÇA - “Caso o governo impeça a importação de pneus usados, a indústria de reformados será obrigada a encerrar as atividades no Brasil”, revela o presidente da Abip (Associação Brasileira da Indústria de Pneus Remoldados), Francisco Simeão. Nas contas do dirigente cerca de 1,6 mil empresas no país se dedicam à importação e remodelagem de pneus. “Além disso”, completa o presidente, “a ausência de matéria-prima para a indústria de reformas pode comprometer a circulação de mercadorias no território nacional e provocar a demissão de mais de 40 mil pessoas”. O presidente da Abip contabiliza que as empresas deixarão de produzir cerca de 14 milhões de pneus reformados a cada ano, entre modelos de passeio e carga (ver quadro).

Da mesma opinião compartilha Hersílio Coelho de Moura, presidente da ABR (Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus), entidade representativa da indústria de pneus reformados. “É uma guerra com uma barreira invisível; ninguém faz questão de nos enxergar”, completa o presidente ao nomear essa situação de uma verdadeira “cortina de fumaça”. Na visão de Hersílio Moura, “a proibição afetará todos os elos da cadeia, desde a indústria de pneus reformados até o consumidor final”.

Para Vilien Soares, diretor geral da Anip, que reúne os representantes da indústria de pneumáticos, o governo precisa é fazer a lição de casa. “Se con-

Fonte: Abip

RAIO X DA INDÚSTRIA DE REFORMADOS

Pneus reformados: 14 milhões de pneus por ano (automóveis de passeio e carga)
Empresa nacionais: 1,557 mil empresas
Empregos diretos: 40 mil
Empregos indiretos: 160 mil
Economia estimada do setor: US\$ 123,2 milhões por ano
Consumo: 70% da frota nacional de carga utilizam pneus recauchutados

tinuar a importar pneus usados a decisão da OMC se perde”. Ele acrescenta que o contencioso entre o Brasil e União Européia atende aos nossos interesses do setor como um todo - ambiental e econômico. “Caberá ao governo decidir pela defesa desses interesses no prazo estipulado pelo Órgão de Solução de Controvérsias (OSC) da OMC”, opina o diretor, ao lembrar que os europeus só poderão entrar com recurso até 12 de agosto próximo. “Após essa data, o Brasil terá 30 dias para informar a OMC como e em quanto tempo vai adequar a legislação às exigências do órgão internacional”, lembra.

CAMPO DE BATALHA - Na luta pela sobrevivência do setor de reformados, o presidente da ABR revela que os empresários brasileiros buscam alternativas. “Está difícil conviver com esse jogo de interesses. Por isso, estudamos



Fotos: ABR/Divulgação

Hersílio Moura: proibição afeta todos os elos da cadeia



Fotos: ANIP/Divulgação

Vilien Soares: governo precisa fazer lição de casa para atender a OMC

a possibilidade de produzir pneus no Uruguai e Paraguai para comercializá-los no mercado nacional via Mercosul - que não tem restrições”, planeja. “O governo do Paraguai já oficializou o convite de transferência para as indústrias brasileiras reformadoras de pneus. Com direito a incentivos locais e garantias do Merconsul”, completa o presidente da Abip Francisco Simeão.

Já Vilien Soares, diretor geral da Anip, lembra que o Brasil tem carcaças

suficientes para alimentar o setor. “Não há necessidade de importar tantos pneus usados. Os reformadores, porém, alegam que os pneus nacionais são inservíveis e inviáveis economicamente para o setor”, aponta o presidente ao lembrar que a indústria de reformados paga apenas US\$ 1,00 dólar para coletar esses pneus no exterior.

Hersílio da ABR lamenta que a batalha tenha chegado a esse ponto. Ele acredita que o primeiro passo a seguir pelo governo seja regulamentar e não proibir a importação de pneus usados. “Uma possível Lei poderia estabelecer que somente os reformadores possam importar pneus usados, proporcionalmente a sua capacidade produtiva”. Para evitar que o pneu importado seja comercializado como meia vida, Hersílio sugere que o produto tenha uma marcação própria na banda de rodagem, indicando a sua origem e destinação somente como matéria-prima. Mas admite: “pode ser tarde demais!”. 

