Ano 16 - Edição nº 128 - Agosto 2009
www.frotacia.com.br
R$ 11,00

Especial
Dia do Transportador
Rodoviário de Cargas

FROTA&Cia

TRANSPORTE & LOGÍSTICA • CARGAS & PASSAGEIROS

Crédito de carbono
Os caminhos e obstáculos para sua empresa ter acesso a esse mercado

Ônibus urbano
Apesar das vantagens, operadores resistem à adoção dos chassis com motor traseiro

Contêineres
Crise obriga transportadores a revisar seus processos logísticos

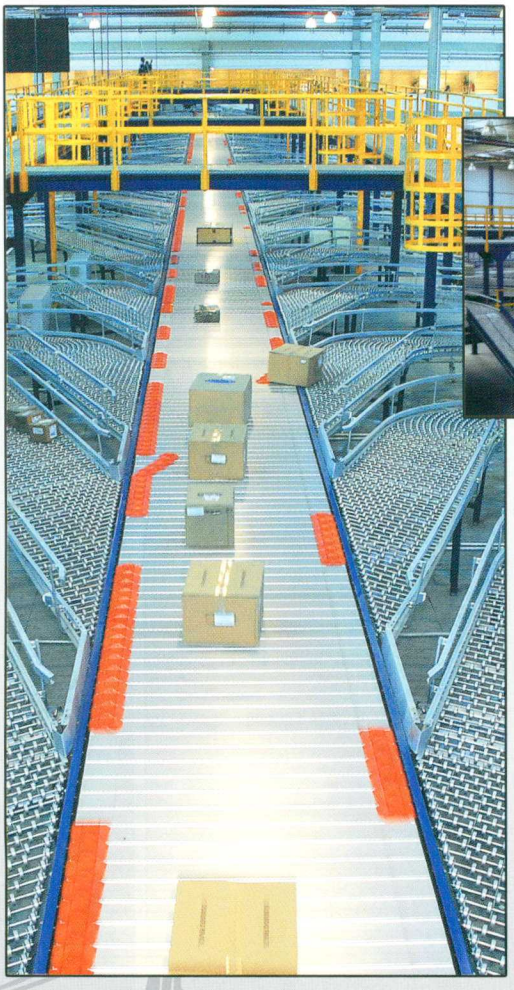
Frota VIP
Empresários compensam nos fins de semana as tensões do trabalho, em motos de tirar o fôlego

Irecê Andrade, diretora Comercial da Júlio Simões Logística

Consciência ecológica

Empresas de transporte rodoviário como a Júlio Simões despertam para a importância de incorporar ações de responsabilidade socioambiental, como forma de reduzir o impacto da atividade no meio ambiente

Braspress/RJ, o mais moderno terminal de encomendas da América Latina.



Agilidade, ganho de tempo, segurança, maior precisão, rastreabilidade das encomendas e eliminação das perdas com extravios e avarias.

- 41.150m² totais
- 4,7 quilômetros de esteiras
- 8.400 volumes por hora
- 11 rampas de alimentação
- 61 rampas de saída
- 114 docas para carga e descarga simultâneas

A Braspress/RJ possui um sistema de Gerenciamento de Risco, que faz o rastreamento e monitoramento da sua frota 24h por dia, da coleta à entrega.

BRASPRESS

Fone: (21) 3668-3500 www.braspress.com.br

FROTA&Cia

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
Marcelo Moscardi (fotos)

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

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 - Gráfica Photon
Laboratório fotográfico - PH Color
Tiragem - 13.000 exemplares
Circulação - Setembro 2009
Filiada ao
Instituto Verificador de Circulação IVC

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

Foto de capa: Marcelo Moscardi

O poder de inovar

Omar Matsumoto

Quase às vésperas de completar 130 edições, mais uma vez, **FROTA&Cia** surpreende seus milhares de leitores com a publicação de uma série especial de reportagens, batizada de FROTA Vip, com o propósito de revelar o lado pessoal de inúmeras personalidades ligadas ao segmento do transporte rodoviário, de cargas e passageiros.

Para produzir esse trabalho, que o leitor poderá conferir a partir da página 33, a jornalista e colaboradora Valdir do Santos conversou durante meses com representantes ilustres desse setor. Tal esforço tinha o propósito de conhecer a pessoa escondida na figura do empresário, através de seus hábitos e atividades fora do contexto corporativo. Também foi fundamental a participação do fotógrafo Marcelo Vigneron, a quem soube captar com sua lente o lado humano de cada entrevistado, sem vincular caminhões, ônibus, escritórios ou terminais de cargas, como costumeiramente soe acontecer. Acrescente a essa fórmula de sucesso o toque de arte e o domínio no assunto do Editor Fábio Bortoloto, encarregado de misturar texto, fotos e cores em belas páginas editoriais, com o objetivo de despertar para a leitura a atenção dos leitores.

Mais que um simples deleite jornalístico, a inclusão de matérias dessa natureza em uma revista técnica e especializada como **FROTA&Cia** tem plena razão de ser. Primeiro por revelar uma outra faceta do transportador, uma ângulo pouco conhecido de sua personalidade, raramente apresentada em publicações dos gênero e tão bem defendida pelo sociólogo italiano Domenico Demasi, em seu livro "Ócio criativo".

Depois, porque reafirma o compromisso de **FROTA&Cia** de apresentar as notícias e curiosidades do mundo dos transportes sempre sob a ótica dos leitores. Uma prática que confirma o Jornalismo responsável, compromissado com valores éticos e profissionais e que combina o prazer da leitura com a seriedade da informação.

Ao apostar nessa receita editorial, **FROTA&Cia** mostra que até mesmo (ou sobretudo) em períodos difíceis como os dias atuais, onde a instabilidade econômica estimula a reação conservadora, o recuo dos investimentos e o arquivamento de novas idéias e projetos é possível inovar e mais do que isso, avançar e ganhar respeito do mercado.

Como bem afirmou Steve Jobs, fundador da Aple e mentor de incontáveis invenções tecnológicas que fazem parte do dia-a-dia de milhões de pessoas em todo o mundo, "a inovação é o que distingue um líder de um seguidor". Por isso, continuamos apostando nessa máxima, absolutamente convencidos de que estamos no caminho certo.

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/Reprintes de matérias
Solange Sebrian - Diretora
solange@frotacia.com.br

Diretoria/Reclamações
José Augusto Ferraz- Diretor de Redação
joseferraz@frotacia.com.br

SUMÁRIO

Edição nº 128 - Agosto 2009

Marcelo Moscardi

pag. 37

Fotos: Divulgação

Seções

Editorial 03

Transporte On-line 06

Panorama 50

Meio ambiente
14 As vésperas da celebração do Dia do Transportador Rodoviário de Cargas empresários do setor revelam a importância de adotar ações de responsabilidade social e gestão ambiental em seus negócios

Sustentabilidade
20 Especialistas comentam como as empresas de transporte de cargas e passageiros terem acesso ao mercado de crédito de carbono, como forma de compensar o impacto da atividade no meio ambiente

Especialidades
22 Queda das importações e exportações brasileiras leva transportadores de contêineres da região gaúcha a rever seus processos logísticos como forma de assegurar a lucratividade no segundo semestre

Impostos
25 Transportadores e tributaristas comentam os efeitos danosos no caixa das empresas a exigência do Governo de São Paulo em cobrar o Imposto de Circulação de Mercadorias (ICMS) no 3º dia útil do mês

Tecnologia
28 Piloto de competição da Fórmula Truck e profissional do volante da Tegma Logística revelam as principais diferenças entre um caminhão Iveco Stralis preparado para competição e o que roda nas estradas

Utilitários
30 Mercedes-Benz mostra nova versão da Sprinter Street com maior capacidade de carga, projetada para atender a demanda das empresas de transporte que operam em zonas de restrição urbana

Comportamento
32 Estudos revelam que o lazer ou a prática de atividades esportivas, artísticas ou sociais colabora para contrapor a vida sedentária e a pressão da vida moderna, além de aliviar tensões e repor energias

Frota Vip
33 Para compensar o estresse da vida diária, empresários do transporte rodoviário se reúnem nos finais de semana para curtir o vento no rosto e a sensação de liberdade, em motos potentes de tirar o fôlego

Picapes
36 Ford apresenta linha Ranger 2010 com novo design, opções de cabine dupla ou simples, versão gasolina e diesel e inúmeros itens de série para atrair os consumidores e brigar por igual com a rival S10, da GM

O óleo usado e a embalagem são recicláveis. Entregue-os em um posto de serviço ou ponto de coleta autorizado, conforme resolução CONAMA nº 362/2005.

SHELL RIMULA
*PROTEÇÃO**ENERGIZADA***

JWT.COM.BR

NÓS NÃO FAZEMOS OS CAMINHÕES. NÓS OS FAZEMOS FUNCIONAR.

DESENVOLVIDO PARA SUPERAR DESAFIOS

Divulgação

Reaquecimento

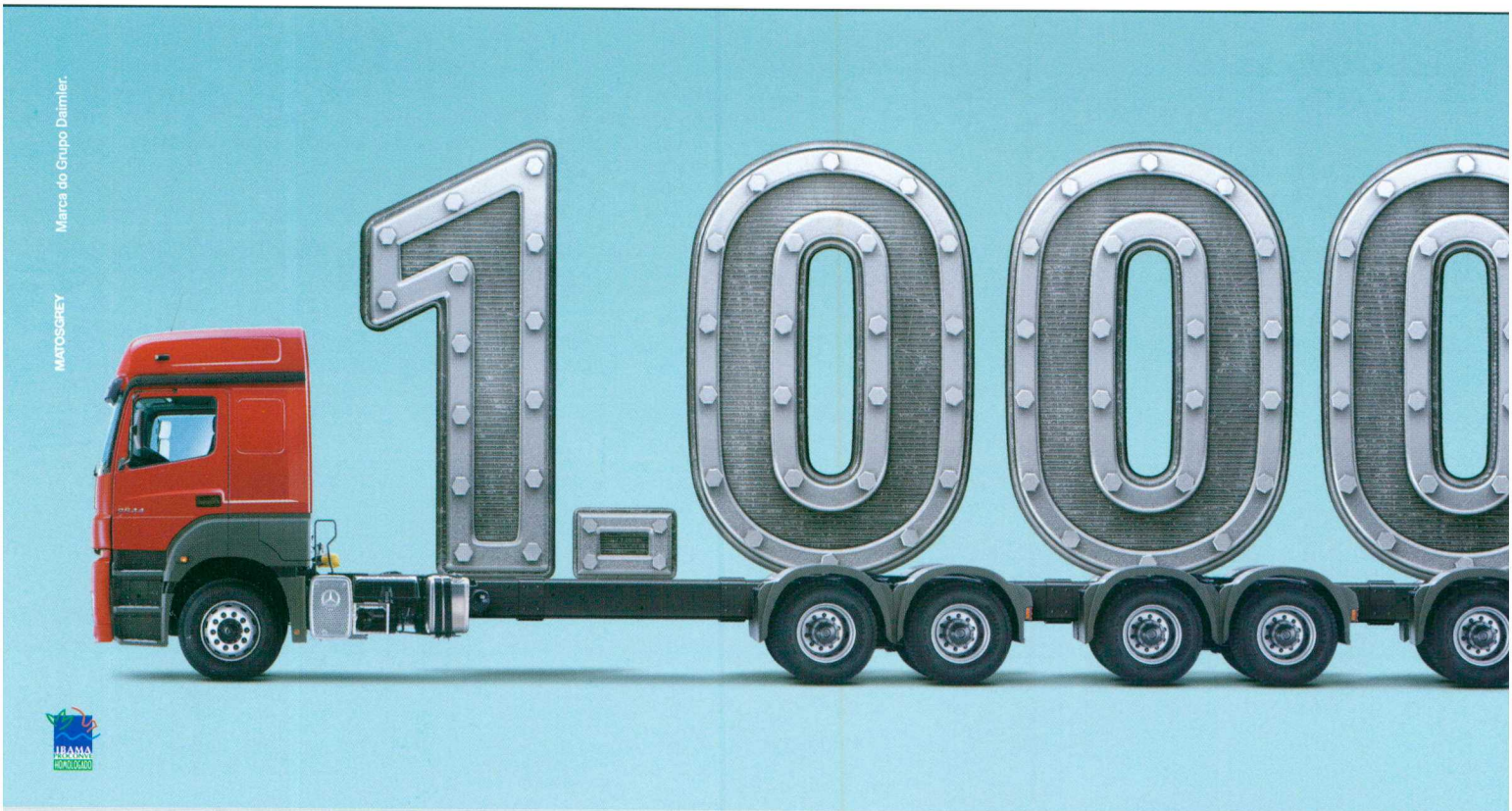
As novas regras para financiamento de veículos e implementos, anunciadas no mês passado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), já começaram a reaquecer o mercado de caminhões novos no País. No último mês de julho, pela primeira vez no ano, houve crescimento de 13% nos emplacamentos de comerciais de carga, de acordo com as montadoras.

