

FROTA & Cia

TRANSPORTE & LOGÍSTICA • CARGAS & PASSAGEIROS



Lei 11.442/07

O que muda com a regulamentação?

Empresas

Aos 10 anos, Irizar quer 10% do mercado

Rodoviário de passageiros

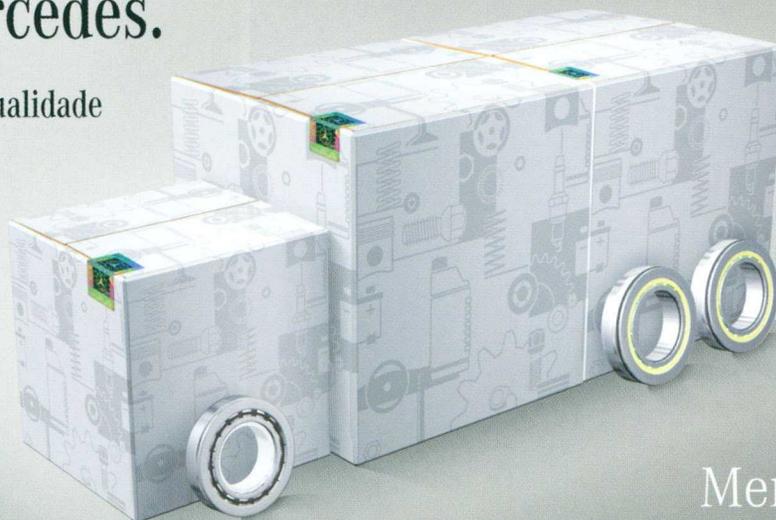
Licitação de linhas preocupa empresários

Direção perigosa

Transportadores temem a aprovação do projeto de Lei que disciplina o tempo de direção nas rodovias, em tramitação na Câmara, sem que o governo invista na melhoria da infra-estrutura rodoviária

Seu Mercedes sempre Mercedes.

Só com a garantia de qualidade
das peças genuínas.



Mercedes-Benz

DESAFIO



MOTOR COMPACTO OM366 LA REMANUFATURADO

com cabeçote

L 1620, 1720, OF 1620 / 1721, OH 1420
A 376 010 91 50 0080

RS **6.432,00***
em até 18X



MOTOR COMPACTO OM611 REMANUFATURADO

sem cabeçote

Sprinter 311 e 313 CDI
A 611 010 01 50 0080

RS **6.868,00***
em até 18X



CAIXA DE CÂMBIO G60 REMANUFATURADA

Atego, 1215 C, OF 1417, OH 1418
A 695 260 15 00 0080
A 695 260 16 00 0080
A 695 260 17 00 0080

RS **3.887,00***
em até 18X



TURBINA

L 1620, 1720,
OF 1721 - Motores OM366 LA Euro II
(a partir de 2000)
A 376 096 87 99

RS **1.189,00***



BOMBA D'ÁGUA

LS 1935 / 1938, O 400
A 457 200 01 01

RS **551,00***



JOGO DE LONAS COM REBITES

dianteiro ou traseiro

L 1618 / 1620, Atego
A 695 423 16 10

RS **130,00***



AMORTECEDOR

dianteiro

L 1214 / 1414, 1414 K, 1418, 1618
A 384 323 70 00

RS **95,00***

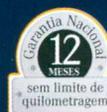


ELEMENTO FILTRO DE AR

710 PLUS / LO 812
A 374 094 70 04

RS **70,00***

Precisou, peça Mercedes.
Peças genuínas com preço menor do que você imagina.



Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.



(*) Preços dos itens promocionais são unitários, pagamento à vista, válidos até 31/07/2008 ou enquanto durarem os estoques na rede de concessionários. Preços dos motores e caixa de câmbio (RENOV), remanufurados à base de troca, estão condicionados à aprovação total da "peça usada", conforme critérios de avaliação vigentes na rede. Atenção: pergunte ao concessionário sobre as condições de pagamento e valores de financiamento em até 18 vezes; confirme se os itens da promoção, conforme numeração de peças indicadas, são aplicáveis ao seu veículo. Garantia de 12 meses sem limite de quilometragem, exceto para as peças de desgaste ou vida útil limitada. Dúvidas? Consulte o seu concessionário mais próximo ou acesse o site www.mercedes-benz.com.br, ou ligue 0800 970 90 90. Fotos meramente ilustrativas.

DIRETORIA

Diretores

José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

REDAÇÃO

Diretor de Redação e

Jornalista Responsável

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

Editores

Luciana Duarte

luciana.duarte@frotacia.com.br

Redator

Ivo Mattos

ivo.mattos@frotacia.com.br

Colaborador

Marcelo Vigneron e Omar Matsumoto (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 (011) 3871-1313**

E-mail: circulaao@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. Con- ceitos 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 - Maio/2008

Filiada ao

Instituto Verificador de Circulação



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

Tiro pela culatra

Um decreto da Prefeitura do Rio de Janeiro de 24 de abril proibiu, a partir de 5 de maio, a circulação de caminhões no horário compreendido entre 6 e 10h da manhã e 17 e 20h, dentro de uma área que abrange a orla marítima e 26 vias da cidade. Cerca de 30 mil caminhões circulam pela região todos os dias, segundo dados da Secretaria Municipal de Transportes.



Omar Matsumoto

A iniciativa faz coro com outra decisão, desta vez da Prefeitura de São Paulo, de ampliar ainda mais as restrições impostas ao tráfego de veículos de cargas, dentro do município. Além de estender de 25 para 100 km a atual Zona Máxima de Restrição de Circulação, o prefeito Gilberto Kassab quer proibir a circulação de caminhões das 5h às 21h, incluindo os veículos urbanos de carga (VUCs) com 6,3m de comprimento e largura de 2,2m. Uma terceira medida inclui estender o rodízio municipal de veículos para todos os caminhões que circulam pelas Marginais do Tietê e Pinheiros e pela Avenida Bandeirantes. A restrição é semelhante a do Rio de Janeiro e vale para o período de 7 às 10h e das 17 às 20h, de segunda a sexta, de acordo com a placa do veículo.

Apesar de tais medidas terem a pretensão de melhorar o trânsito nas grandes cidades brasileiras, cada vez mais congestionado em função da entrada de milhares de veículos novos, a cada mês e do aumento da circulação de mercadorias, como resultado do bom momento econômico brasileiro, nada impede que seu resultado seja nulo. E, pior, absolutamente desastroso para todos.

Um estudo do Setcesp, em parceria com outras entidades, estima que a proibição em São Paulo deve resultar em um aumento de 500% da frota circulante de veículos de cargas, em consequência da substituição dos caminhões por utilitários e kombis. Por outro lado, considerando apenas o adicional noturno a ser pago a motoristas e ajudantes, o impacto nos custos provocaria um aumento imediato em torno de 13% no valor dos fretes, com reflexos inevitáveis no preço final das mercadorias, segundo o sindicato paulista das empresas de transportes de cargas.

Antes de optar por medidas imediatistas e arriscadas que em nada contribuem para melhorar o trânsito, nem oferecem soluções para a questão da distribuição e entrega de mercadorias nos centros urbanos, os responsáveis pelo Poder Público, seja municipal, estadual ou federal, deveriam buscar soluções de consenso, entre todas as partes envolvidas. Sob pena do tiro sair pela culatra e colaborar para tornar a vida nas metrópoles ainda mais difícil e insustentável.

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



Divulgação

Capa

14

Encontro em Brasília revela as divergências de opiniões que envolvem o projeto de Lei que propõe o disciplinamento do tempo de direção dos motoristas de caminhões e ônibus

Transporte rodoviário

20

Após doze meses de sua publicação, Lei 11.442/07 sofre alterações que ampliam, ainda mais, a polêmica sobre o pagamento das horas paradas dos veículos na carga e descarga

Caminhões leves

24

A Ford apresenta uma versão do F-4000 com chassi alongado e comprimento total de 6.932 mm, para atender ao segmento dos transportadores autônomos de cargas de curtas distâncias

Motores

25

Fabricantes oferecem condições atrativas para atrair clientes, com o objetivo de aumentar a participação das marcas no mercado em ascensão de componentes remanufaturados

Empresas

27

A Cummins e a Valvoline anunciam a formação de uma *joint venture* para aproveitar a sinergia entre as empresas e alavancar as vendas e a pesquisa de motores e lubrificantes

Eventos

28

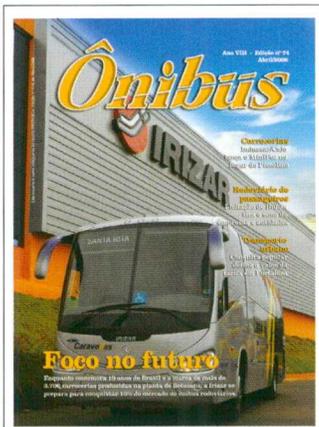
Festa no Memorial da América Latina, em São Paulo, revela os vencedores da edição 2008 do Prêmio Lótus, ao mesmo tempo em que comemora os 15 anos de realização da premiação

Tecnologia

32

Graber Rastreamento lança produto que permite monitorar a frota de veículos em tempo integral e que pode ser instalado tanto em caminhões com motores eletrônicos e mecânicos

pag. **33**



Marcelo Vingeron

Seções

Editorial

03

Transporte On line

05

Panorama

46



Omar Matsumoto



Fotos: Divulgação

Acelerando forte

A Iveco anunciou no final de abril sua entrada oficial na Fórmula Truck. A equipe, batizada de "Scuderia Iveco", terá como piloto principal o paulistano Adalberto Jardim, que veio da Stock Car e já compete nos caminhões desde 2006.

O veículo de combate da montadora será o modelo Stralis, com motor Iveco Cursor 13, que teve sua potência elevada para mais de 1.000 cavalos.

Portfólio ampliado

Os clientes do Grupo Porto Seguro que operam no mercado de cargas já podem financiar rastreadores, caminhões e utilitários com taxas diferenciadas. Oferecido pela Porto Seguro Financiamentos, o crédito pode ser estendido para projetos de ampliação de negócios ou mesmo para a aquisição de automóveis para uso pessoal dos sócios das empresas.

Obras intermináveis

A demora na conclusão da reforma da ponte sobre o Rio Itajaí-Açu, no trecho norte da BR-101, em Santa Catarina, tem gerado revolta entre os transportadores. Para aqueles que utilizam a rodovia diariamente, os longos congestionamentos causados pela obra trazem prejuízos de toda ordem. Para piorar as coisas, a previsão é que a obra realizada pelo Governo Federal só termine daqui a seis meses, informa o Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Paraná.

Perda anunciada

A greve dos auditores da Receita Federal tem gerado prejuízos incalculáveis para as transportadoras que circulam entre as fronteiras do país. Segundo a NTC&Logística, nos 14 postos de fronteira existentes no país mais de 7.500 caminhões estão à espera de liberação. A manutenção diária da carga e do veículo parado custa cerca de US\$ 300 para as empresas.



Logística para congelados

O Porto de Paranaguá acaba de lançar o projeto Corredor de Congelados do Paraná, que deve deslocar o eixo das exportações de carnes brasileiras para os portos de Paranaguá e Antonina. A meta é atingir inicialmente um volume 50 mil toneladas por mês com o embarque de carnes congeladas. Vale lembrar que Paranaguá já opera o maior corredor de exportação de grãos da América Latina.

Vendas em alta

Os mercados do agronegócio e da construção civil, que se mantiveram aquecidos no primeiro trimestre do ano, foram os principais responsáveis pelo ótimo desempenho da indústria de implementos rodoviários no país. As vendas no mercado interno de reboques e semi-reboques acusaram um crescimento de 37,3% no período enquanto as exportações registraram uma expansão de 51,52% nos três primeiros meses.





Mercado aquecido

O mercado de caminhões fechou o primeiro trimestre do ano com 25.751 veículos emplacados - 28% de alta em relação ao mesmo período de 2007. A facilidade de crédito e a crescente demanda do setor agrícola são os principais responsáveis pelo aquecimento das vendas de veículos para uso no transporte de cargas.

Falhas onerosas

De acordo com Tom Cutler, analista-chefe da empresa de logística SwissMarine, os gargalos existentes nos portos de todo o mundo geraram perdas de até US\$ 8 bilhões em 2007. Esse prejuízo, causado às transportadoras, acaba refletindo no valor do frete. Há uma década, o frete do minério de ferro transportado entre Brasil e China custava US\$ 10 a tonelada; hoje o valor é de US\$ 100.

Pneus reformados

Com a sentença judicial proferida pelo juiz Marcos Augusto de Souza, da Segunda Vara Federal de Brasília, a resolução 158 do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) foi suspensa. Por conta disso, as motocicletas já podem utilizar pneus reformados para circular por todo o país.

Tráfego dobrado

Desde o início do processo de concessão da malha ferroviária do país, em 1997, o transporte de cargas sobre os trilhos dobrou em volume transportado. Segunda a ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários), isso só foi possível graças aos investimentos da ordem de R\$ 14,4 bilhões, desembolsados pelas empresas concessionárias e aplicados em máquinas, trilhos, viadutos, capacitação e contratação de pessoal.

Mais um pedágio

Está concluída a primeira etapa do leilão para concessão do Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas, que interliga sete rodovias paulistas com acesso à capital. O Consórcio Integração Oeste propôs o mais baixo valor de pedágio, de R\$ 1,1684. Declarado vencedor, pagará R\$ 2 bilhões de outorga para a Secretaria dos Transportes, que destinará os recursos para a construção do Trecho Sul da mega obra.

Forte expansão

De acordo com estudo elaborado pela consultoria JD Power, o mercado de caminhões pesados deverá apresentar forte expansão mundial até 2014. China e Índia deverão absorver 66% das vendas totais. Já o Brasil, dentro de 5 ou 7 anos, deverá ganhar uma posição no ranking mundial, passando a ocupar o 5º lugar no mercado de veículos de carga e o segundo no segmento de ônibus.



