

No caminho certo

Os navegadores conquistam cada vez mais usuários no Brasil e já se preparam para oferecer novas funções, mais ajustadas às necessidades do transporte e da logística

Edição Especial de Segurança no Transporte

Rastreadores

Dispositivo antifurto divide opiniões

Roubo de cargas

Gerenciamento de riscos barra avanço do crime

Bebidas alcoólicas

Governo libera venda mas aumenta punições

Inspeção veicular

Testes reprovam 46% dos veículos em SP

Quando Pedro precisou de ajuda,
ele não contou com a sorte.
Contou com a Volvo.



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.

Pedro trabalhou a vida inteira como operador de carregadeira. E mesmo toda essa experiência não impediu que um erro colocasse sua vida em risco. Mas ele se salvou. E agradece até hoje à Volvo por seu equipamento contar com uma cabine com célula de

sobrevivência. São histórias como essa que a Volvo ajuda a contar, todos os dias, graças a 80 anos de investimento em segurança. Afinal, a nossa história é ajudar você a contar a sua. **Volvo, líder em Segurança.**

VOLVO

DIRETORIA

Diretores

José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

REDAÇÃO

Diretor de Redação e

Jornalista Responsável

José Augusto Ferraz – (MTB 12.035)

joseferraz@frotacia.com.br

Editora

Luciana Duarte

luciana.duarte@frotacia.com.br

Redator

Ivo Mattos

ivo.mattos@frotacia.com.br

Colaborador

Miriam Pinto (textos), Marcelo Moscardi (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: circulacao@frotacia.com.br

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

Preço do Exemplar Avulso: R\$ 11,00

REDAÇÃO, PUBLICIDADE, CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua Ministro Godói, 507 (Água Branca)

05015-000 – São Paulo – SP – Brasil

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

Home page: www.frotacia.com.br

www.economiaetransporte.com.br

FROTA&Cia é uma publicação mensal da Editora Frota Ltda, de circulação nacional e controlada, enviada a empresários e executivos em cargos de direção, de empresas de transportes de cargas e passageiros. Circula também junto a embarcadores de cargas, compradores de serviços de transportes, frotistas em geral e fornecedores de produtos e serviços de transportes. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes da edição impressa ou virtual, sem a prévia autorização dos editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de **FROTA&Cia**.

Editoração eletrônica - Editora Frota

Tratamento de imagens e Arquivos digitais - Fênix

Impressão - SRG

Laboratório fotográfico - PH Color

Tiragem - 13.000 exemplares

Circulação - Julho/2008

Filiada ao

Instituto Verificador de Circulação



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

Mudança de foco

As vésperas do fechamento dessa edição de FROTA&Cia, o prefeito de São Paulo, Gilberto Kassab (DEM), anunciou sua intenção de estender o rodízio municipal de veículos para os caminhões que transitam pelas marginais Tietê e Pinheiros, bem como a avenida dos Bandeirantes, dois corredores expressos por onde circulam mais de 120 mil veículos de carga por dia, somente nos horários de pico. A medida vem se somar a outras iniciativas do gênero propostas pelo burgomestre paulistano, como as restrições à circulação dos veículos de carga com mais de 6,30m de comprimento (VUCs) no chamado centro expandido.



Omar Matsumoto

Para piorar as coisas, esse movimento que vê os caminhões como principal causa do flagelo que aflige milhões de brasileiros nos dias atuais, na forma dos congestionamentos de trânsito, não se restringe à maior cidade do país. Contudo, em que pese a nobre intenção de tentar resolver o problema do excesso de veículos na grande metrópole, a decisão de atribuir todas as mazelas do trânsito aos veículos de carga não poderia ser mais injusta e, ao mesmo tempo, equivocada.

A injustiça reside no fato de tais medidas ameaçarem com o rigor da lei apenas um setor econômico da vasta cadeia produtiva, representado pelas empresas dedicadas à atividade de distribuição urbana de cargas. Embora a indústria e o comércio também sejam prejudicados com as leis de restrições à circulação de mercadorias, tais setores não são penalizados com as pesadas multas de trânsito impostas aos infratores, já que esse ônus recai unicamente sobre os proprietários de veículos de carga, sejam empresas ou autônomos.

Por outro lado, tais medidas também são equivocadas por atribuírem a culpa do problema unicamente aos caminhões, enquanto milhares de novos veículos de passeio são despejados nas ruas a cada dia, refletindo o bom momento econômico do país. Para se ter uma idéia, apenas no mês de junho, nada menos que 256 mil veículos foram vendidos no mercado interno, o segundo melhor resultado mensal em toda a história da indústria automobilística brasileira. No consolidado do semestre, as vendas totalizaram 1,41 milhão de unidades, volume quase igual ao do ano de 2003 (1,42 milhões).

Dessa forma, se o governante estiver de fato interessado em passar pela história, como artífices de uma revolução na forma de viver em sociedade, é preciso mudar o foco e investir na melhoria do transporte público urbano. Só assim, milhões de cidadãos (e eleitores) se sentirão motivados a utilizar trens, metrô e ônibus, no lugar dos automóveis. Deixando, assim, as ruas livres para o tráfego de veículos ocupados com o transporte coletivo e, também, com o abastecimento das cidades.

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



Marcelo Moscardi

Segurança/Navegadores

14

Os navegadores para localização de ruas e estradas conquistam usuários de carros de passeio, mas os fabricantes já pensam em atrair os transportadores

Segurança/Rastreadores

16

Resolução que obriga veículos zero km a saírem de fábrica com dispositivo antifurto, divide opiniões de fabricantes e desagrada entidades de transportes

Segurança/Roubo de Cargas

18

A repressão e o forte investimento das empresas de transportes estancam o avanço do crime organizado e estimulam a cultura do gerenciamento de riscos

Segurança/Legislação

20

Governo libera a venda de bebidas alcoólicas nos estabelecimentos situados em áreas urbanas e pune com mais rigor o motorista que dirigir alcoolizado

Segurança/Veículos

22

Programa de Inspeção Veicular sai do papel, em São Paulo e obriga ônibus e comerciais leves a realizarem testes, sob pena de cassação do licenciamento

Montadoras

25

A Iveco inaugura Centro de Desenvolvimento de Produto em Sete Lagoas (MG), de olho na criação de novos produtos para o mercado nos próximos anos

Distribuição urbana

26

Empresários do transporte urbano de cargas revelam as medidas que terão de adotar, diante do aumento das restrições ao trânsito de caminhões em São Paulo

Caminhões leves

30

Novo Iveco Daily 70C16 chassi cabine, desenvolvido e comercializado com exclusividade no Brasil, chega para disputar o mercado de 6 a 10 toneladas de PBT

pag. 33



Divulgação

Seções

Editorial **03**

Transporte On line **06**

Panorama **46**

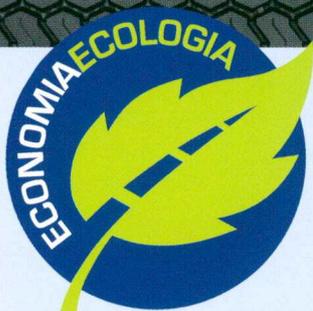
NA VIPAL, ECONOMIA E ECOLOGIA ANDAM JUNTAS.



A Vipal tem a tecnologia mais avançada para produzir o que existe de melhor em reforma de pneus, com benefícios econômicos e ecológicos. O pneu reformado custa em torno de 30% do preço de um novo e pode ser utilizado em todos os tipos de aplicação. As bandas desenvolvidas resultam num pneu reformado com mais desempenho, segurança e durabilidade. Para o meio ambiente,

a reforma de pneus contribui para minimizar a geração de resíduos sólidos de difícil destinação e, conseqüentemente, diminui o efeito do aquecimento global. No final, ganha o frotista, o consumidor e também o planeta. Para conhecer melhor toda a linha de produtos, procure um Reformador da Rede Autorizada Vipal ou acesse o site. **Vipal. Preserva seu dinheiro e o meio ambiente.**

DV-RT



www.vipal.com.br

 **VIPAL**[®]
RENOVANDO A QUALIDADE DO SEU PNEU



Fotos: Divulgação

Edição limitada

A Volvo resolveu lançar uma série especial do modelo semipesado VM, em comemoração à produção do caminhão de número 10 mil. Com uma edição limitada a 100 unidades, os veículos têm como principais características a cabine na cor vermelho córdoba, caixa de câmbio de 9 marchas, eixo traseiro de simples velocidade, pára-sol externo e faixa decorativa especial nas laterais da cabine, além de um pacote especial de financiamento e de seguro.



Confiança na marca

Sediada em Bento Gonçalves (RS), a Vinhedo Transportes comemorou a compra do caminhão Volvo VM de número 10 mil. Especializada no transporte de móveis, a empresa atende aos estados de Espírito Santo, Bahia e Sergipe. Dos 70 veículos que compõem sua frota, mais de 90% é de modelos da marca Volvo. "O baixo consumo de combustível e a pouca manutenção foram fatores determinantes para a Vinhedo escolher o VM", declarou Paulo Guerra (foto acima), proprietário da Vinhedo.

Parceria alemã

A Continental fechou uma parceria com a Volkswagen Caminhões e Ônibus para fornecimento de pneus da marca como equipamento original. Os produtos - todos fabricados em Camaçari, na Bahia - compreendem os modelos 275/80 R22,5 HSR1, 295/80 R22,5 HSR1, 295/80 e R22,5 HDR1. O primeiro caminhão a ser equipado de fábrica com pneu Continental é o Volkswagen Constellation 24.250.

Todos contra

As transportadoras paranaenses estão se mobilizando contra a CSS (Contribuição Social da Saúde), imposto que pretende ressuscitar a CPMF. De acordo com Fernando Klein, presidente do Setcepar, se aprovada pelo Senado, a medida irá aumentar ainda mais o excesso de carga tributária que o país tem. "Como representantes do setor de transporte rodoviário somos contrários a mais esta tentativa de exploração", protesta o presidente.

Fome de crescimento

Depois de adquirir a Lubiani em 2007, o Grupo Julio Simões abocanhou 60% do controle acionário da Transportadora Grande ABC. Dessa forma, a Julio Simões, que já era a maior empresa de transporte rodoviário de cargas do Brasil (segundo o Balanço Anual da Gazeta Mercantil), passa também a liderar na cadeia de suprimentos do setor automotivo. Com a aquisição, a previsão de faturamento do Grupo foi ajustada para R\$ 2,5 bi em 2008, dos quais R\$ 1,5 bi no segmento logístico.

Tudo certo

A partir deste mês, todos os caminhões e ônibus da Volkswagen estão saindo de fábrica homologados para receber a mistura de até 5% de biodiesel (B5) ao óleo diesel convencional. "O respeito ao Meio Ambiente é sem dúvida uma das nossas grandes preocupações. Vamos dar continuidade aos estudos com biocombustíveis, contribuindo assim para um futuro melhor em nosso planeta", afirma Roberto Cortes, presidente da montadora.

UM SUCESSO NO MERCADO

E TAMBÉM NO HIPERMERCADO, NO ARMAZÉM, NO GALPÃO, NA TRANSPORTADORA...

EMPILHadeira RETRÁTIL

PR20

para 2.0 toneladas de carga

elevação máxima de 7,0m - sem bateria e sem carregador

R\$ 66.000,00

A VISTA

Paletrans

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

Consulte formas de financiamento:



Alphaquip®

REVENDEDOR AUTORIZADO

21 ANOS
1987 - 2008

Tele/Fax: 11.4198.3553 www.alphaquip.com.br



PT16
1600kg



PX12
1200kg



LE10
1000kg



LM
500 a 1000kg



LMT
300kg



TE25
2500kg



TE18
1800kg



TM
2200 a 3000kg



TMIC/IT
2000kg



Receita bilionária

No final do ano passado, a americana Navistar adquiriu a operação de caminhões médios - linhas GMC TopKick e Chevrolet Kodiak - da General Motors. O valor da negociação ficou na casa dos US\$ 500 milhões, com uma expectativa de receita da ordem de US\$ 2 bilhões anuais. Somente em 2007 foram produzidas 59 mil unidades desses produtos, que conquistaram 12% do mercado americano.

Boas notícias

O Banco Mercedes-Benz registrou crescimento de 37% no volume de novos negócios no 1º quadrimestre de 2008. Ao todo, foram liberados R\$ 664,8 milhões para financiamentos. No mesmo período de 2007, foram negociados R\$ 485,1 milhões, entre veículos e implementos. A carteira do Banco atingiu a marca de R\$ 3,8 bilhões, crescimento de 31% em comparação a abril do ano passado.

Outro aumento

Desde de 1º de julho o preço do diesel está R\$ 0,05 mais caro por litro. A alta foi provocada pelo aumento de biodiesel na mistura vendida nos postos, que passará de 2% para 3%. Além disso, as distribuidoras nacionais alegam que começarão a comprar biodiesel mais caro, uma vez que o suprimento até agora era feito com produto adquirido no ano passado.



Quebrando recordes

Em maio, as exportações do agronegócio e o saldo comercial do setor bateram novos recordes no Brasil. Segundo o Ministério da Agricultura, o país exportou US\$ 7,5 bilhões no mês

Contrato assinado

O Consórcio Integração Oeste assinou em maio com o governo do Estado de São Paulo o contrato de concessão por 30 anos para exploração do trecho oeste do Rodoanel Mário Covas. Em março, o consórcio venceu a licitação após apresentar proposta de tarifa de pedágio de R\$ 1,1684, um deságio de 61% em relação ao teto de R\$ 3,00 estipulado para a disputa.

Fazendo sua parte

A Iveco apresentou em junho, na Espanha, o primeiro caminhão implementado para distribuição alimentícia, movido a GNC (Gás Natural Comprimido). Com o lançamento, a montadora espera contribuir para a redução do nível de poluentes no meio ambiente, além de minimizar o atual grau de dependência do petróleo.



passado, com superávit de US\$ 6,6 bilhões. Em 12 meses, as vendas brasileiras ao exterior totalizam US\$ 64 bilhões, 18,3% acima do valor exportado entre junho de 2006 e maio de 2007.



Automec para pesados

O Brasil vai ganhar em outubro mais um evento destinado a veículos comerciais. Promovida pela Reed Exhibitions Alcantara Machado, a 1ª Feira Internacional Especializada em Peças, Equipamentos e Serviços para Veículos Pesados & Comerciais ou, simplesmente, Automec Pesados & Comerciais, espera reunir cerca de 300 expositores de 10 países. A exposição acontece de 7 a 11 de outubro no Pavilhão de Exposições do Anhembi, em São Paulo.

Curva ascendente

O ótimo comportamento do mercado está fazendo a indústria de implementos rodoviários rir à toa. A Anfir está elevando em 100% a previsão de crescimento inicial, de acordo com os emplacamentos registrados de janeiro a abril deste ano. O mercado interno de reboques e semi-reboques, por exemplo, absorveu 17.694 unidades, ou 44,19% a mais que os 12.271 implementos comercializados no mesmo período de 2007.

Cá e lá

Motoristas de caminhão espanhóis e portugueses bloquearam estradas em junho como parte dos protestos pela acentuada elevação do preço dos combustíveis em toda a Europa. A causa do aumento é a elevação de 35% no preço do petróleo nos últimos 12 meses.

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 a laser e computarizados com 3D, inclinômetros, medição em tempo real, armazenamento e impressão do alinhamento de todas as rodas



A maior linha de balanceadoras de rodas do Brasil



Montadora/Desmontadora de pneus até aro 56"



Ferramentas para correção de eixos dianteiros e traseiros a frio

Seja uma empresa representante Hofmann entre em contato

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

Rampa Power Flex destinada a elevação de caminhões e ônibus

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

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

100% NACIONAL
GARANTIA DO MELHOR CUSTO BENEFÍCIO



Alguns itens são opcionais. Consulte os itens de fornecimento standard.

Fotos: Divulgação



Na base da liminar

No RJ, a lei que proíbe a circulação de caminhões de carga entrou em vigor em 5 de maio, mas já existem diversas liminares na Justiça suspendendo o decreto da prefeitura. Entre as empresas que conseguiram liminares estão as distribuidoras de combustíveis BR Distribuidora, Ipiranga, Esso, Repsol, Shell e Texaco, além de grandes companhias como Sadia e Piraquê.