Socialmente incorreta

De acordo com relatório divulgado pela ONG britânica Christian AID, a produção de biocombustíveis em escala industrial agrava problemas sociais e ambientais nos países pobres. O documento cita a falta de direitos dos trabalhadores em algumas plantações no Brasil, principal exportador e segundo produtor de biocombustíveis no mundo. Além disso, aponta deslocamentos forçados de agricultores na Colômbia e o aumento dos preços dos alimentos, especialmente na América Central.

Nada expressivo

O Governo Federal anunciou a queda de 9,6% do preço do óleo diesel nas bombas em maio e segundo a NTC&Logística, até agora a variação não foi estatisticamente significativa. A entidade verificou que a queda do preço do combustível, desde 31/05 foi de 5,62%, o que indica um valor de R$ 1,993 por litro. De acordo com o coordenador técnico da NTC, Neuto Gonçalves dos Reis, nada mudou e se continuar neste ritmo, o preço não chegará aos 9,6% divulgados pela Agência.



Uma marca histórica:
1.000.000 de proprietários satisfeitos.

Marcelo Vigneron

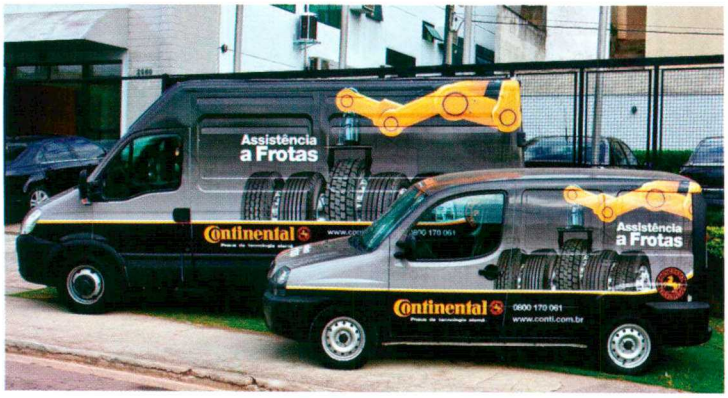
Moto não!

A Comissão de Viação e Transportes aprovou proposta que proíbe o trânsito de motocicletas e motonetas com potência inferior a 125 cilindradas em rodovias e em vias de trânsito rápido, onde a velocidade máxima é de 80km/h. O texto aprovado foi o substitutivo do relator deputado Hugo Leal (PSC-RJ), ao Projeto de Lei 4701/09, do ex-deputado Waldir Neves (PSDB-MS), que muda o Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503/97).

Foco nos tacógrafos

Um programa de verificações periódicas dos tacógrafos utilizados em veículos de transporte comercial de cargas e passageiros, está em fase de implantação pelo Inmetro. A expectativa é que cerca de 2,5 milhões de veículos verifiquem o equipamento, de acordo com cronograma divulgado: até 31 de agosto, veículos de transporte de produtos perigosos; até 31 de outubro, veículos escolares; até 31 de dezembro, transporte coletivo de passageiros; e até 31 de dezembro de 2010, veículos de transporte de cargas em geral.

Fotos: Divulgação



Novo serviço

Os Veículos de Assistência Técnica (VATs) são a novidade da Continental no portfólio de serviço às frotas clientes. Esses furgões da equipe técnica da empresa foram preparados para efetuar um completo diagnóstico da utilização dos pneus de carga da marca. Realizam serviços como aferição de geometria de suspensão, balanceamento de pneus e rodas, medição e correção da pressão, além de avaliar sobre a conveniência da ressulcagem ou da reforma do pneumático.

Inspeção geral

A inspeção veicular, grande aposta dos especialistas para reduzir a formação de ozônio (O3), no meio ambiente, será decidida como norma obrigatória em todo o País em outubro, segundo afirmou o Ministério do Meio Ambiente. Em discussão há pelo menos 13 anos, o modelo já está em pleno andamento na capital paulista e no Estado do Rio.

Foco na segurança

A concessionária CCR RodoNorte investiu R$ 1,7 milhão na instalação de novas câmeras para monitoramento remoto e painéis de mensagem variável, que possibilitam a comunicação em tempo real com os motoristas que trafegam pela rodovia. As novas câmeras foram posicionadas em pontos estratégicos, com maior movimentação de veículos, nas rodovias que ligam Curitiba a Apucarana e Ponta Grossa a Jaguariaíva.

Criatividade inglesa

Manequins pintados como alunos de escola são os novos reforços do governo da cidade de Leicester, na Inglaterra, para diminuir acidentes de trânsito. Produzidos em tamanho natural, os bonecos foram instalados nas calçadas perto da Avenue Primary School e fazem parte de um projeto de segurança nas ruas. A intenção é lembrar aos motoristas que há crianças circulando na área, para que reduzam a velocidade.

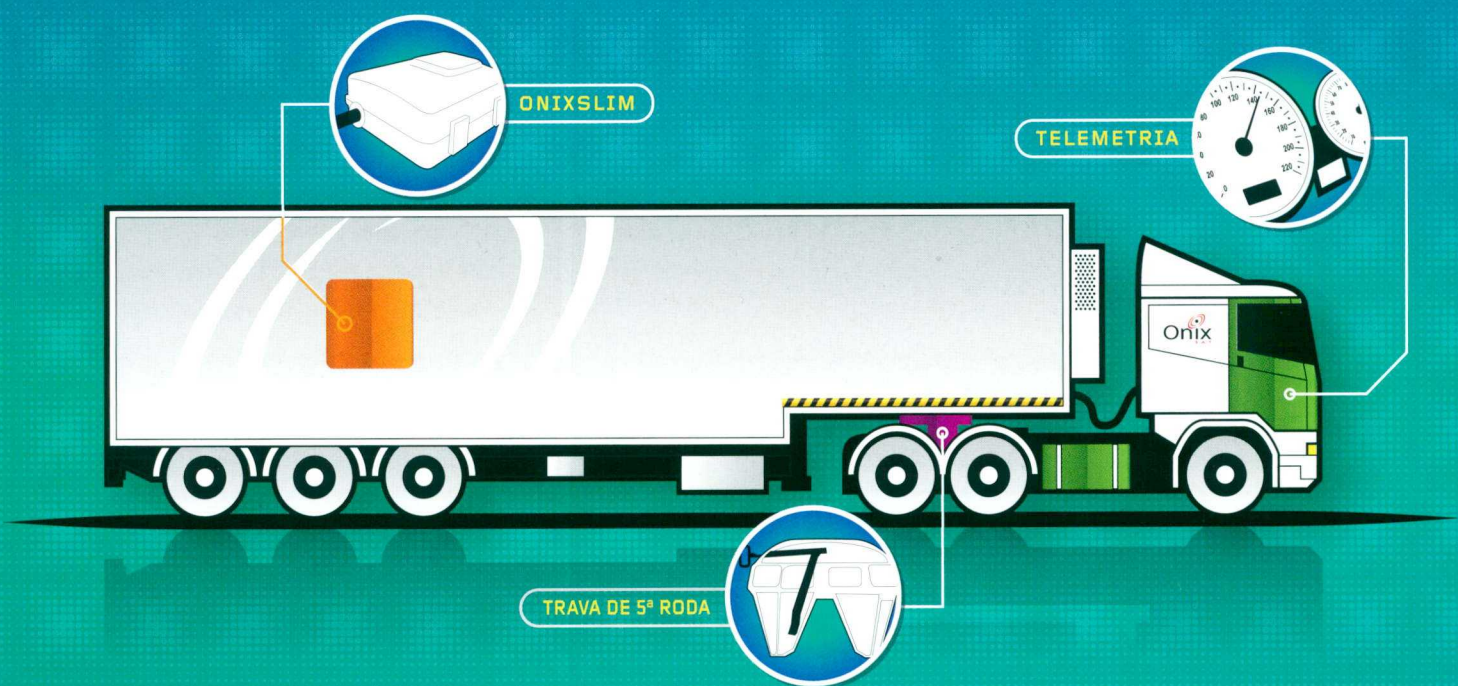
Vocação estradeira

O Iveco Tector Stradale, em produção na fábrica da Iveco em Sete Lagoas, está chegando agora ao mercado brasileiro. Caminhão semipesado com vocação para o trabalho na estrada, esse 6x2 para 23 toneladas de PBT oferece o maior entre eixos do mercado (5.670mm), que permite a utilização de implementos disponíveis em todos os tamanhos para modelos de sua categoria. O veículo vem com motor de 250cv acoplado ao exclusivo câmbio ZF 9S de 9 marchas.

FRETES COM ONIXSAT

Inovação, tecnologia e confiança. 3X mais eficiência para o triplo de segurança.

Veja o que a OnixSat – rastreamento de veículos – oferece para segurança extra do seu caminhão e carga.



ONIXSLIM

Pequeno no tamanho e grande na eficiência. Compacto, o OnixSlim pode ser escondido no caminhão, dificultando o roubo de cargas e oferecendo uma segunda garantia de rastreamento.

- **Controle de trajetória**
- **Rastreamento de até 12 horas após o desligamento da ignição**
- **Posicionamento de 5 em 5 minutos**

TRAVA DE 5ª RODA

Eficiência contra roubo e uso indevido do seu caminhão. Um sistema de bloqueio que controla o engate e desengate do cavalo, evitando o roubo da carga, além de dar mais segurança também ao motorista.

- **Blindagem antiviolação**
- **Dentro das normas do INPI**
- **Instalação em oficinas autorizadas da OnixSat pelo Brasil.**

TELEMETRIA

Monitore a performance do seu caminhão e muito mais. Acompanhe seu veículo, medindo e controlando seu funcionamento. Identifique as situações que podem expor o caminhão ou a carga.

- **Ignição, combustível e velocidade**
- **Hodômetro e pressão do óleo**
- **Temp. do motor e radiador**
- **Embreagem, freio e freio motor**

www.onixsat.com.br | **Televendas: 43 3374.3822** | **vendas@onixsat.com.br**

Novas idéias em rastreamento.

Onix SAT

Fotos: Divulgação

Série 60 Anos

Ainda dentro das ações comemorativas aos 60 Anos, a Randon S.A anuncia o quinto lançamento da Série 60 Anos: um furgão. Seu principal diferencial é a pintura DuraTech, o que configura a Randon como única fabricante de semirreboques da América Latina a oferecer esta tecnologia. O Furgão Série 60 Anos é fabricado na unidade da Randon instalada em Guarulhos (SP).

"Os serviços DHL Express 10:30 e DHL Exprex 12:00 são compromissos com os **clientes.** Se a mercadoria não chegar em tempo, a devolução do frete é garantida".

Juliana Vasconcelos diretora de marketing DHL Express

Do Atlântico ao Pacífico

Um dos projetos latinos mais ousados está com obras avançadas e deve ser inaugurado nos primeiros meses de 2012. Trata-se da construção do Corredor Interoceânico, que ligará por meio de rodovias o Porto de Santos, no Brasil, aos portos de Arica e Iquique, no Chile, passando também pela Bolívia. Serão 3,8 mil quilômetros de estrada.

Fotos: Divulgação

"Estamos mantendo a promessa de lançar dois **novos produtos** ainda em 2009".

Marco Mazzu, presidente da Iveco Latin America

Em alta

Um orçamento superfaturado em R$ 500 milhões para a obra da Ferrovia Norte-Sul será investigado pela Controladoria Geral da União (CGU), através de uma a sindicância interna instaurada na Valec Engenharia, responsável pelo acompanhamento das obras da ferrovia. Na ponta do lápis, seriam R$ 595 mil a mais por cada quilômetro construído.

inclusive a poluição do planeta.

Proteja o planeta com a lona de freio que pode ser reciclada.