FENATRAN

16º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE

Transporte de Carga: Rodoviário, Ferroviário, Aéreo e Marítimo • Montadoras de Veículos • Fabricantes de Implementos • Logística: Empresas e Equipamentos • Fabricantes de Autopeças, Acessórios, Motores e Pneus • Distribuidoras de Petróleo e Derivados • Componentes para Lubrificação • Fabricantes de Equipamentos para: Terminais de Cargas, Oficinas, Movimentação e Armazenagem • Fabricantes de Equipamentos para: Informática, Segurança (Tecnologia no Controle de Frotas e Alarmes) • Bancos, Entidades, Publicações e Serviços

15 - 19 outubro 2007

Anhembi • São Paulo • SP

- **Credenciamento On-line:** Evite filas na entrada da feira, faça seu credenciamento antecipado pelo site: www.fenatran.com.br
- **Visitação:** Proibida a entrada para menores de 12 anos, mesmo que acompanhados. É obrigatória a apresentação de cartão comercial.



VIAGEM E HOSPEDAGEM COM ECONOMIA E SEGURANÇA
PROGRAMA BEM-VINDO:

Reservas On-line: www.programabemvindo.com.br
almax@almax.com.br • Tel.: (11) 3035-1000

Organização e Promoção:



Tel.: (11) 3291-9111 / 6283-5011

www.alcantara.com.br • info@fenatran.com.br

Iniciativa:



Apoio Institucional:



Afiliada à:



Local:



Ano VII - Edição nº 67
Julho/2007
R\$ 11,00

Ônibus



Este encarte é parte integrante da revista. OTA&Cia. Não pode ser vendido separadamente.

Propaganda fora-da-lei

Lei "Cidade Limpa", da Prefeitura de São Paulo, decreta o fim da publicidade externa nos ônibus urbanos e impõe pesadas multas aos infratores

SEMPRE TEM UM VOLARE "PINTANDO" NO SEU CAMINHO!



PLANET



Volare Executivo/VIP



Volare Lotação/Urbano



Volare Escolarbus

Igual a Volare só Volare! Você pinta o retrato do seu passageiro e encontra o Volare certo para o seu negócio.

- O **Volare Executivo/VIP** está preparado para passageiros que estão a negócio ou a lazer.
- No **Volare Lotação/Urbano**, você tem alta capacidade de passageiros, corredor amplo para circulação, maior espaço interno.
- O **Volare Escolarbus** é um veículo de alta segurança, projetado para neutralizar impactos.



MONEO
SERVIÇOS FINANCEIROS
www.bancomoneo.com.br

VOLARE

Fotos para fins ilustrativos. Alguns itens são opcionais.
As informações deste anúncio podem ser alteradas sem aviso prévio.

Sempre tem um Volare "pintando" no seu caminho!
www.volare.com.br • SAC 0800 7070078

DIRETORIA
José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

REDAÇÃO
**Diretor de Redação e
Jornalista Responsável**
José Augusto Ferraz - (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br

Editora
Luciana Duarte
luciana.duarte@frotacia.com.br
Redator
Ivo Mattos
ivo.mattos@frotacia.com.br

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

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

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

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

Assinaturas e Alterações de Dados Cadastrais
Serviço de Atendimento ao Leitor
Fone/Fax: 55 11 3871-1313
E-mail: circulacao@frotacia.com.br

ASSINATURA ANUAL - R\$ 132,00 (12 edições)
Preço do Exemplar Avulso: R\$ 11,00

REDAÇÃO, PUBLICIDADE,
CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua Ministro Godói, 507 (Água Branca)
05015-000 - São Paulo - SP - Brasil
Fone/Fax: 55 11 3871-1313
Home page: www.frotacia.com.br

ÔNIBUS é uma publicação mensal da Editora Frota Ltda, de circulação nacional e controlada, enviada a empresários e executivos em cargos de direção de empresas envolvida com o transporte rodoviário, de passageiros e cargas. Circula também junto a frotistas de veículos comerciais, ligados à indústria e ao comércio, compradores e fornecedores de produtos e serviços para a indústria do transporte. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes tanto da versão impressa quanto 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 ÔNIBUS.