Longa espera

O bom momento econômico brasileiro tem feito as vendas de caminhões e máquinas agrícolas baterem sucessivos recordes. Revendas conhecidas como Sabrico e Rodobens esperam incrementar o faturamento em 30% até o final de 2009. Nas duas concessionárias, a fila para a compra de um caminhão do tipo pesado e extrapesado está girando em torno de 8 meses.

Pista de teste

Até o início de 2009 a Iveco pretende construir junto à fábrica de Sete Lagoas (MG) uma pista de provas de 1.500 metros de extensão e pistas especiais para testes estruturais e ensaios homologatórios. O empreendimento inclui rampas de várias graduações, superfícies especiais para testes estruturais, área alagada e pista oval de testes de arrefecimento e freios. Na segunda fase está prevista a construção de mais 1.000 metros de pistas que engloba trechos com curva para testes funcionais e de durabilidade dos veículos.

De novo

Marcelo Vigneron



Dois em um

O Metrô da capital paulista acaba de adquirir 5 caminhões VW Worker 15.180 para agilizar os serviços de manutenção da rede. Os veículos, conhecidos como "terra-via", têm mecanismos móveis com pequenas rodas de aço, semelhantes às dos trens, fazendo-os circular tanto nos trilhos do metrô quanto em pátios e ruas. Os veículos atenderão as linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha e 5-Lilás.

Mais rapidez

O Porto de Santos deve ganhar 22 pontos de atracação até 2013, com a entrada em atividade de novos terminais, conforme informou o diretor de Infra-estrutura e Serviços da Codesp, Paulino Moreira Vicente. Atualmente o cais santista conta com 53 pontos públicos e com os novos locais, a previsão é que se aumente a agilidade e a otimização das operações no porto.



Fotos: Divulgação

Desde 1º de julho os transportadores já estão pagando mais caro o pedágio no estado de São Paulo. O reajuste de 11,52% é, de acordo com a Artesp (Agência de Transportes do Estado de São Paulo), fruto do IGP-M (Índice Geral de Preços - Mercado) acumulado entre junho de 2007 e maio de 2008.



Divulgação

Ritmo acelerado

A Iveco Latin America está em ritmo acelerado. Depois do Centro de Desenvolvimento de Produto, na fábrica de Sete Lagoas (MG), a montadora já planeja ampliar o portfólio de produtos. A idéia é lançar ainda esse ano uma nova linha Trakker de caminhões fora de estrada, atualmente produzida na fábrica Argentina. Outra novidade que já pode ser esperada é a chegada de mais um novo integrante para compor a linha Daily.

Bons ventos

Surfando nos bons ventos da economia brasileira, a Ford anunciou a criação do segundo turno de trabalho para produção de caminhões. Para tanto, a montadora vai investir no projeto nada menos que R\$ 36 milhões - adicionais aos R\$ 300 milhões já anunciados no final do ano passado. Com isso, a Ford irá ampliar o volume de produção diária de 136 unidades para 172 unidades/dia - quase 50% a mais.

Corpo mole

A meta brasileira para reduzir a quantidade de partículas de enxofre no diesel até 2009 não será cumprida. Carlos Minc, ministro do Meio Ambiente, afirmou que a culpa não pode ser atribuída apenas à Petrobras, principal fornecedora do diesel disponível atualmente no país, mas aos diversos envolvidos no processo, como fabricantes de motores. "Houve corpo mole generalizado e estamos agora aos 44 do segundo tempo", afirmou o ministro.



FRUM HIGH PERFORMANCE

A melhor opção para a sua Frota

Maior Desempenho

Maior Durabilidade e Resistência
Maior Resistência à Alta temperatura
Maior Dissipação de Calor

Economia

Menor custo por KM
Menor Desgaste de Lona

Confiança

Assistência Técnica Especializada
Rede de Distribuição Profissionalizada
Nacional e Regional



Tecnologia e Qualidade para uma Viagem Segura

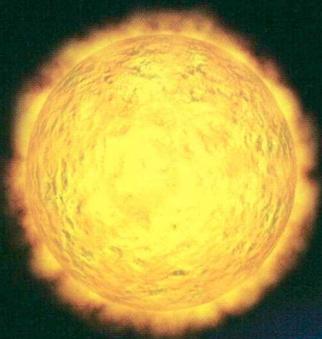
A Frum é líder de mercado a mais de 50 anos, porque se preocupa com o bem estar de seus clientes e principalmente na segurança de todos os motoristas.



Certificações de Qualidade

www.frum.com.br

UM NOVO CONCEITO EM QUILOMETRAGEM.



Nova Série 600 da Goodyear

G658

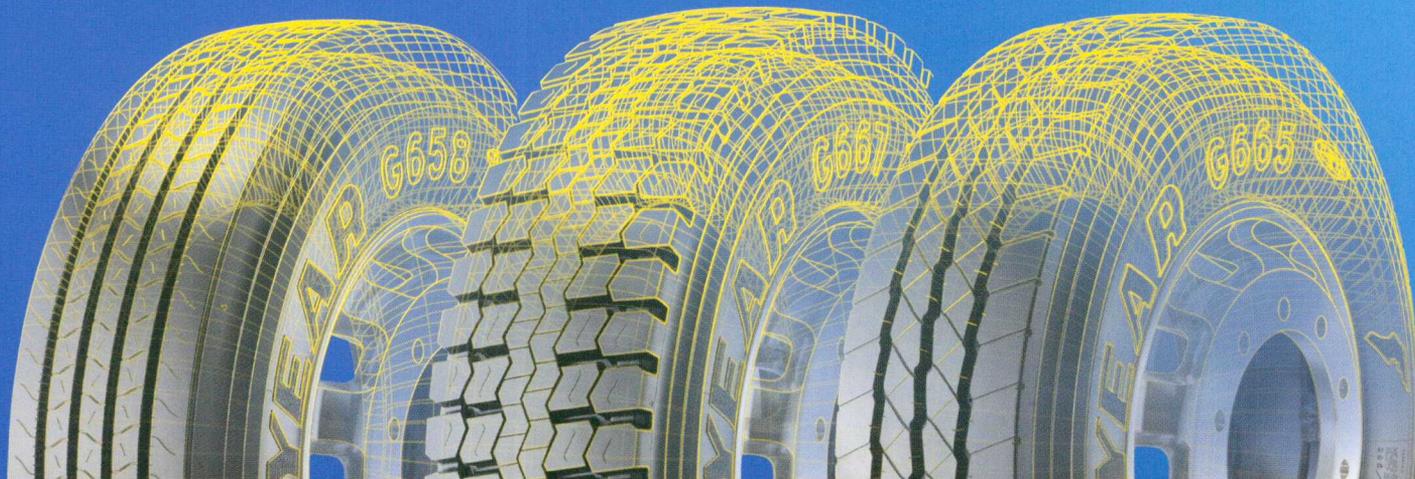
Pneu para aplicação no serviço regional

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

O FUTURO DA NAVEG



Marcelo Moscardi

Navegadores conquistam motoristas de veículos de passeio, mas fabricantes e distribuidores já investem no mercado de transportes, apostando na segurança e redução dos gastos operacionais

Por Miriam Pinto

Uma tecnologia a serviço da qualidade de vida e da otimização dos gastos com o transporte. Assim pode ser classificado o sistema de navegação por GPS, utilizado como guia eletrônico de ruas e estradas, que permite ao usuário chegar a seu destino de maneira mais eficaz, sem risco de se perder. O equipamento, cuja utilização no Brasil já é uma realidade em veículos de passeio, reúne todas as virtudes para se transformar em acessório obrigatório tam-

bém em veículos comerciais, inclusive por razões de segurança. Os navegadores, como são mais conhecidos, já são amplamente empregados no transporte rodoviário de cargas e passageiros, em países da Europa, Japão e Estados Unidos. Na versão básica, tais aparelhos exibem por meio de uma indicação visual e sonora a melhor rota a seguir, permitindo que o motorista não desvie a atenção do trânsito. Contudo, de acordo com a realidade e as necessidades de cada aplicação, as

possibilidades do uso do equipamento podem ir muito além. Tanto é verdade que alguns fabricantes já oferecem soluções específicas, para atender às necessidades do transporte.

TENDÊNCIA - A Delphi atua nesse mercado por meio da oferta do navegador Nav200, que já abrange as principais cidades do País, além de 2,5 mil quilômetros de estradas. Para provar que a tecnologia é uma tendência irreversível o vice-presidente da empresa, Edson Brasil, lembra que inúmeras companhias privadas, além de frotas de táxi e as locadoras de veículos já utilizam o aparelho. No caso de países onde a cultura de navegação já chegou às frotas, Edson enfatiza que é cada vez mais comum a utilização por profissionais

GAÇÃO

que viajam para lugares desconhecidos.

Presente há mais de 25 anos no Brasil a Visteon, por sua vez, mensura o avanço na utilização dos navegadores com base no volume de vendas. "Há cerca de dois anos esses aparelhos começaram a se tornar viáveis no país, tanto no aspecto de preço como tecnológico", conta o gerente de marketing e planejamento estratégico, Luiz Peluzo. Uma pesquisa realizada pela empresa, sem caráter oficial, revelou vendas atuais em torno de 120 mil navegadores no mercado brasileiro, frente aos 60 mil comercializados em 2006. Para o próximo ano, a expectativa da empresa é que esse número seja três vezes maior. Um dos fatores que reforça essa confiança é a redução do custo do aparelho. De acordo com o gerente, no início de 2007 um bom navegador custava em média R\$ 2.500,00. No segundo semestre do mesmo ano esse valor caiu para R\$ 1.900,00 e, hoje, já está na casa dos R\$ 1.500,00. "É claro que a utilização em caminhões ainda é pequena. No entanto, com o aumento da de-

manda e a produção em escala a tendência é que os valores continuem a cair. Aí então, o equipamento irá se tornar mais atrativo para o setor", deduz o gerente de marketing da Visteon.

CHAPA ELETRÔNICO - Para o engenheiro da Magneti Marelli, Ricardo Takahira, o navegador é o "chapa eletrônico". Um pouco mais sofisticado, é claro, pois além de ajudar ao motorista a evitar as armadilhas da cidade e lhe antecipar caminhos, oferece inúmeras possibilidades tecnológicas. "Já estamos pensando em soluções específicas para o transportador", revela. Entre essas, ele cita os comandos que avisam sobre a altura de pontes; que forneçam informações sobre o trânsito; que indiquem praças e valores de pedágios, bem como locais para parada do motorista e postos de combustível confiáveis. "São funções que, geralmente, dependem de ligações telefônicas ou estão associadas a uma interface limitada. A idéia é integrá-las ao navegador, aumentando assim a qualidade da operação", explica. Na Europa, a Magneti Marelli já fornece navegadores a várias transportadoras contudo, são soluções aftermarket, que podem levar o transportador a perder a garantia da parte elétrica.



Ricardo Takahira: investindo em soluções específicas para o mercado de transportes

Não sem motivo, o potencial do mercado brasileiro começa a atrair o interesse de outras marcas mundiais. É o caso da holandesa Tom Tom, que firmou sua representação no País no final de 2007, por meio da E-motion. Considerada uma das maiores provedoras de soluções de navegação no mundo, a Tom Tom chega ciente de sua força. A empresa viu crescer o faturamento de 8 milhões de euros registrados em 2001 para 1,6 bi no ano passado, fruto da venda de equipamentos da marca. Com a aquisição da empresa Tele Mapas, passa a deter toda a tecnologia que abriga o produto. Segundo o diretor superintendente da E-motion no Brasil, Emanuele Farini, os planos da Tom Tom em âmbito nacional são de divulgar a marca nesse primeiro momento e, no máximo dois anos, conquistar 50% do mercado de passeio, estimado em 20% da frota existente e, em 2009, buscar também o segmento profissional. **F**



Fotos: Divulgação

Edson Brasil: avanço dos navegadores é uma tendência irreversível em todo mundo

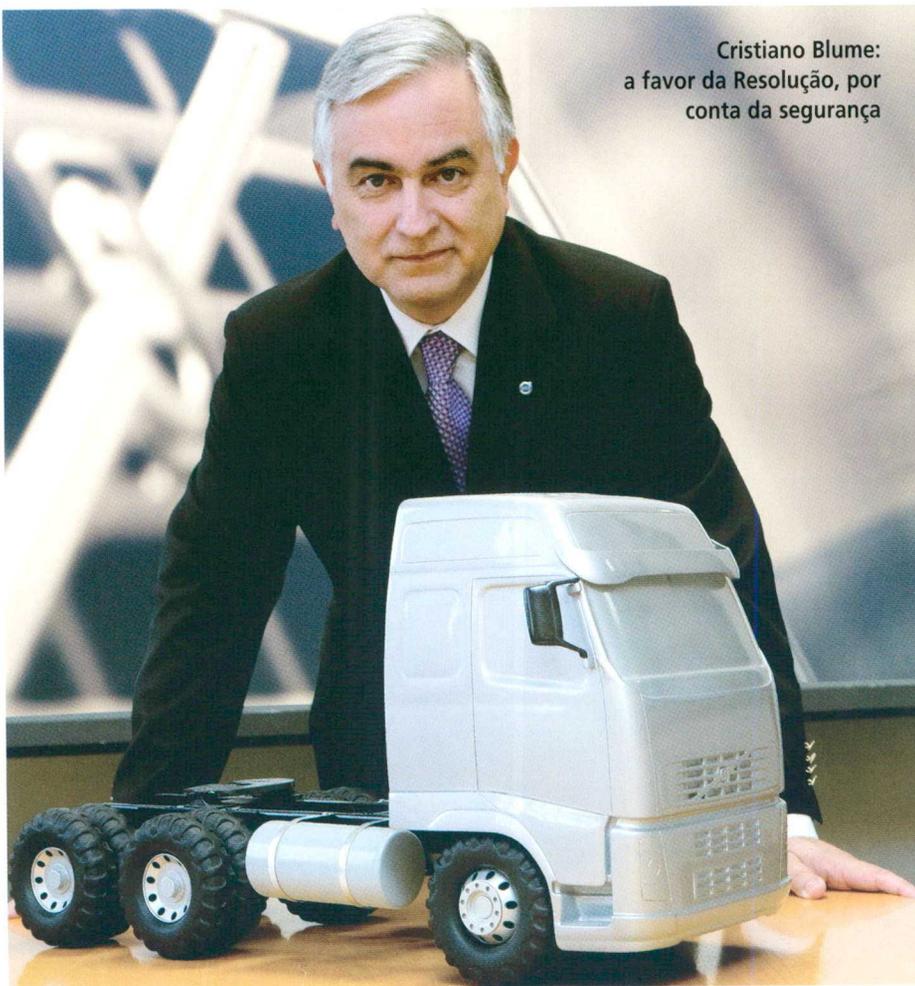
Opinião do transportador

De olho na possibilidade de reduzir os custos de viagem e distribuição, a Rápido 900 figura entre as transportadoras que já cogitam a possibilidade de investir em sistemas de navegação para equipar a frota. "Em nosso setor é fundamental investir no aumento da produtividade. Daí a necessidade de implantação de tecnologias diferenciadas que aumentem a disponibilidade do veículo", comenta o diretor da empresa, André Ferreira. Ele acredita que os navegadores reduzirão o tempo de viagem, por facilitar o trabalho do motorista na escolha da melhor rota. "Minha opinião é que o navegador deveria fazer parte do rastreador", sugere.

SEGURO DE FÁB

Obrigatoriedade da instalação de dispositivo antifurto em veículos novos, a partir de agosto de 2009, divide opiniões entre fabricantes e provoca desconfianças de transportadores e frotistas

Por Miriam Pinto



Cristiano Blume:
a favor da Resolução, por
conta da segurança

Montagem sobre fotos: Divulgação/Volvo

toriamente nos veículos produzidos no País ou importados. Consta na Lei, ainda, que o sistema deverá ser previamente homologado pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel), órgão responsável pela regulamentação do espectro de transmissão de dados e pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). O descumprimento da Resolução, no entanto, segundo o Código de Trânsito Brasileiro, constitui em infração grave, com penalidade de multa e retenção do veículo para regularização.

BENEFÍCIOS À CADEIA - Para a assessoria de imprensa do Denatran a determinação trará apenas benefícios à cadeia, pela maior possibilidade de recuperação de veículos roubados, entre os quais se incluem os ônibus e caminhões. A assessoria atenta, também, para o fato de que o sistema de bloqueio deverá sair de fábrica com a possibilidade de uso imediato. Já a função de rastreamento deverá ser ativada pelo proprietário. Em outras palavras, o veículo sairá com o dispositivo mas, para usá-lo e definir a sua abrangência, será necessário ativá-lo junto à prestadora de serviço escolhida.