Joana, 28 anos.
Ou 3, desde que ela nasceu de novo.



O Grupo Volvo é um dos líderes mundiais na produção de veículos comerciais. Atua no segmento de caminhões, ônibus, equipamentos de construção, serviços financeiros, motores marítimos e industriais.

Joana não esquece daquela viagem. Estava escuro e chovia tanto que o ônibus perdeu o controle e começou a derrapar em direção à mureta. O acidente parecia inevitável. E seria, se o veículo não contasse com freios ABS de última geração, um dos muitos equipamentos

de segurança desenvolvidos pela Volvo nos últimos 80 anos. Naquele dia, Joana soube que nasceu de novo graças à Volvo. Afinal, a nossa história é ajudar você a contar a sua. **Volvo, líder em Segurança.**

VOLVO

VOLVO TRUCKS | VOLVO BUSES | VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT | VOLVO PENTA | VOLVO AERO | VOLVO FINANCIAL SERVICES

VOLVO 3P | VOLVO POWERTRAIN | VOLVO PARTS | VOLVO TECHNOLOGY | VOLVO LOGISTICS | VOLVO IT



Dupla comemoração

A Volkswagen Caminhões e Ônibus chegou à marca de 300 mil veículos produzidos na fábrica de Resende/RJ. O recorde foi atingido com a venda de 1.150 caminhões para o Grupo Bertin, um dos maiores negócios na história da companhia. Os modelos comercializados foram o Constellation 17.250 Tractor, 19.320 Titan Tractor, Worker 9.150E e 26.260E, autorizados a rodar com mistura biodiesel a até 5%.

Nova ampliação

Está prestes a ser concluído o projeto de ampliação da Volkswagen Caminhões e Ônibus, realizado em parceria com a construtora WTorre, que ajudará a desafogar a fábrica de Resende/RJ. Trata-se de um centro logístico que servirá para a pré-montagem e para as operações de exportação. Com investimento de R\$ 36 milhões, a nova área deve ajudar a montadora a elevar a produção diária de 185 para 240 veículos.

Pavimentação entregue



Foi entregue em abril a pavimentação de 3,4 quilômetros da RS-737, trecho urbano de acesso ao município Arroio do Padre, no Rio Grande do Sul. O asfaltamento da estrada, que serve de acesso vicinal à BR-116, estava sendo aguardado desde a década de 90. Foram investidos cerca de R\$ 2,8 milhões na pavimentação do trecho.

Circulação restringida

Primeira cidade brasileira a ser declarada patrimônio mundial pela Unesco (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura), Ouro Preto deve proibir a circulação de veículos de carga no centro histórico. Isso por conta do termo de ajustamento de conduta firmado entre a prefeitura e o Ministério Público Estadual, que prevê também um prazo de 60 a 90 dias para que as determinações sejam colocadas em prática.

Safra elevada

A expectativa de realização da maior colheita de milho e soja da história contribuiu para que o Ministério da Agricultura elevasse a estimativa da safra 2007/08 de grãos para 140,7 milhões de toneladas - a previsão anterior era de 139,3 milhões de toneladas. Se confirmados os números, a safra deve superar em 9 milhões de toneladas a colheita do ano anterior.



Fotos: Divulgação

Infra-estrutura reforçada



A estabilidade econômica do Brasil tem atraído cada vez mais investimentos de longo prazo. De acordo com a Anbid (Associação Nacional dos Bancos de Investimento), os recursos investidos em projetos de infra-estrutura somaram R\$ 16,23 bilhões no ano passado - o triplo do valor aplicado em 2006. A previsão para investimentos neste ano, antes da notícia da elevação do grau de investimento do país, girava em torno de R\$ 55 bilhões.



Fotos: Divulgação

Crescimento aéreo

De acordo com Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), em março as companhias aéreas nacionais registraram um crescimento de 9,4% no primeiro trimestre do ano. No mês de março, houve um aumento de 13,7% no transporte de passageiros em relação ao mesmo período do ano passado. A oferta de assentos cresceu 14,8%, enquanto a taxa de ocupação dos aviões foi de 64%.



Para campeões
das pistas
e estradas.

Equipando e patrocinando a Fórmula Truck, a Frum coloca à prova os seus produtos. Testados e aperfeiçoados nas pistas, para garantir melhor performance e segurança.



Rodovia Fernão Dias Km 929 Extrema MG
Fone 35 3435 1444 Fax 35 3435 1467
www.frum.com.br





Redução no fluxo

De acordo com levantamento feito pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, em parceria com a Tendências Consultoria Integrada, o fluxo de veículos nas rodovias brasileiras com cobrança de pedágio, durante o mês de março, diminuiu 0,9% em comparação ao mês anterior. Em contrapartida, houve um aumento de 8,4% no movimento em relação a março de 2007. O recuo foi puxado pelo movimento de veículos pesados nas estradas, que diminuiu 0,7% no período.

Aproveitando o momento

O bom momento econômico brasileiro também aqueceu o mercado de seguros para transporte de cargas. Com poucas empresas atuando no setor, o segmento atraiu cerca de 20 companhias. Uma delas, a Liberty Seguros, lançou em abril uma apólice diferente, voltada para o transporte no Cone Sul (Brasil, Argentina e Chile).

Menor custo

De olho nas reduções dos custos de operações, as empresas sucroalcooleiras do País querem usar o álcool em substituição total ou parcial ao diesel em suas frotas de caminhões e máquinas agrícolas. O tema foi amplamente debatido entre representantes das usinas e técnicos de montadoras durante o 10º. Seminário de Mecanização e Produção de Cana-de-açúcar, realizado pelo Instituto de Desenvolvimento Agroindustrial (Idea), em Ribeirão Preto.

Leilão de biodiesel

O 9º leilão de biodiesel, realizado pela ANP (Agência Nacional do Petróleo), comercializou mais 66 milhões de litros do produto, movimentando R\$ 177 milhões. O preço médio do litro do combustível ficou em R\$ 2,69, com deságio médio de 4,24%. O combustível, já vendido contém 3% de biodiesel misturado ao diesel, atenderá o mercado entre julho e setembro.



Utilitário não substitui VUC

Em resposta a um manifesto do Setcesp, que é contra a proibição de caminhões no centro expandido de São Paulo e o rodízio de veículos pesados nas marginais Pinheiros e Tietê e avenida Bandeirantes, o prefeito da cidade, Gilberto Kassab, afirmou não acreditar que empresas de transportes troquem o VUC (veículo urbano de carga) por veículos comerciais leves na tentativa de circular durante o dia na área restrita.

Rumo a competitividade

Os portos brasileiros querem acelerar seus investimentos em infra-estrutura para ganhar competitividade. Não dentro do mercado brasileiro, mas com relação ao mercado exterior. Ao que tudo indica, a Companhia Docas de São Paulo (Codesp), irá investir R\$ 6,5 bilhões nos próximos três anos para duplicação do Porto de Santos e do Complexo Industrial Portuário de Suape.



IMBATÍVEL!

EMPILHadeira RETRÁTIL

PR20

para 2.0 toneladas de carga



PR2070 | elevação máxima de 7,0m
sem bateria e sem carregador

R\$ 66.000,00
à vista

Consulte formas de financiamento:



FINAME
Financiamento de Máquinas e Equipamentos



Paletrans

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

CONSULTE SOBRE
EQUIPAMENTOS
FRIGORIFICADOS



Linha Completa de Transpaletes e Empilhadeiras:



PR20
2000kg



PT16
1600kg



PX12
1200kg



LE10
1000kg



LM
500 a 1000kg



LMT
300kg



TE25
2500kg



TE18
1800kg



TM
2200 a 3000kg



TMIC/IT
2000kg

Alphaquip®

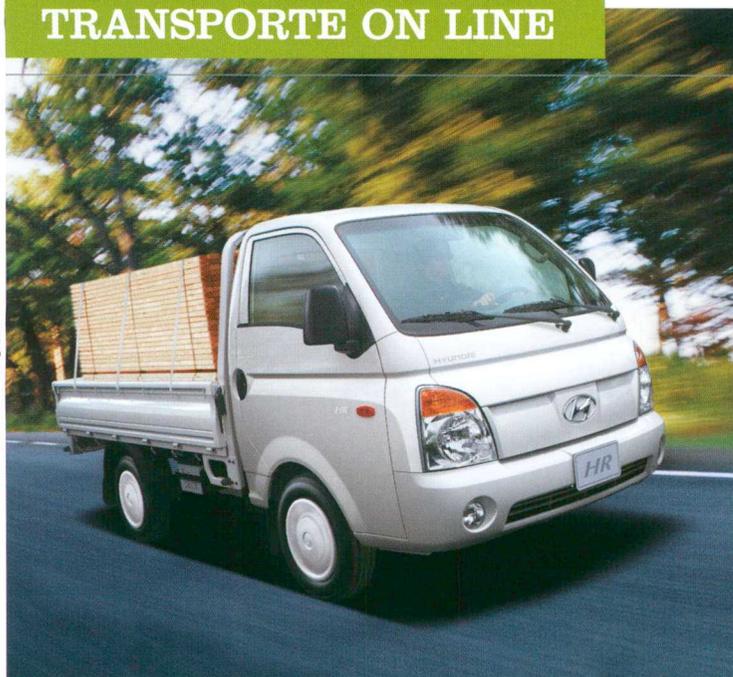
REVENDEDOR AUTORIZADO

21 ANOS
1987 - 2008

Visite-nos na
Fispal
3 - 6 de Junho - Anhembi - SP

Tele/Fax: 11.4198.3553

www.alphaquip.com.br



Produção dobrada

A Caoa Montadora negocia com a Hyundai um acordo para duplicar a montagem do caminhão leve HR na fábrica de Anápolis (GO). Segundo Anuar Ali, vice-presidente da empresa, o objetivo é quase dobrar a produção a partir de setembro, quando deverá saltar de 900 unidades para 1,6 mil por mês. "Dependemos de acerto com os fornecedores, já que o mercado está muito aquecido", disse.

A ver navios

Para adequar o orçamento de 2008 ao contingenciamento anunciado de R\$ 19,4 bilhões, o governo reduziu investimentos e congelou R\$ 6,2 bilhões de recursos destinados aos ministérios voltados às políticas sociais, como Saúde e Educação, e R\$ 5,3 bilhões da área de infraestrutura, como Transportes e Cidades. Dessa forma, obras anunciadas no início do ano poderão ficar a ver navios.

Volta por cima

O leasing voltou a ser o centro das atenções dos compradores de veículos neste primeiro trimestre de 2008. Enquanto o saldo das operações de crédito direto ao consumidor (CDC) apresentou crescimento de 3%, subindo para R\$ 83,7 bilhões, o arrendamento mercantil para pessoas físicas avançou 20%, para R\$ 36,3 bilhões, segundo dados do Banco Central (BC).

Ótima notícia

O governador de São Paulo, José Serra, anunciou durante a Agrishow, em Ribeirão Preto (SP), uma medida importante para os produtores rurais. O setor terá o financiamento, por meio da Nossa Caixa e a juro zero (ou seja, juro real negativo), de 6 mil tratores para pequenos e médios produtores, com renda de até R\$ 400 mil por ano. O prazo de pagamento é de cinco anos e os recursos vêm do Fundo de Expansão do Agronegócio Paulista (Feap).



Saindo do vermelho

Depois amargar cinco anos consecutivos acumulando prejuízo, o Complexo Industrial Portuário de Suape registrou lucro de R\$ 3,1 milhões nas suas operações em 2007. O resultado foi motivado pelo incremento de 30% na movimentação de cargas do complexo, que atingiu 7 milhões de toneladas no ano passado, superando as 5,3 milhões de toneladas de 2006.

Problema à vista



O aumento do preço do óleo diesel anunciado pelo governo no início de maio vai pressionar a inflação, por causa do encarecimento do frete, avalia o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires. De acordo com ele, no entanto, essa pressão não deverá ser sentida de imediato, mas ao longo dos próximos quatro ou cinco meses em produtos como alimentos, já que as transportadoras deverão repassar a alta nos seus custos.



Fotos: Divulgação

Sem espaço

A superlotação no metrô da capital paulista não pára de bater records. O sistema já atinge níveis até 50% acima do limite aceitável e já supera os trilhos mais movimentadas do mundo, como Tóquio e Moscou. Na linha 3 vermelha (Leste/Oeste), a mais movimentada, os vagões que, em 2005, acumulavam nos picos da manhã 7,5 passageiros por m² passaram a receber 9 por m² desde 2007, segundo dados do próprio metrô.

HOFMANN
Premier

HOFMANN

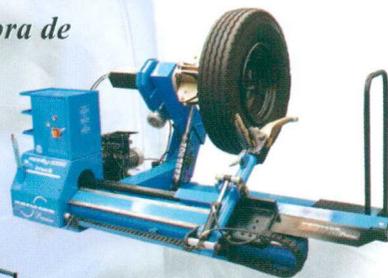
HOFMANN
Premier

**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 inclinômetros, medição em tempo real, armazenamento e impressão do alinhamento de todas as rodas.