Editoração eletrônica - Editora Frota
Tratamento de Imagens e Arquivo Digital - Fênix
Impressão - SRG Gráfica
Laboratório Fotográfico - Capovilla
Tiragem - 13.000 exemplares
Circulação - Julho/2007

Parte integrante da revista FROTA&Cia
Circula como encarte, junto com a
Edição Nº 107 - de julho 2007

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

Um ideal mundial



Um estudo realizado pela Comissão Europeia, relativo à política de transportes da União Europeia, revelou fatos curiosos. Depois de entrevistar cerca de 26 mil pessoas, dos 27 países que compõem a UE, o relatório apontou que apenas 21% dos entrevistados utilizam o transporte público como principal meio de locomoção. A maioria (51%) admitiu sua preferência pelo carro, enquanto outros 15% fazem a maior parte dos trajetos a pé e 2% de moto.

Apesar da opção pelo automóvel, curiosamente, 74% dos europeus admite que seu uso intensivo colabora para o caos no trânsito. Isso explica porque quase a metade (49%) dos entrevistados acredita que a circulação nos centros urbanos poderia ser otimizada se houvesse a correspondente melhoria do sistema de transportes públicos. Ou, se as autoridades impusessem ainda mais restrições ao tráfego de veículos nos centros urbanos.

Em que pese as diferenças econômicas, culturais e tecnológicas que separam o Brasil do continente europeu, as conclusões de tal estudo podem nos servir de lição. Tanto lá como cá, é preciso investir na melhoria do transporte público, como forma de colaborar para a melhoria da qualidade de vida, sejam de brasileiros ou europeus e a preservação do meio ambiente, por extensão.

Por isso, nada mais oportuno, que a realização do Seminário Nacional NTU 20 anos, que a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos irá promover no período de 28 a 30 de agosto, no Transamérica Expo Center, em São Paulo. Ao prestigiar e apoiar o debate das idéias sobre o tema, colaboramos de forma direta e decisiva para a realização desse ideal mundial.

José Augusto Ferraz
Diretor de Redação

Sumário

06 ADMINISTRAÇÃO
Lei Cidade Limpa, de São Paulo, proíbe a circulação de ônibus com publicidade externa e ameaça os infratores com multa de R\$ 10 mil

04 SEÇÃO
Ponto a ponto





Timão vai de Volksbus

No início do mês, a Volkswagen Caminhões e Ônibus entregou ao Sport Club Corinthians Paulista um novíssimo Volksbus 18.310 OT na versão rodoviária, devidamente estilizado nas cores do clube. O ônibus, batizado de "Mosqueteiro V" e encarroçado pela Irizar, foi cedido para o transporte dos jogadores pelo período de um ano.

Acesso facilitado

A EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) de São Paulo anunciou a intenção de construir um corredor viário, para facilitar o acesso dos ônibus a capital paulista. O objetivo é ligar Guarulhos à estação Tucuruvi do metrô, na zona norte. No futuro, o projeto poderá ser ampliado para a formação de um anel viário de circulação, com 87 km de extensão. Com início previsto em 2008, a obra deve estar pronta em 2010.

Novos negócios

O Grupo Áurea, de Nenê Constantino, adquiriu o controle da empresa de ônibus Nossa Senhora da Penha, pertencente ao Grupo Itapemirim, por valor não revelado. Andréa Cola, diretora comercial do grupo capixaba explicou que a venda faz parte do processo de diversificação dos negócios da Itapemirim, como a entrada no mercado de mármore e granitos. Segundo ela, a Penha representava 10% do faturamento do grupo.

Opção pelo ônibus

O projeto T5, um caminho viário alheio ao trânsito de automóveis, que ligará a Penha à Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro, não será mais realizado por meio de trens. A Secretaria Municipal de Transito informou que o novo trajeto será feito por ônibus articulados, que atenderão diariamente cerca de 350 mil passageiros. A obra, com 28 km de extensão de 28 km, deve estar em operação a partir de 2010.

Encontro marcado

Para marcar os 20 anos da entidade, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos promove entre os dias 28 a 30 de agosto, em São Paulo, no Transamérica Expo Center, o Seminário Nacional NTU e a Fetranspúblico 2007. Os eventos mostrarão e discutirão temas relevantes e atuais no transporte público, além de uma exposição sobre o transporte no Brasil.



Arquivo FROTA

Sucesso de vendas

Com apenas cinco meses do lançamento, o modelo de ônibus urbano Torino, fabricado pela Marcopolo, já superou a marca de mil unidades comercializadas. "O número de unidades vendidas comprova os atributos e as qualidades do Torino", diz o diretor comercial da Marcopolo para o mercado brasileiro, Paulo Corso.