Contudo, as virtudes da nova Lei dividem opiniões, pelo menos no âmbito dos fabricantes de veículos. É o caso da Volvo que afirma ser totalmente favorável à Resolução, no âmbito da segurança. Apesar de se tratar de uma obrigação, a montadora acredita que há muitos pontos positivos a destacar. O gerente de projetos de telemática da empresa, Christiano Blume, acredita que se a Lei for cumprida como previsto trará resultados positivos

A partir de 1º de agosto de 2009 entra em vigor a Resolução nº 245, que determina que todos os veículos zero-quilômetro saiam de fábrica equipados com rastreador e bloqueador antifurto. A determinação atende ao previsto na Lei Comple-

mentar 121/06, que criou o sistema nacional de prevenção, fiscalização e repressão ao furto e roubo de veículos e cargas. A norma atribuiu ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) a responsabilidade de definir o sistema antifurto ideal a ser instalado obriga-

RICHA

para toda a economia. “As grandes empresas já estão acostumadas a utilizar equipamentos de telemática. Mas, ao receberem o veículo já equipado de fábrica todos irão se beneficiar por contar com todo o know-how, garantias e segurança da própria montadora”, analisa o gerente. “Além do mais, estaremos à frente de muitos países, pois o futuro do transporte está ligado à telemática”, acrescenta com convicção. Embora a Volvo não tenha ainda definido a tecnologia que colocará à disposição em seus veículos, a idéia, em termos de funcionalidade, é de oferecer algo a mais para o cliente. Ou seja, um sistema modulável, que permita futuras expansões. “Estamos pesquisando três alternativas. Num primeiro momento a idéia é desenvolver a tecnologia internamente, uma vez que temos soluções à disposição para adaptar funcionando na Europa e Estados Unidos. Agora, se o tempo não for hábil para tal, buscaremos as possibilidades do mercado”, finaliza.

SEGURANÇA PÚBLICA - Já para o presidente da Fiat Automóveis, Cle-



Divulgação/Fiat

Cledorvino Belini: exigência legal é um grande absurdo, por onerar os custos

dorvino Belini, a exigência legal é um grande absurdo. A empresa alega ter outras prioridades para trabalhar até 2010, relativas a muitos outros itens de segurança. “A questão do roubo é um problema de segurança pública. Não devemos obrigar o consumidor a possuir e pagar por um equipamento que talvez nem seja ativado”, declara. Em relação ao preço do equipamento, Belini revela que existe uma série de impostos e outros custos a considerar. Ainda que seja cedo para afirmar, o presidente da Fiat estima que o valor para o consumidor final pode chegar a R\$ 700 em média, considerado alto demais para os padrões brasileiros.

Já o supervisor de Marketing do Produto - Caminhões, da Volkswagen,

Rogério Costa, lembra que a utilização de equipamentos de rastreamento em caminhões é uma necessidade crescente. Em decorrência dos freqüentes roubos de cargas e veículos tal exigência é cada vez mais freqüente, seja por parte dos embarcadores, gerenciadoras de riscos ou seguradoras. “Isso tem levado as empresas a exigirem equipamentos mais completos, que permitam interação entre veículo, motorista e implemento”, ressalta. Não sem motivo, a empresa desenvolveu o Volksnet, um equipamento de rastreamento e telemetria que trabalha com a transmissão de informações em tempo real, caso de muitas outras tecnologias que estão à disposição no mercado.

Enfim, à medida que se aproxima o prazo para a implantação da Resolução 245, a discussão a respeito do assunto promete ficar ainda mais acalorada. Sobretudo porque ainda resta definir as especificações do dispositivo antifurto e do sistema de rastreamento para atender a nova Resolução. Por essas e outras, Cledorvino Belini aposta no fator tempo, a espera da mudança na Lei. **F**



Nenhum benefício

Em que pesem a virtudes a Resolução 245, a novidade é vista com desconfiança por empresários de transportes e frotistas, aos quais caberá o ônus da conta. Em defesa do descontentamento da

categoria o presidente da Associação Brasileira dos Transportadores de Cargas (ABTC), Newton Gibson, revela que o segmento não se vê contemplado com nenhum benefício, em princípio. Ao contrá-

rio, Gibson vê com preocupação a implantação da Lei que tem o mérito de tentar estancar o alarmante estado de insegurança nacional, mas vai elevar os custos de aquisição dos novos veículos.

“Sem contar o fato que o governo nada oferecerá ao setor. A não ser o ônus de operar em uma malha rodoviária com cerca de 60% de sua extensão em estado de ruínas”, conclui o dirigente.



Marcelo Vigneron

RISCO SOB CONTROLE

Entidades de classe, prestadores de serviços e fornecedores de equipamentos apostam na estabilidade do roubo de carga e na mudança de cultura em relação ao gerenciamento de riscos

Por Miriam Pinto

Pela primeira vez, em anos, o roubo de cargas no Brasil parece entrar em uma zona de estabilidade. A tendência é de melhora em favor do transportador e prejuízo para as quadrilhas. Segundo dados da Associação Brasileira de Logística e

Transporte de Cargas (ABTC), o número de ocorrências registradas sofreu um pico no período de 1994 a 2000, crescendo à taxa de 167% e a partir de então, alcançou estabilidade relativa, se situando na faixa de 11.500 casos/ano e caindo para 11.350 em

2006. Os números do prejuízo também se repetem, rondando a casa dos R\$ 700 milhões/ano, desde 2004. O presidente da entidade, Newton Gibson, dá conta também do decréscimo das mortes de motoristas, que passou de 37 casos em 1998 para nove em 2006. "Apesar de menores, os índices ainda são alarmantes. Por isso a necessidade de exigir do governo uma contrapartida para a questão, de forma que as empresas possam desenvolver o seu trabalho com a eficácia desejada", comenta.

A colocação tem o pleno apoio do ex-presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado de Minas Gerais (Setcemg), Vander Francisco Costa. Em seu último dia à frente da entidade, Vander confirmou que a situação do roubo de cargas acusou uma ligeira melhora. "Estamos ainda muito distante do ideal, pois enquanto houver roubo não pode estar bom", ressalva. Para o sindicalista esse novo quadro advém de um esforço conjunto entre a polícia rodoviária e o transportador que tem investido cada vez mais em sistemas para coibir as ações. "A falha da polícia está na investida corretiva ao invés da preventiva, ou seja, tentar recuperar o veículo ao invés de impedir o roubo", observa. Para Costa, um trabalho simples de investigação seria suficiente para descobrir receptores e, por consequência, por fim aos esquemas.

ESTABILIDADE - No âmbito regional, já se nota a estabilidade no número de ocorrências no Sul do país; redução no Sudeste e Centro Oeste e crescimento no Norte e Nordeste. Em São Paulo, estado que dispõe de um mapeamento mais completo, as entidades de classe que representam o setor revelam que em 2007 os prejuízos com o crime totalizaram R\$ 204,7 milhões, contra R\$ 194,1 milhões de 2006. Já no primeiro

semestre deste ano, de acordo com o Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo (Setcesp), foi registrada uma redução de 3,74% no roubo de carga em relação ao mesmo período de 2007 e um aumento desprezível em prejuízos, da ordem de 0,37%. As cargas mais visadas pelas quadrilhas continuam sendo, na seqüência, eletroeletrônicos, fracionadas, metalúrgicas, alimentícias e farmacêuticas.

Contudo, o presidente da Associação dos Corretores de Seguros e Empresas de Gerenciamento de Transporte (Acest), Jorge Miranda, não vê motivos para comemorar. Ao seu ver, essa aparente estabilidade pode ser prejudicada em função das medidas adotadas pela Prefeitura de São Paulo, que ampliou as restrições à circulação de veículos de carga na cidade (ver matéria completa na pág 26). Jorge Miranda enxerga pelo menos dois grandes problemas, em consequência de tais medidas. Primeiro, a volta do crescimento do roubo, porque muitos veículos terão de circular em horários impróprios e, com isso, podem também perder a cobertura do seguro. “Uma vez que muitos contratos em vigor proibem, por exemplo, a circulação de algumas mercadorias à noite, é certo que se o transporta-

dor for roubado ele não será indenizado”, constata. Outra preocupação de Miranda está baseada na insuficiência da oferta de veículos, combinada à falta de motoristas qualificados, neste momento de economia aquecida. O fato obriga o transportador a aceitar agregados menos qualificados e veículos em piores condições de uso. “O resultado dessa triste combinação de fatores é uma maior exposição a acidentes e a roubos”, analisa.

EVOLUÇÃO - Se a questão do roubo de cargas preocupa transportadores, por outro lado, a indústria da segurança tira bom proveito disso. Caso típico das gerenciadoras de riscos, seguradoras e corretoras de seguros e fornecedoras de equipamentos, como rastreadores, entre outras. É o que comenta o presidente da Associação Bra-



Ciro Buonavoglia: mudança de comportamento do mercado

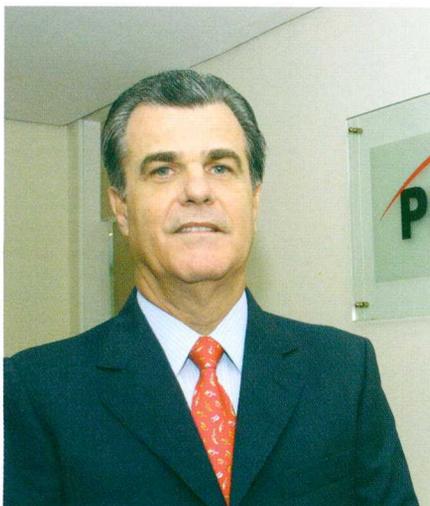
Divulgação

sileira das Empresas de Gerenciamento de Risco e Tecnologia de Rastreamento e Monitoramento (Gristec), Ciro Buonavoglia. “O ano passado foi bom para nós, sobretudo porque nossa evolução está totalmente atrelada ao transporte”, admite. E esse bom momento, explica o executivo, é resultado da mudan-

ça de comportamento tanto do transportador quanto do embarcador, que estão assimilando a importância de gerenciar os riscos. Embora o segmento não divulgue números oficiais, Ciro afirma que está crescendo a quantidade de empresas e o faturamento do setor. Estima-se que hoje existam cerca de 300 empresas atuando na área, das quais cerca de 100 delas representam 95% dos serviços prestados e tecnologias oferecidas. **F**

Prova de confiança

Um prova de confiança na indústria da segurança é a fundação da Zatrix, resultado da união das empresas Graber, Omnilink e Teletrin, com o firme propósito de se tornar líder no segmento de rastreadores. A companhia que demandou nove meses para ser desenhada já nasce com uma participação de mercado da ordem de 10% e a meta de atingir R\$ 250 milhões em faturamento, no primeiro ano de atividade. Da receita total, entre 15% a 20% deverá vir dos veículos pesados, entre 30% a 35% dos leves e 50% do segmento de passeio. Mesmo oferecendo soluções personalizadas, cada empresa continuará atuando independente em seu mercado. A Graber permanecerá entre os autônomos e caminhões pequenos, a Teletrin com os veículos de passeio e a Omnilink concentrada no segmento de pesados. O futuro na nova companhia terá base em três linhas de ações: aquisição de novas companhias, crescimento da organização e internacionalização do nome, com a meta de crescer 40% nos próximos anos.



Rubens Chaves

Jorge Miranda: preocupado com as restrições à circulação de veículos em São Paulo

A CRITÉRIO DO FR

Governo Federal flexibiliza a venda de bebidas alcoólicas nas rodovias federais mas amplia as penalidades para quem dirigir alcoolizado, o que deixa dúvidas quanto o alcance das medidas

Por Luciana Duarte

Depois de idas e vindas o Governo Federal decidiu liberar, com restrições, a venda de bebidas alcoólicas nas rodovias federais. Sancionado pelo Presidente da República, Luís Inácio Lula da Silva, o projeto de Lei nº 11.708/08 - regulamentado em 20 de junho de 2008 pelo Decreto de nº 6.489/08 - arquiva de vez a MP 415/08 que vetava toda e qualquer comercialização do produto nas estradas administradas pela União. Doravante, a proibição passa a valer apenas para os estabelecimentos situados em áreas rurais, o que deixa de fora todos os bares e restaurantes próximos de rodovias, desde que localizados em áreas urbanas. Para complicar ainda mais as coisas, o novo texto legal deixa a critério dos municípios a decisão de definir os limites de seus perímetros urbanos.

A liberação da oferta de bebidas alcoólicas não significa, contudo, que os motoristas estão isentos de punições. Em caso de ingestão, na hipótese de serem flagrados pela fiscalização o infrator terá de pagar uma multa no valor de R\$ 1.500,00, além de perder o direito de dirigir por um ano. A medida é reflexo das novas exigências legais relativas ao assunto, determinadas pela Lei 11.705/08, considerada uma das mais rígidas do mundo (leia o quadro). Essa norma recente alterou a Lei de nº 9.503, que instituiu o



Vendas de bebidas alcoólicas é liberada no comércio das áreas urbanas, mas bafômetro agora é obrigatório

Código de Trânsito Brasileiro e a Lei 9.294 que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, entre outros. De quebra, o novo documento legal obriga o motorista a realizar o teste do bafômetro sempre que solicitado. A medida, no en-

tanto, está à espera de regulamentação por parte do Contran. Cabe agora ao órgão estabelecer as margens de tolerância para casos específicos. Enquanto isso, os estabelecimentos são obrigados a estampar, no recinto, avisos de que constitui crime dirigir sob a influência de álcool.

EGUÊS

91 MIL ACIDENTES - Para Nereide Tolentino, consultora e especialista em educação e segurança no trânsito, é lamentável que o Governo tenha resolvido parte do problema e deixado de lado outros "temas" tão importantes. "Tentar mudar a maneira do cidadão agir e criar hábitos comportamentais são positivos", avalia. "Porém, deixar de instituir o tempo de direção para os motoristas de caminhões é um enorme contrasenso", critica.

De acordo com a especialista, a maior incidência de acidentes e mortes no trânsito não ocorre pelo elevado teor de álcool no sangue dos motoristas. "Está comprovado que em primeiro lugar é o excesso de trabalho, ou que acarreta o cansaço. Em segundo vem o sono e em terceiro a velocidade nas estradas", argumenta a consultora. Nereide lembra que ocorrem cerca de 91 mil acidentes por ano nas rodovias brasileiras, somente com veículos de carga. "O resultado é a morte de 12 mil pessoas, das quais 4 mil são caminhoneiros", afirma.



Paulo Caleffi: má conservação e sinalização das estradas causam muito mais acidentes

A mesma opinião tem o presidente da Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado do Rio Grande do Sul, Paulo Caleffi. Apesar de considerar positivas as medidas sancionadas pelo Governo, Caleffi critica a instalação de radares para controlar a velocidade. "A medida tem efeito arrecadatário para os distraídos, mas não evita a velocidade para os mais atentos", se apressa em explicar. O dirigente afirma que toda e qualquer medida é necessária para diminuir os acidentes rodoviários. "O Governo porém, ao editar esta regra, esquece de resolver problemas mais urgentes que teriam mais eficácia", critica o dirigente.

INFRA-ESTRUTURA - Na opinião de Caleffi a medida mais eficaz para reduzir o índice de acidentes é um policiamento rigoroso e rodovias em melhores condições de tráfego. "A falta de conservação e de sinalização nas estradas causam mais acidentes do que a ingestão de álcool por parte dos motoristas", avalia. Por essa razão, Caleffi acredita que a medida é inócua e de pouco alcance para evitar acidentes nas rodovias federais. "Não haverá surpresa com as futuras estatísticas que continuarão registrando muitos acidentes", prevê com pesar. "Para o povo fazer a sua parte o Governo precisa fazer a dele que lhe cabe com o dinheiro que nos cobra", diz o dirigente, ao lembrar que a arrecadação da CIDE deveria reverter unicamente para a melhoria das estradas.

O desabafo de Caleffi faz coro com o presidente da Fetranspar, Luiz Anselmo Trombini. Ainda que apóie a medida de coibir o uso de bebidas alcoólicas para reduzir os índices de acidentes no Brasil, o dirigente duvida da aplicação da Lei. Ao seu ver é preciso promover fiscalizações constantes e investimentos em infra-estrutura, para a legislação mostrar efeito.