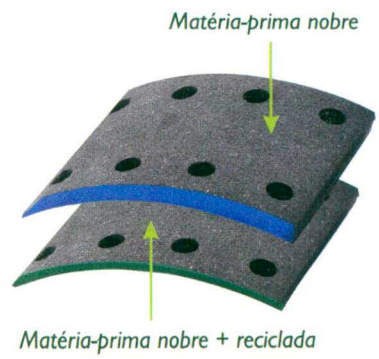
O que é o sistema Wave Process?

É um sistema patenteado de fabricação de lonas, onde é possível a utilização de dois materiais. Um deles é o material de fricção nobre com altíssimo rendimento, que vai exercer o efeito atritante. O outro é um material de base, responsável pela resistência mecânica e ancoragem da lona, produzido utilizando parte do material da reciclagem de lonas.

Wave Process®

Mais segurança e durabilidade com menos poluição

As lonas Wave Process são melhores que as lonas comuns, uma vez que o material reaproveitado, por já ter sido usado, é mais denso e possui maior resistência, indispensável na fixação da lona ao sistema de freio (patim). O sistema Wave Process modifica o processo de aglutinação dos materiais, proporcionando à camada dos materiais nobres uma melhor fricção, o que determina um aumento considerável na durabilidade.



Recolhemos* suas lonas usadas

Principais vantagens

- *Maior durabilidade em relação à lonas fabricadas pelo processo comum*
- *Menor nível de ruído*
- *Maior dissipação de calor*
- *Melhor performance na frenagem*
- *Maior custo-benefício (lona, tambor e componentes)*
- *Menos agressão ao meio ambiente*

* Solicite informações com nosso consultor técnico.

www.duroline.com.br (54) 2101.5000

Peças Originais Volkswagen. As únicas sob medida para o seu caminhão.

- Produzidas com alta tecnologia, o que garante maior durabilidade e segurança.
- Padrão de qualidade aprovado pela engenharia Volkswagen.
- Garantia nacional:

- 12 meses ou 50.000 km para itens instalados nas oficinas da Rede de Concessionárias.
- 3 meses para peças adquiridas no balcão das Concessionárias.

www.vwcaminhoeseonibus.com.br

Uma peça não original pode
comprometer toda a sua carga.

Caminhões
Ônibus
Caminhões sob medida.

ESTRATÉGIA V

Fotos: Marcelo Moscardi

Irecê Andrade: princípios de sustentabilidade difundidos em várias frentes de trabalho

Até pouco tempo atrás, as empresas de transporte rodoviário tinham como única prioridade concentrar seus esforços na expansão dos negócios e nos resultados financeiros. Agora, não sem razão, esse crescimento acelerado vem demandando outro esforço tão importante quanto a busca de lucratividade: a de adotar conceitos de sustentabilidade como forma de reduzir o impacto da atividade no meio ambiente. As vésperas das comemorações do Dia do Transportador Rodoviário de Cargas, em 17 de setembro, a equipe de **FROTA&Cia** constatou que inúmeros empresários ligados à atividade começam a despertar para essa nova realidade.

O levantamento revela que nos últimos cinco anos essa tendência vem ganhando força no setor como forma de fazer a diferença, não apenas a curto ou médio prazo, mas de forma permanente. A meta é buscar a preservação dos recursos naturais através de investimentos direcionados para essa finalidade. Caso, por exemplo, dos programas de reciclagem e coleta seletiva de materiais e uma política de reflorestamento de espécies nativas em áreas degradadas. "São ações que levam em conta as metas de redução da emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE), definidas dentro do Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL) do Protocolo de Kyoto", defende o engenheiro florestal, Eduardo Gusson (leia reportagem completa na pág 20). Outros, por sua vez, vêem o desafio de minimizar os impactos ambientais não apenas sob o aspecto da redução de custos e emis-

ERDE

Empresários do transporte rodoviário revelam uma agenda de ações de sustentabilidade que mostra o desejo do setor de integrar a responsabilidade social e ambiental ao cerne de seus negócios

Por Luciana Duarte

sões de gás carbono na atmosfera mas, também, como forma de transformar projetos em novas fontes de receitas.

Tendo em vista que a imagem pública do transporte rodoviário, quase sempre, está associada à figura do vilão que provoca acidentes, congestiona o trânsito e polui o meio ambiente, para ficar apenas nesses exemplos, tal mudança de postura é mais do que bem vinda. Além de contribuir de maneira decisiva para combater uma das causas do efeito estufa, esse esforço coletivo beneficia as gerações atuais e futuras, assim como todas as formas de vidas que habitam o planeta.

Confira a seguir, nesta e nas páginas seguintes, os depoimentos dessas iniciativas, dignas de serem copiadas.

O DESAFIO DO CRESCIMENTO - Manter o crescimento é um desafio para qualquer empresa, mas igualmente desafiador em uma companhia com as ambições do Grupo Julio Simões. Nos últimos quatro anos a velocidade de sua expansão, em média 37% ao ano, a consolidou como uma das maiores empresas do transporte rodoviário de cargas no Brasil. Diante dos fatos os princípios de sustentabilidade começaram as ser difundidos em várias frentes de trabalho. "Ciente de nossa responsabilidade alinhamos o desenvolvimento sustentável na visão estratégia, nas várias frentes de atuação da empresa e sob a coordenação da área de Gestão Integrada", diz orgulhosa Irecê Andrade, diretora Comercial da Julio Simões Logística.

O que na teoria parece simples, na prática, foi preciso mobilizar um exército de 12 mil colaboradores. As metas verdes envolvem desde ações como manutenção da frota, condução econômica, reciclagem, coleta seletiva e adoção de biocombustíveis (álcool, biodiesel e GNV) em toda a frota. "Acompanhamos com freqüência os índices alcançados em cada programa. Tudo que gera redução de custo também diminui o nível de emissões de CO^2", atesta a executiva que prefere não revelar detalhes.

Os esforços em busca de uma operação de baixo impacto, ancorados na política de sustentabilidade, se refletem também na política de renovação permanente da frota. Isso explica o fato dos 2,2 mil caminhões contarem com uma idade média de 2,5 anos, os 17 mil automóveis 1 ano 5 meses e os 950 ônibus de 2 anos e 2 meses. Acrescente-se a isso, o Programa de Educação Continuada (PEC), criado em 2006, que oferece os conceitos de direção econômica a todos os profissionais do volante, inclusive agregados. Toda a frota tem controle de velocidade e emissão de gás carbono monitorada pelos técnicos do Grupo. "Um caminhão que fazia 2 km com 1,9 litro de diesel, agora percorre 2,32 km com 1 litro", exemplifica Irecê o sucesso do PEC. "Por ano são investidos de 3% a 5% do faturamento em treinamento", calcula.

Frank Migiyama (à dir.) e a equipe de Gestão Integrada da Júlio Simões: ações coordenadas

Em todos os seus projetos a coleta seletiva de resíduos sólidos e de papéis tem a devida destinação, entregue a empresas ou cooperativas recicladoras. Por ano são destinados corretamente 11 mil pneus para serem transformados em tapetes de borracha para veículos. A adoção do Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e), em algumas operações, acarretará numa redução de 3,4 milhões de vias.

Outra preocupação da empresa é promover a integração dos sistemas ISO 9001 (certificação de qualidade), ISO 14001 (certificação ambiental) e SASSMAQ (Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade). Nos planos também incluem a certificação ISO 14001 da matriz, até o final de 2009, segundo afirma Frank Koji Migiyama, responsável pela área de Gestão Integrada do Grupo Julio Simões.

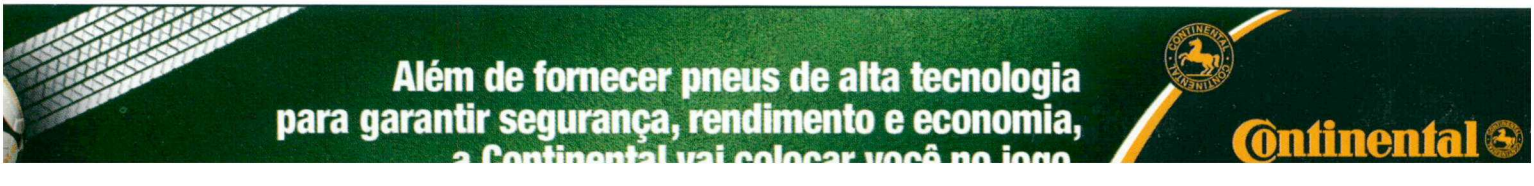
Embora os programas ambientais tenham forte ênfase, o Grupo Julio Simões não descuida do aspecto social. Atualmente apoia projetos no Centro de Reabilitação de Animais Silvestres e Mosteiro Zen, com programas de reabilitação de 1,2 mil animais e estímulo à mudança de atitude e formação de novos hábitos para crianças na rede publica de ensino. "Já contribuímos para devolver à natureza 820 mil animais e incentivar uma vida ecologicamente saudável em mais de 14 mil crianças, em 300 escolas", diz com orgulho a diretora.

Dalton Salgueiro: adoção de 420 itens mandatórios para a movimentação de produtos perigosos

CRÉDITOS DE CARBONO - Desde 2001 a Transportadora Binotto tem feito um esforço hercúleo para compensar o nível de emissões de gás carbono emitido na atmosfera, através dos seus mais de 5 mil veículos que rodam no País. Idealizada pelos acionistas da empresa, o programa de reflorestamento em reservas nativas e nas fazendas da própria Binotto em torno da Região da Serra Catarinense (Santa Catarina), áreas próximas a Serra da Canastra (MG), e na Barra do Ouro (Tocantins divisa com Goiás) está literalmente maduro. Em média, 1,2 milhão de mudas são plantadas a cada ano. "Já temos mais de cinco milhões de árvores disponíveis para o mercado de crédito de carbono", contabiliza Elisabeth Binotto (foto), diretora administrativa financeira da empresa. Se considerar a cotação atual da tonelada do carbono, prevista no Protocolo de Kyoto, o reflorestamento de 180 mil mudas compensa a emissão de CO^2 da empresa por seis anos e meio. "Ou seja, temos muitos créditos", brinca.

O volume de créditos disponível, de acordo com a executiva, tem destino certo. "O objetivo não é vender; é estabelecer parcerias duradoras com os nossos clientes.

ALÉM DOS MUROS - Desde sua fundação, em meados de 1939, a Expresso Mirassol dedicou-se a atividade do transporte rodoviário de cargas sem se preocupar com o desenvolvimento de práticas sustentáveis. Mas decidiu que era hora de mudar de atitude, depois de conquistar em meados de 2007 a certificação SASSMAQ (Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade), concedido pela Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim) na unidade de Sumaré (SP). Graças a esse esforço, em julho último, a transportadora adotou a estratégica de disseminar os 420 itens mandatórios que regulamentam as operações de movimentação de produtos perigosos em sua matriz, em Guarulhos (SP). "Foi uma conscientização nossa estender todo o processo certificatório e enquadrar toda a empresa 100% na SASSAMQ", diz orgulho o diretor Dalton Rodrigues Salgueiro. A aplicação dos preceitos engloba desde o descarte ambientalmente correto de pneus, baterias, fluídos de freios, óleo de carter até a água utilizada na lavagem dos veículos. "Não precisávamos investir cerca de R$ 500 mil em uma estação com sistema de decantação, floculação e controle de PH", conta o executivo. "Mas optamos por reciclar porque entendemos que a água doce é um bem da humanidade, que pode se extinguir em breve", lembra.



o planeta é nosso e temos de cuidar dele", destaca Jacinto. O envolvimento da transportadora com a sociedade "civil" está longe de terminar. Em 2009, última ação promovida em julho, foi distribuir 15 mil sementes de Guanandi, espécie nativa brasileira, entre colaboradores, clientes e fornecedores. "Saímos plantando na frente", brinca. "A ausência de um projeto focado no resgate de CO^2 não impediu de semearmos essa idéia que pode brotar no mínimo 10 mil árvores em todo o Brasil", prevê o empresário.

Na prática todos os projetos ganharam força dentro da Ramos nos últimos cinco anos. As iniciativas englobam desde programa de reciclagem anual de 24 toneladas de papel, descartes de 800 pneus até a descontaminação de 1 mil lâmpadas fluorescentes, em parceria com a Apliquim, empresa especializada em reciclagem. Por mês são descartados corretamente 3,6 mil litros de óleo da frota própria para a refinadora Lwart Lubrificante. Outra iniciativa que deu certo foi aderir o uso de garrafas plásticas, também promoveu uma redução de 30% no consumo mensal de copos descartáveis na empresa.