Reforço de peso

A Shell e a Ipiranga são os novos reforços do pioneiro programa de biodiesel voltado ao transporte coletivo do Rio de Janeiro. Junto com a BR Distribuidora, que já integra o programa, as empresas devem abastecer com a mistura B5 cerca de 3,5 mil ônibus, inicialmente. Do total 1,5 mil serão de responsabilidade da BR, enquanto a Shell e a Ipiranga ficarão com mil veículos cada uma.

Aumento na procura

Desde que a crise aérea brasileira tomou grandes proporções, a partir de abril deste ano, as viagens de ônibus de Vitória (ES) para os Estados do Rio de Janeiro e São Paulo aumentaram quase 30%. Embora o percurso seja mais longo, os passageiros afirmam que a certeza de chegar ao destino no horário marcado é fator decisivo na hora de optar pelo ônibus.

Vida dura

O Idec (Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor) revelou que o transporte público mais caro do Brasil é o de São Paulo. Levantamento feito em oito capitais brasileiras mostrou que a tarifa paulistana de R\$ 2,30 representa 1,22% do valor da cesta básica em abril (R\$ 188,80). Em Natal (RN) e Recife (PE), onde a tarifa é de R\$ 1,60, esse percentual cai para 0,85%.

Renovação de frota

□ Neste mês de julho, começaram a ser entregues os 154 chassis da marca Scania encomendados no primeiro semestre pelo grupo formado pelas operadoras Empresa Gontijo de Transportes e Companhia São Geraldo de Viação. Os chassis serão equipados com carrocerias da Busscar, Marcopolo e Caio/Induscar. Cada ônibus deve custar às empresas cerca de R\$ 440 mil.

□ O Grupo Sambaíba, que tem uma frota de quatro mil veículos, encomendou 244 novos carros, equipados com carrocerias Marcopolo e chassis Mercedes-Benz. "Depois de algum tempo de ausência decidimos voltar a comprar da Marcopolo", disse Belarmino da Ascensão Marta, presidente do grupo. O negócio está avaliado em cerca de R\$ 70 milhões.

Medida democrática

A prefeitura de São Paulo proibiu o uso de ar condicionado nos novos ônibus que forem incorporados a frota urbana. De acordo com o secretário dos Transportes, Frederico Bussinger, a decisão foi tomada em atenção ao alto número de reclamações dos usuários que, simplesmente não gostam do aparelho ou reclamam do risco de doenças.