Montadora/Desmontadora de pneus até aro 26"



A maior linha de balaceadoras de rodas do Brasil



Seja uma empresa representante Hofmann entre em contato

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





JORNADA POLÊMICA

Representantes do setor de transportes de cargas e parlamentares debatem projeto de lei que disciplina o tempo de direção nas rodovias brasileiras. Mas, divergências de opiniões não impedem que a proposta seja votada na Câmara dos Deputados

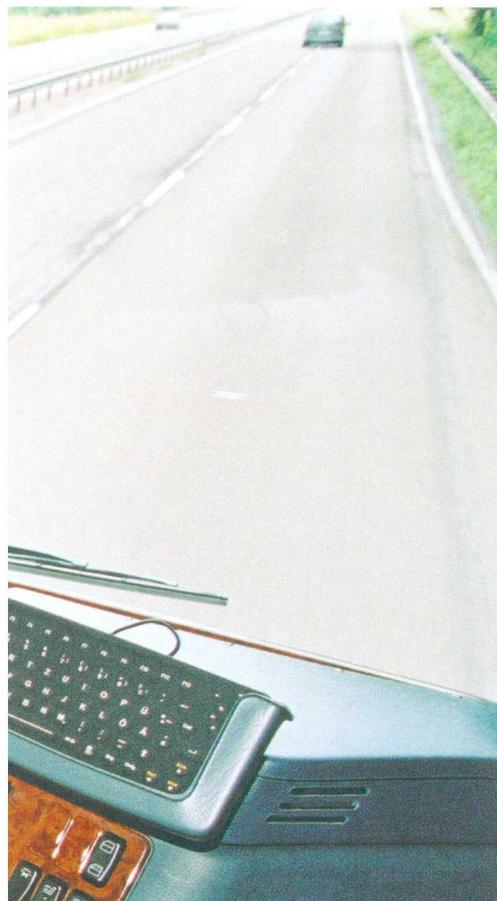
Por Luciana Duarte

“**L**egislar o tempo de direção no Brasil requer um entendimento da modalidade de transporte rodoviário de cargas e das condições adversas do País, sobretudo a infra-estrutura de trans-

portes e a economia atual. A operação é peculiar, diferente de uma região para outra, em que se busca atender a demanda local e a sazonalidade da produção e consumo”, enfatiza Flávio Benatti, presidente da NTC&Logística. A

constatação do dirigente reflete o clima que cercou o VIII Seminário Brasileiro de Transporte de Cargas - Infra-estrutura e Tempo de Direção - promovido em parceria com Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas (Fenatac) e a Comissão de Viação e Transportes, no último dia 9 de abril, em Brasília, na presença de parlamentares, lideranças e empresários do transporte rodoviário de cargas.

Na abertura do evento o dirigente ressaltou a importância de debater temas que perduram insolúveis ao longo do tempo. A mensagem proferida com otimismo reafirmou, ainda, a vital im-



Divulgação

ometria da via. "O que nos leva a conclusão que as rodovias continuam em estado inaceitável para um País que delas depende", ressalta. Seguindo essa ótica, o dirigente afirma que é importante regulamentar o tempo de direção - projeto que a entidade apóia incondicionalmente para o seu aperfeiçoamento e aprovação - porém considera que a questão não deve ser desvinculada da qualidade da infra-estrutura que é oferecida aos transportadores.

O executivo critica, ainda, o fato dos motoristas serem massacrados como se fossem os únicos responsáveis por causar acidentes nas rodovias brasileiras. O dirigente lamenta o fato das iniciativas que visam reduzir os índices de acidentes apontarem o caminhoneiro como vilão das estradas. "Como se os acidentes ocorressem apenas porque o motorista dirige por tempo excessivo, fazendo uso de drogas e anfetaminas e comprometendo a segurança no trânsito", questiona.

PROJETO DE LEI - Já o painel que tratou do disciplinamento do tempo de direção e descanso dos motoristas de caminhões e ônibus evidenciou as



Divulgação

Flávio Benatti: tempo de direção está vinculado a qualidade da infraestrutura

divergências de opiniões do setor. A principal razão é o Projeto de Lei 2.660/96, que tramita há 12 anos na Câmara de Deputados, à espera de votação, que objetiva garantir condições de segurança no trânsito e produtividade do transporte. O tema voltou a ser pauta de discussão entre líderes e empresários do transporte de cargas, após o episódio recente em Rondonópolis (MT). Na ocasião a Juíza Rosana Caldas, relatora do processo, cassou a liminar que determinava o controle de jornada de trabalho dos motoristas da região, concedida pelo Juiz Ângelo Cestari da Vara do Trabalho de Rondonópolis.

Elaborado na ocasião com apoio dos transportadores rodoviários e autônomos, o Projeto de Lei recebeu alteração na Comissão de Assuntos Sociais do Senado, em 1997. A proposta em forma de Lei nº 9.503/97 determina que em quatro horas ininterruptas ocorra um descanso de 30 minutos de forma contínua ou descontínua, podendo se prorrogar por mais uma hora o tempo máximo de direção dos motoristas. O texto legal determina, ainda, que no período de vinte quatro horas o motorista deve realizar um intervalo ininterrupto de, no mínimo, dez horas de descanso.

Na ocasião do evento, o presidente da Comissão de Viação e Transportes, deputado Carlos Alberto Leréia (PSDB-GO), por sua vez, assumiu diante do público o compromisso de realizar todos os esforços necessários para aprovar o Projeto de Lei no Plenário da Câmara, porém não determinou prazos. De acordo com o assessor jurídico da NTC&Logística, Marco Aurélio Ribeiro, o Projeto de Lei já está em andamento na Câmara dos Deputados e não poderá receber mais emendas. "Será aprovado ou rejeitado", diz. Ele comenta que as possibilidades de mudanças ou aperfeiçoamentos no Proje-

portância do modal rodoviário - que representa 60% do escoamento de toda a produção nacional. Na visão do presidente a mudança dessa matriz de transporte - que muitos acenam como solução para o País - "depende de investimentos pesados, todos de longo prazo. O Brasil não tem condições de realizar e não pode esperar", lembra.

Flávio Benatti também lamenta os recentes resultados da pesquisa promovida pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), que apontaram o fato de 74% da malha avaliada (87.592km) apresentar alguma deficiência no pavimento, sinalização ou ge-

MICA

to de Lei podem ser feitas na tramitação da medida provisória que determina a proibição de venda de bebida alcoólica nas rodovias. "A qualquer momento pode ser votada e inserida a questão tempo de direção. É a única possibilidade de modificação no momento", diz o assessor ao afirmar que nenhuma proposta de alteração está em andamento.

FALTA INFRA-ESTRUTURA - Na opinião de Paulo Caleffi, presidente da Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Rio Grande do Sul (Fetrasul), o Projeto de Lei deveria ser retirado da pauta de votação. Ele argumenta que, na ocasião em que foi elaborado, a realidade do País e da atividade era outra. "Havia excesso de oferta de transporte no Brasil e a velocidade permitida para o trânsito dos veículos pesados até era atingida, em função da qualidade do pavimento", lembra. "Hoje o que se vê são estradas deterioradas, os modais alternativos ao transporte rodoviário não compareceram e o País presenteou o mundo com ótimas safras e aumento crescente da sua economia", argumenta.

O dirigente acredita que uma vez aprovada a medida, poderá agravar o



Paulo Caleffi: em defesa da retirada do projeto de Lei da pauta de votação da Câmara

Fotos: Divulgação

já desequilibrado mercado de transporte, por não trazer mais os benefícios de sua formação. "Não há infraestrutura preparada", argumenta. "Não existem pontos de estacionamentos ao longo das rodovias e sequer acostamentos que permitam paradas da frota rodoviária brasileira", acrescenta. Para Caleffi o argumento de redução dos acidentes rodoviários é o principal erro para implantar o Projeto de Lei. "Somos favoráveis à moralização do setor, mas é preciso avaliar que tais acidentes são provocados muito mais pelas más condições das rodovias do que pelo cansaço dos motoristas", defende.

Compartilha da mesma opinião o diretor da Aslog (Associação Brasileira de Logística) e presidente da Cargolift Logística e Transportes, Markenson Marques. Para ele, se o Projeto de Lei for aprovado não será possível aplicá-la de imediato. "O Brasil pode parar", avisa. "Não dá para sair do zero e tentar impor limites como acontece em outros

Jornada específica

O diretor do Departamento Nacional do Trânsito (Denatran), Alfredo Peres da Silva (foto), sugeriu para a categoria uma convenção coletiva de trabalho para resolver a questão. "A adoção de uma jornada de trabalho específica para os caminhoneiros é do interesse das próprias empresas transportadoras, uma vez que permitiria reduzir seus passivos trabalhistas", lembra. "A falta de regulamentação gera uma total intransigência para o empresário", opina. Peres defendeu que seja criada uma jornada de trabalho específica para a categoria de transportes rodoviários. "É estranho que os ferroviários, os marítimos e os aeronautas tenham uma jornada de trabalho e os transportadores rodoviários ainda não", lembra. Alfredo lamentou que os acidentes rodoviários, em sua maioria, ocorrem por excesso de tempo de direção. Ele atribuiu ao fato "o ambiente de insegurança nas estradas ser potencializado pelos prazos que os caminhoneiros têm de cumprir para entregar as mercadorias".



países (ver quadro 2)", argumenta o diretor que discute a viabilidade de se estabelecer um tempo de descanso ininterrupto de oito horas aos motoristas. "Não há necessidade de mais. Os próprios motoristas não agüentariam ficar sem fazer absolutamente nada por 14 horas", observa.

De acordo com Marques dois fatores preocupam os empresários do setor. O primeiro é o local em que os motoristas poderão descansar as 10 horas, o segundo é o tempo que o motorista fica parado para descarregar a mercadoria, que não está contabilizado no projeto. "É um conjunto de fatores interligados, que não pode deixar de ser levado em consideração", lembra. Outras situações



Markenson Marques: é preferível cobrar mais caro pelo frete do que estender a jornada

que estão sendo desprezadas, na visão do diretor, são as zonas de restrição no Estado de São Paulo, as filas aeroportuárias e a recente decisão do Presidente Lula em sancionar a lei que flexibiliza o tempo de carga e descarga dos veículos”, acrescenta. (ler matéria na página 18 desta edição).

PROJETO VIÁVEL - Na contramão de seus pares o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de Minas Gerais (Setcemg), Vander Francisco Costa, defende a aprovação do Projeto de Lei, porém, se não há infra-estrutura para aplicá-lo tem que, no mínimo, encontrar alternativas. “As empresas poderiam contratar dois motoristas”, sugere. O dirigente concorda com inúmeras entidades de classes que o custo Brasil vai aumentar. “Mas é preferível cobrar mais caro o frete do que ter uma jornada mais que extensiva”, argumenta. Para Vander o projeto é factível e merece entrar na pauta de votação com urgência. “A sociedade deseja que seja votado, falta apenas a decisão da Câmara. O próprio Alfredo Peres, do Dena-

tran, deseja a aprovação desse projeto”, comenta (ver quadro).

Em concordância com o dirigente do Setcemg, o presidente da Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado do Paraná (Fetranspar), Luiz Anselmo Trombini, afirma que o Projeto de Lei pode ser comparado às

legislações de primeiro mundo. “É excelente”, elogia. Trombini lamenta apenas o fato das estradas brasileiras não terem condições adequadas para servir à legislação. “Uma coisa está ligada à outra. O transportador não é vilão dessa história; é um herói”, protesta. Para Trombini, o tempo de direção tem que ser pensado em nível nacional, não adianta analisar regiões como ocorreu em Rondonópolis (MT). “Eu peço que os promotores tenham cautela porque muitos não conhecem as condições das estradas que transportam as cargas no País”, critica.

FROTA PARADA - Para o presidente do G10, Cláudio Adamucho, a alternativa para contratar mão-de-obra e viabilizar o Projeto de Lei só seria possível se as empresas não estivessem operando no limite da sua capacidade. “Há frotas paradas por falta de mão-de-obra qualificada. Não há formação técnica no Brasil suficiente para aprimorar esse profissional”, lembra. “Algumas raras empresas conseguiriam implantar essa medida, outras não terão condições”, argumenta.

O dirigente defende uma legislação específica para a atividade, porém contesta a aplicação de uma lei de primeiro mundo em um País em desenvolvimento. “Vai piorar a qualidade de vida do profissional, porque não existirão lugares adequados para descanso”, lembra. “O Brasil está buscando uma legislação das mais sofisticadas com a menor jornada possível, o que é difícil de compatibilizar com a nossa realidade”, finaliza.

TEMPO DE DIREÇÃO: A EXPERIÊNCIA DE OUTROS PAÍSES

AUSTRÁLIA	
Quesito	Regra
Pausas	30 minutos a cada 5 h
Descanso diário	10 horas a cada 14 h
Descanso periódico	24 horas a cada 72 horas de direção
Controle	Livro de bordo (logbook)



Marcelo Vigneron

ESTADOS UNIDOS	
Quesito	Regra
Tempo máximo de condução	11 horas
Jornada máxima de trabalho	14 horas (on duty)
Descanso mínimo entre jornadas	10 horas (off-duty)
Descanso em cabine-leito	mínimo de 8 horas consecutivas + 2 horas consecutivas no leito ou fora dele; ou ainda 2 + 8
Tempo máximo de direção	60 horas em 7 dias ou 70 horas em 8 dias de trabalho (média abaixo de 8h45 min/dia).
Descanso periódico	após 7/8 dias

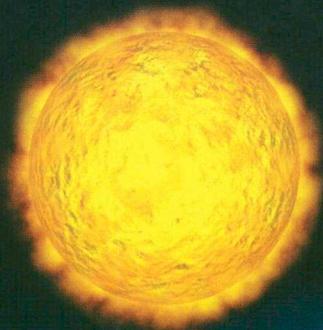
Registros por meio de livros de bordo (logbooks).

EUROPA		
Quesito	Regra: CEE 3820/85	Regra: CEE 265/06
Descanso semanal	45 horas consecutivas; ou 36 horas consecutivas se for gozado no domicílio do condutor; ou 24 horas consecutivas se for gozado fora destes locais. Reduções compensadas no fim da terceira semana	Em duas semanas consecutivas, o motorista deve gozar de pelo menos 2 períodos de descanso semanal de 45 h consecutivas ou um período de 45 h consecutivas seguido de outro de 24 h
Quesito	Regra: CEE 3820/85	Regra: CEE 265/06
Descanso diário	11 horas ininterruptas ou 12 fracionadas em 8+4 ou 8+2+2	11 horas ininterruptas ou 12 fracionadas em 8+4
Pausas	Após 4h30min de direção, o motorista deve repousar 45 min, podendo optar por 3 pausas de 15 minutos	Após 4h30min de direção, o motorista deve repousar durante 45 minutos ou optar por um período de 15 minutos e outro de 30 minutos de descanso.
Quesito	Regra: CEE 3820/85	Regra: CEE 265/06
Tempo máximo de condução	74 horas semanais	56 horas semanais
Quem é punido	Condutor	Proprietário do veículo
Controle	Tacógrafo	Tacógrafo eletrônico

Fonte: Levantamento realizado pela NTC&Logística



UM NOVO CONCEITO EM QUILOMETRAGEM.