Apesar de satisfeito com os resultados alcançados até o momento, o empresário espera no futuro não muito distante neutralizar as emissões de toda a organização. O pilar verde na companhia já teve no passado recente um esboço para neutralizar as emissões dos 800 veículos que compõem a sua frota. "Estão nos planos da empresa envolver todas áreas para garantir a preservação do meio ambiente", planeja o executivo. "Porém é um projeto embrionário que deve a médio e longo prazo ser executado", conta Jacinto (leia mais na página 20).

CONSUMO CONSCIENTE - Quando o grupo holandês TNT decidiu assumir, há cinco anos, o compromisso de dar uma resposta ao aquecimento global, sabia que teria de se dedicar de forma quase obsessiva para disseminar o conceito de sustentabilidade aos 159 mil colaboradores mundiais da organização. A largada foi dada com o Programa Planet Me que segue diretriz internacional de direção limpa envolvendo parceria com o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA). Além de cumprir as exigências ambientais de descarte de resíduos contaminados e contaminantes, produtos recicláveis e orgânicos a empresa determinou três prioridades, aos mais de 200 países que atua: reduzir as emissões de CO^2, cortar em 20% as viagens de avião realizadas pela diretoria e abastecer a frota com GNV, álcool, biodiesel ou utilizar veículos elétrico e híbridos.

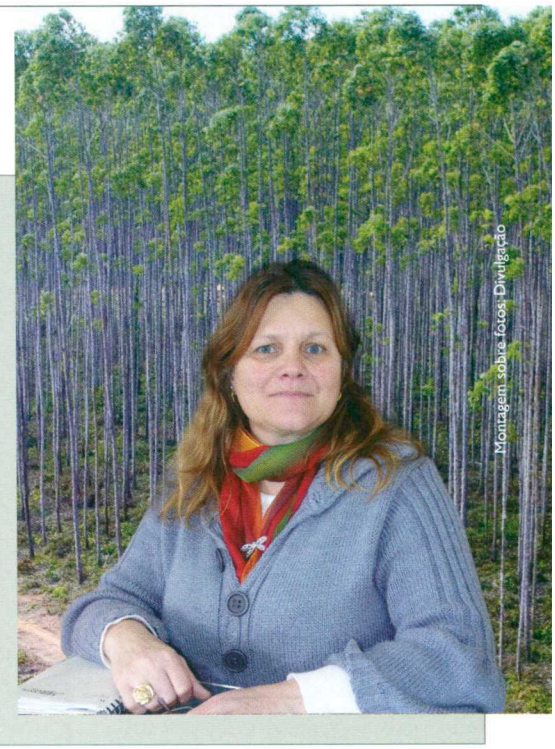
Fotos: Divulgação

"Entendemos que só nos tornamos sustentáveis se os esforços forem diários para controlar as nossas operações", diz Maria Aparecida Marcondes Lamin (foto), diretora de Recursos Humanos da unidade Brasil. Como parte do programa de sustentabilidade as reuniões foram substituídas por videoconferências e outros meios de comunicação. Com isso foi possível reduzir 3 mil toneladas de carbono por ano, emitidos pelas aeronaves. Outro exemplo que veio de cima foi o CEO do Grupo TNT, Peter Bakker, trocar seu Porsche pelo veículo híbrido Prius, da Toyota, para contribuir com a iniciativa verde.

No Brasil os resultados dessa inédita ação não demoraram a chegar. A empresa recomendou a troca dos veículos dos diretores para motorização flex e a ordem é abastecê-los somente com álcool. Graças a orientação a empresa atingiu, na última amostragem aferida em 465 caminhões com motor Euro III em meados de 2008, uma redução de 34% nos níveis de emissões de gás carbono. "Evitamos rodar vazios nas estradas, capacitamos os motoristas e orientamos para utilizar combustíveis ecologicamente corretos", argumenta a executiva que desde 2007 já reduziu mais de 300 toneladas de emissão de CO^2. "O nosso desafio é ser a primeira empresa de transportes expressos a reduzir em 70% os níveis de emissões de CO^2 nas operações", almejam a executiva que prevê atingir a meta em 2050.

Está entrando em campo a maior promoção de pneus de carga da Continental. Confira os detalhes na próxima página.

Continental
Pneus de tecnologia alemã



Montagem sobre fotos Divulgação

Quando a madeira atinge o seu ciclo perde o monóxido de carbono e por isso as árvores são abatidas para plantarmos outras no local", explica Elisabeth, ao destacar que atividade é um investimento pessoal da família. Outra iniciativa da empresa foi utilizar os créditos de carbono para buscar linhas de financiamentos especiais para a aquisição de novos veículos. "Já conseguimos descontos, mas a nossa preocupação maior é com meio ambiente", defende Elisabeth.

Para garantir o ciclo sustentável a empresa lançou em setembro de 2008 o Projeto Semeando (ver edição nº 120 de FROTA&Cia). Tal ação tem como pilar a responsabilidade social e qualidade de vida e envolve uma extensa lista de parceiros, funcionários, a própria empresa, seus motoristas e agregados. A proposta é influenciar a sociedade a ter consciência ambiental, direção defensiva e educação no trânsito. "Cada um tem a sua responsabilidade em preservar o espaço que vive. Esse é um legado que temos de deixar para as gerações futuras", diz a empresária, com convicção.

Com isso os preceitos de sustentabilidade passaram a integrar a rotina da empresa. Dentre eles a substituição dos pneus de duplo rodado por modelos single em mais de 60% da frota da empresa. À medida que os caminhões são renovados os pneus superlargos começam a serem incorporados à frota. A mesma preocupação está presente no abastecimento da frota, atualmente composta por 300 veículos próprios, todos com motorização eletrônica e abastecidos com 5% de biodiesel adicionado ao combustível.

De todos os caminhos escolhidos pelo Expresso Mirassol, com vistas à disseminar as boas práticas em prol do desenvolvimento sustentável, talvez o mais difícil é viabilizar o programa de resgate de carbono. Dalton reconhece que mitigar toda emissão de gases dos veículos que rodam nas estradas brasileiras não é uma tarefa muito fácil. "Além de manter a manutenção da frota em dia, estão nos planos da companhia adquirir uma área no Vale do Paraíba em Taubaté (SP) para plantar árvores e resgatar inicialmente 150 toneladas por ano de CO^2", revela o diretor. Para viabilizar esse projeto serão necessários investimentos na ordem R$ 3 a R$ 4 milhões nos próximos 12 meses, em aquisições de terreno, plantio de árvores e manutenção da área. "Vamos aliar o projeto ao nosso negócio para que seja possível até o final de 2014 conquistar a certificação e negociar os créditos de carbono no mercado europeu e americano", prevê o executivo que planeja ainda ostentar o selo Carbon Free nesse período (leia mais na página 20).

O PODER DAS PALAVRAS - Para o vice-presidente da Ramos Transportes, Jacinto Junior, a palavra sustentabilidade tem uma definição peculiar. Segundo ele, é sinônimo de "algo que pode trazer benefício, mas não resultado financeiro". Na atividade em que comanda, os projetos socioambientais em desenvolvimento moram nos detalhes e fazem parte do dia-a-dia das frentes de trabalho que envolvem mais de 5 mil colaboradores. "Todos são convocados a colocar em prática na vida 'civil' o que aprenderam a respeito no trabalho", garante o executivo. "E perceber que

Divulgação/Marcelo Vigneron

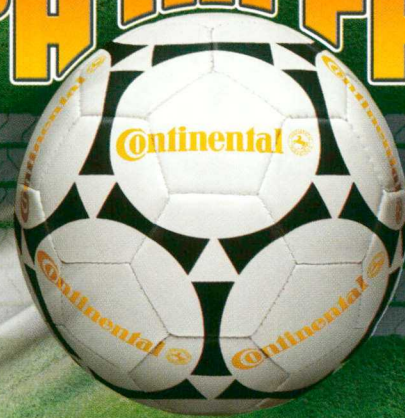
Jacinto Jr.: esforços para neutralizar as emissões da frota de 800 veículos

Seu veículo vai ficar equipado e você vai poder torcer com muito estilo pela nossa seleção.
Continental
Pneus de tecnologia alemã.

LANÇAMENTO: CAMINHÕES E ÔNIBUS

PROMOÇÃO

COPA NA FAIXA



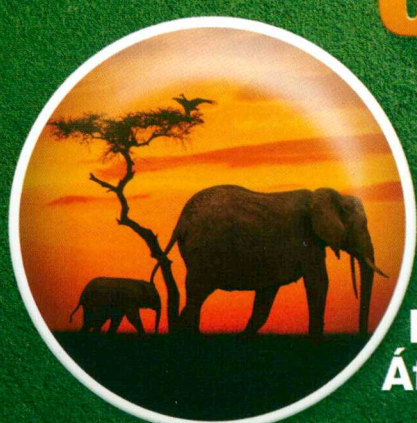
Seu veículo bem equipado. Você torcendo com estilo.

Compre 4 pneus Continental de carga

Ganhe:

Camisa Adidas*

Concorra:



Viagens com acompanhante para a Copa do Mundo FIFA 2010 na África do Sul

TVs LCD Sony

Cert. Aut./Caixa nº. 6-0391/2009. Promoção válida de 01/08/2009 a 31/10/2009 nas revendas participantes da promoção, na compra de pneus de carga da marca Continental. Para validar a participação na promoção, é necessário cadastrar-se no período de 7 dias após a compra no site www.conti.com.br onde você encontrará também o regulamento completo e revendas participantes.

*Promoção de oferta: além do sorteio haverá outra forma de premiação imediata: adquirindo 4 (quatro) pneus de carga da marca Continental, o cliente ganhará no ato da compra uma camisa da marca Adidas na cor branca. Os endereços dos revendedores participantes da promoção Copa na Faixa Continental poderão ser encontrados no site da Continental: www.conti.com.br. No caso de pessoa jurídica, a promoção é limitada ao número de 20 camisas/mês por CNPJ. Imagens meramente ilustrativas.

Equipe seu caminhão ou ônibus com pneus de alta tecnologia e torça com muito estilo pela nossa seleção. Consulte o regulamento completo e revendas participantes no site www.copanafaixa.com.br

A promoção Copa na Faixa veio para agitar a torcida brasileira para a Copa do Mundo FIFA 2010. Nada melhor do que equipar seu caminhão ou ônibus com pneus de elevado desempenho e rendimento, fabricados no Brasil com a avançada tecnologia alemã e ainda ganhar e concorrer a prêmios incríveis. Passe numa revenda participante e troque seus pneus por Continental. Você já sairá pronto para torcer com muito estilo pela nossa seleção e seu veículo com pneus de alta qualidade. Participe e marque um golaço!

SOUTH AFRICA 2010 FIFA WORLD CUP © 2005 FIFA TM

Continental

Pneus de tecnologia alemã.

www.conti.com.br 0800 170 061

Montagem sobre foto: Marcelo Vigneron/Suzano

Crédito difícil

Especialistas comentam o funcionamento do mercado de crédito de carbono aplicável às empresas de transportes e as dificuldades de transformar ações de sustentabilidade em receitas líquidas

Por Luciana Duarte

Os negócios no mercado mundial de crédito de carbono, que há três anos surgiram como mecanismo financeiro na tentativa de frear o aquecimento global e reduzir a poluição do planeta, já movimentam US$ 64 bilhões, segundo o 8° relatório "State and Trends of The Carbon Market Report" divulgado recentemente pelo Banco Mundial. Desde 2005, ano que entrou em vigor o Protocolo de Kyoto, até 05 de agosto de 2009, a Organização das Nações Unidas (ONU) certificou 1775 projetos, o equivalente a redução de 312,1 milhões de toneladas de CO^2 na atmosfera. Desse total, o Brasil responde por 9% dos cerca de 160 projetos desenvolvidos pelos setores de siderurgia, hidrelétricas, papel e celulose, saneamento, suinocultura entre outros. Do esforço dessas companhias em adotar projetos com metas socioambientais gerou 20,7 bilhões de toneladas de créditos de carbono. "Qualquer organização pode propor um projeto Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (MDL) para a ONU", sugere Eduardo Gusson, engenheiro florestal e pesquisador do núcleo de temática em educação ambiental da ESALQ (Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz). "Porém é necessário estabelecer metas de redução de emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) e submetê-las a aprovação de especialistas da área", explica.