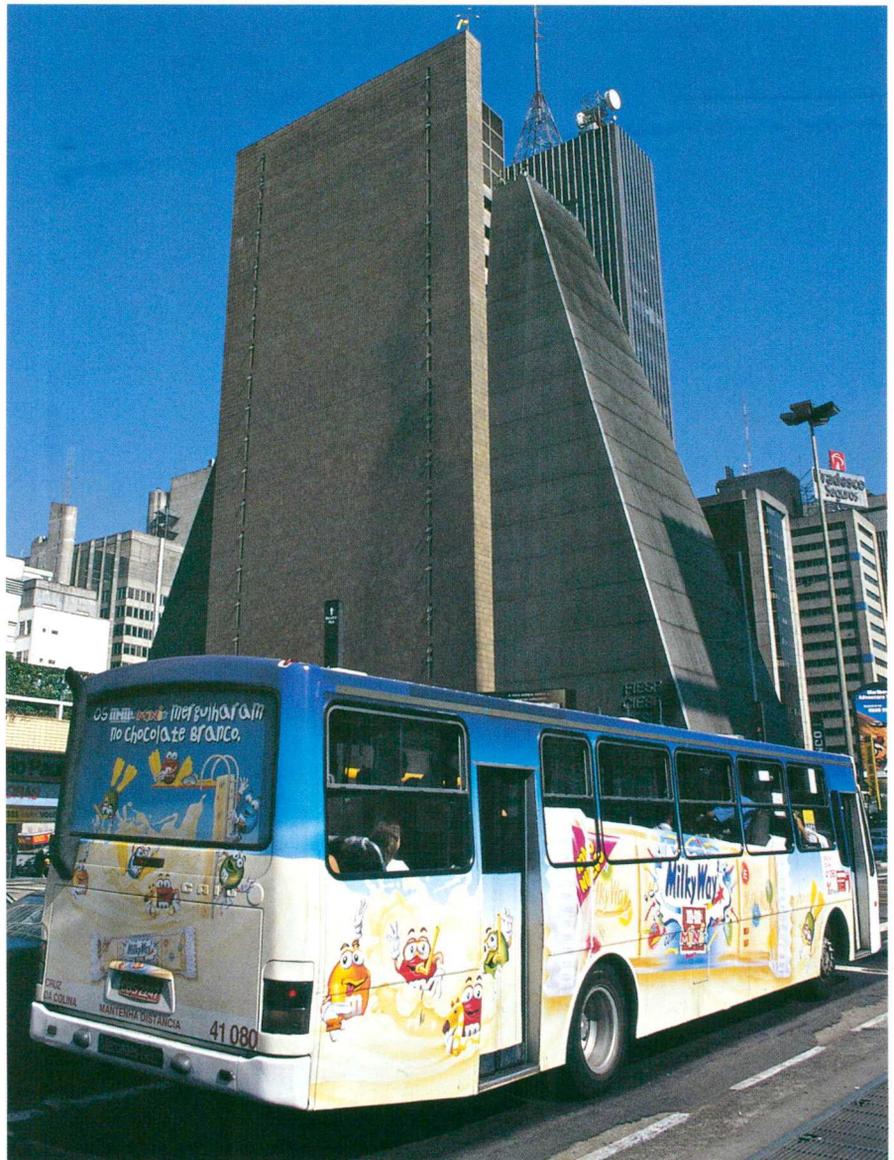
Publicidade ilegal

São Paulo decreta o fim da propaganda externa através de outdoors, incluindo as veiculações nos ônibus urbanos que circulam na capital, sob pena de multa de R\$ 10 mil por coletivo

A publicidade nos ônibus urbanos, uma atividade que movimenta cerca de R\$ 70 milhões anuais e emprega 10 mil pessoas em todo o país, sofreu um duro revés em setembro último, justamente em seu maior e mais lucrativo mercado, a cidade de São Paulo. O motivo é a promulgação da Lei 14.223/2006, mais conhecida como “Cidade Limpa”, que passou a coibir toda e qualquer publicidade - sejam de produtos ou estabelecimentos comerciais - através de placas, painéis e outdoors. Incluindo as mensagens publicitárias afixadas em veículos automotores, caso dos busdoor e dos táxis.

Por causa disso, a partir de agora, os ônibus das empresas que operam na capital paulista ficam proibidos de trafegarem com publicidade nas partes externas do veículo. Sob pena de serem multadas por desrespeito ao artigo 9º, inciso XII, da citada Lei.

Ônibus paulistano envolvido com propaganda: agora, proibido por lei



Marcelo Vigneron

Cidade Limpa: caminhão da Prefeitura retira outdoors das ruas de São Paulo

De acordo com a SPTrans, gerenciadora do sistema coletivo de São Paulo, até o mês de maio, cerca de 4 mil ônibus - dos 15 mil que compõem a frota paulistana - ainda rodavam com busdoor, em flagrante desrespeito à Lei. Para coibir a transgressão, Frederico Bussinger, secretário de Transportes do município, assinou um Ofício Circular no início de junho, de número 208/07, pregando a retirada imediata dos anúncios. "Quem for pego, daqui para a frente, será penalizado com multa de R\$ 10 mil, nos termos da Lei Cidade Limpa", ameaça.

CUMPRA-SE A LEI

Diante da ameaça, não tardou para a medida surtir efeito. Desde a assinatura do Ofício, nas contas de Bussinger, o número de veículos rodando com propaganda caiu para 10%. Para o secretário, o objetivo da retirada das mensagens publicitárias nos ônibus é atender plenamente a lei, não atrapalhando a visibilidade da paisagem urbana. "Assim como os outdoors, os ônibus também poluem visualmente a cidade. Se é preciso cumprir a lei, que se cumpra na sua integridade", afirma o secretário.