Nova Série 600 da Goodyear

G658

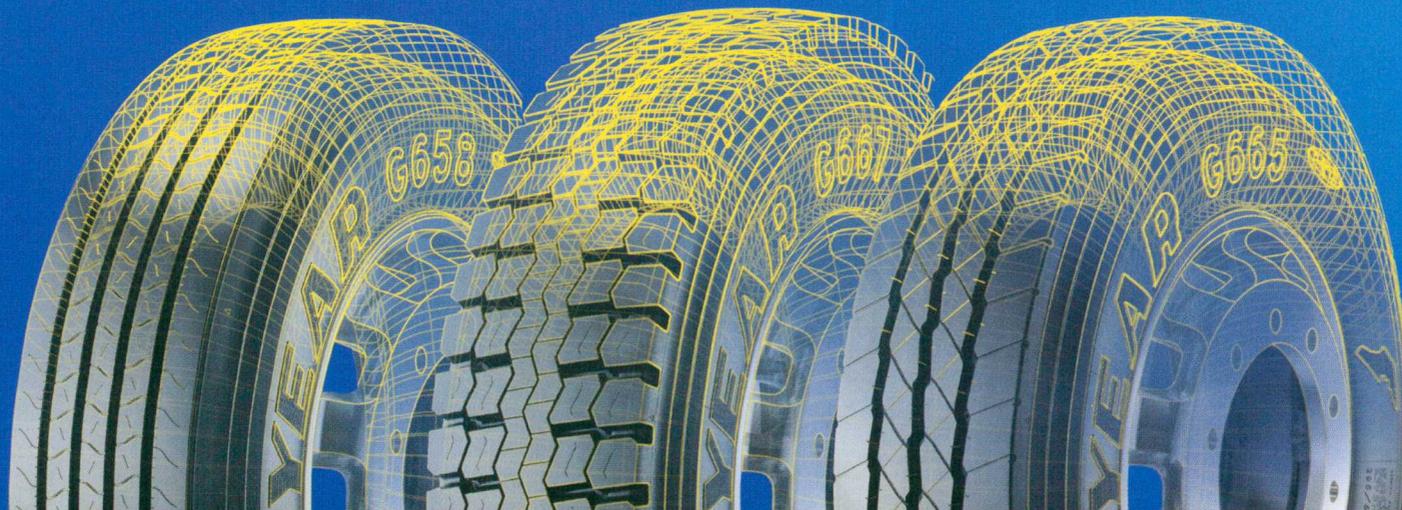
Pneu para aplicação no serviço regional

G667

Pneu para aplicação em eixos de tração

G665

Pneu para aplicação no serviço urbano





com Tecnologia Duralife™.

A nova Série 600 da Goodyear, de pneus radiais para caminhões e ônibus, traz consigo um conceito de distribuição otimizada dos compostos da banda de rodagem, uma nova construção de carcaça ainda mais resistente e um monitoramento



da qualidade mais preciso. O maior benefício para as frotas é um melhor custo por quilômetro através de uma vida do pneu mais extensa. Para descobrir mais sobre estes

produtos inovadores e sobre o suporte e as soluções exclusivas da Goodyear para o Ciclo Completo do Pneu – a maior rede de revendedores, serviços a frotas, recauchutagem e software de gerenciamento

de pneus –, visite o site www.goodyear.com.br ou ligue para 0800 725 PNEU.

VIVA NAS ASAS DA
GOODYEAR
WWW.GOODYEAR.COM.BR



Transporte de carga:
atividade regulamentada
a partir de julho de 2009

Montagem sobre fotos: Divulgação

Vitória com ressalvas

Nova Resolução complementar 2.550/08 regulamenta a Lei que disciplina o transporte rodoviário de cargas e amplia a polêmica envolvendo o pagamento das horas paradas nas operações de carga

Por Luciana Duarte

A atividade do transporte rodoviário de cargas conquistou um novo feito. Doze meses após entrar em vigor, a Lei 11.442/07 teve todos os seus dispositivos regulamentados pela Agência Nacional do Transporte Terrestre (ANTT). A nova Resolução 2.550/08, publicada em 14 de fevereiro de 2008, incorporou integralmente o texto anterior da Resolução 2.519/08 e agregou, ainda, 14 novos artigos que se limitam a detalhar melhor vários aspectos da lei que disciplina a atividade do TRC.

De forma resumida, o novo texto legal amplia as exigências para o Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas (RNTRC), obriga a figura do responsável técnico da empresa de transporte a zelar pela qualidade dos serviços prestados e define o

curso específico para esse profissional se habilitar a vaga. De quebra, a resolução determina a comprovação de experiência para quem queira ser transportador autônomo se habilitar junto à ANTT, entre outras exigências para facilitar o controle do setor de transporte remunerado de carga. (ver quadro).

As medidas entram em vigor a partir de julho próximo, porém as empresas e autônomos que já possuem o cadastro na Agência terão seus certificados prorrogados e podem continuar sua atividade normalmente. A adequação destas só ocorrerá mediante convocação do recadastramento, ainda a ser estabelecido pela ANTT. "Foi uma vitória conseguir a regulamentação em um ano, principalmente uma lei que trata de aspectos tão relevantes para a atividade", comemora o assessor

Jurídico da NTC&Logística, Marcos Aurélio Ribeiro.

FISCALIZAÇÃO - A afirmação tem o endosso do presidente da Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado do Paraná (Fetranspar), Luiz Anselmo Trombini, que credits a vitória como um grande avanço do setor. "Esperamos que esta conquista possa ser reconhecida pelos embarcadores de cargas", comenta o dirigente, ao afirmar que o desafio maior ainda está por vir. "É preciso que todos esses pontos sejam cumpridos e fiscalizados. Não queremos que esta seja mais uma lei de gaveta", defende.

Opinião semelhante tem Vander Francisco Costa, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de Minas Gerais (Set-

Luiz Anselmo:
a livre negociação da
estadia é um retrocesso
para o setor



cemg). Ele também aposta na fiscalização e na existência de responsáveis técnicos nas empresas de transportes de cargas, como exigências mínimas de condutas para afastar a concorrência predatória do setor. “Essas medidas, com certeza, podem mudar a qualidade da prestação de serviço e afastar aventureiros que concorrem no mercado praticando preços muitos baixos”, argumenta.

Marco Aurélio Ribeiro, da NTC&Logística, lembra ainda que a fiscalização da atividade rodoviária de carga é competência da ANTT, porém a mesma poderá fazer um convênio que abrange desde secretarias de transportes, polícia civil até órgãos ligados a ministérios do trabalho. “A Agência já firmou parcerias com as secretarias de transportes do Rio Grande do Sul e São Paulo, mas ainda não sabemos com quem mais irá fazer”, comenta o assessor Jurídico da entidade, que prefere não estimar quanto tempo levará para que a lei seja cumprida em todas as suas exigências. “Tudo dependerá do ca-

Marco Aurélio: nova
regulamentação
só reforçou a
remuneração da
estadia



lendário que a Agência vai soltar a partir de julho. Imagine que não será feito um cronograma muito curto por falta de estrutura”, prevê.

FRETES - Apesar da vitória aclamada pela categoria do setor, a polêmica em torno da Lei 11.524/07, que acrescenta o parágrafo 6º ao artigo 11º na

Lei que disciplina a atividade ainda é latente no setor. Tudo o texto adicional prega que “o disposto no §5º não se aplica aos contratos ou conhecimentos de transportes em que houver cláusula ou ajuste dispondo sobre o tempo de carga ou descarga”. Na visão de Markenson Marques, diretor da Associação Brasileira de Logística (Aslog) e diretor-presidente da Cargolift logística e Transportes, a definição da hora excedente não pode estar sujeita à livre negociação entre as partes. “Isso é um verdadeiro retrocesso”, protesta o dirigente, que lamenta a Lei ter levado 20 anos para ser aprovada e atender apenas 10% das necessidades do setor. “Falta muito coisa para o TRC no Brasil proporcionar uma competição mais justa entre os transportadores”, critica.

Para o empresário, o artigo em questão flexibiliza a Lei 11.442/07 e torna ilimitado o tempo de estadia das carretas. Pior do que isso, dá condições de estender as horas por meio de contratos sem a necessidade de pagamento de multas. “Se no acordo for estabelecido com o contratante um intervalo mínimo de descarregamento de dois dias, esse período será válido, por estar em comum

acordo entre as duas partes”, exemplifica. “Com isso, as cinco horas previstas anteriormente deixam de ser regra para se tornar exceção”, lamenta Marques ao lembrar que o governo assinou o decreto lei após ceder as pressões da bancada ruralista.

TERMOS DE CONDUTA - O pensamento de Markenson tem total concordância do presidente da Fetranspar, Luiz Anselmo Trombini, para quem a livre negociação é uma derrota para o setor. “Os embarcadores de cargas são os grandes responsáveis por essa mudança”, opina o dirigente. Ele explica que, diante da medida, pretende criar termos de conduta para operar as cargas no Porto Paranaguá, em conjunto com os sindicatos dos autônomos, promotora do trabalho e órgãos do Estado do Paraná. “A idéia é fortalecer ainda mais a legislação com cobranças específicas e valores pré-estabelecidos nos contratos entre as partes”, revela o presidente ao afirmar que a proposta já está em andamento, mas não foi estabelecida uma data para ser aplicada. **F**

O QUE MUDA NA LEI

Confira os pontos principais da nova Resolução complementar 2.550/08

- Proíbe o transportador de carga própria a fazer inscrição no RNTRC (Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Cargas);
- Obriga o cadastramento no RNTRC de veículos com mais de 500 kg de capacidade de carga, utilizados no transporte comercial;
- Condiciona os carreteiros ter experiência mínima de três anos, curso específico, declaração de idoneidade e pagamento de imposto sindical;
- Obriga a existência de um responsável técnico para responder pela empresa perante os clientes, terceiros e órgãos públicos;
- Exige a comprovação de capacidade financeira e regularidade cadastral em todos os órgãos ligados ao Fisco Federal e ausência de dívida ativa da ANTT;
- Carga horária obrigatória de 80 horas para autônomos e 125 horas para responsável técnico obrigatória em programa de cursos específico em instituições habilitadas na Secretaria Estaduais de Educação ou Sistema “S”;
- Embarcador será multado se contratar transportador em situação irregular ou veículo de categoria particular;
- As multas variam de R\$ 550,00 a R\$ 3.000,00;
- Empresas em desacordo com a Lei terão prazo de 90 dias para regularizar a situação os órgãos públicos sob pena de indeferimento do registro;





Imagens meramente ilustrativas.



Caminhões Volkswagen.
Os únicos no Brasil feitos sob medida
para o seu negócio.





Só uma marca de caminhões que nasceu no Brasil é capaz de fazer veículos pensados exclusivamente para um país como o nosso. São 3 linhas. Delivery: sob medida para entregas urbanas. Worker: sob medida para aplicações severas. Constellation: sob medida para as estradas brasileiras. Não importa qual seja o desafio ou a necessidade, a Volkswagen tem um caminhão feito sob medida.

www.vwcaminhoeseonibus.com.br

Volkswagen.
Caminhões sob medida.



Mula de carga

O tradicional Ford F-4000 ganha alongamento de chassi para transportar 3860 kg de carga e atrair o segmento dos autônomos

Depois de comercializar exatas 2.915 unidades do histórico caminhão leve F-4000 no ano passado, a Ford decidiu que vai superar essa marca em 2008. Sem poupar esforços, a montadora desenvolveu uma nova versão do tradicional veículo, que já está no mercado há mais de 30 anos. O modelo passa a contar com uma nova medida de chassi, totalizando 6.932 mm, o que representa um ganho de 614 mm em relação à versão anterior. A estratégia busca atrair prin-

cipalmente os transportadores autônomos que operam nos segmentos de hotifrutigranjeiros, guinchos e transporte de móveis entre outros.

Para o gerente de vendas e marketing, Cláudio Terciano, esse será o principal diferencial para a comercialização do novo produto da marca frente à concorrência. "Essa versão foi justamente desenvolvida para atender os transportadores que necessitam de uma plataforma de carga maior", completa Terciano.

O comprimento total do veículo permite ao novo F-4000 carregar até 3.860 kg de carga útil, com peso bruto total de 6.800 kg. Para dar conta do recado, o modelo vem equipado com motor Cummins Euromec 3 mecânico, que desenvolve potência de 120 cavalos e torque de 46,4 kgfm.