Fotos: Divulgação

Anselmo Trombini: é preciso investir em infra-estrutura e fiscalizações constantes

"Se a Lei não for cumprida com rigor, de nada vão adiantar as medidas recém sancionadas", avalia Trombini que defende a necessidade de começar ensinar as crianças a verdadeira educação no trânsito. "Assim teremos motoristas mais responsáveis e certamente índices menores de acidentes", acredita o dirigente. **F**

LEI SECA NO MUNDO

Um estudo realizado pela instituição de International Center for Alcohol Policies, em Washington (EUA), revela que a proibição do consumo de bebidas para quem dirige no Brasil é a mais rígida quando comparada a 63 outras nações e igual a cinco dos 82 países pesquisados. Acompanhe:

Países	Limite de teor alcoólico
Romênia	tolerância zero
Hungria	
Brasil	zero a dois decigramas por litro de sangue
Hungria	
Suécia	
Noruega	entre cinco e oito decigramas por litro de sangue
Argentina	
Uruguai	
Venezuela	
Alemanha	cinco decigramas por litro de sangue
França	
Espanha	
Itália	
Estados Unidos	entre um e oito decigramas por litro de sangue

BARRADOS NO BAILE

Programa de Inspeção Veicular obrigatória começa a funcionar em São Paulo. Primeiro balanço revela que 46% dos veículos a diesel foram reprovados nos testes, com picapes, ônibus e comerciais leves

Por Ivo Mattos

Depois de 13 anos da primeira legislação que fixou as regras para inspeção veicular no município de São Paulo, finalmente o tema saiu da teoria e foi colocado em prática. No último mês de abril, a prefeitura municipal publicou a Lei 17.717/08, que torna obrigatória a inspeção veicular dos automóveis licenciados na capital paulista.

Neste primeiro ano do programa a prioridade é para os veículos a diesel, que segundo a Controlar - empresa res-

ponsável pela aferição da frota em parceria com a Secretaria do Verde e Meio Ambiente - estão estimados em cerca de 350 mil, entre picapes, comerciais leves, ônibus e caminhões. Segundo Eduardo Rosin, diretor de operações e desenvolvimento da empresa, as picapes, ônibus e comerciais leves iniciaram os testes no último dia 30 de abril no Centro de Inspeção Jaguaré, localizado na Zona Oeste de São Paulo.

Na prática, os veículos inspecionados obedecem ao calendário de



Marcelo Moscardi



Divulgação/Controlar

Centro de Inspeção Jaguaré: teste visual e de fumaça para avaliar o veículo



Eduardo Rosin: avaliação mostra a pouca preocupação com as condições do veículo

licenciamento do Detran e passam por dois tipos de testes. O primeiro é o teste visual, no qual são observados se o escapamento contém furos, vazamento de óleo e água e a integridade do lacre da bomba injetora, entre outros itens. Se aprovado nesta primeira parte, o veículo segue para o teste com o opacímetro onde será medida a opacidade da fumaça expelida. No caso de uma avaliação positiva o veículo recebe um selo de inspeção para ser colado ao pára-brisa, revelando que atende as normas de emissões em vigor e, por isso está apto para circular.

NADA ANIMADOR - Um primeiro balanço do programa revelou números assustadores. Até 14 de junho foram inspecionados 892 veículos, dos quais 46,4% foram reprovados. “Estes primeiros resultados mostram o quanto é importante um programa dessa amplitude para São Paulo, a maior cidade brasileira e que com certeza possui a maior frota circulante do país”, atesta Rosin.

De acordo com diretor de operações, boa parte dos veículos é re-

provada já no primeiro teste. “Cerca de 22% dos automóveis foram barrados logo no início da avaliação, mostrando que não há uma preocupação com as condições do veículo. É preciso uma maior atenção por parte dos empresários e proprietários”, salienta o executivo.

Rosim explica, ainda, que os reprovados na avaliação devem adequar o veículo no prazo limite de 30 dias após o exame. Se este exceder o prazo, será aplicada multa no valor de R\$ 52,73. E, caso o veículo não passe em nenhum tipo de teste, será cobrado multa de R\$ 550, além do bloqueio do licenciamento no ano seguinte. “Agora temos um planejamento eficiente o qual, com certeza, contribuirá com a qualidade do ar em São Paulo”, comemora Volf Steinbaum, um dos coordenadores do programa na Secretaria do Verde e Meio ambiente.

O coordenador da Secretaria lembra

PRINCIPAIS CAUSAS DA EMISSÃO EXCESSIVA DA FUMAÇA

- Falhas no sistema de injeção eletrônica
- Carburador desregulado
- Ponto de ignição fora de especificação
- Velas sujas ou desreguladas
- Filtro de ar sujo
- Bicos de injeção sujos
- Catalisador avariado
- Motor com desgaste excessivo nos anéis
- Deterioração do escapamento



que já está em andamento, por parte do governo de São Paulo, um planejamento para que o programa seja estendido para outros municípios paulistas, o que deverá ocorrer em 2009. Atualmente ele informa que programas similares já existem em outras importantes cidades brasileiras, caso de Belo Horizonte, Curitiba, Manaus e Porto Alegre. 

FROTA&CIA - SERVIÇO

Onde Fazer a inspeção:

Av. Engenheiro Billings, 2050 - Zona Oeste

Dias: Segundas aos sábados

Horários: Das 7:00 às 19h

Obs: é preciso realizar o agendamento dos testes, pelo site www.controlar.com.br

Caminhões em outubro

No dia 30 de abril o programa de Inspeção Veicular na capital paulista teve início com picapes, comerciais leves e ônibus. Os caminhões começarão as inspeções somente a partir de outubro, também obedecendo ao calendário de licenciamento. Segundo a Controlar, cerca de 70 mil caminhões passarão pelo Centro de Inspeção do Jaguaré e Parque São Jorge, este último com previsão para entrar em operação já no mês de julho.

De acordo com a NTC&Logística, os empresários do setor de cargas já estão atentos ao tema e não terão dificuldades em serem aprovados. A entidade informa que outros programas de combate a poluição como o Despoluir, da CNT (Confederação Nacional do Transporte) e ações da própria Cetesb paulista vem contribuindo para conscientizar cada vez mais os empresários.

CONHEÇA ALGUNS DOS PRINCIPAIS FORNECEDORES DE PRODUTOS E SERVIÇOS PARA A SEGURANÇA NO TRANSPORTE

FORNECEDORES DE EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO

Razão Social	Telefone	Home Page	E-mail
AIRIS BRASIL	(11) 2164-4762	www.airis.com.br	comercial.br@infinity-system.com.br
DELPHI BRASIL	0800 011 8135	www.delphi.com.br	delphi.atende@delphi.com
MAGNETI MARELLI	(19) 2118-6000	www.magnetimarelli.com.br	visao.kitty.santos@magnetimarelli.com.br
MIO BRASIL	(11) 4063-7471	www.miobrasil.com.br	atendimento@miobrasil.com.br
TOMTOM NV	(11) 3583-0066	www.tomtom.com.br	jfagundes@e-motion.com
VISTEON BRASIL	0800 11 9644	www.evisteon.com.br	n.i.

RASTREAMENTO E MONITORAMENTO DE CARGAS E VEÍCULOS

Razão Social	Telefone	Home Page	E-mail
AUTOSAT - AS AUTOSAT TELECOMUNICAÇÕES LTDA	(11) 3616-1633	www.autosat.com.br	autosat@autosat.com.br
AUTOTRAC COMÉRCIO E TELECOMUNICAÇÕES S/A	0800 701 2345	www.autotrac.com.br	autotrac@autotrac.com.br
BR LOCK	(11) 3441-2084	www.brlock.com.br	vendas@brlock.com.br
CELTEC TECNOLOGIA E SERVIÇOS LTDA	(48) 3025-8700	www.autocargo.com.br	comercial@autocargo.com.br
CIELO INDUSTRIA MECATRÔNICA LTDA	0800 709 3309	www.cielo.ind.br	cielo@cielo.ind.br
CONTROL LOC SOLUÇÕES EM RASTREAMENTO	(11) 4197-5877	www.controlloc.com.br	info@controlloc.com.br
FOX ELETRÔNICA LTDA	(11) 4363-1545	www.foxeletronica.com.br	formulario@foxeletronica.com.br
GLOBALSTAR DO BRASIL S/A	0800-9797890	www.globalstar.com.br	falemosco@globalstar.com.br
GRABER	(11) 4688-0808	www.graber.com.br	sac@graber.com.br
ITURAN - SISTEMAS DE MONITORAMENTO VEICULAR	0800 010 5566	www.ituran.com.br	ituran@ituran.com.br
LOCK SYSTEM DO BRASIL LTDA	(11) 3683-4513	www.locksystem.com.br	locksystem@locksystem.com.br
OMNILINK TECNOLOGIA S/A	(11) 4196-1100	www.omnilink.com.br	omnilink@omnilink.com.br
ONIXSAT RASTREAMENTO DE VEÍCULOS LTDA - JABURSAT	(43) 3371-3700	www.jabursat.com.br	falemosco@jabursat.com.br
OPENTECH - GERENCIAMENTO DE RISCO	(47) 2101-6122	www.opentechgr.com.br	comercial@opentechgr.com.br
RODOSIS RASTREAMENTO DE VEÍCULOS LTDA	(43) 3315-8585	www.rodosis.com.br	sac@rodosis.com.br
SASCAR TECNOLOGIA E SEGURANÇA AUTOMOTIVA S/A	(41) 3299-6004	www.sascar.com.br	sascar@sascar.com.br
SCHAHIN ADMINISTRAÇÃO E INFORMÁTICA LTDA-CONTROLSAT	0800 707 1287	www.controlsat.com.br	controlsat@controlsat.com.br
SIEMENS LTDA	(11) 3619-9000	www.siemens.com.br/buildingtechnologies	securityonline.br@siemens.com
SITRACK SERVIÇOS DE RASTREAMENTO LTDA	(31) 3272-1851	www.sitrack.com	clientes@sitrack.com
STI SOLUÇÕES EM TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO LTDA	(19) 3641-6555	www.sti.ind.br	comercial@sti.ind.br
TRACKER DO BRASIL LTDA - LOJACK	(11) 3896-5700	www.trackerdobrasil.com.br	vendas@trackerdobrasil.com.br

GERENCIAMENTO DE RISCOS, SEGURANÇA PATRIMONIAL E SEGURANÇA ELETRÔNICA

Razão Social	Telefone	Home Page	E-mail
BELFORT SEGURANÇA DE BENS VALORES LTDA	(11) 3723-2020	www.belfort.com.br	comercial@belfort.com.br
BUONNY PROJETOS E SERVIÇOS DE RISCOS SECURITÁRIOS LTDA	(11) 3443-2511	www.buonny.com.br	comercial@buonny.com.br
FOX ELETRÔNICA LTDA	(11) 4363-1545	www.foxeletronica.com.br	formulario@foxeletronica.com.br
GOLDEN SERVICE LTDA - GS	(21) 2152-5000	www.gservice.com.br	falecom@gservice.com.br
GPS PREDIAL SISTEMAS DE SEGURANÇA LTDA - GRUPO PREDIAL	(71) 3369-8888	www.grupopredial.com.br	michel.pipolo@grupopredial.com.br
GUARUSEG SERVIÇOS DE SEGURANÇA LTDA	0800 771 9971	www.guaruseg.com.br	comercial@guaruseg.com.br
GV GERENCIAMENTO DE RISCOS LTDA	(11) 5097-3950	www.grupogvrisko.com.br	vendas@grupogvrisko.com.br
HAWAY 5.0 - SISTEMAS DE SEGURANÇA AUTOMOTIVA	(11) 8488-8068	www.haway50.com	haway5.0@hotmail.com
PLANEM ENGENHARIA DE SISTEMAS LTDA	(11) 2105-8888	www.planemistemas.com.br	comercial@grupopredial.com.br
SIEMENS LTDA	(11) 3619-9000	www.siemens.com.br/buildingtechnologies	securityonline.br@siemens.com
ADT SECURITY SERVICES DO BRASIL LTDA	0800 701 0238	www.adtbrasil.com.br	adtbrasil@tycoint.com
ANSETT TECNOLOGIA LTDA	(11) 5514-7508	www.ansett.com.br	gerenciamento.risco@ansett.com.br
CONSULT GERENCIAMENTO DE RISCOS LTDA	(11) 5087-5799	www.grconsult.com.br	grisco@grconsult.com.br
CSP CONTROLE E AUTOMAÇÃO LTDA	(48) 3202-7777	www.csp.com.br	comercial@csp.com.br
DUTY - SISTEMAS DE GERENCIAMENTO DE RISCOS S/A	(11) 3323-1450	www.duty.com.br	duty@duty.com.br
GEOTRAC GERENCIAMENTO DE RISCOS LTDA	(21) 3661-9557	www.geotrac.com.br	geotrac@geotrac.com.br
MACOR SEGURANÇA E VIGILÂNCIA LTDA	(11) 3959-0111	www.macor.com.br	macor@macor.com.br
TECNORISK	(41) 3065-1100	www.tecnorisk.com.br	comercial@tecnorisk.com.br

CORRETORAS DE SEGUROS DE TRANSPORTES

Razão Social	Telefone	Home Page	E-mail
GERA CORRETORA E ADM. DE SEGUROS LTDA	(11) 3966-1220	www.gerasesguos.com.br	gerasesguos@gerasesguos.com.br
GRUPO APISUL	(51) 2121-9000	www.apisul.com.br	apisul@apisul.com.br
METTASEG ADMINISTRAÇÃO E CORRET. DE SEGUROS LTDA	(11) 3016-5111	www.mettaseg.com.br	info@mettaseg.com.br
PAMCARY	0800 709 2000	www.pamcary.com.br	autocaminhoneiro@gps-pamcary.com.br
POOL PART ADM. E CORRET. DE SEGUROS LTDA	(11) 2126-0300	www.pool.com.br/poolseguros	pool@poolseguros.com.br

SEGURADORAS

Razão Social	Telefone	Home Page	E-mail
ALLIANZ	(11) 3156-4340	www.allianz.com.br	n.i.
CHUBB DO BRASIL CIA DE SEGUROS	0800 703 6665	www.chubb.com.br	n.i.
GENERALI DO BRASIL - CIA NACIONAL DE SEGUROS	0800 707 0211	www.general.com.br	n.i.
MAPFRE SEGUROS	(11) 4004-0101	www.mapfre.com.br	n.i.
PORTO SEGURO CIA DE SEGUROS GERAIS	(11) 3366-8080	www.portoseguro.com.br	n.i.

Solo fértil mineiro

Iveco inaugura no Complexo Industrial de Sete Lagoas (MG) o primeiro Centro Desenvolvimento de Produto fora da Europa, com o propósito de criar novas famílias de produtos até 2010

Por Luciana Duarte

A Iveco Latin América acaba de erguer em terras brasileiras o sétimo e mais moderno Centro de Desenvolvimento de Produto (CDP) da corporação em nível mundial. Inaugurado no dia 12 de junho, junto à fábrica de Sete Lagoas, em Minas Gerais, o CDP tem a missão de desenvolver e criar novos caminhões de acordo com as necessidades do mercado latino-americano. A cerimônia contou com as presenças de mais de 400 convidados, entre eles Paolo Monferino (presidente mundial da Iveco), Marco Mazzu (presidente da Iveco Latin America), Renato Mastrobuono (diretor de desenvolvimento de produto da Iveco), Clodovino Belino (presidente do Grupo Fiat) e Aécio Neves (Governador do Estado de Minas Gerais), dentre outros.

PLANO AMBICIOSO - Outro bom motivo da montadora italiana fincar raízes no fértil solo mineiro é o ambicioso plano de crescimento da marca no País. O plano, já anunciado, prevê o lançamento de duas novas famílias de produtos por ano, até 2010 e, ainda, a expansão da participação da marca no mercado doméstico para 10%. “Queremos responder com mais rapidez às demandas do mercado. Por isso vamos desenvolver aqui, em conjunto com as plataformas mundiais da Iveco, os produtos a serem vendidos no Brasil e em toda América Latina”, comentou em seu discurso o presidente da Iveco no Brasil, Marco Mazzu. O dirigente fez questão ainda de lembrar

que o CDP é o primeiro no mundo da marca fora da Europa, “o que indica a importância crescente da América Latina para a empresa”, declarou.