A Viação ParaTodos, dona de uma frota de 300 coletivos, 100 dos quais trafegam como busdoor, já está se adequando à lei. Manoel Ferreira, diretor operacional da empresa, afirma que aos poucos as publicidades dos veículos estão sendo retiradas. Para a operadora, que obtém um faturamento de R\$ 5



João Luiz G. Silva/Secom

mil por mês com as propagandas, a perda de receita não será tão sentida. Ferreira afirma que os custos da empresa totalizam R\$ 5 milhões mensais. "Para nós essa perda não representa quase nada. Com ou sem ela, a ParaTodos continuará as operações normalmente", afirma o diretor. A reportagem de **ÔNIBUS** entrou em contato com a SPUrbanus, entidade que reúne as empresas do transporte coletivo da capital, mas até o fechamento desta edição não obteve retorno.

INTERMUNICIPAIS

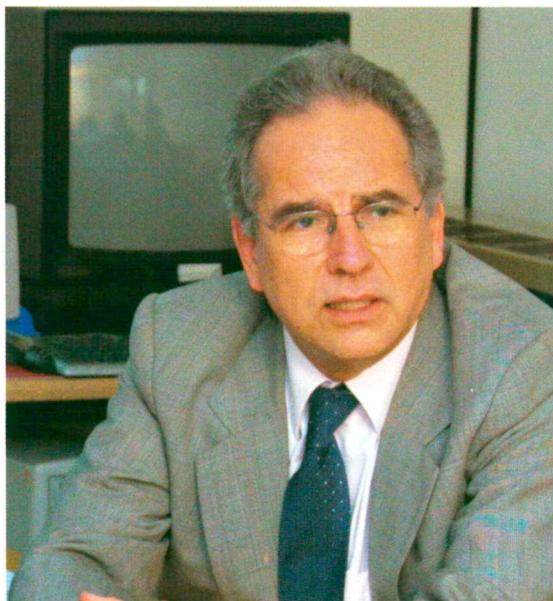
O secretário de Transportes de

São Paulo revela, ainda, que a proibição de veicular propaganda externa também atinge os ônibus das linhas intermunicipais, que circulam pela cidade. Bussinger defende a retirada dos intermunicipais com base na Lei 13.241/01, que prega que a SMT (Secretaria Municipal de Transportes) é a detentora dos poderes para liberar e controlar as linhas intermunicipais da capital paulista.

Segundo o Setpesp (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo), circulam na capital paulista cerca de 3.800 coletivos provenientes do Grande ABC, dos quais 1.200 se utilizam dos busdoors, principalmente em mensagens publicitárias institucionais do próprio sindicato. A entidade alega ainda desconhecer a proibição da circulação dos intermunicipais

Para Paulo Arantes, diretor da empresa Viação Guarulhos, que veicula

Elisa Limbeck/SPTrans



Frederico Bussinger:
repressão à
propaganda externa
para atender a Lei

propaganda em toda a frota de 150 coletivos, tal medida é compreensível. Mas, com ressalvas. “Não somos urbanistas, mas acredito que o busdoor não seja poluição”, argumenta. Arantes conta que o faturamento mensal da empresa com esse tipo de publicidade gira em torno de R\$ 90 mil, o que, em parte é irrisório, mas ajuda nas despesas. “A possibilidade de se elevar a receita é sempre bem vinda, mas no caso, a verba que arrecadávamos não era substancial”, diz.

Fotos: Divulgação



Francisco Aragão: busdoor é ferramenta para comunicação de massa

e nas TVs (ver box) dentro dos coletivos. Por meio da portaria 79/07, as mensagens publicitárias podem ficar localizadas no vidro atrás do motorista e na parte superior das janelas. Nas janelas, os anúncios terão uma medida padrão de 800 x 300 mm e serão limitados a duas unidades em cada lado do salão.

Para José Nader, gerente de marketing da SPTrans, a proibição dos busdoor abre espaço para as propagandas atingirem um outro tipo de público. “As mensagens publicitárias no exterior dos veículos atingiam as pessoas que circulavam de carro ou até mesmo a pé. Agora, o público alvo será prioritariamente o próprio passageiro do ônibus”, conta. 

FERRAMENTA ÚTIL

Francisco Aragão, presidente da Anepo (Associação Nacional das Empresas de Publicidade em Ônibus) conta que o mercado de busdoor surgiu no Brasil no início da década de 90. Em São Paulo, a onda dos busdoor começou em 94 e, segundo Aragão, é um mercado tão rico e promissor que não pode desaparecer. “O busdoor é uma ferramenta para colaborar com a co-

municação de massa. É uma janela para o próprio governo usufruir dela, mas, infelizmente, não é assim que pensam as autoridades em São Paulo”, lamenta o presidente da Anepo.