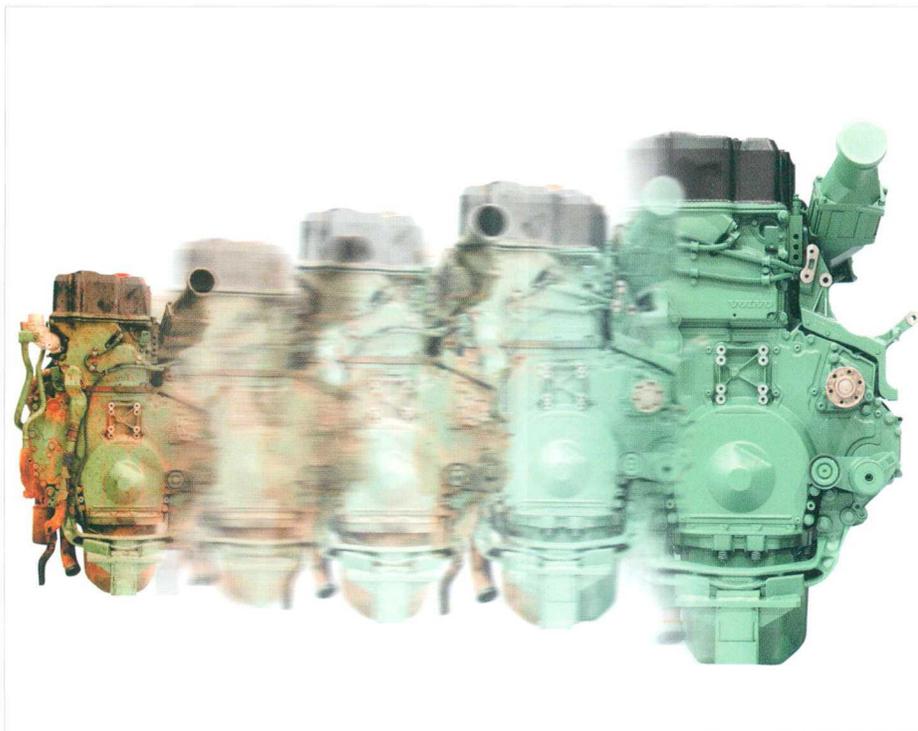
FÓRMULA DO SUCESSO - Junte-se a isso a espaçosa cabine, que conta com itens de conforto como sistema de som com MP3, volante com ajuste de altura e ar condicionado, aliado a embreagem auto-ajustável. "É um caminhão forte, durável, versátil e consequentemente ideal para o trabalho", ressalta Terciano, apostando nessa fórmula do sucesso. Outro destaque do novo Ford F-4000 é a transmissão ZF

S5-420 com cinco velocidades. Pelo fato de operar com duplo cone de sincronização, a caixa ZF proporciona engates mais suaves e precisos, facilitando a condução do veículo, tanto na cidade como na estrada.

Por conta dessas virtudes, a expectativa de vendas da fábrica de São Bernardo do Campo é bem otimista para o ano em curso. Com preço sugerido de R\$ 89.904, a montadora espera comercializar até o final do ano cerca de 450 carros. "Vamos trabalhar forte para alcançar esses números. Nossa meta é vender 50 veículos por mês", prevê o executivo da Ford. 



Ford F-4000, com chassi alongado: 614 mm a mais de comprimento e preço público sugerido de R\$ 89.904



Fotos: Divulgação

Novo de novo

Fabricantes de motores a diesel apostam em modelos de gestão para conquistar a preferência dos frotistas e ampliar sua participação no mercado de componentes remanufaturados de fábrica

Por Luciana Duarte

Com campanhas agressivas e modelos diversificados de gestão de negócios, aos poucos, os fabricantes de motores a diesel vêm demarcando território em um mercado considerado até há pouco de baixo interesse, representado pelos propulsores a base de troca. Para transitarem com desenvoltura por esse terreno foi preciso estruturar as redes de distribuição, ofertar motores a preços cerca de 30% a 40% mais baratos que um novo e anunciar garantia de 12 meses sem limites de quilometragem. Os investimentos são mantidos em si-

gilo, porém, é notória a convergência das políticas de vendas dos fabricantes de motores com seus fornecedores de autopeças com vistas à conquista desse mercado, há mais de 50 anos dominado pelos retificadores independentes. “Os fabricantes de veículos estão há pelo menos 10 anos trabalhando fortemente nessa direção”, reconhece Salvador Pugliesi, presidente da Associa-

ção Nacional dos Remanufaturadores de Autopeças (Anrap). “Os resultados são positivos e mostram que estamos no caminho certo”, comemora o dirigente ao estimar que nos últimos três anos o faturamento das empresas, nesse nicho de mercado, acusou um crescimento médio da ordem de 30% na linha pesada e 22% na leve.

MUDANÇA RADICAL - Para alcançar tais resultados, os fabricantes de motores tiveram de promover uma mudança radical na maneira de encarar o negócio. É o caso da Volvo, um dos maiores produtores de motores a diesel para a linha pesada que constatou - depois de realizar pesquisas junto a rede de concessionários - que a maioria das falhas que ocorrem nos veículos da sua marca são provenientes da troca de peças de segunda linha. Diante do problema, a montadora decidiu reverter esse quadro. A estratégia incluiu o investimento em uma campanha junto aos 74 pontos de vendas, a garantia do estoque de peças para reposição imediata e disponibilidade de mão-de-obra qualificada para atender prontamente o cliente. “Hoje, se o frotista decidir trocar o seu motor é possível liberar o veículo no mesmo dia”, afirma André Trombini, coordena-



André Trombini: troca do motor cansado por um remanufaturado em apenas um dia



Fotos: Divulgação

Ari de Carvalho: satisfeito com a venda de 9,5 mil motores Renov em apenas 4 anos

nador de gestão de produto de pós-venda da Volvo. “A visão do grupo é ser líder no fornecimento de solução para a atividade de transporte”, completa o executivo ao afirmar que as opções UBT (Unidade a Base de Troca) contribuem de 10% a 20% na redução do custo por km rodado do veículo.

Com vinte anos de atuação nesse mercado, a Volvo já realizou várias campanhas de alcance nacional, para conscientizar os usuários da marca sobre a qualidade dos motores e peças remanufaturados de fábrica. Os esforços com a formação de equipes e adequação de produtos, de acordo com o executivo, têm refletido positivamente nos resultados da empresa. Somente no ano de 2007 a Volvo co-

mercializou cerca de 5.592 motores e ou componentes a base de troca (ver quadro). “O fato demonstra que o mercado está percebendo as vantagens e benefícios de uma peça genuína Volvo voltar à condição de nova”, comemora Trombini. “Os preços variam em até 50% do valor de um motor ou componente novo no ato da troca. Vai depender do estado da carcaça”, acrescenta o executivo.

CUMMINS RECON - Já a Cummins do Brasil, fabricante independente de motores a diesel, começou a desenvolver 17 anos atrás inúmeros programas que associasse à marca a necessidade dos transportadores de carga. A iniciativa de implantar uma rede de distribuidores Cummins ReCon - serviços de remanufatura de motores e peças foi acertada, embora os frutos estão sendo colhidos agora. Nos últimos três anos o faturamento dessa unidade de negócios da empresa acusou um salto inédito de US\$ 1,8 milhões em 2004 para US\$ 5,1 milhões em 2007 - resultado de 3.390 unidades remanufaturadas entre motores (20%) e peças (80%). “A aceitação do Recon se deve, em boa parte, às visitas técnicas aos clientes da marca e a boa imagem do produto”, afirma Luiz Chain, gerente de Marketing da empresa.

Para ampliar sua participação nesse mercado a fabricante tem centrado suas forças na equipe comercial de pós-venda, junto aos distribuidores e clientes. Atualmente cerca de 188 re-

presentantes autorizados e nove distribuidores já atendem aos usuários da marca em todo o território brasileiro. Recentemente, a empresa adotou o treinamento obrigatório pela Universidade Cummins, durante quatro meses, para todos os funcionários da bandeira. Para assegurar a qualidade do produto final, todo processo de remanufatura é realizado na matriz em Guarulhos, instalada na capital paulista, depois os motores seguem para a rede credenciada. “Recebemos o motor antigo e o entregamos remanufaturado em até três dias”, assegura o executivo. “Garantimos a substituição de 100% das peças desgastadas por outras genuínas de excelente qualidade”, diz o executivo ao afirmar que a troca do motor, chega a sair até 40% mais em conta que a compra de um novo. “Sem contar a vantagem das peças montadas no produto incorporarem as mais recentes inovações tecnológicas. Dependendo do modelo e estado do motor é possível atualizar o engenho para Euro II ou Euro III”, afirma Chain.

10 MIL MOTORES - Por apostar nesse filão a Mercedes-Benz, por sua vez, decidiu debutar nesse mercado com a linha Renov de produtos remanufaturados. A oferta é formada por inúmeros itens, desde os motores mecânicos da série 300 até os eletrônicos das séries 400,600 e 900. Além de filtros, amortecedores, bicos injetores, jogo de lonas, bombas d’água e turbinas, entre outros. Para garantir um espaço dedicado a esta prestação de serviços a montadora criou, em 2006, o Center Renov nas 35 redes de concessionários espalhadas em mais de 17 estados. “É uma unidade que conta com profissionais especializados para atender os frotistas e transportadores autônomos, com itens compatíveis com as diferentes necessidades e a preços bastante competitivos”, conta

EVOLUÇÃO DAS VENDAS NO BRASIL DE MOTORES E COMPONENTES REMANUFATURADOS DE FÁBRICA EM UNIDADES/ANO

Fabricante	Volvo	Mercedes-Benz	Cummins	Total	Evolução
Programa	UBT	Renov	Recon		
2005	4.915	1.840	548	7.303	-
2006	4.630	3.510	798	8.938	22,39%
2007	5.592	3.760	1.592	10.944	22,44%





Divulgação

Luiz Chaim: visitas técnicas aos clientes para mostrar as vantagens do programa ReCon

Ari de Carvalho, diretor de Pós-Venda da Mercedes-Benz do Brasil. "Além de efetivamente melhorar a parte física do nosso concessionário essas ações visam atrair o cliente para dentro da nossa casa", completa.

O resultado desse esforço já pode ser traduzido em números. Em apenas quatro anos a montadora saltou de 460 unidades para 3.760 motores remanufaturados. (ver quadro) "Isso mostra que o mercado está reconhecendo cada vez mais as vantagens do produto", comemora o executivo que já atingiu a marca de 9,5 mil motores remanufaturados, desde a implantação do programa. Outro fator que contribuiu para esse resultado foram as ações promocionais nas redes credenciadas da marca. "Distribuímos malas diretas para mil clientes e mantemos kits de divulgação em toda a rede de concessionários", conta Carvalho, ao revelar a nova estratégia para esse ano. "Lançamos a campanha "Seu Mercedes sempre Mercedes" que será mantida até julho deste ano. A proposta é incentivar o cliente a realizar manutenção correta nos veículos da marca e fidelizar o cliente", afirma o executivo que pretende distribuir nesse período 93 mil malas diretas. 

Aliança estratégica

A Cummins e a Valvoline firmam uma joint venture para incrementar as vendas e a pesquisa de motores e lubrificantes

A Cummins, fabricante de motores diesel e a Valvoline, pioneira no segmento de lubrificantes, anunciaram a formação de uma joint venture no Brasil. A medida tem o objetivo de incrementar a sinergia entre as duas empresas, sobretudo nas áreas de vendas. A parceria reproduz uma prática já testada e aprovada na Índia e na China, com vistas à ampliação da linha de produtos e serviços para os vários mercados onde atuam (ver quadro). O acordo envolve a pesquisa e o desenvolvimento de novos lubrificantes para a linha diesel, a ampliação dos canais de distribuição das duas marcas e a oferta de um pacote de soluções para o mercado, em benefício da melhoria do desempenho dos veículos e máquinas e a redução de custos para os clientes. A união de forças traz a denominação comercial de Valvoline Cummins do Brasil e não tem qualquer relação com a constituição acionária de ambas as empresas.

Para a Cummins, a joint venture possibilita ampliar o portfólio de produtos e servi-

ços oferecidos pelos 32 distribuidores e centenas de pontos de vendas da marca, através da oferta de uma linha completa de lubrificantes para motores diesel, com a chancela de fábrica. A parceria também abre campo para o investimento em novas tecnologias, caso dos lubrificantes para motores a gás e os bio-lubrificantes.

BENEFÍCIOS - Do lado da Valvoline, a associação com o fabricante de motores vai permitir um incremento significativo dos canais de distribuição de seus produtos, em todo o território nacional. Isso inclui a oferta não apenas de óleos para motores mas, também, graxas, óleos de transmissão, engrenagens e cambio, fluídos e aditivos para uso veicular e industrial.

Rubens Aguiar, gerente de marketing da Valvoline Cummins do Brasil, acredita que a parceria traz grandes benefícios para os frotistas. "Além da venda no varejo, nossos planos incluem a comercialização das duas linhas de produtos diretamente para as empresas de transportes, inclusive combustíveis e lubrificantes a granel e a oferta de programas de análise de óleos para frotas de caminhões e ônibus", garante o gerente. 



Quinze anos de su

Premio Lótus comemora uma década e meia de realização, sem perder de vista o rigor na indicação dos vencedores e a confiança conquistado junto à indústria do transporte



Fotos: Omar Matsumoto

A cerimônia de entrega do Prêmio Lótus 2008 reafirmou aos cerca de 350 convidados presentes no memorial da América Latina, no último dia 02 de abril, duas características marcantes desse tradicional encontro, que este completa uma década e meia de realização. A primeira, de continuar sendo a única premiação brasileira voltada para mercado de veículos comerciais que toma por base, para eleição dos vencedores, os números oficiais de vendas ao mercado interno, informados pelos próprios fabricantes de veículos através de suas entidades de classe. Depois e como consequência dessa transparência metodológica, a reafirmação do Prêmio Lótus como o mais consagrado encontro da indústria do transporte de nosso país. Uma festa que reúne todos os anos os maiores nomes da indústria automobilística nacional, seus fornecedores de produtos e serviços e, mais importante, seus grandes clientes, todos ligados ao segmento do transporte de cargas e passageiros.

Isso, é claro, sem esquecer outros importantes parceiros do Prêmio Lótus, alguns dos quais receberam uma justa homenagem por ocasião do evento, como parte das comemorações de 15 anos da premiação. É o caso da Scania, Cummins, Eaton, Garret e Delphi que, ao longo desse período, vem contribuindo com seu prestígio e o



Memorial da América Latina: palco da 15ª Edição do Prêmio Lótus

cesso

patrocínio comercial para tornar esse evento ainda mais marcante. "A importância do Premio Lótus é substancial para a indústria e dessa maneira estaremos sempre apoiando e fazendo com que este momento seja apreciado cada vez mais", diz Ricardo Dantas, diretor comercial da Eaton. Da mesma opinião compartilha Eustáquio Sirolli, gerente de marketing da Mercedes-Benz, ao comentar sobre a premiação. "O prêmio já virou obrigação no calendário de eventos do setor e estar aqui todos os anos revendo grandes e velhos amigos é uma oportunidade única", confessa.