CUSTOS ELEVADOS - Segundo Gusson a metodologia criada e aprovada pela ONU em 2007, dentro do MDL do Protocolo de Kyoto, permite que o setor de transporte rodoviário de cargas e passageiros possa apresentar vários projetos com enfoque ambiental e florestal. "Desde que utilizem tecnologias adequadas de redução de CO^2 ou de fontes de energia renováveis", lembra. Já a obtenção de créditos pela reposição de atividades de florestamento e reflorestamento é uma alternativa, porém os custos ainda são muito elevados. "Isso por conta do preparo do solo, água, plantio, conservação e manutenção da área até o estabelecimento das espécies", lamenta o engenheiro ao afirmar que os custos são atrelados de acordo com as características do projeto. "Como forma de minimizar esses custos a sugestão é aumentar as áreas restauradas no país, através da comercialização dos créditos em projetos MDL florestais", sugere.

Contudo, os caminhos que levam as empresas a apresentar um projeto MDL no processo regulatório da ONU

Fotos: Divulgação

Eduardo Gusson: qualquer empresa pode apresentar um projeto MDL para a ONU

Flávio Gazani: o Brasil está atrasado na comercialização de crédito de carbono

é longo e burocrático. Segundo Otavio Costa, gerente para América do Sul da DNV, especializada em verificação de relatórios e inventários GEE, pode levar até 12 meses. "Todo projeto elaborado por qualquer pessoa jurídica tem de ser validado com um parecer técnico de especialistas em inventários GEE, por exigência do Comitê do Ministério de Ciências e Tecnologia", diz o executivo, ao afirmar que só depois de ter acesso às características do projeto é possível informar valores.

COMÉRCIO PARALELO - Na prática do MDL, os países ricos e historicamente mais poluidores compram créditos gerados por programas de nações em desenvolvimento, caso do Brasil, focados em geração de energia e produção mais limpas. Cada crédito negociado no mercado oficial - leia-se Bolsa de Valores no mercado europeu e americano - livra a atmosfera de 1 tonelada de poluentes. "Vale ressaltar, porém, a existência do comércio paralelo, caso de muitas ONGs, que oferecem o selo Carbon Free como atestado de recuperação de áreas degradadas, porém a ONU não reconhece essa iniciativa", explica Costa. "Quando se reduz emissões de CO^2 numa organização o crédito é gerado mas, se não for apresentado à ONU não é possível comercializá-lo nas Bolsas de Valores mundiais", completa o engenheiro florestal Gusson.

Segundo Flávio Gazani, presidente da ABEMC (Associação Brasileira das Empresas do Mercado de Carbono), o Brasil está atrasado em viabilizar a comercialização de crédito de carbono na Bolsa de Valores brasileira. "Falta consenso face à ausência de legislação específica sobre o tema. O impasse está no Banco Central em classificar o crédito de carbono como serviço e a BM&F (Bolsa de Mercadorias e Futuros) como valor imobiliário (derivativo)", explica o executivo, ao defender que deve ser considerado como ativo intangível pelo fato de "ceder" a alguém esse crédito.

CONSUMIDOR VERDE - Não sem motivo, muitos empresários ligados ao transporte rodoviário admitem que implementar projetos MDL ou adquirir o selo Carbon Free não é uma tarefa fácil no Brasil. Além da excessiva burocracia, os órgãos especializados praticam preços elevados. "O setor não dispõe, ainda, de margem de lucro para viabilizar um projeto dessa magnitude", lamenta Jacinto Jr, da Ramos Transportes, que prefere não revelar números.

"O Governo poderia estimular as empresas dando incentivos tributários para o setor investir. Quanto mais cedo viabilizarmos essa iniciativa melhor para o planeta e para todos que nele habitam", sugere.

No Brasil alguns tributos como IOF, IRPJ e CSLL incidem sobre o crédito de carbono. Para o diretor do Expresso Mirassol, Dalton Salgueiro Rodrigues, esse é um caminho sem volta e as empresas que pretendem se destacar no futuro tem de sair na frente. "Não temos dúvida que é preciso investir desde já para gerar créditos de CO^2 e no futuro próximo negociá-lo na Bolsa de Valores", planeja o executivo (ver reportagem na página 14).

A participação do transporte

■ Um estudo da Mckinsey&Company, consultoria global especializada em assessorar empresas, governos e instituições, revelou que a geração de energia e transporte respondem por 40% das emissões de CO^2 na atmosfera. "Graças a sua matriz energética limpa - leia-se hidrelétricas e biocombustíveis - o Brasil representa 13% desse volume de poluentes". Desse percentual, o TRC e TRP respondem por 50% das emissões de GEE, perdendo apenas para os segmentos florestal e agrícola, segundo Flavio Gazani da ABEMC.

Na avaliação de Gazani os índices divulgados recentemente pela Mckinsey só elevam a responsabilidade dessa matriz de transporte e de todos os envolvidos. "A indústria pode aperfeiçoar as tecnologias dos pneus, motor, caixa de câmbio entre outras. Já os operadores podem colaborar com a adoção de biocombustíveis, otimização de operações nas ruas e estradas e o tempo de embarque dos ônibus", exemplifica. "O problema é tão sério que tudo o que for feito é pouco", alerta o especialista.

Dura realidade

A lenta recuperação das exportações e importações prejudica a movimentação de contêineres. Transportadores gaúchos otimizam processos na expectativa de manter a lucratividade em 2009

Por Luciana Duarte

Depois de registrar forte demanda em 2008, por conta do câmbio mais favorável para exportação, o mercado de fretes de contêineres no Estado do Rio Grande do Sul se prepara para enfrentar uma dura e nova realidade. Dados do Setcergs (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado do Rio Grande do Sul), que defende os interesses de 250 associados dos quais 30 focados nessa atividade, apontam que no período pré-crise as transportadoras da região cresciam em média 10% a 15% ao ano. "Outro motivo era a demanda elevada do comércio internacional de alguns produtos, especialmente o frango, carne, calçados, fumo", argumenta o presidente da entidade, José Carlos Silvano. Após a forte turbulência financeira mundial os volumes despencaram em média 20% a 30% comparado ao primeiro semestre de 2008. "A carga industrializada foi a principal afetada, registrando 30% de queda em relação a 2008", lamenta o dirigente, ao afirmar que os números do primeiro semestre de 2009 encerraram a patamares de 2006.

Na visão de Silvano, mesmo com a balança comercial tendo registrada superávit de US$ 13,987 bilhões (dife-

Porto de Rio Grande (RS): queda de até 30% na movimentação de contêineres no primeiro semestre

rença entre os valores exportados e importados) esse volume não refletiu positivamente nas transportadoras que movimentam porta contêineres. "Há excesso de frete e queda nas margens de lucro", lembra. Isso explica, em parte, a dificuldade que a reportagem de **FROTA&Cia** teve em realizar esse balanço semestral com algumas transportadoras que movimentam cofres de carga nos principais terminais portuários do Brasil. "As empresas estão preocupadas em ajustar o seu negócio ao tamanho do mercado, pouco querem revelar a respeito", comenta o dirigente. Questionado se os empresários desse setor tendem a migrar para novos nichos de mercado, o dirigente é incisivo. "Não é tão simples assim mudar", resume.

Divulgação

José Carlos Silvano: empresas ajustaram os negócios para manter os lucros

Demanda em queda

- Foi para evitar essa atitude que a Stil Transportes Internacional Logística, empresa focada no transporte de cargas por contêineres, tomou uma atitude para não ver seus lucros esvaírem pelo ralo. "Reduzimos o quadro de funcionários em 5% a 10% na mesma velocidade que caíam os volumes de cargas", conta Frank Woodhead, diretor da empresa. Outra medida adotada de imediato foi procurar eficiência logística em suas operações e focar na produtividade, de olho na gestão de insumos e no tamanho do mercado. "Ninguém consegue prever o que vai acontecer nos próximos meses, nem os economistas tem acertado", opina. Para o executivo, se o ano terminar registrando um decréscimo de

Diego Martau: investimentos em frota cancelados devido ao cenário de incertezas

20% nos volumes transportados está de bom tamanho. "Estou tentando ver os números do próximo semestre, mas está complicado prevê-los", comenta.

A gaúcha Eichenberg & Transeich, operadora de transporte multimodal focada no transporte de matéria prima e produto acabado em porta contêineres, foi outra que viu o mercado de fretes despencar em média 24% depois da eclosão da crise. Diante da volatilidade do câmbio a empresa decidiu suspender operações de pouco resultado e promover uma análise criteriosa dos custos operacionais. "Para garantir aos nossos clientes a competitividade necessária em termos de transporte, custo e qualidade dos serviços", conta Diego Martau, gerente operacional da empresa. "Entendemos que o momento é de criar novas tendências e buscar opções logísticas para se manter nesse segmento do mercado", diz o executivo que prefere não revelar detalhes.

Com a matriz situada em Porto Alegre e mais 13 filiais espalhadas pelo Brasil, o empresário conta que pretende elevar o faturamento no próximo semestre. "Mas para isso será necessário buscar as oportunidades dentro do próprio cliente, agregando inúmeros serviços que possam representar excelente ganho adicional", planeja Martau. Ele conta que encerrou julho satisfeito com essa iniciativa, que resultou em acréscimo de 15%, superior a média do primeiro semestre desse ano. "É cedo prever perspectivas maiores, mas já foi um bom começo".

Rotas dedicadas

■ Na contramão do mercado, a Cootravale - cooperativa que reúne 120 transportadores na movimentação inclusive de contêineres - encerrou o 1° semestre em festa. "Elevamos em 25% o nosso faturamento ante os resultados obtidos no mesmo período de 2008", diz satisfeito Edson Arthur da Costa, gerente de logística da empresa. Antes da crise, o executivo revela que a cooperativa tomou a decisão de entrar no mercado internacional, arregaçar as mangas e elaborar projetos com rotas dedicadas. "Enquanto a maioria encolhia, nós decidimos crescer e atuar de maneira mais agressiva para atrair novos clientes e promover sinergia entre as operações existentes", conta. Para o próximo semestre o empresário afirma que só obter resultado líquido na operação não basta. "É preciso ter um projeto com volume satisfatório, faturar no mínimo esperado com rotas que proporcionem o volume de lucratividade para pagar os credores", planeja. "Os melhores resultados estão nas rotas curtas, mas nem sempre o volume representa lucratividade", lembra.

Vilões do governo

Exigência do governo paulista em manter a cobrança do ICMS no 3º dia útil do mês agrava a situação dos empresários do TRC

Por Luciana Duarte

Marcelo Vigneron

Transportadores defendem recolhimento do tributo para o dia 25 do mês

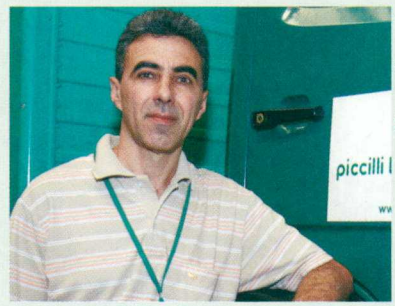
A nova sistemática de cobrança do Imposto Sobre Circulação de Mercadoria e Serviços (ICMS), estabelecida pela Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo para o setor de Transporte Rodoviário de Cargas, está dando o que falar. A partir dos fatos geradores ocorridos em julho/09, as empresas que tenham iniciado serviço de transporte no Estado de São Paulo, estão submetidos ao recolhimento do ICMS, conforme Anexo IV do RICMS/SP, incidente no 3º dia útil do mês subseqüente a sua apuração que é mensal .

FLUXO DE CAIXA - De acordo com Valdete Marinheiro, assessora jurídica da FETCESP (Federação das empresas de transporte rodoviário de carga do Estado de São Paulo), o prazo é muito curto e impraticável para o setor. "Por falta de estrutura de apuração técnica e condições financeiras as empresas tem problemas de fluxo de caixa", explica. "A exigência obriga o setor a recolher o imposto antes de receber o frete", acrescenta a especialista.