No espaço operacional que compreende 4.000 m² foram incorporadas oito áreas com modernos recursos tecnológicos. Incluindo as divisões de engenharia avançada, powertrain, chassis, elétrica e eletrônica, carroçaria, engenharia do cliente e testes e protótipos. “O novo centro de engenharia vai imprimir a união da força global da marca com a experiência da montadora na região”, garante o diretor de desenvolvimento de produto da Iveco, engenheiro Renato Mastrobuono, profissional que assumiu a missão de principal arquiteto do CDP no início março de 2007. 

Engenharia completa

Para viabilizar o CDP a Iveco investiu pesado em infra-estrutura e no time de engenheiros. Cerca de R\$ 30 milhões foram destinados ao projeto entre instalações, equipamentos, sistemas e treinamentos. Mais de 100 engenheiros brasileiros e argentinos foram contratados para somar forças aos 200 efetivos recém chegados, entre técnicos, motoristas, eletricitas, mecânicos e ferramenteiros - dos quais 80% recrutados na região de Sete Lagoas (MG). “Criamos uma estrutura capaz de desenvolver novos produtos em menos de dois anos, reduzindo o tempo de resposta às demandas dos clientes”, afirma Renato Mastrobuono, confiante nos novos desafios que terá pela frente.



Fotos: Divulgação

Renato Mastrobuono e o CDP: planos de desenvolver novos produtos em menos de dois anos

Remédio indigesto

Cerco aos caminhões obriga empresários de transportes a buscar saídas, na tentativa de abastecer a maior capital do País

Por Luciana Duarte



Prefeitura de São Paulo flexibiliza o rodízio para os VUC's, após aumentar as restrições aos caminhões

As novas restrições à passagem dos veículos urbanos de carga (VUC) na chamada Zona de Máxima Restrição à Circulação (ZMRC), em São Paulo, já começam a mudar a rotina dos transportadores urbanos de cargas que operam na capital paulista. Tudo por conta dos novos horários de circulação dos veículos com até 6,3 metros de comprimento, nos 100 Km² que compõem o cha-

mado centro expandido. (ver quadro) A canetada foi dada pelo prefeito da capital, Gilberto Kassab, que decidiu rezeitar uma dose cavalara de “remédios indigestos” para os empresários do setor, na forma de novas medidas para “melhorar” o trânsito já confuso da metrópole paulistana.

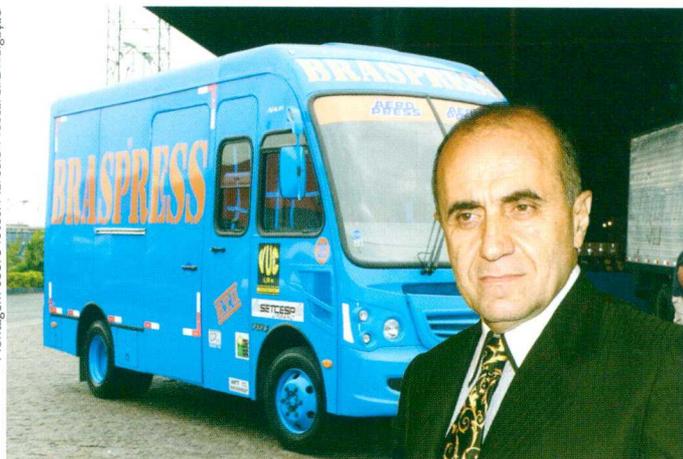
Diante da normativa, os empresários responsáveis pelo transporte de cargas fracionadas não tiveram alter-

nativa senão de engolir, em princípio, as proibições anunciadas. Ouvidos por FROTA&Cia eles revelam as principais ações que pretendem adotar para atender aos clientes no perímetro urbano da maior capital do País.

Desconsolado com a medida, o empresário Urubatan Helou, fundador da Braspress e idealizador do Furgão Urbano Setcesp em conjunto com a Caio/Induscar e Mercedes-Benz, já deu início às negociações com seus clientes. Porém, garante que será um processo longo e de inúmeras avaliações. “Nessa primeira fase colocamos 100% da frota, ou seja, 100 utilitários para circular na ZMRC”, conta. “Vamos assumir esse risco para avaliar como vai ser essa fiscalização e a represália que podemos sofrer com a medida”, comenta o empresário que planeja calcular os prejuízos no final de julho.

Outra medida que Urubatan pretende adotar no período de restrição é a empresa entrar com um mandato de segurança na Justiça contra a Prefeitura. “Vamos buscar a garantia dos nossos interesses”, diz o executivo sem precisar a data que pretende expedir o documento. Na avaliação de Helou, a substituição dos VUCs pelas vans não é a medida mais apropriada para o setor, no momento. “Não adianta mudar”, aconselha. “A qualquer momento a prefeitura poderá proibir a circulação das vans”, afirma ao revelar que ouviu essa ameaça do secretário de Transportes, Alexandre de Moraes, na reunião no dia 7 de junho. “Ele disse que pode adotar novas medidas a qualquer momento”, lamenta o empresário.

AUMENTO DE CUSTOS - Para Pêrsio de Carvalho Júnior, superintendente



Urubatan Helou: comprar vans não é a medida mais apropriada

da Delta Trans, especializada no transporte de equipamentos para as instituições bancárias, produtos de informática entre outros, o decreto deverá onerar o setor em dois dígitos. Pelos cálculos do empresário o impacto dessa medida na empresa "irá aumentar em 25% os custos com admissão de uma equipe noturna para atender aos clientes". "Quando se fala em abastecimento noturno, a lei trabalhista obriga o empresário a pagar adicionais noturnos aos funcionários", lembra o empresário.

Com uma frota circulante de 50 VUCs diariamente na cidade de São Paulo, dos quais 35% com a placa final par e 65% ímpar, Pérsio Júnior aposta em algumas medidas paliativas para respeitar o decreto de lei municipal. "A idéia é negociar com toda a cadeia de distribuição, ou seja, com o cliente do meu cliente", argumenta o executivo. Em complemento, ele diz que pretende mostrar as opções aos clientes e as conseqüências de cada uma delas para, juntos, decidirem qual a melhor maneira de se enquadrar ao decreto de lei. "Por enquanto, nossa preocupação maior é com o transporte de sensíveis, porque existem equipamentos que não cabem em veículos menores", afirma.

A mesma preocupação aflige a Jamef Encomendas Urgentes, especializada no transporte de cargas expressas

fracionadas. Em virtude do seu planejamento estratégico de crescimento e do aumento da demanda, a empresa adquiriu no início do ano cerca de 140 novos veículos leves. A compra trouxe um alívio para a Jamef que poderá atender aos clientes diante das novas restrições.

"A medida não tem como objetivo driblar a legislação, mas sim promover a mobilidade em regiões urbanas e importantes", defende-se a empresa por meio de comunicado. "Vamos nos mobilizar para adequar as rotas, os turnos e os colaboradores no intuito de manter a excelência no atendimento aos clientes", completa.

Já a direção da Transportadora Columbia, empresa responsável pelo transporte de cargas fracionadas como bens de consumo, farmacêuticos, telecomunicações e tecnologia da informação, acaba de iniciar uma corrida para agregar novos parceiros. "Apos-

tamos na terceirização da frota para atender aos nossos clientes", conta Marcelo Ribeiro Neiva, gerente de Transportes e Fretes. "Mas tudo dependerá do posicionamento dos nossos parceiros", acrescenta.

TERCEIRO TURNO - Para dar conta do recado a empresa já preparou a equipe de funcionários para atuar em distribuições noturnas. Em paralelo, agregou cerca de 20 veículos à frota (Trafic da GM, Ducato da Fiat, Besta da Kia e Sprinter da Mercedes-Benz) com capacidade de até 1,2 toneladas de carga, para operar na madrugada.



Pérsio de Carvalho: aposta em medidas paliativas para respeitar a lei municipal

Por dentro da Lei

Depois de publicar o Decreto de lei nº 49.636/08, que estabelecia novas regras para a circulação dos VUCs, o prefeito de São Paulo, Gilberto Kassab (DEM), decidiu voltar atrás, ao menos em parte das medidas anunciadas em 18 de junho de 2008. Diante do recuo, a partir de 1º de agosto os VUCs poderão trafegar das 10h às 16h pela ZMRC, respeitando o rodízio de placas par e ímpar, de acordo com a portaria nº 109/08 SMT, publicada dia 05 de julho de 2008. A promessa inicial era criar uma restrição gradual, a partir de 31 de julho, para os caminhões com até 6,3 metros de comprimento durante o dia no centro expandido da capital paulista. A partir de 1º de novembro só poderiam circular de acordo com o rodízio municipal das 5h às 21h de segunda a sexta-feira e das 10h às 14h aos sábados.

“Queremos elevar em 50% a nossa frota”, afirma o gerente que atualmente dispõe de um total de 12 veículos, dos quais 40% de placas pares e 60% ímpares. Marcelo comenta, ainda, que a medida afetou principalmente os segmentos de consumo, como higiene pessoal e artigos esportivos. “Pelos nossos cálculos as

operações noturnas aumentarão os custos em 25%”, contabiliza.

O mesmo se dá com a Transportadora da Cargolift, especializada no transporte de peças para a indústria automotiva - setor que não pára de bater sucessivos recordes de vendas. Apesar de operar com baixa frequência de caminhões no centro expandido, a empresa teve de mudar sua rotina. Markenson Marques, diretor presidente, explica que para contornar o problema teve de adotar um terceiro turno logo após o anúncio da restrição de caminhões em São Paulo. “Foi uma decisão interna que obrigou ampliar o nosso horário de operação de 11h30 para 3h30 da madrugada”, lamenta o empresário que prevê com a medida um acréscimo de 15% nos custos operacionais de coletas no sistema “Milk-Run”.

A Cargolift, que também opera no sistema cross docking, realiza coletas semanalmente em mais de 342 fornecedores de peças. Apesar de boa parte estar situada no interior da capital paulista, o diretor comenta que terá de atravessar a cidade para atender a demanda dos clientes. “Começamos a negociar horários de todas as coletas e realizar parte das operações à noite”, comenta. Mas, para isso, Markenson Marques calcula que terá de ampliar a frota em 5%. “A operação logística tem de ser confiável e eficiente com o fluxo



Markenson: adota terceiro turno para atender à demanda

de informação em tempo real”, argumenta o diretor que prevê mais dois meses de negociação para tomar qualquer decisão relativa à compra de novos veículos.

CATEGORIAS MOBILIZADAS -

Empresários e dirigentes de sindicatos do transporte de cargas pretendem convencer o prefeito Gilberto Kassab (DEM) a desistir da idéia de proibir a carga e descarga de pequenos caminhões no centro de São Paulo. Francisco Pelúcio, presidente do Setcesp, lamenta o fato de serem recebidos mas não serem ouvidos. “Insistimos para não publicar esse decreto dos VUCs, mas o prefeito não voltou atrás”, lamenta. Agora, a preocupação da enti-



Pelúcio: esperança do prefeito liberar o tráfego dos VUC's nas áreas restritas

dade é avaliar os impactos da medida no setor de transportes. “É um estudo que leva um tempo para ficar pronto. Vamos acelerar o máximo possível esse processo”, garante Pelúcio.

Indignação semelhante expressa o presidente da Fetranspar (Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Paraná), Anselmo Trombini, para quem a medida produz um impacto muito nocivo ao setor. “Caso não haja mudança nessa decisão podemos acarretar em atrasos nas entregas, mais demora no fornecimento das mercadorias e um custo mais alto para o frete”, avalia o dirigente.

Trombini lembra, ainda, que as cargas grandes que caberiam em um único caminhão e que tenham como destino a capital paulista terão de ser divididas em vários veículos menores. “Isso vai encarecer o processo”, lamenta o dirigente ao lembrar que a capital paulista é um ponto de convergência para diversas regiões do País. “Se os caminhões tiverem de fazer grandes desvios, as transportadoras também vão gastar mais”, prevê.

Revoltado com a medida, Adalberto Panzan Junior, presidente da Aslog (Associação Brasileira de Logística), diz que as restrições de horários são uma afronta à atividade. Para ele as medidas obrigam o comércio a abrir mais cedo ou mesmo contratar vigias para proteger a operação de abastecimento na cidade. “E quem arcará com estes custos extras? A própria prefeitura?”, indaga Panzan. O dirigente critica o fato do poder público não ter procurado uma solução melhor para os congestionamentos, nem mesmo identificar o verdadeiro causador deste problema. Na visão do executivo, o grande vilão do trânsito é o carro. “É muito fácil dizer que os culpados são os caminhões. Agora, sem eles, o trânsito continuará do mesmo jeito e de quem será a culpa?”, pergunta. 

Economia e alta performance

Linha Total Fuel Economy promete economizar um litro de combustível a cada 100 quilômetros rodados, em veículos a diesel

Por Miriam Pinto

Com o objetivo de fortalecer sua atuação no segmento do transporte comercial de cargas e passageiros, a Total Lubrificantes acaba de lançar no Brasil a linha Fuel Economy, voltada para a proteção dos motores diesel e todo o conjunto cinemático do veículo. Segundo o fabricante, a linha foi desenvolvida com bases sintéticas e oferece inúmeros diferenciais em relação aos lubrificantes convencionais. De acordo com o diretor geral da Total BR, Pierre Duhot, a linha Fuel Economy proporciona um menor consumo de combustível e uma redução de 15% do atrito na partida, que resulta em maior vida útil do motor. O produto também deixa os pistões mais limpos, graças ao elevado poder do detergente que favorece à lim-

peza do motor. Outro importante benefício apresentado pela nova linha de produtos é a redução de emissões de poluentes, em virtude, é claro, do menor consumo de diesel.

ESTRATÉGIA - Pierre Duhot explica que a estratégia da empresa é permanecer trabalhando com as duas linhas de produtos, a tradicional e a Fuel Economy. Quanto ao retorno financeiro, a Total não espera obter resultados imediatos em 2008, mas a médio e longo prazo. “Queremos aumentar nossa participação no segmento nacional de pesados sim, mas de forma sustentável, como fizemos no segmento de passeio”, afirma o executivo. “Daí a estratégia em oferecer o produto diferenciado”, completa.

1000 litros de economia

Na Europa, onde a tecnologia do Fuel Economy já reina absoluta, com quase 40% de participação nos motores diesel, a Total realizou diversos experimentos em laboratório e em condições reais de uso. Um teste feito em 100 caminhões de uma transportadora, que percorreram uma distância média de 100.000 km/ano, acusou uma economia de 1 litro de combustível a cada 100 km rodados. Nos cálculos da empresa, tomando por base o preço médio atual de um litro de óleo diesel no Brasil - em torno de R\$ 1,65 - a economia proporcionada alcançaria um total de R\$ 1.650,00/ano para cada caminhão, o equivalente a 1.000 litros de combustível. Isso sem falar no maior intervalo entre as manutenções.



Montagem sobre fotos: Divulgação

Pierre Duhot: meta de aumentar participação no segmento nacional de veículos pesados

Além da nova linha de lubrificantes, a Total também está colocando à disposição de seus clientes o serviço de diagnósticos de motores ANAC. Ao adquirir os produtos da marca, qualquer transportador poderá enviar amostras de óleo coletado na frota, para serem analisadas nos laboratórios da empresa, na Bélgica. Tal avaliação permitirá identificar a condição exata do nível de desgaste dos veículos e equipamentos, possibilitando uma redução de danos mecânicos, o aumento dos intervalos de troca e a redução dos gastos com manutenção.

Dono de uma frota de quase 50 veículos, o empresário Evandro Belice, sócio da transportadora CAJ, participou do evento de lançamento da linha Fuel Economy. Consumidor há anos dos produtos da Total, o transportador contou que seus caminhões fazem o transporte de areia em São Paulo e rodam entre 25 a 30 mil km por mês. Em relação à linha Fuel Economy, Evandro Belice revelou que vai experimentá-la e já na terceira troca será possível constatar os benefícios do produto e a economia prometida.



Pronto para a briga

Iveco lança Daily 70C16 desenvolvido e comercializado com exclusividade no Brasil para disputar o mercado de 6 a 10 de PBT

Por Luciana Duarte



Novo Iveco Daily 70C16: na cola do Mercedinho, do Volkswagen 8.150 e do Ford F-4000

Embalada pela conjuntura econômica favorável do País e a forte demanda por veículos que atendam as coletas e entregas de mercadorias nas grandes metrópoles, a Iveco Latin América volta a disputar com força o segmento acima de 6 toneladas de PBT. A carta na manga é o novo membro da família Daily, o 70C16 chassi cabine, que chega para preencher uma lacuna deixada em agosto de 2007, quando a montadora parou de comercializar o leve 70.13 CC. Com o modelo 70C16 a Iveco pretende abocanhar 12% da fatia desse mercado, porém terá de “brigar” com campeões de vendas como o Delivery VW 8.150, Mercedinho 710 e o F-4000 da Ford (ver quadro).