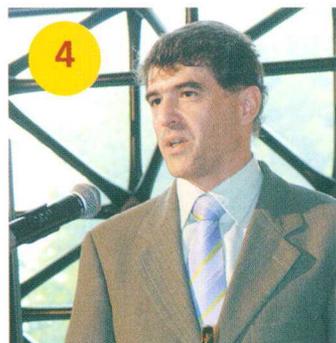


Convidados aguardam o início da premiação: desfile de notáveis

BOAS SURPRESAS - Como acontece todos os anos, a edição 2008 do Prêmio Lótus reservou boas surpresas, ao revelar uma leve mudança no quadro das preferências das marcas de veículos comerciais, junto ao mercado bra-

sileiro. Mais uma vez, a Mercedes-Benz foi o grande destaque da premiação. A fábrica de São Bernardo do Campo venceu em nada menos que 12 categorias, entre as 23 que compõem o Prêmio Lótus. A principal novidade foi a conquista do recém criado troféu de "Marca do Ano em Veículos Comerciais", por ter sido a montadora recordista em vendas de caminhões e ônibus no ano passado. Além deste, a empresa desbancou do posto a sua principal rival - a Volkswagen - e levou para casa, pela primeira vez, o título de "Caminhão Médio do Ano", outorgado ao L 1318. O mesmo se deu na categoria de "Marca do Ano em Caminhões Pesados", cujo troféu estava de posse da Volvo. "Essa conquista destaca a nossa liderança em vendas no mercado, evidenciando também o reconhecimento dos clientes à qualidade e rentabilidade oferecidas pelos nossos produtos", destaca Philipp Schiemer, vice-presidente de Vendas da Mercedes-Benz.

A Volkswagen, por sua vez, não deixou por menos e deu o troco aonde foi possível. Ao contrário de 2007, quando a marca arrebatou três troféus do Prêmio Lótus, a fábrica de Rezen- de levou desta vez para o Rio de Janeiro um total de seis estatuetas, dan-



Representantes da Mercedes-Benz (1) e Volkswagen (2); Paulo Goddard, da Fiat (3), Pedro Soares, da Agrale (4) e Annuar Ali, da Hyundai/Caoa (5): liderança de mercado reconhecida

do uma clara demonstração de que em 2008 a briga será ainda mais acirrada. Seu maior mérito este ano foi a conquista do cobiçado troféu de “Caminhão do Ano”, em reconhecimento às vendas do VW 8.150 Delivery, também eleito o “Caminhão Leve do Ano”. “Estamos muito orgulhosos, principalmente com a conquista dos títulos pelas vendas do Delivery”, comemora Ricardo Barion, gerente de marketing da montadora. “É a primeira vez na história que a Volkswagen Caminhões e Ônibus tem o caminhão mais vendido do Brasil”, completa o executivo.

VELHA RECEITA - Acostumada a subir ao palco para levar os troféus de “Furgão Leve” e “Furgão do Ano” a Fiat não se fez de rogada e, mais uma vez, confirmou seu favoritismo nessas categorias. Nem a própria montadora sabe como explicar de modo diferente o sucesso do Florino, que nada de bra-



Ganhores do Prêmio Lótus 2008 posam para foto histórica durante as comemorações dos 15 anos da premiação

Omar Matsumoto

çadas diante da concorrência. “A receita do sucesso já é velha, então, só tenho a agradecer aos nossos clientes, funcionários e concessionários que contribuem para que o nosso produto seja esse

sucesso”, diz Paulo Goddard, gerente de veículos comerciais, tentando dar um tom diferente para a explicação.

A pequena notável do Sul do país, a Agrale, também já virou presença obrigatória no Prêmio Lótus. Líder absoluta no mercado de chassis leves, mais uma vez a empresa representou o orgulho nacional, em meio a tantos players globais instalados no país, ao arrematar as estatuetas de “Chassi Leve do Ano” e “Marca do Ano em Chassi Leves”.

Outra interessante novidade no Memorial da América Latina foi a presença da estreante Hyundai/Caoa. Em função das vendas do pequeno HR 2.5 TCI, a marca faturou o prêmio criado a partir dessa edição de “Camioneta de Carga do Ano”. Além de surpreender a todos a conquista do título mostra o forte apetite da montadora pelas primeiras colocações do pódio, também no segmento de veículos comerciais. “Estamos satisfeitos com essa conquista e não tenham dúvida que, no ano que vem, estaremos aqui novamente para levar mais um título para casa”, prevê Anuar Ali, vice-presidente.

Reportagem de capa

Uma reportagem de capa da extinta revista Brasil Transportes em 1994 deu início ao que hoje é o Prêmio Lótus. Na ocasião, o caminhão Scania T113 foi eleito pela primeira vez o “Caminhão do Ano”, com base nas vendas ao mercado interno, no ano anterior, divulgadas através da Anfavea. A repercussão da matéria foi tão positiva que, já no ano seguinte, esse levantamento inédito da indústria de veículos comerciais se transformou em um evento. Com o passar dos anos, o prêmio ganhou corpo e notoriedade, a ponto de se transformar na mais importante premiação da indústria automobilística de veículos comerciais.

Nas palavras de José Augusto Ferraz, Diretor de Redação da Editora Frota, promotora do evento, vem a explicação. “A indústria do transporte é, sem dúvida alguma, uma das principais motores da economia brasileira e mundial. Então, nada mais justo que distinguir e homenagear as marcas e modelos de veículos comerciais que conquistaram a preferência do mercado”, explica o diretor.



Arquivo FROTA



FEIRA E CONGRESSO LATINO AMERICANO DE
LOCALIZAÇÃO E RASTREAMENTO

SOLUÇÕES ALÉM DA LOCALIZAÇÃO

| DATA |

DE 15 A 17 DE JULHO | 2008

| LOCAL |

CENTRO DE EXPOSIÇÕES IMIGRANTES
SÃO PAULO | SP

| SEJA UM EXPOSITOR |

LIGUE (11) 3060.4893 OU ENVIE UM E-MAIL
PARA INFO@EXPOGPS.COM.BR

PARA MAIS INFORMAÇÕES, ACESSE: WWW.EXPOGPS.COM.BR



Organização e Promoção



Filiadas à

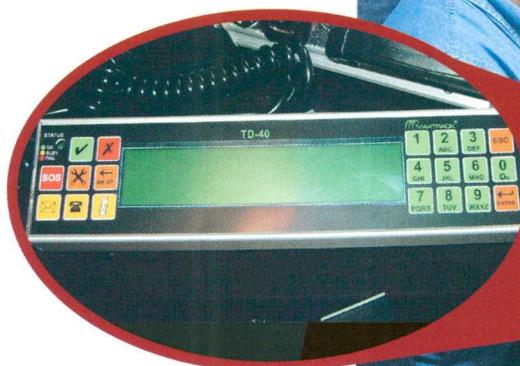


Media Partners



Apoio Institucional





Tecnologia pode ser usada em veículos eletrônicos e mecânicos

Olho do dono

Graber Rastreamento lança sistema de telemetria à distância, que permite o monitoramento do veículo em tempo integral

Por Ivo Mattos

Os empresários do transporte rodoviário de cargas acabam de ganhar um novo aliado para acompanhar as operações do dia-a-dia, envolvendo a frota de veículos em trânsito. Lançado pela Graber Rastreamento no início de abril, o WebGraber Telemetria chega ao mercado com a missão de ser um "olho do dono da transportadora ao lado do motorista".

Desenvolvido em cerca de oito meses, a partir de investimentos de mais de R\$ 300 mil, a nova solução nada mais é do que um software instalado no caminhão que permite monitorar, em tempo real, inúmeros dados relativos à condução do veículo. Isso inclui o acompanhamento à distância da rotação do motor, velocidade



Marcelo Necho, da Graber: mais segurança e eficácia nas operações

excessiva, números de vezes que o veículo ficou na "marcha lenta", freadas bruscas, velocidade em curvas, arrancadas indevidas, tempo ocioso, entre outras informações.

Para Marcelo Necho, presidente da empresa, a característica de "dedo duro" da novidade vai propiciar uma melhor política de segurança nas empresas, no que toca à gestão da frota.

"Nosso objetivo não é policiar o motorista e sim oferecer condições para que o mesmo possa realizar seu trabalho da forma mais eficaz e segura possível", explica.

ELETRÔNICOS E MECÂNICOS -

Além da novidade da transmissão de dados em tempo real, outro destaque do sistema é a possibilidade de instalação em caminhões de diferentes estágios tecnológicos, tanto equipados como motores eletrônicos ou mecânicos. A empresa explica que a transmissão de dados é mais fácil nos veículos com motores eletrônicos, uma vez que o computador de bordo que auxilia o sistema fornece todos os dados durante as operações.

Já em veículos mais antigos com motorização mecânica, a empresa explica que será preciso a instalação de sensores para a captação das informações. Necho exemplifica que para captar uma frenada brusca, por exemplo, será preciso instalar um dispositivo no pedal de freio do veículo. "Onde não conseguirmos capturar as informações, os sensores serão instalados. Dessa forma, toda a frota, sem exceção, poderá ser monitorada", garante o executivo.

A empresa tem planos de comercializar dois mil sistemas de telemetria até o final de 2008, ao preço de cerca de R\$ 1.400 cada. Para tanto, a empresa aposta na sua atual carteira de clientes, que representam uma frota de 140 mil veículos monitorados, além de novas empresas. "Do universo dos nossos clientes, acreditamos que cerca de 10% a 15% devem adquirir o novo produto", prevê o presidente da Graber.

Ônibus



IRIZAR

Carrocerias

Induscar/Caio
lança o MiniFoz no
lugar do Piccolino

Rodoviário de passageiros

Licitação de linhas
tira o sono de
empresas e entidades

Transporte urbano

Consulta popular
define o valor da
tarifa em Fortaleza



Foco no futuro

Enquanto comemora 10 anos de Brasil e a marca de mais de 3.700 carrocerias produzidas na planta de Botucatu, a Irizar se prepara para conquistar 10% do mercado de ônibus rodoviários

FICA COMBINADO:
VOCÊ VAI DE VOLARE
ATÉ O AEROPORTO E TRAZ
A TURMA TODA DE UMA
VEZ... DIRIJA COM
CUIDADO, VIU?

PODE FICAR
TRANQUÍLO! COM O AR
CONDICIONADO LIGADO
E O CONFORTO DO VOLARE,
O PESSOAL VAI ACHAR
QUE AINDA ESTÁ NO
AVIÃO!



**VOLARE, DESDE 1998
TRANSPORTANDO
PESSOAS QUE PASSAM A
MAIOR PARTE DO TEMPO
NA "PONTE AÉREA"!**

- Muito mais conforto para turistas ou pessoas que estão a negócios.
- Interior espaçoso, bagageiro maior e com novo sistema de abertura.
- Diversos itens opcionais.
- Garantia e Assistência Técnica Total.
- Facilidade na manutenção e reparos.

100
ANOS
VOLARE

Modelos:
V5, V6, V8, W8, W9
Versões:

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

Colaborador

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 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
Laboratório Fotográfico - Capovilla
Tiragem - 13.000 exemplares
Circulação - Abril 2008

Parte integrante da revista FROTA&Cia
Circula como encarte, junto com a
Edição Nº 114 - de abril 2008

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

Combate à fraude



Divulgação

A SPTrans, empresa que gerencia o transporte público na cidade de São Paulo, redobrou seus esforços para inibir as fraudes decorrentes do uso do bilhete único, nos cerca de 15 mil ônibus que circulam pela capital paulista. Desde o final de março, os passageiros que quiserem recarregar seus bilhetes com o valor de uma passagem não poderão usufruir do sistema de integração gratuito com outras linhas, ficando com direito apenas de uma viagem.

A medida visa combater o delito apelidado de “janelinha” ou “escadinha”, através do qual um usuário validava seu bilhete na catraca eletrônica e, em seguida, entregava a um outro passageiro através da janela do ônibus, para que este pudesse utilizá-lo nas viagens restantes. Segundo a SPTrans, existem mais de 13,8 milhões de cartões ativos no município, já que muitos usuários possuem mais de um, e outros 200 mil passes entram em circulação a cada mês.

Apesar de, à primeira vista, a fraude parecer vantajosa para o usuário, ao isentá-lo de pagar pelo serviço, essa forma de delito prejudica a todos. As empresas, porque deixam de ter o retorno justo para o capital aplicado no negócio, o qual permite continuar investindo na melhoria dos serviços prestados. Os passageiros, porque a queda de receitas reduz a capacidade das empresas de investir na melhoria e na renovação das frotas, além de servir de forte estímulo para o reajuste de tarifas, em prejuízo da população.

Por esse motivo, essa iniciativa da SPTrans, também adotada por inúmeros operadores e gerenciadores do transporte público, merece o reconhecimento público. Se o bilhete único foi desenvolvido com o propósito de agilizar o transporte coletivo e reduzir as fraudes, nada mais justo que esse sistema seja cada vez mais aperfeiçoado. Em benefício de toda a sociedade que recolhe impostos e faz questão de pagar a passagem.

José Augusto Ferraz
Diretor de Redação

Sumário

06 EMPRESAS

A Irizar comemora 10 anos de fundação no Brasil com planos de conquistar 10% do mercado de ônibus rodoviário



Marcelo Vigneron

10 LICITAÇÃO

Anúncio da ANTT para licitação das linhas interestaduais e internacionais do transporte de passageiros gera polêmica no setor

12 CARROÇARIAS

Induscar/Caio apresenta o MiniFoz para atender ao segmento de minionibus no lugar do Picolino

13 TRANSPORTE URBANO

Usuários escolhem o valor das tarifas de 220 linhas municipais do sistema de transporte de Fortaleza

04 SEÇÃO

Ponto a ponto

Super bus

A Volvo Buses da Suécia apresentou por ocasião da exposição Bus-world de ônibus de grande porte, realizada recentemente em Xangai, o ônibus articulado Volvo 7800. O modelo, com 18 metros de comprimento e piso baixo, vem equipado com motor de 9 litros, montado lateralmente na parte dianteira e pode transportar até 160 pessoas. O modelo é especialmente indicado para operações em grande corredores que adotam o sistema BRT (Bus Rapid Transit), como é caso de Curitiba e Santiago, no Chile.