Para o presidente da NTC&Logística, Flávio Benatti, o descompasso pode levar os transportadores a pagar o imposto em atraso ou submeter empresas a pedirem empréstimos bancários. "Historicamente os prazos estabelecidos para recebimento do frete entre as partes tomadores do serviço e as empresas de carga é em média de 35 a 45 dias, dependendo do contrato", lembra. "Antecipar a ordem de pagamento do tributo pode desequilibrar o fluxo de caixa das empresas", prevê. Diante disso, o setor está se mobilizando para levar uma proposta de alteração ao governo paulista nos próximos dias. Na sua concepção, a melhor saída para evitar o endividamento é recolher o ICMS todo dia 25 do mês. "Estamos esperançosos que seremos atendidos. O governo tem sido muito duro, mas vamos argumentar na tentativa de obter sucesso", planeja o dirigente.

Efeito cascata

■ Para Agnaldo Piccilli, presidente da Piccilli Transportes, o pagamento do tributo no terceiro dia útil do mês só piora ainda mais a já agravada situação dos empresários. "Os fretes estão achatados pelos embarcadores e a lucratividade depois da crise despencou", lamenta. "Infelizmente sempre somos prejudicados com as decisões absurdas dos nossos governantes", acrescenta ao lembrar das restrições dos caminhões no perímetro urbano de São Paulo. "Os vilões do governo hoje são os caminhões que levam no lombo mais de 60% de tudo o que movimenta nesse país em estradas esburacadas em uma frota envelhecida por falta de estímulo", dispara.



Marcelo Moscardi

DUAS OPÇÕES DE FINANCIAMENTO E UMA CERTEZA: CAMINHÃO É FORD.

PRÓ CAMINHONEIRO

TAXA DE **0,37% A.M.**

TODA A LINHA COM ISENÇÃO TOTAL DE I.P.I

BNDES - PSI: Financiamento na modalidade FINAME /FINAME LEASING para micro, pequenas, médias e grandes empresas de capital nacional. Taxa de 0,57% a.m., sendo 7% a.a., pré-fixado sem entrada, para micro, pequenas e médias empresas e 20% de entrada para grandes empresas na modalidade Finame com carência de 3 ou 6 meses e com 20% de entrada para micro, pequenas, médias e grandes empresas no Finame Leasing sem carência, ambos para planos de até 72 meses. BNDES - PROCAMINHONEIRO: Financiamento na modalidade FINAME/FINAME LEASING para pessoas físicas, empresários individuais e microempresas do segmento de transporte rodoviário de carga. Taxa de 0,37% a.m., sendo 4,5% a.a., pré-fixado na modalidade Finame com 10% de entrada e carência de 3 ou 6 meses e com 20% de entrada na modalidade Finame Leasing sem carência, ambos para planos de até 72 meses. O plano FINAME é financiado com recursos do BNDES, de acordo com a legislação e Circular n.º 195/2006 do BNDES e cláusulas contratuais. O Programa BNDES-PSI para Finame e Finame Leasing está previsto conforme Circular nº 079/2009 do BNDES e cláusulas contratuais, com vigência de 27/07/2009 a 31/12/2009. O Programa BNDES-PROCAMINHONEIRO para Finame e Finame Leasing está previsto conforme Circular nº 080/2009 do BNDES e cláusulas contratuais, com vigência de 27/07/2009 a 31/12/2009. As condições estão sujeitas a alterações por atos de autoridade monetária, BACEN e BNDES. Sujeito a aprovação de crédito. Para outras modalidades de financiamento e demais informações, consulte um Distribuidor de Caminhões Ford. Plano válido para toda a linha de Caminhões Ford.

FINAME

TAXA DE
0,57% A.M.

LINHA CARGO E SÉRIE F

MOTORIZAÇÃO CUMMINS EM TODOS OS MODELOS;

LINHA COMPLETA, DE 3,5 A 63 TONELADAS, ATENDENDO ÀS MAIS DIVERSAS APLICAÇÕES.

LINHA FORD CARGO, A MAIS VALORIZADA ENTRE OS USADOS (REF. JORNAL DIÁRIO DE S. PAULO).

F-4000, O CAMINHÃO EM PRODUÇÃO MAIS VENDIDO DO BRASIL, PENTACAMPEÃO NO RALLY DOS SERTÕES.

www.fordcaminhoes.com.br 0800-703 FORD 3673

Ford FordCredit

IBAMA PROCONVE HOMOLOGADO B5

Ford CAMINHÕES

Caminhão transforme

Confira as principais diferenças entre um caminhão Iveco Stralis utilizado nas etapas de competição da Fórmula Truck e a versão convencional que percorre as estradas brasileiras desde o final de 2007

Por Luciana Duarte

Caminhão 88 do piloto Beto Monteiro: 1130 cv

Veículos dotados de motores de alta potência, cabines seguras e pneus calibrados para rodarem nas mais diversas pistas. Pronto. Aí terminam as semelhanças entre os caminhões preparados para competição e as versões standard, que rodam por nossas estradas. Apesar de usarem componentes semelhantes ambos são muitos diferentes", assegura Marcelo Sakurai, engenheiro de produtos da Iveco Latin América. "No caso das corridas, a maior tarefa da Engenharia é extrair do caminhão o máximo de potência e desempenho dos motores. Já na versão rodoviária, o objetivo é oferecer torque suficiente para transportar qualquer tipo carga", compara o engenheiro.

Há quinze meses dois caminhões Stralis ganharam "caras e formas" de velozes para disputar o pódio nas etapas da Fórmula Truck. Para cumprirem a missão a qual foram destinados, a montadora retirou dos modelos convencionais mais de 3 toneladas de peso morto. As várias intervenções mecânicas transformaram os modelos em máquinas que lembram os "transformers" dos filmes de ficção. Nos bastidores, os motores Cursor 13 tiram a "roupa" de trabalho, ajustada para 420 cv a 1900 rpm e vestem o macacão da velocidade, convertida em 1130 cv de potência a 2600 rpm. Com tantos cavalos a rotação máxima sobe de 2.1500 para 3.200 rpm e a pressão da turbina de 2,2 para 3,5 bar. Para dar show nas pistas que competem e suportar a força dessa cavalaria os caminhões recebem novas câmeras de combustão, pistões, injeção eletrônica e aftercooler, especialmente fabricados e reforçados para dar conta do recado.

Fotos: Divulgação

ENGENHARIA EM AÇÃO - A caixa de transmissão é outro item especialmente desenvolvido para competição. Com apenas seis marchas o câmbio é um dos componentes que mais sofrem quebras durante as corridas. Para suportar as frenagens a que os veículos

são submetidos os Stralis são equipados com freios a discos nas quatro rodas com acionamento pneumático e arrefecimento forçado com ar e água (ver quadro). Os pneus, iguais aos estradeiros, recebem um tratamento de raspagem para aderirem melhor à pista dos autódromos. Contudo, se as estradas brasileiras oferecessem condições para receber esses "cavalões", seria possível tracionar até 140 toneladas de carga, sem muito esforço.

A belíssima cabine, com interior luxuoso, painel e computador de bordo multifuncional sai de cena para dar lugar aos inúmeros marcadores de pressão de água, óleo, escapamento, turbo intercooler e rotação, entre outros. "Num pista de corrida, todos esses itens são monitorados o tempo todo. O objetivo é atingir o máximo desempenho em cada volta", conta um dos pilotos da Iveco, Beto Monteiro.

A PAIXÃO DE GUIAR - O ar condicionado, tv, rádio, vidros elétricos, rastreador e bancos com regulagem pneumática, por sua vez, são rapidamente eliminados do cockpit, cujo reforço conta com estruturas metálicas de aço de 3 polegadas de diâmetro e 10 milímetros de espessura, para aumentar a segurança. "Na pista a temperatura da cabine chega a 30 graus, com picos de 40, mesmo com os vidros abertos. A adrenalina é tanta que não dá para perceber", comenta Monteiro. As expressivas linhas aerodinâmicas ganham formas variadas com a chegada de vários adereços, carenagem na lateral, spoilers dianteiros e adesivos espalhados por toda à parte. "Não há profissional do volante que não sinta vontade de dar uma voltinha em um desses", dispara Clodoaldo França, profissional do volante na Tegma Gestão e Logística, que há 1 ano percorre o trecho São Paulo/Minas Gerais na direção de um Stralis 380.

Beto Monteiro (esq.) e Clodoaldo França (dir.)

Quando o assunto é manter os caminhões na pista, tanto Monteiro e Clodoaldo afirmam que há quem pense que as manobras são fáceis. "Dirigir e pilotar tem mais diferenças do que semelhanças", destacam. Durante a corrida, Beto Monteiro afirma, é preciso respeitar os limites e o ponto de exigência do veículo. "Por isso, você busca atingir maiores velocidades nas retas e menores nas curvas", exemplifica o piloto pernambucano, que chega alcançar até 240 km por hora nas retas.

Já na estrada Clodoaldo lembra que as necessidades são outras, tendo em conta que se roda a, no máximo, 80 km por hora. "Fora das pistas, o importante é conduzir de maneira segura e econômica, para permitir atingir uma média de consumo de 2,05 litros por Km ou até 3,15 litros/km, dependendo da rota. Sem contar a atenção permanente aos relógios que controlam a velocidade, temperatura do motor, óleo, turbina e água, entre outros", enfatiza o profissional. Apaixonados pelo que fazem, a árdua missão é sempre prazerosa, mesmo diante dos riscos. "Para realizar inúmeras viagens, o condutor profissional tem que fugir de acidentes", lembra Clodoaldo. "Enquanto na pista a busca pelo melhor desempenho do motor é uma constante e o acidente faz parte do espetáculo", completa Monteiro.

Curiosidades

- Um Stralis preparado para rodar em um circuito de 4.309 metros, como o autódromo José Carlos Pace, em Interlagos (SP), alcança uma velocidade máxima de 240 km na reta;
- Para aumentar a segurança o acabamento interior da cabine possui uma estrutura metálica de aço de 3 polegadas de diâmetro por 10 mm de espessura;
- Durante a competição, a temperatura máxima no cockpit do piloto alcança 30°C, com picos de até 40°C;
- A cada 800 metros percorridos o caminhão de competição consome 1 litro de óleo diesel;
- Para resfriar as pastilhas de freios e evitar o super aquecimento, o piloto borrifa água no componente durante a corrida

Do limão a limonada

Atenta a demanda, a Mercedes-Benz reforça a linha Sprinter com a chegada do furgão Street transformado em versão camioneta de carga com 3500 kg PBT e comprimento total de 6590 mm

Por Luciana Duarte

O dito popular "se tiver um limão faça dele uma limonada" foi praticado a risca pela Mercedes-Benz. A partir de setembro as vitrines das concessionárias da marca vão mostrar para venda uma nova versão da Sprinter Street 311 CDI, agora com na configuração camioneta de carga, com capacidade volumétrica de até 13,4 metros cúbicos de carga. A novidade chega para aproveitar a forte demanda provocada pelas restrições a circulação dos VUC's (veículo urbano de carga) na capital paulista. A sacada da montadora foi alongar o entre eixo do furgão Sprinter de 3.550 mm para 4.025 mm, sem elevar o peso bruto total (PBT) de 3.500 kg do veículo.

Isso explica porque o modelo, apesar do comprimento total de 6.590 mm, está liberado para transitar nas ZMRC (zona de máxima restrição de circulação) sem infringir a Lei. A montadora aproveitou uma brecha no decreto de Lei nº 49.636/08, que proíbe a circulação de caminhões e VUC's com até 6,3 metros, mas não impede esse mesmo comprimento em veículos menores, caso das camionetas de carga. "Não há legislação que impeça as transportadoras de transitarem com veículos de PBT inferior a 3,5t, em perímetros urbanos com restrição, caso típico de São Paulo", assegura Sérgio Galhardo, gerente de Vendas da linha Sprinter da Mercedes-Benz do Brasil.

PORTAS LATERAIS – Com a chegada da nova Street cresce para 34 o número de versões da linha Sprinter, dos quais 17 furgões, 13 vans e 4 chassis. Dentre as vantagens competitivas do modelo destacam-se as amplas portas traseiras com abertura de 270 graus na versão teto alto e de 180 graus teto baixo. Nessas configurações, de acordo com a montadora, o veículo pode sair de fábrica equipado com porta lateral corrediça nos dois lados da carroçaria, para facilitar a carga e descarga com rapidez e segurança, uma exclusividade da marca no mercado brasileiro. Para atrair os frotistas e autônomos o fabricante manteve a oferta de equipamentos oferecidos na linha Street, como hodômetro digital, barras estabilizadoras dianteira e traseira, imobilizador eletrônico, vidros elétricos. E ainda freio a disco nas quatro rodas e sistema Assyst de manutenção e verificação diária.