Para ganhar espaço nesse mercado tão “conservador” a montadora aposta nos diferenciais competitivos do mais novo membro da linha Daily. “Vamos mostrar aos clientes as vantagens do 70C16 e, principalmente, a relação custo-benefício em relação aos concorrentes diretos”, comenta Alcides Cavalcanti, diretor comercial da Iveco Brasil. “Criamos um veículo exclusivo para atender às necessidades do mercado brasileiro, já que o

modelo não existe na linha Daily europeia”, diz o executivo que prevê comercializar cerca de 1.600 unidades até dezembro desse ano (ver box). O novo Daily 70C16 é o primeiro veículo da Iveco projetado pelo time de engenheiros da América Latina no recém inaugurado Centro de Desenvolvimento de Produto, instalado no Complexo Industrial Integrado em Sete Lagos, em Minas Gerais. (Leia reportagem na página 24). O modelo demandou 25 mil horas de trabalho dedicado durante nove meses, tempo de desenvolvimento grandemente acelerado. Acrescenta-se a isso a construção de 10 protótipos que percorreram 225 mil quilômetros nas mais diversas rotas e outros 350 mil km rodados em teste de durabilidade de componentes e peças. Soma-se ainda os 3.500 ciclos em pistas de alta frequência, especiais para validação estrutural do veículo.

modelo não existe na linha Daily europeia”, diz o executivo que prevê comercializar cerca de 1.600 unidades até dezembro desse ano (ver box).

O novo Daily 70C16 é o primeiro veículo da Iveco projetado pelo time de engenheiros da América Latina no recém inaugurado Centro de Desenvolvimento de Produto, instalado no Complexo Industrial Integrado em Sete Lagos, em Minas Gerais. (Leia reportagem na página 24). O modelo demandou 25 mil horas de trabalho dedicado durante nove meses, tempo de desenvolvimento grandemente acelerado. Acrescenta-se a isso a construção de 10 protótipos que percorreram 225 mil quilômetros nas mais diversas rotas e outros 350 mil km rodados em teste de durabilidade de componentes e peças. Soma-se ainda os 3.500 ciclos em pistas de alta frequência, especiais para validação estrutural do veículo.

VANTAGENS COMPETITIVAS - Diante do cenário extremamente competitivo, a equipe de engenheiros decidiu promover mudanças para garantir a máxima robustez ao veículo. As principais alterações ocorreram na integridade do chassi, carroçaria, direção e suspensão dianteira. Esse último item foi especialmente, desenvolvido pela Iveco do Brasil, levando em consideração a infra-estrutura, o clima e os hábitos de uso latino-americanos.

Karina Esteves, engenheira da Plataforma de Veículos leves, explica que todos esses fatores contribuíram para o

veículo suportar entre 7% e 11% a mais de carga. Em outras palavras, ela explica que novo Daily pode transportar até 4.285 kg de carga útil. A capacidade máxima de tração, por sua vez, é de 9.500 kg. "Isso significa que, dentro dos limites legais, o novo 70C16 carrega cerca de 430 kg a mais que os concorrentes diretos", garante. "Essa é uma das vantagens que devem sustentar as ações de vendas", atesta a engenheira que evita fazer comparações ao antecessor 70.13 que chegava a carregar até 4.490 kg de carga útil.

Outra vantagem competitiva do novo Daily 70C16, de acordo com Karina, é a relação carga útil/tara. "Enquanto a concorrência fica limitada em até 16,4 cv/t, o Daily 70C16 alcança 23,5 cv/t, a maior do segmento, fato que confere ao modelo mais agilidade no trânsito e rapidez nas retomadas", assegura Esteves. "Com isso, para cada 1 Kg de tara o Daily carrega 1,83 Kg de carga útil, o que significa maior efi-

QUADRO I - CABEÇA A CABEÇA

Compare a ficha técnica do novo Daily 70C16 com seu concorrentes diretos

				
Marca	Iveco	Mercedes-Benz	Volkswagen	Ford
Modelo	Daily 70C16	710 Plus	8.150	F-4000
Potência máxima cv/rpm	155 a 3.500	110 a 2300	143 a 3400	141 a 2.700
Torque máximo mkgf/rpm	41mkgf/ 2.600	46,9 a 1400	40,8 a 1700-2200	51 a 1500
Peso Bruto total legal (kg)	6.600	6.700	7.850	6.800
Capacidade máxima de tração	9.500	9.100	8.000	10.400
Preço sugerido	R\$ 92 a R\$ 102 mil	R\$ 105 mil	R\$ 110.385,00	R\$ 88.900,00

Fotos: Divulgação

ciência energética e menor consumo", exemplifica a engenheira.

OPCIONAIS DE SÉRIE - No quesito conforto, a montadora manteve o interior do veículo ofertado em toda a linha Daily. Isso inclui ar-condicionado, CD-player e painel com display analógico/digital de fácil leitura. O modelo recebeu ainda a nova transmissão Eaton

FS8 4405 B que, de acordo com a montadora, permite um sistema de engate de marchas a cabo mais suave e preciso. O novo Daily foi projetado dentro do conceito de célula de segurança e possui portas maiores e de ampla abertura e retrovisores mais amplos para garantir maior visibilidade e segurança.

Com rodado traseiro duplo e duas opções de distância entreeixos (3.450 e 3.750 mm), o Daily foi projetado para o comprimento máximo de 5.928/6.538mm e largura máxima de 1.996/2.060 mm, pela ordem. "É um veículo diferenciado, com menor altura externa da cabine em relação ao solo, cerca de 13cm mais baixa que um dos concorrentes", garante Karina Esteves.

O novo Daily 70C13 chega ao mercado equipado com um propulsor Iveco/FPT F1C dotado de sistema de injeção common rail, quatro válvulas por cilindro e distribuição por corrente. Homologado para a mistura B5 e pronto para a normativa Euro IV o motor oferece 155 cavalos de potência e torque máximo de 41 mkgf, com curva constante que se estende por quase 900 rpm. "É um motor mais elástico e mais suave, que requer menor necessidade de trocas de marchas, com melhor dirigibilidade e maior conforto para o motorista", afirma Esteves.

De olho no mercado

Para Alcides Cavalcante, diretor comercial da Iveco Brasil, o mercado interno de caminhões deverá se adaptar nos próximos meses às restrições aos VUC's (Veículo Urbano de Carga). (Leia matéria completa na página 26 e 27 desta edição). No caso da Iveco a marca pretende posicionar o produto em aplicações especiais como guincho plataforma, caminhão de mudança e indústria e comércio de menor porte. "Entendemos que esse veículo está apto para atender tanto a configuração VUC quanto outras aplicações", argumenta o executivo. "Como o VUC em São Paulo terá algumas restrições, a Iveco vai atender às mais diversas aplicações permitidas na capital paulista", argumenta.

Nas contas da empresa, o mercado interno de caminhões de 6,1 a 7,9 toneladas deve encerrar o ano de 2008 com vendas totais da ordem de 11 mil unidades. Até agosto de 2007, quando ainda comercializava os modelos Daily CC 70.13HM e o Daily CC 70.12HM, foram vendidas exatas 305 e 6 unidades, respectivamente. Esses números indicam uma participação de 1,39% do mercado de leves.

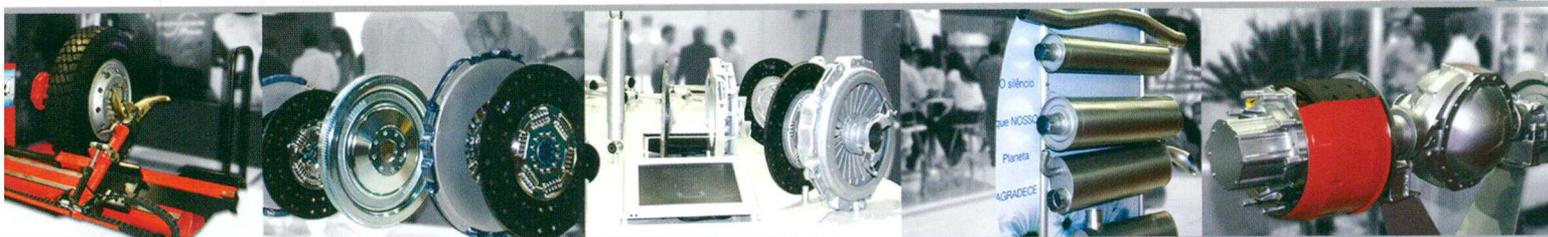


1ª FEIRA INTERNACIONAL ESPECIALIZADA EM PEÇAS,
EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS PARA VEÍCULOS

PESADOS & COMERCIAIS

A AUTOMECC Pesados e Comerciais 2008 será o principal mostruário dos últimos avanços tecnológicos em peças, equipamentos e serviços para o setor de veículos pesados e comerciais, tornando-se a principal feira especializada do setor no Hemisfério Sul.

PARTICIPE DESTA SUCESSO!



Reserve já seu espaço e faça grandes negócios!
Mais informações: (11) 3060-4902 / (11) 3060-5031

www.automeccfeiras.com.br

Organização e Promoção:



Afiliação à:



Apoio Institucional:



Apoio:



Ônibus

Lançamento

Comil padroniza linha com novo Campione HD Vision

Busworld

Maior feira de ônibus do mundo chega ao Brasil

Transporte urbano

Cabo Frio implanta tarifa de R\$ 1, a mais barata do País.

Moderno, *pero* dependente

Um ano e meio depois de entrar em operação, o Transantiago muda a rotina de milhões de chilenos, mas sofre com a evasão de receitas e greves que obrigam o governo a injetar recursos da ordem de US\$ 210 milhões anuais

Fotos para fins ilustrativos. Alguns itens são opcionais.

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

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



**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.
- Ampla rede de representantes.



Modelos:
V5, V6, V8, W8, W9
Versões:
Turismo/Fretamento,
Municipal
e Escolarbus.

100
ANOS
VOLARE

...e ainda temos muito chão pela frente!

volare.com.br • SAC 0800 7070078



DIRETORIA

José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

REDAÇÃO

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

Editora

Luciana Duarte
luciana.duarte@frotacia.com.br

Redator

Ivo Mattos
ivo.mattos@frotacia.com.br

Colaboradora

Valdir dos Santos

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 - Julho 2008

Parte integrante da revista FROTA&Cia
Circula como encarte, junto com a
Edição N° 116 - de junho 2008

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

Uma lição para todos



O caderno ÔNIBUS de FROTA&Cia decidiu ir ao Chile, para conferir a situação do sistema de transporte público - o Transantiago - que completa um ano e meio de operação. Durante uma semana, a jornalista Valdir dos Santos circulou pelas ruas de Santiago, ouviu operadores e administradores do sistema, além dos próprios usuários.

Considerada uma das maiores intervenções urbanas já realizadas na América Latina, o Transantiago impressionou a repórter pela grandiosidade de obra. Mas, também, pela dimensão e o alcance social do projeto, que hoje beneficia mais de 4 milhões de chilenos que residem na capital chilena.

Contudo, um outro e ainda mais impressionante aspecto do Transantiago também não passou despercebido dos olhos da experiente Valdir. Apesar de novo, o Transantiago já dá sinais de deterioração. As pichações degradam o interior dos coletivos, embora sejam vistas como manifestações de arte por parte da população. As obras também não avançam no ritmo previsto e falta manutenção nos trechos em operação.

Para piorar as coisas, a falta de controle da bilheteria provoca uma evasão da receitas que beira quase 50% do faturamento, fato que obriga o governo a subsidiar o sistema com recursos públicos adicionais.

A experiência é emblemática e pode servir de lição aos leitores que se dedicam à atividade do transporte coletivo urbano de passageiros. Por isso, desejo uma boa leitura a todos e um bom proveito dessa viagem.

José Augusto Ferraz
Diretor de Redação

Sumário

06 INTERNACIONAL
Depois de um ano e meio de operação, Transantiago depende do subsídio do governo e enfrenta graves problemas como a evasão de receitas



10 LANÇAMENTO
Comil apresenta o Campione HD na versão Vision. Além de melhorias, modelo vem com novo design, que dá uniformidade à marca

11 TARIFFAS
Prefeitura de Cabo Frio (RJ) implanta programa social que reduz o preço da passagem dos coletivos para R\$ 1 em todos os dias da semana

12 EVENTOS
Busworld, maior feira de ônibus do mundo, chega ao Brasil em junho de 2009 mas divide opiniões entre fabricantes de veículos e de carrocerias

04 SEÇÃO
Ponto a ponto

Dominando o mercado

A Companhia Carris Porto-Alegrense colocou em operação 12 novos ônibus com chassis de piso baixo produzidos pela Agrale, do modelo Midibus MT 12.0 LE (Low Entry). Os novos carros contam com carroceria Neobus de 10,5 metros de comprimento, cerca de dois metros a menos que os ônibus convencionais.

Rindo à toa

O Grupo Julio Simões está rindo à toa. No mês de junho, a empresa ganhou dois importantes prêmios dos setores de transportes de passageiros e cargas. O grupo sagrou-se a melhor empresa de transporte intermunicipal de passageiros da Região Metropolitana de São Paulo com o Prêmio IQT/2007 da EMTU. Além de ter sido eleito um dos três melhores operadores logísticos do Brasil, através do Prêmio Volvo de Logística.

Parceria real

O projeto Campus Pelé, de responsabilidade do rei do futebol, acaba de ganhar mais uma parceria. A Viação São Bento, tradicional empresa de ônibus da Baixada Santista, é agora patrocinadora oficial do projeto. Seus veículos vão transportar os jovens atletas do Jabaquara Futebol Clube, para todos os treinos e jogos.



Divulgação

Ampliação de serviços

A família Constantino está literalmente de olho nas linhas do Expresso Kaiowa, pertencente ao Grupo Itapemirim, que hoje opera com 35 veículos entre Foz do Iguaçu, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. A família já protocolou pedido para assumir estas linhas, junto à ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). “Com a Kaiowa queremos somar treze empresas com cerca de 1,5 mil ônibus”, disse Pedro Constantino, que dirige a holding IAC, um dos três grupos que assumiu a Penha.

Olho nas licitações

O Rio de Janeiro começou a estudar as licitações de 93 linhas do transporte público na cidade. A idéia é ter uma licitação específica para cada linha, com tarifa máxima de R\$ 2,10. Câmeras, GPS e biodiesel também estão entre as futuras exigências. Propostas e sugestões podem ser enviadas à comissão especial que está cuidando do assunto. As concessões deverão ter prazo de 10 anos.

Mais reajuste

Desde o início do mês as viagens interestaduais e internacionais estão mais caras. A ANTT reajustou as tarifas em 6,39%, com base na elevação dos custos com combustível, lubrificantes, mão-de-obra, peças e acessórios.

Marcelo Vigneron



Parceria militar

A Volkswagen cedeu em regime de comodato um ônibus rodoviário 18.320 EOT, encarroçado pela Comil no modelo Campione Vision, para a Academia Militar das Agulhas Negras, localizada em Resende (RJ). O veículo será usado para transportar cadetes durante treinamentos externos e, também, para apoiar o deslocamento de comitivas escoltadas pelo Exército.



Atuação ampliada

Com investimentos de US\$ 50 milhões, a Marcopolo S.A. e a companhia egípcia GB AUTO S.A.E. firmaram uma joint venture para produção de ônibus em Suez, no Egito. Batizada de GB BUSES S.A.E. (GBB), a nova empresa terá gestão compartilhada pelas duas empresas e vai atender tanto o mercado daquele país como outros no Oriente Médio, África e Europa.

A estimativa de fabricação é de 1.500 ônibus em 2009, podendo atingir até 5.000 unidades anuais, no quinto ano.

Deixado de lado

Pesquisa realizada pelo Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana da cidade de Teresina revela que o transporte coletivo do município caiu quase 10%. A queda resulta do aumento de usuários que agora se locomovem em transporte individual, como motocicletas, automóveis e bicicletas. Em Teresina, 31,24% das viagens diárias são feitas com transporte individual, contra 24,43% do transporte coletivo.