Mais abrigos

A partir de maio, os usuários do transporte coletivo de Belo Horizonte vão contar com novos abrigos nos pontos de ônibus. A Prefeitura do município já licitou a compra e instalação de 680 mobiliários, que ficou a cargo da Verssat Construção, de Campinas/SP. O custo total da obra será de R\$ 1,4 milhão e o prazo para a entrega de todas as unidades é de até um ano.

Bilhete eletrônico

Há dois meses, o transporte coletivo de Salvador/BA conta com um sistema de integração inteligente, criada pela empresa mineira Tacom. Batizado de CITbus, a novidade funciona através de softwares associados a validadores e smart cards. O sistema permite a integração de vários modais e a diferenciação tarifária sem comprometer a receita do sistema de transporte urbano. Segundo a empresa, a solução também possibilita maior grau de mobilidade e acessibilidade ao usuário e garante maior respaldo e controle sobre a gestão, por meio do armazenamento de dados.



Fotos: Divulgação



Limite imposto

Durante o Congresso Nacional de Cooperativas de Transporte, a Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) anunciou a criação de câmaras técnicas para viabilizar as reivindicações do setor de transportes com maior rapidez. A novidade será dividida em três áreas específicas: transporte de carga, de passageiros e de cooperativas de transporte.

Chapa única

A Confederação de Cooperativas de Transporte teve sua diretoria eleita durante o 1º Congresso Nacional das Cooperativas de Transporte (Microônibus). A única chapa candidata, a Força da União Nacional, teve a aprovação de todos os presentes no evento. Guilherme Corrêa Filho foi eleito presidente do conselho administrativo e representante da confederação.



Efeito dominó

O aumento do diesel nas refinarias no início de maio promete mexer não apenas com o preço do frete para o transporte de produtos, mas também com as empresas de transportes de passageiros. Segundo Lélis Marcos Teixeira, da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, o reajuste pretendido pelas empresas é de 6%. No Rio, significaria R\$ 0,10 de aumento e em São Paulo, a alta seria de quase R\$ 0,15.

Transporte ilegal

Cerca de 250 cobradores e motoristas de PE que realizam o transporte alternativo e clandestino na região metropolitana fizeram protestos na BR-108 na primeira semana de maio. O motivo da manifestação foi a proibição que o estado impôs a classe, que segundo o DER, está caracterizado como "transporte ilegal que concorre com empresas que pagam impostos e direitos trabalhistas aos seus funcionários".

Fiscalização intensa

O Departamento de Transportes Rodoviários do Rio de Janeiro intensificou a fiscalização no início deste ano. Apenas em março, 2.490 veículos foram multados e 716 foram retirados das ruas. O transporte pirata continua sendo a principal irregularidade encontrada: 1.017 vans, 447 ônibus e 892 kombis e carros de passeio foram apreendidos por transportar passageiros sem autorização.



Veículos especiais

Ônibus adaptados aos portadores de necessidades especiais já estão circulando no complexo habitacional Benedito Bentes, em Maceió/AL. Os 21 veículos, equipados com elevadores, foram os primeiros a serem entregues após o acordo firmado pela Superintendência Municipal de Transporte e Trânsito com as empresas de ônibus locais. As unidades foram colocadas em circulação pelas empresas do grupo Neuzinha Simões.



Sangue espanhol,

Comemorando uma década no País, a Irizar entra em 2008 com força total e tem planos de conquistar 10% do mercado nacional de ônibus rodoviário



João Paulo Cunha:
“produtos de classe mundial adaptados ao gosto do empresariado brasileiro”

Há dez anos, a matriz da encarregadora de ônibus rodoviários Irizar, localizada na cidade de Ormaiztegi, no norte da Espanha, decidiu apostar suas fichas em um novo mercado, como parte de seu plano de expansão mundial. A decisão recaiu sobre o Brasil, por conta de dois importantes fatores. Primeiro, por abrigar uma das maiores frotas

de ônibus rodoviários do mundo. Depois, por sediar empresas renomadas no segmento de fabricação de ônibus, como Marcopolo e Busscar, entre outras.

João Paulo Cunha Ranalli, gerente de relações comerciais com o mercado, explica que a chegada da fábrica ao país foi um momento difícil, principalmente por se tratar de uma marca estrangeira, muito pouco conhe-

alma brasileira

cida dos frotistas brasileiros. “Muita gente temeu que fôssemos mais uma empresa aventureira, que vinha para tentar a sorte”, lembra sem nenhuma saudade. “Por isso, no início, a aceitação da marca foi cercada de obstáculos”, completa o gerente da empresa.

Contudo, não tardou para perceber que os propósitos da empresa eram de se firmar no mercado brasileiro, para compartilhar a experiência e tecnologia de quase 120 anos na fabricação de carrocerias para ônibus (ver quadro). Hoje, a Irizar é considerada uma das principais encarroçadoras do país, com foco no segmento rodoviário. “Agora já podemos considerar que conquistamos a confiança de clientes, passageiros e fornecedores, sempre respeitando o mercado e realizando uma política comercial ética”, destaca Ranalli.

Nesses dez anos de operação mais de 3.700 veículos deixaram a linha de produção da fábrica, localizada na cidade de Botucatu, interior paulista, com destaque para os modelos Century e InterCentury. Os números podem parecer tímidos se comparados com a concorrência, mas, de acordo com Ranalli, estão completamente dentro da política da empresa. Trabalhando dentro da filosofia “devagarinho chegaremos lá”, o executivo

explica que prefere dar um passo de cada vez, com tudo acontecendo dentro do seu tempo.

PASSO A PASSO

Segundo o gerente, no início, o objetivo era uma monitorar uma operação de pequeno volume, para o mercado conhecer os produtos e ajustar o ritmo de produção de acordo com a demanda. “Hoje estamos com uma produção diária de dois carros, com planos de passar para quatro e a certeza de que iremos manter esse nível. Coisa que não aconteceu com alguns de nossos concorrentes, que passaram por problemas e tiveram que recuar”, lembra sem citar nomes.

Em todos os mercados onde atua os veículos da marca são reconhecidos pelo design diferenciado e pela tecnologia embarcada. Por isso, a matriz da encarroçadora optou por produzir no Brasil o mesmo

carro que é fabricado na Europa. “Nossos produtos são de classe mundial”, garante o representante da empresa. “Porém, com as adaptações que o mercado necessita, ficando bem ao gosto do empresariado nacional”, observa.

Ao gosto do empresariado, entenda-se qualidade no acabamento interno e facilidade de manutenção, que garantem, segundo a empresa, maior otimização das peças de reposição. “Ao contrário de outros países, as estradas brasileiras fazem com que os veículos tenham mais problemas e necessitem de maior agilidade na hora de resolvê-los”, diz.

Atualmente, pode-se dizer, a Irizar tem um forte perfil exportador. Somente no ano passado, das 474

Diferencial: veículos com design inovador e alta tecnologia embarcada



Fotos: Marcelo Vigneron

unidades fabricadas, 71% foram destinadas ao mercado externo, para países como Chile, Austrália, Emirados Árabes, Egito e África. Porém, a meta da empresa para os próximos anos é se dedicar mais intensamente ao Brasil. Com 29% das vendas destinadas ao mercado nacional, a expectativa é ampliar esse número para até 40% nos próximos anos. Se alcançada essa meta, a participação de mercado da Irizar saltaria para 10% contra os 6,5% atuais.

NOVO CLIENTES

Para tanto, a empresa quer focar sua política comercial na conquista de novos clientes, além de estreitar ainda mais as relações com os atuais. Caso de importantes empresas como Viação Garcia, Pluma, Reunidas Paulista, Caravelas, Ipojucatur e Grupo Jacob Barata, no Rio de Janeiro. “Também estamos dando mais ênfase para a nossa rede de pós venda, que hoje tem mais de 50 unidades espalhadas pelo país”, conta.

Linha de produção: capacidade será ampliada para quatro carros/dia



Marcelo Vigneron

Raio X da empresa

A Irizar está instalada em uma área de 39 mil m², em Botucatu (SP), dos quais 22 mil m² de são de área construída. Na planta que opera em um turno diário trabalham 384 empregados, dedicados à produção de dois modelos de ônibus rodoviários. As versões Century e o Intercentury são ofertadas ao mercado com comprimento mínimo de 8,40 metros e máximo de 15 metros, podendo ser montados em qualquer marca de chassi, com motores dianteiros ou traseiros.

No mundo, a Irizar, está presente em 72 países através de representantes e conta com plantas industriais na China, Marrocos, México, Índia e África do Sul, além do Brasil e da sede na Espanha. Atualmente, a empresa é a primeira em vendas na Espanha e a segunda em toda a Europa.



Divulgação

Em paralelo a esse esforço, Rinalli não descarta a ampliação do portfólio de produtos, caso o mercado necessite. O gerente comenta que existe a possibilidade da

empresa iniciar a comercialização de mais dois modelos, caso das carrocerias PB e i4, produzidas atualmente na Espanha. “Por enquanto não temos previsão de expandir a gama de produtos. Mas se o mercado demandar, podemos tranquilamente introduzir essas duas opções”, conta.

Para 2008, a expectativa da empresa é a melhor possível, embaldada principalmente com o mercado de rodoviários, que tem estimativa de crescimento de 13% podendo chegar na casa das 10 mil unidades. Nesse cenário, a Irizar projeta a comercialização de 500 carrocerias. “Já estamos com nossa carteira de pedidos tomada totalmente até julho”, comemora o executivo. 

Por Ivo Mattos

NOVO

SVELTO 2008

Inteligência e avanço para o universo urbano.



COMIL
ASSIST 

www.comilonibus.com.br

COMIL



Boi na linha

Licitação das linhas interestaduais e internacionais de passageiros, prometida pela ANTT, é vista com temor por empresários e entidades, que alegam prejuízos para o setor

Anunciada em janeiro deste ano pela ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), a intenção de realizar licitações em outubro de nada menos que 1.666 linhas interestaduais e internacionais do transporte de passageiros vem provocando um verdadeiro vendaval no setor.

Segundo a agência, o objetivo da medida é fixar regras para o transporte, além de estimular a concorrência no segmento, hoje composto por mais de 240 empresas permissionárias (ver box). Todas operam por meio de uma série de decretos e autorizações, com destaque para o de número 952/93, que mantinha por 15 anos os prazos de permissões,

prorrogáveis por mais 15 anos.

Acontece que empresários e entidades em uníssono são contrários à medida, por entenderem que a licitação quase total das linhas pode acarretar sérios prejuízos às empresas estabelecidas, podendo até resultar em um colapso do sistema brasileiro de transportes. “Seria o desmonte de um setor que vem funcionando a contento há mais de 70 anos, sem nenhum subsídio governamental e nenhum incentivo para investimentos”, protesta Sérgio Braga, presidente da Abrati, que reúne as empresas de transporte terrestres de passageiros.

A Abrati alega que a licitação por linhas traria grandes perdas financeiras para o setor. Na visão da entidade, essa forma de regulari-

zação tornaria o sistema incapaz de adaptar-se às modificações da demanda de usuários, impossibilitando alterações dos centros de maior ocupação. A adoção de tal modelo, segundo a Associação, teria como consequência a pulverização da prestação do serviço. As empresas, por sua vez, seriam forçadas a manter estruturas próprias em regiões onde, muitas vezes, o pequeno número de veículos atendidos não compensaria tais investimentos.

AUMENTO DE CUSTOS

Para ilustrar com mais propriedade a situação, Sérgio Braga cita o exemplo de uma empresa que, hipoteticamente, arremate inúmeras linhas da licitação, em diferentes regiões do país. “É possível que um operador passe a explorar 15 ou 20 linhas, todas com pontos e terminais em lugares distintos. Isso, contudo, irá exigir estruturas próprias e não aproveitadas simultaneamente para várias linhas, fato que teria reflexos no aumento dos custos operacionais do transporte”, comenta.

Em reforço a essa tese, o presidente da Abrati alerta ainda para o risco das futuras concessionárias não poderem contar com o chamado subsídio cruzado, que permite aos operadores manterem o equilíbrio

econômico-financeiro das linhas, por meio de um sistema interno de compensação. Braga explica que o subsídio se constitui em um forte pilar de regularidade do setor. Graças a essa prática, as empresas podem manter, com a mesma eficiência, linhas rentáveis e não rentáveis, de forma a atender adequadamente aos usuários de diferentes regiões do país. “Sobretudo, sem requerer do governo ajuda financeira ou favores especiais para sustentar as linhas deficitárias”, comenta Sérgio Braga, salientando a independência do segmento.

PROPOSTAS

Em meio a confusão instaurada, a Abrati propõe ao governo que as empresas operadoras tenham reconhecido o direito à prorrogação das atuais delegações, conforme o decreto 952/1993. Na visão de Braga, se isso não acontecer, muitos empresários poderão entrar em falên-



Omar Matsumoto

Sérgio Braga: preocupado com o desmonte do setor e os prejuízos com o fim dos contratos

cia, uma vez que boa parte dos operadores ainda têm elevados investimentos não amortizados. “Somente com a prorrogação será possível obter o retorno de

tais investimentos”, garante Braga. “Ou isso ou as empresas irão lutar por seus direitos, no sentido de exigir do governo o pagamento de indenizações justas para o setor”, completa.

Apesar do tom de ameaça, a entidade continua apostando que o diálogo é a melhor forma de resolver a questão. Segundo o empresariado, seria melhor se todo o processo fosse revisto e analisado junto às próprias operadoras e usuários, a fim de que se construa uma nova modelagem para o sistema. “Temos de assegurar a prestação dos serviços com mecanismos que permitam a qualidade em todos os pontos demandados, com competição onde couber, e que os custos para os usuários sejam acessíveis”, finaliza o presidente da entidade.