Fotos: Divulgação

"Não há concorrência na versão camioneta com essa configuração", diz Sérgio

Sprinter Street: com maior capacidade de carga pode circular livremente nas zonas de restrição

Ofertado nas versões teto alto ou teto baixo, a camioneta possui rodado simples e alcança carga líquida de 1.825 kg. Ela vem equipada com motor eletrônico Mercedes-Benz OM 611 LA CDI que oferece potência de 109 cv a 3.800 rpm e torque de 28 mkgf entre 1.600 a 2.400 rpm. A nova versão Sprinter Street será oferecida ao preço sugerido de R$ 98.400,00, ou R$ 106.000,00 se equipada com câmbio automatizado.

FENATRAN

17º Salão Internacional do Transporte

26 a 30 de outubro 2009

Anhembi | São Paulo - SP

O maior centro gerador de negócios do setor na América Latina

Participe!

• Caminhões e Veículos • Implementos e Equipamentos • Autopeças, Motores e Pneus • Combustíveis, Derivados e Componentes • Equipamentos para Oficinas, Terminais e Movimentação de Carga • Transportadores Modais de Carga • Equipamentos de Informática, Segurança e Outros • Bancos, Financeiras e Seguradoras • Entidades e Serviços.

CREDENCIAL

Adquira já sua credencial gratuita pelo site www.fenatran.com.br

www.fenatran.com.br

Ao fazer o credenciamento mencione como você ficou sabendo da feira.

Organização e Promoção: Reed Exhibitions, Alcantara Machado

Afiliada à: UBRAFE

Iniciativa: NTC & Logística, ANFAVEA

Apoio Institucional: ABR, Anfir, SIMEFRE

Local: anhembi parque

Marcelo Vigneron

Para o sociólogo italiano Domenico Demasi, lazer e trabalho são faces de uma mesma moeda

Ócio criativo

Estudos revelam que a prática de exercícios, convivência social e familiar são imprescindíveis para aumentar a qualidade de vida

Por Valdir dos Santos

Inúmeros estudos científicos de psicologia e sociologia do trabalho no Brasil e no exterior têm apurado que o lazer ou a prática de uma atividade esportiva, artística ou social é uma necessidade para contrapor as pressões do trabalho, descarregar tensões e recuperar energias. A psicóloga Andréia de Conto Garbin, com mestrado em psicologia organizacional do trabalho e experiência de dez anos no serviço público e na iniciativa privada na mesma área, diz que a pressa se tornou o imperativo da vida moderna e ninguém gosta de esperar, tudo tem que ser feito instantaneamente, o que aumenta a pressão sobre as pessoas. "Se o celular fica sem sinal ou se a bateria acaba de repente, as pessoas entram em desespero, parece que não há alternativa", exemplifica.

Por outro lado, o avanço da tecnologia, da informática e das comunicações, embora contribuam para facilitar a vida das pessoas, tem acirrado a competição, exigindo mais produtividade no trabalho para atender à pressão dos prazos cada vez mais apertados.

Andréia Garbin, que também é membro do Conselho Regional de Psicologia de São Paulo, conta que a experiência e os estudos que desenvolveu têm mostrado que, apesar da diminuição da jornada, a carga de trabalho continua a mesma em período de tempo menor.

LIGADOS À EMPRESA - No caso dos empresários e executivos, ela alerta para os riscos que os novos meios de comunicação trazem para o descanso e o comprometimento da saúde. "Muitos se mantêm ligados à empresa à noite, em fins-de-semana, ou em período de férias, sem delegar funções e isso não é saudável", alerta.

A prática de exercícios físicos, esporte, convivência social e familiar são imprescindíveis para compensar a vida sedentária e as tensões do trabalho.

Freqüentar uma academia de ginástica nas horas ou dias de folga também pode ser uma boa alternativa, desde que não torne a pessoa dependente. "As atividades físicas devem dar prazer e não representar um sacrifício para atender à exigência de se manter um corpo definido a qualquer custo", acrescenta ela.

Receita para workaholics

■ O sociólogo italiano Domenico Demasi, que ficou famoso com o livro "Ócio Criativo" diz que os viciados em trabalho perdem um tempo precioso e que o futuro será de quem souber libertar-se da idéia de que trabalho é obrigação ou dever e for capaz de misturar as atividades laborais com estudo e diversão.

Na Grécia antiga, os escravos faziam o trabalho braçal e eram considerados cidadãos de segunda classe, enquanto os de primeira eram intelectuais e criativos. Na sociedade pós-industrial menos se faz com as mãos, como na era industrial, e mais com o cérebro e as atividades que dão mais prazer são as criativas, ficando as repetitivas para as máquinas.

Para Demasi, o mestre na arte de viver é aquele que almeja a excelência no que faz, deixando para analisar depois se o que está fazendo é trabalho ou diversão porque acredita que está fazendo as duas coisas ao mesmo tempo.

Paixão sobre rodas

Fotos: Marcelo Vigneron

(Da esquerda para direita) Antonio Juliane e Beatriz, Urubatan Helou e Laís, Rogério Helou e Giovana e Walter Boscato: aventuras sobre motos, depois de uma semana dura de trabalho

Para compensar o estresse da vida diária empresários de transportes se reúnem nos finais de semana para pegar estrada e curtir o vento no rosto, sobre motos de tirar o fôlego

Por Valdir dos Santos

No máximo da velocidade o vento assobia forte, o ronco encanta os ouvidos como a melhor melodia, a adrenalina explode no limite extremo e a sensação é de liberdade plena. E isto é o que mais importa depois de uma semana dura de trabalho. Nas manhãs ensolaradas de sábado ou de domingo, o grupo se junta e sai pelas estradas com suas motos caras e possantes, reluzentes e cheias de acessórios, sem tempo de parar ou hora para voltar.

A moto é a companheira de aventura que fascina e dá poder, que agrega e solidifica amizades, que estimula conquistas amorosas e expõe a vaidade sem constrangimento. O ponto de parada na estrada é a passarela para desfile de máquinas, acessórios, trajes de grifes, local para compras de mais equipamentos, para encontro de amigos ou de novas amizades, para se ver e ser visto. O bom é falar de aventuras, da relação com a máquina, onde empresas, mulher e filhos estão sempre em plano secundário.

Convidados por **FROTA&Cia**, quatro empresários do transporte rodoviário de cargas, aficionados por motos, se reuniram no Posto Serra Azul, da Rodovia dos Bandeirantes, numa ensolarada manhã de domingo para contar suas aventuras: Walter Boscatto, de Campinas e sua BMW 1200; Urubatan Helou e sua Honda Gold Wing; Rogério Helou e sua Harley Davidson Electra Glide e Antonio Juliane com a Harley Davidson Heritage. Leia suas histórias.

Minhas mulheres

A relação de Urubatan Helou, dono da Braspress, com motos vem desde moleque e, com o tempo, esse relacionamento se tornou tão intenso que ele não fica um dia sem mexer com sua Harley Davidson Electra Glide e uma Honda Gold Wing. "Elas são minhas paixões, me comunico e faço sexo com elas", ironiza. E cita uma frase conhecida: "Se a Laís me pedir para escolher entre ela e as motos eu respondo que, sem dúvida, vou sentir saudades de minha mulher".

Fotos: Marcelo Vigneron

Presente à entrevista, Laís se mostra conformada. Para ter o marido por perto, permitiu que ele montasse a oficina de motos no terreno de sua casa, em Tamboré (SP), onde ele passa várias horas todas as noites depois que retorna da empresa. Como se isso não bastasse, seus dois filhos, Júnior e Taiguara, são como o pai, aficionados por motos, ambos têm Harley Davidson e já viajaram com ele para a Flórida, EUA – sem as esposas – tendo percorrido quase 2.500 km, cruzando o estado sobre motos.

Em março de 1977, quando abriu sua empresa, Urubatan tinha a Honda como cliente. No final de 1978 foi lançada a CB 400 e quando o primeiro lote passou pela Braspress, com destino à concessionária, ele decidiu comprar uma.

Para Urubatan, seu sucesso empresarial se confunde com as vitórias nos esportes de velocidade. Ele foi duas vezes vice-campeão de kart e obteve vitórias em campeonatos das Fórmulas Ford, Chevrolet, Três e 2000, sem nunca ter abandonado a moto. Em 1982 Helou comprou a segunda CB 400, modelo Custom, de guidão alto, roda de raio, depois a Honda Bou-door importada para grandes viagens, tendo ido a Porto Seguro e Salvador. Com a 750 F Speed, foi em grupo a Assunção, Paraguai. Em 1999, nos EUA, fez a viagem dos sonhos: "Aluguei uma Harley Davidson e fiz 70% da Rota 66, que inspirou o filme Easy Ryder, de 1969.

Com sua atual Electra Glide Urubatan já rodou mais de 35 mil km em viagens em grupo para o Rio, Ouro Preto, Belo Horizonte, Florianópolis, Curitiba, Serra da Graciosa (PR), Bonito (MT). "Sou feliz com ela e não pretendo me separar". Mas uma segunda moto passou a dividir espaço na garagem de sua casa, a Honda Gold Wing, vinho metalizado, com motor de 6 cilindros, 1.800 cilindradas e 203 HP, injeção eletrônica, computador de bordo, freio ABS, marcha ré, airbag, rádio PX e todos os acessórios possíveis. "Elas são minhas duas mulheres".

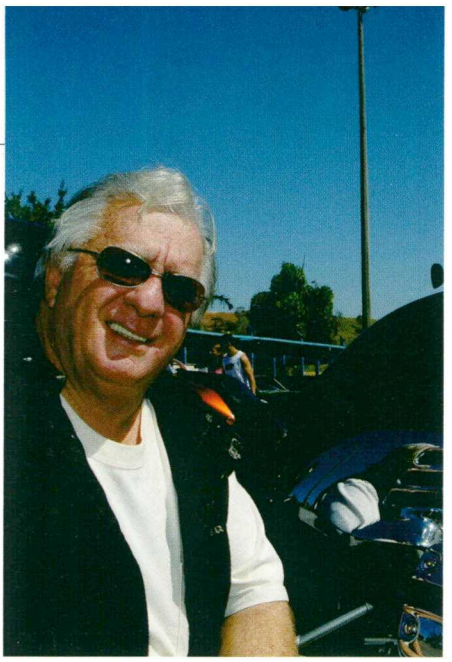
Para descansar do avião

Antonio Juliane, diretor de Cargas Expressas do Setcesp, conta que é apaixonado por motocicletas desde 1974 quando comprou sua primeira RD 350, verde musgo, mais conhecida como viúva negra. Piloto da Força Aérea, ele resolveu fazer uma longa aventura por terra e escolheu a rota Rio-Natal. Foi nessa viagem de férias que conheceu sua mulher, a carioca Beatriz, que morava na capital do Rio Grande do Norte nessa época. Ali começamos a namorar e estamos juntos até hoje".

Em 1978 Juliane comprou uma Honda 750 Four, que vendeu em 1980, antes, porém, foi com ela a São Borja (RS), sua terra natal. "Nessa época a Rodovia Régis Bittencourt estava sendo duplicada e cheia de canteiros de obras. Mas veja você, passaram-se 30 anos e a duplicação ainda não terminou".

Em 1982 ele adquiriu uma mais rápida, a CB 400, para ir ao trabalho na Vasp, onde foi comandante e diretor operacional. Num belo dia, voltando da empresa, estava a poucos metros de casa, quando foi vítima de um acidente, tendo sido arrastado por seis metros. "Depois disso decidi vendê-la e fiquei mais de dez anos sem pilotar. Só comprei outra em 1998, uma Virago 1.100 cilindradas, para fazer pequenas viagens de lazer em grupo de amigos. Fomos ao Rio, Campos do Jordão etc", revela o empresário.

A viagem de moto, diz ele, "me faz bem, descarrega a adrenalina com o vento e o ronco e faz a gente voltar a se sentir com 20 anos. Por isso, quem já teve uma moto não consegue viver sem ela".