O ar agradece

Com a renovação de 293 ônibus até o final deste ano, Curitiba deixará de gerar quase 85 toneladas de poluentes por mês. Os veículos que vão sair de circulação têm motores Euro I, que impedem a queima ideal do combustível. Já os novos ônibus, com motores Euro III, fazem a queima quase completa do diesel e reduzem à metade a sobra do material tóxico que sai dos motores na forma de fumaça e fuligem.



Divulgação

Primeiro mundo

A Volvo Bus Latin America fechou contrato com quatro operadores urbanos de Goiânia para a implantação de um sistema inteligente de transporte (ITS4mobility, na sigla em inglês). O sistema fornecerá informações aos 1,4 mil ônibus que operam na capital, como controle de tráfego, saídas e horários dos próximos carros, itinerários, entre outras.

Subsídio sustenta a operação

O Chile, que mantém sua economia regulada pelas leis de mercado, recorre a recursos públicos para dar prosseguimento ao plano de modernização do transporte coletivo

Inspirado no Transmillenium, de Bogotá, o Transantiago ainda é uma promessa de solução para 4 milhões de passageiros/dia que utilizam o transporte coletivo urbano na capital do Chile. Tal sentimento reflete o impacto da introdução da cultura do transporte coletivo em substituição ao individual. Reforçado pelo fato das obras não estarem ainda concluídas, nem a frota totalmente renovada, além das inúmeras dificuldades que o sistema ainda enfrenta.

Passado quase um ano e meio do início da operação do Transantiago, o governo chileno complementa com recursos públicos de US\$ 210 milhões ao ano a remuneração das empresas operadoras e controladoras do sistema. A receita das tarifas tem sido baixa devido ao elevado índice de evasão de até 50% e à redução do valor das passagens de 760 para 380 pesos ou US\$0,80. As pesquisas sobre satisfação do serviço são raras, mas uma consulta feita em setembro de 2007 revelou 46% de aprovação sobre o sistema anterior.

A evasão se tornou um problema tão sério que, em agosto de 2007, foi mudado o contrato para remunerar os operadores pelo número de ônibus em circulação e não mais pelos passageiros transportados. As empresas diminuam



Transantiago: tecnologia de ponta como ônibus de última geração e validadores, ao custo de US\$ 210 milhões/ano, pagos pelo governo

o número de veículos em operação, provocando superlotação, longas esperas e viagens mais demoradas. A fiscalização passou a ser feita nas ruas por antenas GPS, embora só uma parte estivesse instalada.

A tarifa de 380 pesos e o desconto de dois terços para estudantes, que vale duas horas e dá direito a três transbordos, incluindo o metrô (nas estações de integração), não tem sido suficiente para evitar a eva-

são. Por falta de catracas, cobrador ou fiscais no interior dos ônibus estimulam as viagens grátis. Isso só não ocorre no metrô, que tem catraca e nas linhas suburbanas, ainda não integradas, onde o motorista faz a cobrança na entrada.

CATRACA NOS ÔNIBUS

Cláudia Brandes, gerente de Assuntos Corporativos da Subus, uma das maiores operadoras com 1.022 ônibus, sendo 672 articulados, afirma que a empresa só conseguiu reduzir a evasão para 20/25% depois que instalou catracas nos ônibus. Ela conta que ainda há muitos passageiros que ingressam pelas portas de saída e viajam sem validar o cartão. “Se o motorista não abre a porta de saída ao perceber que alguns passageiros querem entrar por ela, o grupo se junta, força e abre de fora para dentro”, comenta Cláudia.

Outra medida para reduzir a evasão foi a instalação da “zona paga”, uma grade na calçada dos pontos de maior movimentação de passageiros com entrada única, onde fiscais exigem a validação do cartão Bip! com aparelho portátil.



Cláudia Brandes: catracas nos ônibus para evitar evasão



Miguel Campino: negociações com até 30 sindicatos

Ao todo, dez empresas operam as linhas troncais e alimentadoras com uma frota de 5.500 ônibus, além do metrô. Os motoristas, em média 2,7 por ônibus, recebem salário equivalente a R\$1.800 para jornada de oito horas, com intervalos para descanso nos terminais das empresas, que têm refeitório, banheiros, vestiário e salas de recreação.

Apesar de novo, o Transantiago dá sinais de deterioração. Os ônibus articulados circulam com pichações na carroceria e nos vidros, sem a tampa do ar condicionado sobre o teto e em condições higiênicas precárias. Operadores consideram as pichações como manifestação artística dos passageiros que escolhem os ônibus para divulgar grafites. “A tampa arrancada é vandalismo mesmo e ocorre sempre que há jogos de futebol”, opina Cláudia Brandes.

José Miguel Campino, encarregado de Assuntos Públicos de Inversiones Alsacia, empresa que responde por 11% do Transantiago com 629 ônibus, sendo 173 articulados, diz que apesar dessas condições, são frequentes as greves nas empresas. “Nossa maior dificuldade é ter que negociar com cinco sindicatos. Quando a negociação é de toda a categoria, são mais de 30 sindicatos”, afirma.



Fotos: Marcos Leandro





Marco Boto: subsídio é única alternativa para o sistema

Todas estas dificuldades estavam previstas, inclusive o subsídio, segundo Marco Carmach Botto, coordenador geral e representante do governo no Transantiago. “Quando o sistema começou a operar mais de 50% das obras já estavam concluídas e os problemas têm sido administrados”, disse. As frequentes greves, como no troncal 5, que já trocou de concessionário três vezes, fazem parte do processo, acrescentou Botto: “A empresa não cumpriu as regras do contrato, por isso recebeu menos e não pagou os empregados, que pararam por um dia; governo interveio na negociação e a greve acabou”, disse ele referindo-se a uma das paralisações ocorrida em maio. O subsídio é considerado como única alternativa para levar adiante esse sistema que, no atual estágio, se tornou irreversível.

CIDADES EM OBRAS

Considerado como a maior intervenção urbana da história da cidade e suas vizinhanças, a implantação do Transantiago transformou a capital chilena em um canteiro de obras desde 2005, quando começou a construção do primeiro corredor. Cerca de US\$ 1,5 bilhão estão sendo

Como é o sistema

Quatro corredores já estão em operação, seis em execução e três estavam programados para ser iniciados este ano. A estas obras se somarão mais de 120 km de vias projetadas para o período 2009-2014, em fase de projeto. A rede completa terá 230 quilômetros de vias em toda a região metropolitana. Os corredores, dotados de estações de transbordo e ciclovias, visam reduzir os tempos de viagem, diminuir o consumo de combustível e a emissão de gases e partículas poluentes e contribuir para recuperar o espaço público.

A malha é composta por 80 linhas troncais, operadas por ônibus articulados nas cores branco e verde e 171 linhas locais operadas por ônibus de até 12 metros, identificados pelas cores vermelho (21 linhas), laranja (19), amarelo (19), azul claro (18), azul (22), roxo (17), rosa (17), verde (18) e verde claro (18). As linhas locais delimitadas por dez zonas (de A a J) abrangem as 34 “comunas” vizinhas.

O Transantiago dispõe ainda de linhas curtas fazendo pequenos trajetos em áreas de grande demanda nos horários de pico; expressas, que cumprem o mesmo trajeto da linha troncal, com menos paradas; super-expressas que percorrem longas distâncias com poucas paradas; e as clones do metrô.

investidos na infra-estrutura viária para a construção de 13 corredores exclusivos e de 36 estações de transbordo num total de 230 km de vias públicas, fora a ampliação em 40 km de linhas de metrô, mais US\$ 840 milhões. Afora os investimentos privados na substituição da frota por ônibus Euro III, nos sistemas de controle, gerenciamento e na contratação e treinamento de pessoal.

A proposta é privilegiar o transporte coletivo, dificultando o individual com a proibição dos estacionamentos privados e oferecer um serviço de qualidade para aumentar os atuais 4 milhões de passageiros/dia. Santiago e as 34 cidades vizinhas (comunas), que compõem a região metropolitana, têm 6,5 milhões de habitantes, que correspondem a 40% da população do país.

Tido como um país aberto às novidades, promovendo competição de produtos importados do mundo

inteiro, o Chile trouxe para o Transantiago avanços tecnológicos, como o cartão inteligente chamado “Bip!”, validadores portáteis, ônibus articulados e de 12 metros de piso baixo, ar condicionado, transmissão automática e tecnologia Euro III e diesel com 50 ppm de enxofre; câmeras e antenas GPS nas vias públicas e nos ônibus para fiscalização e controle do serviço e da frota; serviços de informações gratuitos de te-

Garagem da Alsacia: frota nova de ônibus não esconde pichações nos vidros e carrocerias



telefone fixo e de celular, além de portal na internet para informações; e comercialização de cartões e de recarga via internet.

Totalmente privatizado, o Transantiago foi atribuído às empresas vencedoras de concorrências na operação, gerenciamento, fiscalização, finanças e comercialização da tarifa. O Ministério dos Transportes e Telecomunicações que concebeu o Transantiago mantém uma pequena equipe com Marco Carmach Botto na coordenação geral e Silvio Alvaran, coordenador técnico.

As empresas que participam do projeto, segundo Botto, sabem que o negócio é de longo prazo e são remuneradas com base no serviço que prestam, da mesma forma, que as instituições financeiras do Japão, Suécia e Brasil, que forneceram os recursos acreditando na proposta.

“O Transantiago mantém uma relação do tipo ganha-ganha com seus parceiros”, assegura Botto. “Ganha o país com a economia que o sistema mais eficiente oferece, ganha a saúde pública com a melhora do meio ambiente, ganham os passageiros com a maior rapidez das viagens, mais conforto e ganham as empresas parceiras com um serviço público garantido por regras estáveis”.

O risco de retrocesso ou de o sistema desandar, segundo o coordena-

Começo desastroso

O início da operação do Transantiago, no dia

10 de fevereiro de 2007, causou tantos transtornos, que a presidenta Michelle Bachelet demitiu o então ministro dos Transportes Sergio Espejo e foi à televisão pedir desculpas à população. As manifestações contrárias ao Transantiago, principalmente de estudantes, ganharam manchetes no exterior porque foram sufocadas pela Polícia, fazendo lembrar os duros tempos do regime militar.

Na época, o redesenho das linhas passou a exigir mais de um transbordo para se chegar ao destino, com perda de tempo em caminhadas ou espera. Com isso, o metrô passou a receber o dobro de passageiros. Essa situação durou vários meses até que fossem eliminados assentos dos vagões e instalados mais pega-mãos para comportar o aumento da demanda de passageiros e novos trens fossem comprados. A densidade chegou a 6,4 passageiros por metro quadrado, o que exigiu o aumento do uso de freios de emergência. Atualmente o metrô suporta 40% do sistema, mesmo cobrando 10,5% a mais nos horários de pico ou 420 pesos (US\$0,884) e a densidade caiu para 4 pessoas por m².



dor do Transantiago, não existe porque o projeto prevê a criação da figura da Autoridade Metropolitana de Transporte, atualmente em debate no Congresso Nacional, e que vai assegurar o prosseguimento do sistema, independente do governo de plantão.

DIAGNÓSTICO

O governo chileno contratou no ano passado um grupo de especialistas independentes para fazer um diagnóstico e sugerir medidas para melhorar o Transantiago. Divulgado quando completou um ano, o estudo constatou que a operação não cobre os custos devido à grande evasão, à baixa velocidade das viagens, que não atrai novos passageiros e o sistema necessita de subsídio para sobreviver. Mas sugere revisões periódicas do subsídio visando sua redução na medida em que melhorem os serviços e os custos possam ir sendo repassados à tarifa. “O mecanismo de entrega dos subsídios de-

ve ser cuidadosamente desenhado de maneira a evitar incentivos perversos”, diz o relatório.

Algumas recomendações já foram aplicadas, como eliminar estações para reduzir a circulação de automóveis e oferecer mais espaço para os ônibus e isenção do imposto específico dos combustíveis para o Transantiago. A grande maioria, contudo, continua no papel.

Entre outras sugestões, o comitê de especialistas sugere que as zonas pagas, solução improvisada para diminuir a evasão, sejam substituídas pela fiscalização e aplicação de multa associada a uma campanha para sensibilizar os passageiros sobre a importância de se pagar para ter um bom serviço. Sugere também o retorno dos incentivos aos motoristas para fiscalizarem os passageiros que viajam de graça, entre outras medidas. 

Por Valdir dos Santos, especial para Caderno Ônibus



Fotos: Marcos Leandro

Com a mesma cara

Comil apresenta modelo Campione HD na versão Vision que completa sua linha de produtos rodoviários e prioriza a uniformidade no design dos carros



Foto: Divulgação/Comil



Novo Campione HD Vision: design atualizado

A gaúcha Comil está dando claras mostras ao mercado que, neste ano, a fábrica de Erechim quer incomodar a concorrência. Há dois meses a encarroçadora relançou o urbano Svelto e agora acaba de batizar seu mais novo membro para o segmento de rodoviários: o Campione HD na versão Vision.

Tal versão, lançada em abril do ano passado e que compõe a família X e L nos modelos 3.25, 3.45 e 3.65 chega agora para fechar o portfólio de rodoviários da marca. “Faltava somente o HD para ser atualizado de acordo com a versão Vision. Agora temos uma uniformidade no design da nossa linha para longas distâncias”, completa Henésio Stumpf, gerente nacional de marketing e vendas.

Na prática, as mudanças do novo carro na parte externa enaltecem o pára-brisa maior com frente mais baixa, que permite ao motorista ter um maior e mais amplo campo de visão. Já na lateral, a ausência de

perfis de função nas chapas de alumínio que revestem o veículo “favorece o design”, nas palavras do executivo, “tornando-o mais limpo e mais leve”.

Internamente, a empresa destaca o sistema de iluminação, que substituiu as lâmpadas por leds, resultando em uma luminosidade mais potente para os passageiros. A escada de acesso tem agora degraus mais largos, além de um corrimão readequado para facilitar a passagem dos usuários. Já em relação ao bagageiro, a empresa se orgulha em afirmar que o Campione HD na versão Vision oferece o “maior volume de capacidade que um rodoviário pode transportar”.

QUESITO HIGIENE

Mas a grande novidade do modelo está no quesito higiene. Atenta aos usuários que utilizam o banheiro, a empresa equipou o espaço com um eficiente sistema de troca de ar e um exclusivo sistema de evacuação, que elimina o surgimento de odores.

Com comprimento máximo e mínimo de 13.200 mm a 14.000 mm respectivamente, além de largura externa de 2.600 mm, a Comil informa que o novo modelo pode ser encarroçado sobre os chassis Mercedes-Benz, Scania e Volvo.

No mercado interno, a Comil não revela a previsão de vendas para este ano. Mas, diz que atuará com a mesma clientela já cativa do modelo anterior nas regiões Sul e Sudeste do Brasil. Da mesma forma que pretender manter o foco no mercado externo, caso do Chile, Peru, Argentina, Venezuela, El Salvador, Honduras, entre outros países. 

Por Ivo Mattos

Justiça social

Prefeitura de Cabo Frio (RJ) implanta “Programa Transporte Cidadão” e reduz o valor da tarifa de R\$ 2 para R\$ 1, considerada o menor do País



Foto: Divulgação

Ônibus em Cabo Frio: tarifa de R\$ 1,00 todos os dias da semana

Conhecida pela beleza natural de suas praias, a cidade litorânea de Cabo Frio (RJ) passa a chamar a atenção, agora também, pelo baixo preço das passagens nos ônibus urbanos. Uma lei sancionada pela prefeitura municipal da cidade, no final de 2007, reduziu o valor da tarifa de R\$ 2 para R\$ 1 em qualquer dia da semana. Com isso, o município passa a oferecer a tarifa mais barata do País.

A iniciativa batizada de “Programa Transporte Cidadão” reflete, segundo o secretário municipal de transportes, Mauro César Branco, a preocupação do Poder Público em promover justiça social entre os usuários do sistema. O secretário explica que a prefeitura municipal de Cabo Frio realizou um estudo na cidade, o qual revelou que cerca de 50% dos usuários do transporte não pagavam passagens, por fazerem parte da gratuidade.

O estudo apontou, ainda, que se todos os municípios pagassem pela utilização do siste-

ma o valor das tarifas poderia cair para R\$ 1. Ao vislumbrar esta possibilidade, a prefeitura decidiu assegurar a cobertura da diferença - hoje por volta de R\$ 520 mil mensais - entre a tarifa real dos ônibus e o valor de R\$ 1, que passou a ser cobrado dos usuários. “Corrigimos uma grande injustiça com a sociedade ao promover essa importante ação de renda”.