Na tentativa de ouvir o órgão governamental o Caderno Ônibus procurou a ANTT, que não se pronunciou sobre o assunto. Porém, extra-oficialmente, a agência admitiu que as licitações programadas para outubro podem não ocorrer, devido aos protestos realizados por toda a cadeia do setor de transporte de passageiros.



Por Ivo Mattos

Setor em números

Segundo a Abrati, atualmente, um total de 240 empresas permissionárias opera as linhas interestaduais e internacionais do transporte de passageiros no país. Ao todo, elas respondem por 3.176 linhas, realizadas por um contingente de 15 mil veículos. Somente no ano passado a associação informa que foram transportados 140 milhões de pessoas. O movimento produziu um faturamento de R\$ 3 bilhões para o setor, dos quais R\$ 1.140 milhões ou 38% deste total foram destinados aos impostos recolhidos pelo governo.





**MiniFoz:
novo modelo
da Caio para
atender o
mercado
interno e
externo**

Portfólio atualizado

Induscar/Caio apresenta o MiniFoz, que chega para substituir o Piccolino e anuncia novas instalações para produção de micros, minis e furgões

A encarregadora Induscar/Caio, líder no segmento de ônibus urbanos no Brasil, resolveu fazer uma atualização em seu portfólio de produtos. A fábrica de Botucatu apresentou a nova carroceria MiniFoz, que chega para atender a linha de minis e micros, em substituição ao modelo Piccolino, lançado em 1998.

Com investimento de R\$ 1 milhão e desenvolvimento em 8 meses, a nova arma de combate da encarregadora paulista vai atender aos mercados de ônibus urbano, lotação, turismo, escolar, executivo, fretamento e rural. Além disso, o MiniFoz foi projetado para receber todas as marcas de chassis disponíveis no mercado. “É um modelo com o objetivo de atender a demanda de mercado existente nesta categoria de produtos”, ressalta Mauricio Cunha, diretor industrial.

CONFORTO

O MiniFoz possui um comprimento mínimo e máximo de 6.000 mm e 8.000mm, respectivamente, altura externa de 2.850 mm e largura externa de 2.200 mm. Os destaques do novo modelo ficam por conta do conforto oferecido aos passageiros. Suas poltronas, produzidas sob medida nas versões urbana, turismo e reclinável, oferecem revestimentos em vinil e tecido de diversas padronagens.

Outra virtude do modelo é a facilidade de manutenção e a troca de peças de reposição. O acesso facilitado ao motor otimiza o traba-

lho dos mecânicos, o que reduz o tempo na oficina. “Um outro ponto forte do MiniFoz é a sua agilidade, que possibilita transitar facilmente nos grandes centros urbanos”, diz Cunha.

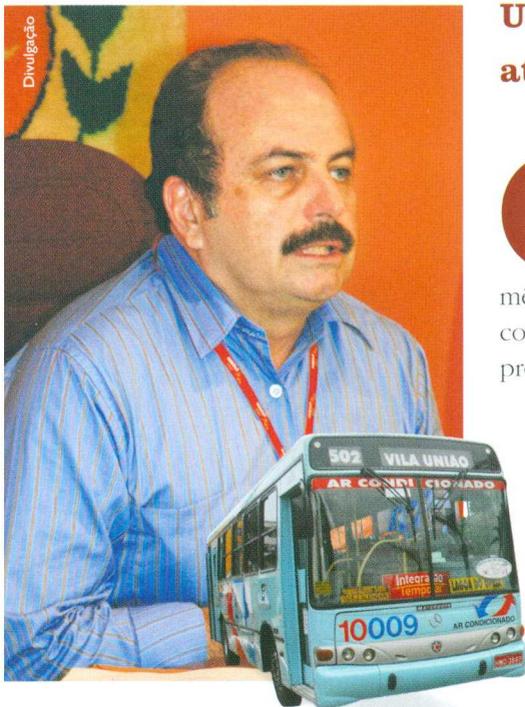
A Induscar/Caio projeta vender em torno de 700 unidades do modelo, ainda em 2008, atendendo tanto o mercado interno como externo, principalmente para países como Chile, Equador, Trinidad e Tobago, Costa Rica e África do Sul. 

Por Ivo Mattos

Nova fábrica

Depois de ser assediada por inúmeros governadores de Estado, a Induscar/Caio decidiu que a segunda fábrica da empresa vai permanecer em São Paulo e, na mesma região de Botucatu, no interior paulista. Com previsão de início das obras ainda este ano, as novas instalações vão servir exclusivamente à produção de micros, minis e furgões, caso do Setcesp Urbano. A produção inicial estimada é de cerca de mil veículos/ano, e a fábrica atual, localizada às margens da rodovia Marechal Rondon, ficará dedicada aos segmentos urbanos e rodoviários.

Tarifa democrática



Ademar Gondim: transporte de qualidade por um preço baixo é sonho antigo

Usuários do transporte público de Fortaleza escolhem, através de consulta, o valor da passagem nos ônibus

O sistema de transporte público de Fortaleza promoveu um fato inédito no último mês de março. Por meio de uma consulta popular, realizada pela prefeitura da cidade, os usuários votaram pela fixação do valor da passagem em R\$ 1. A medida contempla as 220 linhas que atendem o município e tem validade apenas nos domingos.

Na ocasião, a população pôde escolher entre três propostas apresentadas pelo órgão público: redução da tarifa dos atuais R\$ 1,60 para R\$ 1,56 em todos os horários e dias da semana; redução de R\$ 1,60 para R\$ 1,50 nos horários fora do pico ou redução para R\$ 1 na tarifa aos domingos. Com mais de 70% dos votos, a última opção foi a escolhida pelos usuários.

Para conseguir tal façanha, Ademar Gondim, presidente da Etufor (Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza S/A), órgão que gerencia o sistema metropolitano de transportes, explica que a prefeitura conseguiu baixar impostos como o ISS e o ICMS sobre o óleo diesel, que atingem diretamente as empresas que operam o transporte público.

SONHO ANTIGO

Ele conta que no caso do ISS, a alíquota caiu de 4% para 2%, o que representa uma economia de cerca de R\$ 700 mil mensais no caixa dos empresários. Já o ICMS baixou de 17% para 8,5%, perfazendo mais R\$ 400 mil de economia para as operadoras. “Esse já era um sonho antigo. Realizar um transporte de qualidade por um preço baixo”, come-

mora o presidente da Etufor.

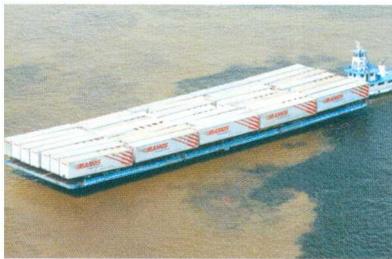
Mais interessante de tudo é que a iniciativa conta com o apoio dos próprios operadores. Para Dimas Barreira, diretor técnico do Sindicato Ônibus (Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará), a medida, além de inovadora, pode virar um exemplo para outras capitais do Brasil. “Sem dúvida é uma solução criativa que pode e deve ser copiada em todas as cidades brasileiras”.

O representante da categoria atesta, ainda, que a economia proporcionada às empresas com a redução de impostos poderá ser convertida em melhorias para o sistema de transporte. “A redução dos custos abre espaço para a renovação da frota de nossa cidade, beneficiando toda a população”, explica o dirigente. Ele lembra que, hoje, um total de 20 empresas realiza o transporte de cerca de 25 milhões de pessoas por mês na capital cearense, envolvendo aproximadamente 1.630 veículos.

Por Ivo Mattos

Preço congelado

Além da cobrança diferenciada aos domingos, o valor da passagem de ônibus em Fortaleza esconde uma outra novidade. Sem sofrer alterações há três anos e meio, o preço de R\$ 1,60 é um dos mais baratos do país. Segundo a Etufor, isso vem colaborando para que um número cada vez maior de pessoas utilize o transporte público por ônibus. Prova disso é que, de maio de 2004 a maio de 2007, o número de passageiros transportados acusou um crescimento da ordem de 17%.



Valéria Ramos

ma década foram mais de R\$ 500 milhões - esta unidade fabrica sistemas de injeção para motores diesel comercializados no Brasil, Europa, Estados Unidos e Ásia.

Em busca da liderança

❖ Como parte de sua estratégia de crescimento no mercado nacional de sistema de monitoramento e rastreamento, a **OmniLink** adquiriu a totalidade das ações da Control Loc. Após a negociação, a empresa superou a marca de 40 mil veículos rastreados. A meta da OmniLink, que recentemente também comprou a Rodosis, é assumir a liderança do setor até o final do ano.

Comemoração especial

❖ O Centro de Pesquisas e Análises Tecnológicas, vinculado à ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis), completou 30 anos de atividades. Com equipamentos de alta tecnologia, seus laboratórios são referência para a análise da qualidade de combustíveis no país.

Aquisição de peso

❖ Mais 33 caminhões Volvo FH passaram a integrar a frota da **Rodolatina**. Em 2007 a transportadora já havia adquirido 43 veículos da marca. Com 440cv de potência e configuração de eixos 6x2, os caminhões serão usados no transporte de cimento das fá-

Parceria de sucesso

❖ A parceria firmada entre a **Ramos Transportes** e as empresas coligadas **Bertolini** completa quatro anos de bons serviços. Com atuação na região Norte do Brasil, o serviço conjunto das transportadoras tem agilizado os processos de movimentação e logística, tanto fluvial (na rota Manaus-Belém-Manaus) quanto terrestre.

Sob novo comando

❖ A representação de caminhões e ônibus da marca Volvo na região Nordeste passa ao comando do grupo Caltabiano/McLarty, em associação com o empresário Ricardo Pamplona. Eles vão responder pela rede de revendas **Gotemburgo**, com oito lojas nos Estados de Sergipe, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas, Pernambuco e parte da Bahia.

Bodas de pérola

❖ A fábrica da **Robert Bosch** em Curitiba, Unidade Sistemas Diesel, completa 30 anos de atuação no mercado brasileiro. Resultado de contínuos investimentos - apenas na últi-

Vai e vem

❖ A **Volkswagen Caminhões e Ônibus** nomeou **Ricardo Barion** como o novo gerente de Marketing da montadora. Com 33 anos, o executivo terá como tarefa coordenar desde o planejamento de produtos até a estratégia de comunicação da empresa.



❖ A **McLane do Brasil** acaba de contratar **Adriana Alvarenga**, ex-Marketing de Varejo da Nike do Brasil, para atuar como responsável pelo departamento de marketing e **Gilberto Lima**, que gerenciará o centro de distribuição de Barueri.

❖ **Américo Rodotá** é o novo diretor de operações da OmniLink. Com foco no pós-venda, Rodotá pretende desenvolver e consolidar projetos de serviços e suporte ao cliente, além de ampliar a rede de assistência técnica.

❖ A **WBCO** nomeou **Reynaldo Contreira** para ocupar o cargo de diretor presidente da empresa, cujo foco vai estar voltado para a qualidade e produtividade das operações. Ele substitui **Lincoln Amaral**, que irá se aposentar no final do ano.



bricas da Votorantim para grandes usuários de Minas Gerais e do Rio Grande do Sul.

Mercado árabe

❖ Em abril, a Scania anunciou que irá instalar uma unidade industrial em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos. De acordo com a montadora sueca, a nova unidade será instalada em uma área de 20 mil metros quadrados, localizada na Zona Franca de Jebel Ali, e terá ca-

pacidade de produção de 1,4 mil veículos por ano.

Investindo em logística

❖ A Sabrico, rede de concessionárias Volkswagen no estado de SP, instalou um centro de distribuição na capital paulista, para facilitar a distribuição de veículos entre as revendas do grupo. Localizado em uma área de 22 mil metros quadrados, o CD opera tanto com veículos novos quanto seminovos.

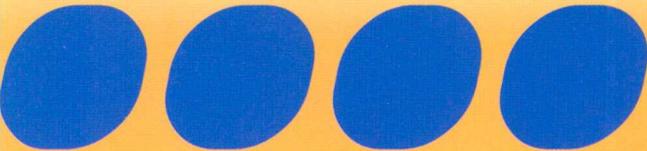
Fotos: Divulgação

ECONOMIA & TRANSPORTE

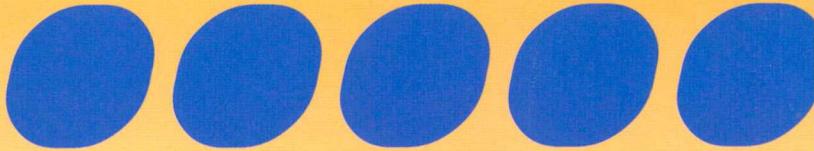
A mais completa fonte de informações sobre Custos e Preços do Transporte

www.economiaetransporte.com.br

Soluções para sua empresa!



NOVINAT 2008



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

5 a 8 de Agosto

São Paulo



Apoio:

REVISTA
Logística
gestão e administração de materiais

Eventos Integrados:

Seminário
Intra Logística
A LOGÍSTICA PARA PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS

SEMINÁRIO
Logisimat
a logística na prática

Visitação Integrada:

HIGIEXPO
19ª Feira de Produtos e Serviços para
Higiene, Limpeza e Conservação Ambiental

Promoção e Realização:

IMAMEX
FEIRAS E COMÉRCIO LTDA.



Um novo nome, uma nova marca

Adquirida em janeiro de 2007 pela **TNT**, a **Expresso Mercúrio** ganha hoje um novo nome e uma nova marca, consolidando-se como a maior, mais abrangente e completa empresa de transporte expresso do país.

Agora, levamos você ao mundo e trazemos o mundo até você.

A maior frota do Brasil
está de cara nova!



Mercúrio

www.tntmercúrio.com