Contudo, se a Lei Cidade Limpa proíbe a publicidade exterior, a medida não afeta o interior dos veículos. Por isso, a SPTrans liberou o uso dos anúncios publicitários estáticos

Por Ivo Mattos

Para relaxar

A portaria 79/07, assinada pela SPTrans no dia 15 de junho, veio para regulamentar as mensagens publicitárias estáticas e nas TVs. No início do mês de maio começou a circular pelas ruas de São Paulo, em fase experimental, cerca de 150 ônibus do Grupo VIP (Viação Itaim Paulista) equipados com TV a bordo. Cada veículo recebeu dois televisores de LCD com 20 polegadas, um atrás do motorista e outro próximo a catraca. A programação aborda temas sobre cidadania, humor, entretenimento e serviços, com vinhetas publicitárias de grandes empresas como McDonald's, Casas Bahia, Paramount Pictures e Coristina. De acordo com João Coragem, diretor de comunicação da Bus TV, empresa que trouxe a novidade para o Brasil, até o final do ano, esse número deve alcançar um total de 500 ônibus. Em 2008, segundo ele, cerca de 1.200 coletivos podem estar equipados com a novidade.



VIII Congresso

ABMML

Associação Brasileira de Movimentação e Logística

de Logística

**Logística e
infra-estrutura:
a base para o
crescimento
sustentável**

**17 e 18
setembro**
Amcham • São Paulo

2007

*Dois dias de logística,
ao vivo.*

*Relacionamento, atualização,
conhecimento.*

Infra-estrutura e Modais de Transporte
Sistemas de Movimentação e Armazenagem
Modelos de Gestão e Previsão
RFID e Tecnologias Múltiplas
Colaboração, Logística Reversa e Redes
Governança Corporativa

Presença do Secretário-Executivo do Ministério
dos Transportes, **Paulo Sérgio de Oliveira Passos**

Mediador: jornalista **Heródoto Barbeiro**

Luto

❖ Foi sepultado no dia 02 de julho o empresário **Élio Massari**, fundador do Grupo Ceam. Italiano da cidade de Parma, Massari tinha 47 anos de experiência nos mercados do transporte rodoviário, fluvial e agropecuário.

Vai e vem

❖ **Gilberto Tiago** é o novo gerente executivo comercial da Transportadora Rápido 900. Com passagem pelo Grupo Basf, Tiago será responsável por buscar novas soluções logísticas para a empresa.

❖ **Manuel Corrêa** (foto) acaba de assumir o cargo de diretor geral da Saint-Gobain Sekurit, com sede em Mauá. Atuando há 23 anos na empresa, Correa substituiu Renato Holzheim.



Foto: Divulgação

Expandindo terreno

❖ Depois de investir cerca de R\$ 120 milhões, a **Casas Bahia** acaba de inaugurar o novo centro de distribuição de Duque de Caxias, no Rio de Janeiro. Instalado em um terreno de 500 mil metros quadrados, com 180 mil m² de área construída, o local tem capacidade para 300 mil entregas por mês.

Pé direito

❖ Depois de consolidar os mercados do Norte e Centro-Oeste, o **Expresso Araçatuba** iniciou sua expansão rumo ao Nordeste brasileiro. A empresa já instalou um escritório regional em Salvador e abriu filial em Aracaju, para início da captação de cargas. Como primeiro cliente, a empresa apresenta a Calçados Azaléia, já atendida pela transportadora em outras regiões.

Atenção redobrada

❖ Buscando a eficiência e a qualidade nas operações, a **Columbia** inicia o 2º semestre ampliando a divisão Transportes. De acordo com Eurides Barcellos, gerente geral da divisão, a idéia é agregar competitividade à área, por meio de investimentos em infraestrutura e ações de gestão. "Vamos garantir um alto padrão de qualidade nas atividades", diz.

Premiações

❖ A **Siemens VDO** recebeu o prêmio Volkswagen Supply Award 2006, na categoria Logística, em fornecimento de peças de série. Para ganhar a sétima edição do Prêmio, a empresa foi avaliada nos quesitos pontualidade, agilidade, atendimento dos volumes e flexibilidade na entrega das peças.