70 MIL CADASTRADOS

Toda a população de Cabo Frio pode participar do programa. Basta obter gratuitamente o Cartão Transporte Cidadão, junto à secretaria de transportes. “Desde a criação do Programa 70 mil pessoas já se cadastraram, o que significa a adesão de mais de 40% da população”, contabiliza.

O Programa prevê outras medidas que serão implementadas na cidade como a modificação do sistema viário e construções de novos terminais. “Tudo para que nossa população usufrua de um melhor sistema de transporte, que hoje já pode ser considerado modelo para todo o país”, comemora. 

Por Ivo Mattos

Cabo Frio em números

População: 162.229 habitantes
Área da unidade territorial: 401 km²
Empresa responsável:
Auto Viação Salineira
Número de ônibus: 42
Passageiros circulantes: 20 mil/mês
Numero de linhas atendidas: 18





Passarela do mundo

A Busworld, a maior feira mundial de ônibus chega a São Paulo em junho de 2009, de olho no potencial do mercado brasileiro, mas sem o apoio da Fabus

Depois da última “Expo Bus” realizada em 2001 e do recente “Show Bus”, promovido pela Mercedes-Benz em maio passado, uma nova e ainda mais grandiosa exposição de ônibus promete agitar o mercado brasileiro, envolvido com o transporte rodoviário de passageiros. Depois de se instalar na Bélgica (Kortrijk), Muambai (Índia), Istambul (Turquia) e Changai (China) chega ao Brasil a Busworld, a maior feira mundial do setor, que reúne os principais produtores de carrocerias e chassis do globo terrestre.

O evento, previsto para a primeira semana de junho no TransAmérica Expo Center, em São Paulo, marca a entrada da Busworld na América do Sul. Segundo a organização do evento, já está confirmada a presença de re-

nomados fabricantes mundiais na exposição brasileira. Caso da Temsa, maior fabricante de ônibus da Turquia e uma das maiores da Europa. “Fabricantes e empresas de componentes automotivos mundiais sabem do enorme potencial dos países que compõem o BRIC e querem aproveitar a feira no Brasil para expansão de seus negócios”, diz Patrick van Impe, secretário geral da Busworld.

Além da oportunidade de negócios, o executivo comenta que o motivo que levou a organização da feira a realizar o evento no Brasil foi o crescimento do mercado nacional ao longo dos anos. Em apoio ao raciocínio, Patrick se baseia que, somente nos dois últimos anos, a indústria de chassis e as encarroçadoras de ônibus produziram juntas mais de 95 mil veículos em terras brasileiras.



Fotos: Divulgação

Década de sucesso

❖ A parceria da brasileira Agrale e a norte-americana Navistar International acaba de completar dez anos. Em maio de 1998, a **Agrale** iniciou a montagem de caminhões médios e pesados da International, segundo os padrões de qualidade e processo estabelecidos pela montadora. Ao longo desta década foram fabricados mais de 12.500 veículos na planta industrial da Agrale em Caxias do Sul (RS).

Duplo reconhecimento

❖ A **Mann+Hummel** acaba de conquistar duas importantes premiações. A primeira é o Prêmio Ford, pela conquista do PPM (peças devolvidas por milhão), atingido nos últimos seis meses. Já o segundo é o Prêmio de Qualidade Toyota, pela adoção da agressiva meta de 6 PPM (partes por milhão), com o objetivo de atender os rigorosos requisitos de qualidade da montadora.

Negócios globais

❖ A **Suspensys** acaba de receber a certificação mundial da

Volvo, provando estar enquadrada nos rigorosos critérios do programa SMA - Safety Management Audit. O programa busca a prevenção de falhas e o "zero defeito", com garantia de segurança ao usuário final. Com isso, a **Suspensys** abre novas possibilidades de ampliação dos negócios com a montadora.

Imagem consolidada

❖ A **Jamef Encomendas Urgentes** comemora exatos 45 anos de vida. Para marcar a data, os caminhões da frota estão sendo 'envelopados'

Vai e vem

❖ A **Ceva Logistics** tem novo diretor de operações: **Robin Chin**, que irá cuidar das áreas de operações Hi-Tech, Bens de Consumo, Publishing, Banking & Others da Divisão de Contratos Logísticos.

❖ **Andreas Nobis** assume a presidência da **Robert Bosch América Latina**. O executivo substituiu o atual presidente **Edgar Garbade**, que se aposenta da diretoria executiva da empresa para compor o conselho administrativo da Bosch.

❖ **João Miguel Capussi** é o novo diretor da área de Marketing da **Scania Brasil**. A função foi ocupada durante 9 anos por **Emanuel Queiroz**, que deixa a companhia para gerenciar novos projetos.

❖ Depois de responder pela gerência geral da **Ciferal**, **Oscar Barbieri** é o novo Diretor Industrial da fábrica da **San Marino/Neobus**, localizada em Caxias do Sul (RS). A troca de cadeiras contou com o aval da **Marcopolo**, controladora da **Ciferal** e acionista da **San Marino**.

com o selo comemorativo e imagens de pontos turísticos em que a **Jamef** atua. Hoje a empresa conta com nove filiais e uma frota de mais de 600 veículos, dos quais 100% rastreados via satélite.

20 anos de serviços

❖ O campo de Provas da **Pirelli**, localizado em Sumaré (SP), completa 20 anos. Com uma área de 200 mil m², o local é um laboratório para testes de pneus de carros, motos, quadriciclos, ônibus, caminhões, veículos agrícolas e industriais, bicicletas e ainda de competi-

ção. O complexo reúne pistas on e off road, compostas por diversos tipos de pisos e inclinações para testes dos pneus.





ECONOMIA & TRANSPORTE

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

www.economiaetransporte.com.br



Fotos: Divulgação/MANI/Busworld

A maior do mundo



No ano de 1971 na pequena e pacata cidade belga de Kortrijk - localizada a 100 quilômetros de Bruxelas - nascia a BusWorld, um evento voltado exclusivamente para a indústria do transporte de passageiros urbanos e rodoviários. Naquela primeira edição, o salão do ônibus contou com a presença de apenas 15 expositores, entre encarroçadores e fabricantes de chassis.

Passados os anos, a amostra bienal na Bélgica ganhou corpo e se tornou referência mundial quando o assunto é ônibus, realizando também exposições em outros quatro localidades do globo. Somente no ano passado, na Bélgica, mais de 50 fabricantes mundiais e cerca de 300 fornecedores apresentaram as últimas novidades do segmento em um espaço de mais de 50 mil m² do Kortrijk Xpo, para um público de mais de 25 mil visitantes de 110 países do mundo.

Para o executivo, tais números comprovam a força do Brasil “como motor que impulsiona os negócios da América do Sul, além da casa de uma das maiores fabricantes do mundo, a Marcopolo”. Dessa forma, van Impe não esconde o entusiasmo com a edição Brasil. “Não tenho dúvidas que a Busworld Brasil será um sucesso tanto para o público como para os visitantes. É imperativo que o Brasil mostre seus produtos e dessa forma a Busworld vem contribuir”, define.

FABUS NÃO APÓIA

Em que pese o otimismo do secretário geral, os encarroçadores nacionais reunidos em torno da Fabus (Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus) não vêem com bons olhos a realização da feira no Brasil. Segundo Roberto Ferreira, diretor executivo da entidade, é praticamente certo que

nenhum fabricante nacional irá participar do evento. Segundo ele, as empresas instaladas no país não precisam de um mega evento como a Busworld.

Para o diretor executivo da Fabus, a fórmula brasileira de realizar vários eventos com clientes, quando é apresentado um lançamento, gera muito mais efeito. “A Busworld não é uma feira para gerar negócios”, alega Ferreira, antecipando que em 2009 - quando a entidade completa 50 anos - acontecerá um evento exclusivo com as associadas.

O posicionamento da Fabus, contudo, não reflete o pensamento geral dos fabricantes de chassis para ônibus em relação ao assunto. A Mercedes-Benz, líder no mercado brasileiro com nada menos do

que 51% de participação, acha positiva a vinda da Busworld para o país. Durante o “Show Bus”, Mário Laffitte, gerente de Marketing e comunicação, lamentava a falta de eventos do setor, que em um país com o potencial do Brasil, poderia ser melhor explorado. “A recente realização do Show Bus Mercedes-Benz, mostrou a importância de eventos com ampla abrangência para o segmento de ônibus no Brasil. Nesse sentido, consideramos positiva qualquer iniciativa de outras feiras que venham para cá”, argumenta.

Pelos lados de Resende (RJ), berço da vice-líder Volkswagen, detentora de 27,94% do mercado doméstico de chassis de ônibus, a vinda dos expositores mundiais é igualmente positiva, principalmente para o mercado nacional conhecer as tecnologias que estão sendo usadas na Europa. “Será uma grande troca de culturas e tecnologias. E isso poderá proporcionar benefícios a médio e longo prazo para o nosso transporte”, ressalta Walter Barbosa, supervisor de vendas para ônibus.



Patrick van Impe: convencido da oportunidade da feira

Por Ivo Mattos

Acesso fácil:

www.movimat2008.com.br

NOVIMAT 2008

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

**5 a 8
de
Agosto**

das 14 às 21 hs
(acesso até as 20h30)

Local:



Promoção e Realização:



Não venha
apenas visitar a
MOVIMAT 2008!

Traga suas cotações,
projetos e
especificações
e aproveite para fazer
negócios com os
expositores.

MOVIMAT
2008

Um pacote de benefícios:

Participe!

- **Seminário IntraLOGÍSTICA** para Pequenas e Médias Empresas ou Iniciantes • dia 6 de Agosto
- **Seminário LOGISMAT** (24 palestras/estudos de casos e 9 Visitas Técnicas) • dias 7 e 8 de Agosto
- **Cursos** durante a semana na UnIMAM:
 - Como Reduzir Custos Logísticos • dias 4 e 5 de Agosto
 - Embalagem Industrial e de Exportação • dias 4 e 5 de Agosto
 - Gerenciamento de Transportes e Frotas • dias 4 a 7 de Agosto (noturno)
 - Indicadores de Desempenho Logístico • dia 5 de Agosto
 - Logística Básica • dia 4 de Agosto
 - Logística Total • dias 4 e 5 de Agosto
 - Organização de Almoxarifados • dias 4 a 7 de Agosto (noturno)
- Adquira **Livros e Vídeos** com desconto de até 20%
- Faça sua **Filiação** ao Instituto IMAM ou Assinatura da **Revista Logística** com descontos especiais

Evento exclusivo para profissionais do setor. É vedada a visitação de pessoas sem comprovação de qualificação com o evento. Não é permitida entrada de caravanas de estudantes.

Apoios:



PRODUTIVIDADE MÁXIMA

HYSTER

RODAFER

"A SOLUÇÃO EM PNEUS PARA EMPILHADEIRAS"



Yale

Pessoas. Produtos. Produtividade.

CONSIGAZ
GÁS PARA EMPILHADEIRAS

Paletrans

SCAN BRASIL
AUTOMAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL
ETIQUETAS E RÓTULOS

WIS
Warehouse Information System

Se você não recebeu
sua credencial e quer
evitar filas, solicite-a
até 25/07.

www.imam.com.br
imam@imam.com.br
Tel.: (11) 5575.1400
Fax: (11) 5575.3444

www.movimat2008.com.br

Obs.: Cadastre-se pela Internet e aguarde
o recebimento da sua credencial.

5 a 8 de Agosto		Convidado por
movimat 2008		IMAM e EXPOSITORES
Expo Center Norte • São Paulo - SP 14:00 às 21:00 (acesso até 20:30)		
FEIRA DE LOGÍSTICA, MOVIMENTAÇÃO, ARMAZENAGEM E EMBALAGEM DE MATERIAS		
CPF	<input type="text"/>	
NOME DO VISITANTE	<input type="text"/>	
CARGO	<input type="text"/>	
E-MAIL	<input type="text"/>	
CNPJ	<input type="text"/>	
RAZÃO SOCIAL	<input type="text"/>	
NOME FANTASIA	<input type="text"/>	
ENDEREÇO da EMPRESA	<input type="text"/>	
	NÚMERO	COMP.
CEP	CIDADE	UF
DDD	TELEFONE	Linha Principal de Produto de sua empresa:
PROIBIDO O INGRESSO DE MENORES DE 16 ANOS, INCLUSIVE ACOMPANHADO DOS PAIS.		

EVENTOS INTEGRADOS

Faça já sua inscrição!

Garanta sua participação - Vagas limitadas

Tel.: (11) 5575.1400



Local:

Venha de
Metrol!



Rua José Bernardo Pinto, 333
São Paulo - SP

6 de Agosto

3º Seminário

Intra Logística

A Logística para
Pequenas e Médias Empresas

das 8h00 às 18h00

Tudo que você
precisa saber
sobre logística

PARTICIPE E SAIBA COMO:

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

7 e 8 de Agosto

16º SEMINÁRIO

Logismat

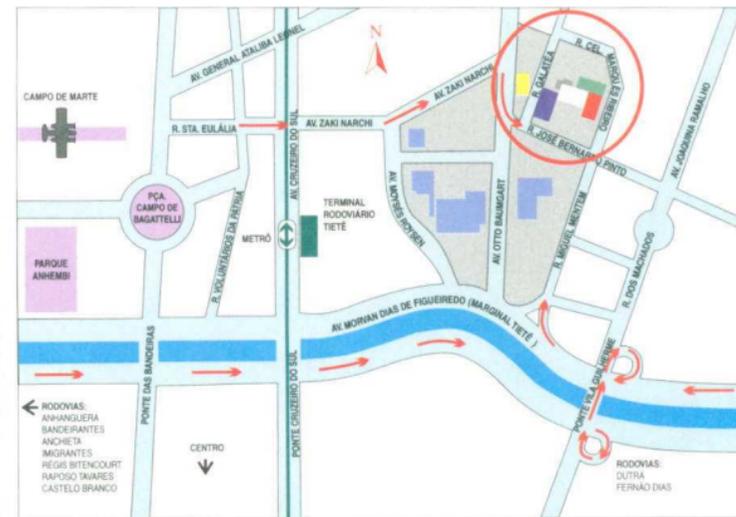
a logística na prática

• Dia 7: das 8h00 às 18h00 • Dia 8: das 8h00 às 12h00 •

24 Palestras
com Estudos de Casos

e

9 Visitas Técnicas





Mercedes-Benz pronta para
BioDiesel 5%

MATOSGREY



Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.

Mercedes-Benz

Axor Mercedes-Benz. Transporta muito mais. Inclusive rentabilidade.

Caminhões Mercedes-Benz. A sua excelência é o nosso negócio.

Se você procura um caminhão para trazer ainda mais sucesso para sua empresa, visite um Concessionário Mercedes-Benz e escolha o Axor, o caminhão mais vendido na sua categoria. E não é para menos: além da robustez e do consumo reduzido de combustível, ele oferece dois anos de garantia sem limite de quilometragem para o trem-de-força e

ainda traz na bagagem a maior e melhor Rede de Concessionários do país, o mais completo pós-venda e o atendimento exclusivo do Axor Center. Por tudo isso, você vai contabilizar muito mais rentabilidade para sua empresa.

Afinal, a sua excelência é o nosso negócio.

CAC: 0800 970 90 90 • www.mercedes-benz.com.br

Volkswagen Constellation 25-370.
Sob medida para o transporte pesado.



Imagens meramente ilustrativas.

Quando você é uma das maiores empresas de logística do país, tem que confiar na sua frota. É por isso que a Binotto comprou 180 unidades do novo extrapesado da Volkswagen.

“Para atender às mais diferentes soluções de transporte e de logística, a Transportadora Binotto precisa contar com uma frota pensada sob medida. Por isso, a escolha dos Volkswagen Constellation. Com eles, manter o compromisso de qualidade e pontualidade com os nossos clientes fica muito mais fácil.” **Edilson Binotto – Presidente da Transportadora Binotto**

A Binotto, uma das maiores transportadoras do país, acabou de comprar 180 caminhões Constellation 25-370 para sua frota. Além de ter ótimos resultados com eles, uma empresa do porte da Binotto precisa de caminhões de alta performance, com grande durabilidade e sob medida para o seu negócio. E foi exatamente isso que ela encontrou no Constellation 25-370.

Constellation 25-370. O extrapesado sob medida para a sua frota.



www.vwcaminhoeseonibus.com.br

Volkswagen.
Caminhões sob medida.