❖ Duas empresas brasileiras foram agraciadas na segunda edição do premio Volvo Suppliers Award: a **Schulz**, de Santa Catarina e a gaúcha **Bruning Tecnometal**. O Volvo Suppliers Award avalia um universo de cerca de 1,6 mil fornecedores em todo o mundo para selecionar um total de 105 empresas e premiar apenas oito.

❖ Pelo segundo ano consecutivo, a **Suspensys Sistemas Automotivos** conquistou o Prêmio Reconhecimento ao Fornecedor, da Ford. A empresa foi premiada pelo ótimo desempenho nos índices Peças com Problema por Milhão (PPM), Competitividade e Pontualidade nas entregas.

Ampliando operações

❖ Empresa com forte atuação no eixo sudeste-sul, a **McLane do Brasil** acaba de adquirir um terreno de 26 mil m² em Canoas (RS), para possibilitar a ampliação de seu Centro de Distribuição. Com cerca de 14 mil metros quadrados de área construída e 30 docas, o CD movimentará em torno de 18 mil toneladas de produtos mensalmente.

Bodas de rubi

❖ Especializada no transporte internacional de cargas, a

DM Transporte e Logística completou em julho 40 anos de fundação. A empresa iniciou os trabalhos em 1967 com apenas um caminhão. Hoje, a frota da DM compreende 250 conjuntos completos, que percorre as estradas do Brasil, Argentina, Chile e Uruguai.



ECONOMIA & TRANSPORTE

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

www.economiaetransporte.com.br



A Paletrens não tem medo dos importados, mas você deveria ter.

PALETRANS X IMPORTADOS



Linha PR
Empilhadeiras Retráteis
PR2070 (p/ 2000kg até 7metros)
RS 66.000,00
s/ bateria e s/ carregador



Linha PT
Empilhadeiras Tracionárias
PT1616
(p/ 1600kg até 1600mm)
RS 19.250,00
s/ bateria e s/ carregador



Linha TE
Transpaletes Elétricos
TE18 (p/ 1800kg)
RS 11.999,00
s/ bateria e s/ carregador



Linha TM
Transpaletes Manuais
TM2220
(p/ 2200kg)
RS 699,00
rodas simples em nylon

CONSULTE SOBRE
EQUIPAMENTOS
FRIGORIFICADOS

CROWMATEC



A Paletrens está no mercado há 25 anos, produzindo e comercializando seus produtos, mesmo com nossa moeda maxi valorizada ou não.



A Paletrens investiu durante 25 anos para ter a maior Rede de Assistência Técnica Autorizada em todo o Brasil, com técnicos treinados e peças de reposição ao menor custo e à pronta entrega.



A Paletrens sempre venderá seus produtos e peças de reposição em R\$.



A Paletrens fala sua língua.



Os importados sempre estiveram presentes em momentos de maxi valorização da nossa moeda mas quando a situação se inverte eles desaparecem.



Com os importados você acredita que poderá ter uma rede de assistência técnica similar, com disponibilidade imediata de peças de reposição e preços competitivos??????



Você consegue prever o valor do dolar em 3 anos, 1 ano ou daqui a 1 mês??????



进口的东西不说话

Em matéria de Transpaletes e Empilhadeiras fique com a melhor, e deixe as preocupações de lado!

Paletrens

Orgulho de ser brasileira e fanática por favorecer sempre você, consumidor.

EQUIPAMENTOS
TOTALMENTE
fabricados no
BRASIL

**REVENDEDOR E
ASSISTÊNCIA TÉCNICA
AUTORIZADA**

(11) 6951-8777

www.crowmatec.com.br

Equipamentos • Assistência Técnica Autorizada • Peças de Reposição

Nem sempre Peso é
sinônimo de Resistência.



A flexibilidade e a tecnologia do aço DOMEX utilizado na fabricação dos Guindastes Argos garantem a resistência e a força que você precisa com muito mais durabilidade e um peso muito menor.

Nos guindastes Argos a força é sinônimo de alta tecnologia, economia e excelente custo benefício.

DOMEX[®]

www.ssab.com.br

 **argos**[®]
GUINDASTES

www.argosguindastes.com.br