Minha viagem inesquecível

Para quem curte veículo de duas rodas há 45 anos, lembrar os detalhes de uma entre centenas de viagens e feita há 32 anos, o título acima se justifica. O sessentão Walter Boscato, ex-presidente do Sindicamp – o sindicato dos empresários de transporte de cargas de Campinas – tinha 28 anos naquele julho de 1976 e, com um amigo, preparou com antecedência e todos os detalhes uma viagem de moto de Campinas a Natal (RN), para durar seus 30 dias de férias, que não tirava fazia dez anos.

Além do roteiro, fez três meses de karatê como preparo físico para agüentar os mais de 2,3 mil quilômetros da viagem. "Eu tinha uma Honda 750 Four", conta, despertando a atenção de seus colegas. "Foi a viagem mais emocionante de minha vida, uma aventura incrível".

Naquele tempo existiam poucas motos no Brasil e aonde a gente chegava, era alvo da curiosidade das pessoas, que se aproximavam para saber detalhes das motos e da viagem. Tidos como aventureiros demos entrevistas, saímos nos jornais e fomos recebidos por autoridades.

O planejamento da viagem não previu as chuvas do inverno nordestino. "Nunca tomei tanta chuva em minha vida, ficamos tão encharcados, que jogamos fora as roupas que levávamos e passamos a comprar meias, cuecas e camisetas cada vez que precisávamos. Em determinado trecho levamos uma hora e meia para percorrer 50 quilômetros, embaixo de chuva pesada, pois não havia onde parar".

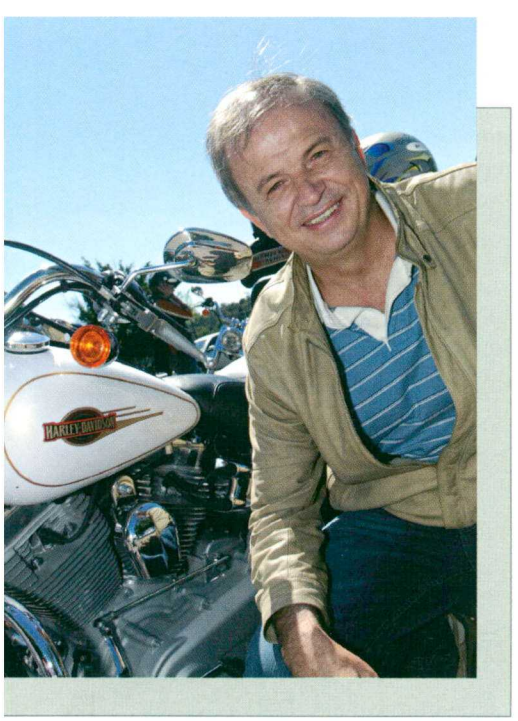
Em Aracaju (SE), ele lembra, foram recebidos como celebridades. "Em João Pessoa gostamos tanto que ficamos mais de uma semana, primeiro no Hotel Tambaú, na época, o melhor da cidade".

Embora não tivessem sofrido acidentes na viagem, Walter conta que dançou na pista, mas porque a tampa do lubrificante se soltou e o óleo escapou e escorreu, encharcando o pneu. "Paramos em um posto, limpamos o pneu, completamos o óleo e seguimos viagem".

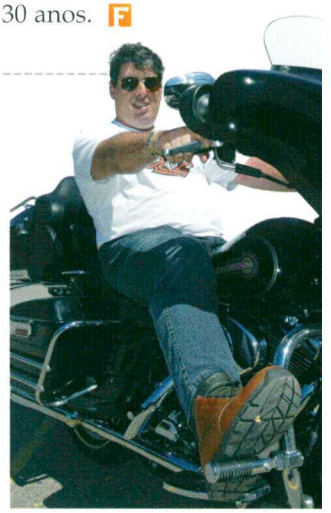
Em Natal aconteceu o pior. "A gente estava percorrendo a praia de moto, só de short, sem camisa, com o vento do mar batendo no rosto, naquele sol maravilhoso, quando, de repente, um marimbondo entrou pelo meu short e deu uma ferroada tão forte que achei que a moto estava pegando fogo. A picada foi na região mais sensível e me deixou desesperado. Entrei com a moto dentro do mar, certo que era fogo de verdade".

Quando terminaram o roteiro de ida as férias já tinham acabado. "Embarcamos as motos num caminhão e retornamos de avião".

Boscato nunca abandonou a moto nesses mais de 30 anos.



Sonho de criança



Minha primeira volta de moto foi com meu tio Urubatan, eu tinha uns sete anos de idade. Nesse dia decidi que compraria uma para mim, conta Rogério Helou, hoje com 35 anos. Aos dez anos ele pediu e ganhou do avô a primeira mobilete, que curtiu diariamente, até começar a trabalhar aos doze anos como office-boy. Aos dezesseis, abriu uma empresa de lavagem e lubrificação de caminhão. Aos 18 anos, dono de seu próprio nariz, comprou uma NX350 Saara para passear nos fins de semana. Sua atividade ligada ao transporte o levou a conhecer os aficionados por motos com quem se enturmou. Em 2004 abriu a RCC Transportes, que faz distribuição, com 70 caminhões próprios, no Rio de Janeiro e São Paulo.

A segunda moto foi uma Kawasaki 750, mas esta ainda não era a de seus sonhos. "Eu sempre fui um apaixonado pela Harley Davidson, até que meu tio Urubatan me levou a uma concessionária e eu comprei uma Heritage. Mas fiquei apenas oito meses com ela porque queria um modelo maior. Então a vendi para o Juliane e comprei uma Electra Glide, onde posso transportar com conforto minha mulher Giovana e minha filha Brenda".

Só faltou o álcool

Na busca por uma maior fatia de mercado, Ford realiza inúmeras mudanças na Ranger, mas peca ao não oferecer motorização flex para brigar com a concorrente S-10

Por Ivo Mattos

A quarta colocação no mercado nacional de picapes definitivamente irritou os executivos da Ford. Tanto que depois de observar a líder Chevrolet com a S-10 vender 3.719 unidades em julho contra apenas 919 modelos da montadora de São Bernardo do Campo, a marca tratou rapidamente de apresentar ao público a nova versão da Ranger 2010.

E dessa vez, as mudanças não foram somente perfumaria para deixar o veículo com outro aspecto, pelo menos no que diz respeito ao exterior. Ao observá-la pelo lado de fora pode-se afirmar com certeza que é outra picape. Os grandes faróis, a grade cromada que lembra o Edge e o pára-choque em aço são destaques na nova a Ranger. O capô, por sua vez, tem agora desenho limpo e perfil aerodinâmico.

PARRUDA - Nas laterais, os engenheiros excluíram o tradicional vinco que percorria toda a extensão da carroceria e os pára-lamas estão mais ressaltados, deixando a Ranger com um aspecto bem mais parrudo. Na traseira, novas lanternas translúcidas guardam leve semelhança com o primo Fusion. "Criamos um conjunto robusto e moderno. Utilizamos técnicas de design, com o objetivo de oferecer uma picape de aparência ainda mais forte e resistente", diz João Marcos Ramos, chefe de Design.

Ranger 2010: robustez e preço como diferenciais

Divulgação/Ford

Já no interior as alterações não foram significativas. Além dos novos tecidos nos bancos, o acabamento das portas e painel mudou de cinza para preto e o quadro de instrumentos tem novo grafismo e aros prateados. "Nossas clínicas mostraram que o consumidor prefere os tons escuros. Além de criar um ambiente mais requintado, é uma cor prática, principalmente para um utilitário", comenta Ramos.

Porém, mesmo com todas as mudanças, no aspecto mercadológico a montadora pecou ao não oferecer motorização flex, que talvez seja um dos maiores trunfos da S-10. A gama de opções continua com os propulsores 3.0 diesel, de 163 cv, e 2.3 gasolina, com 150 cv. Ao todo serão 18 modelos diferentes, entre quatro versões (XL, XLS, XLT e XLT Limited), dois tipos de carroceria (simples e dupla) e dois tipos de tração (4x2 e 4x4) com capacidade na caçamba de 844,4 litros.

Diferencial de vendas

■ A nova picape da Ford terá como um dos principais argumentos de vendas o fator preço. Segundo a montadora, o veículo teve reajustados os valores, tanto do preço do carro como revisões e assistência técnica, que hoje estão entre os menores do mercado. Além da garantia de três anos, a Nova Ranger 2010, conforme as versões de motor diesel ou gasolina, tração 4x2 ou 4x4, cabine simples ou dupla, varia de R$45.900 a R$96.730.

Este encarte é parte integrante da revista FROTA&Cia. Edição nº 128, de Agosto 2009.

Ônibus

Ano IX - Edição nº 88
Agosto/2009

Fator de decisão

Apesar das inúmeras vantagens da motorização traseira nos ônibus urbanos, operadores brasileiros mostram clara preferência pelos chassis equipados com motor dianteiro, por conta do estado das vias, a facilidade de revenda e o menor custo de aquisição

Carrocerias

Caio/Induscar atualiza modelo Foz Super, para brigar por mais mercado

Empresas

Marcopolo chega aos 60 anos com planos de crescer ainda mais

Revista **TOP do TRANSPORTE**

Uma publicação conjunta das revistas FROTA&Cia e LOGWEB

Quem é TOP DO TRANSPORTE merece seu apoio

Em novembro, o Brasil vai conhecer as 100 melhores transportadoras rodoviárias de cargas do País, através do Prêmio TOP DO TRANSPORTE 2009.

Fruto de uma parceria inédita entre as editoras Frota e LogWeb, o Prêmio TOP DO TRANSPORTE 2009 reflete o resultado de uma pesquisa nacional, realizada junto a quase 2.000 empresas contratantes de serviços de transportes, de cinco importantes segmentos econômico: Automotivo, Eletroeletrônico, Farmacêutico, Químico e de Perfumaria, Cosméticos e Higiene Pessoal.

Os vencedores do Prêmio TOP DO TRANSPORTE 2009 serão revelados em um grande evento no dia 12 de novembro, em São Paulo. E vão figurar na revista Top do Transporte 2009, uma publicação conjunta das revistas FROTA&Cia e LogWeb, com tiragem de 23.000 exemplares.

Não deixe de passar essa chance de revelar a importância de sua empresa junto ao mercado de transportes, seja no formato revista, evento ou os dois. Ligue agora mesmo para qualquer dos telefones abaixo e informe-se como participar. Afinal, quem é TOP DO TRANSPORTE merece seu apoio.

Revista FROTA&Cia
(11) 3871.1313

REVISTA Logweb
(11) 3081.2772

MAIS INFORMAÇÕES
www.topdotransporte.com.br

Apoio
essenciadesign

essenciadesign.com.br

Ônibus

DIRETORIA
José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

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

Editora
Luciana Duarte
luciana.duarte@frotacia.com.br

Redator
Ivo Mattos
ivo.mattos@frotacia.com.br

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

COMERCIAL
Diretora
Solange Sebrian
solange@frotacia.com.br

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

ADMINISTRAÇÃO
Gerente
Edna Amorim
edna@frotacia.com.br

Assinaturas e Alterações de Dados Cadastrais
Serviço de Atendimento ao Leitor
Fone/Fax: 55 11 3871-1313
E-mail: circulação@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 envolvidas com o transporte rodoviário, de passageiros e cargas. Circula também junto a frotistas de veículos comerciais, ligados à industria 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 - Vox
Laboratório Fotográfico - Capovilla
Tiragem - 13.000 exemplares
Circulação - Setembro 2009

Parte integrante da revista FROTA&Cia
Circula como encarte, junto com a
Edição Nº 128 - de Agosto 2009

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

Editorial

Tiro no pé

Marcelo Vigneron

De nada adiantaram os apelos ao Governo Federal, partidos dos mais variados setores da sociedade brasileira, em corrigir a tempo uma medida que mais cedo ou mais tarde deve acarretar problemas de toda natureza, tanto no aspecto econômico como social. O motivo é a aprovação da Lei nº 12.009/2009, que regulamenta o exercício da atividade de mototáxi em nível nacional.

Isso porque, é difícil acreditar como motocicletas de baixa potência transportando passageiros irão dividir o espaço das vias de trânsito com milhares de outras motos, automóveis, caminhões e ônibus, sem causar novos e graves acidentes. Um dado sinistro ilustra muito bem a situação. Segundo o Instituto Brasileiro de Segurança do Trânsito, o país já contabiliza nada menos que 10 mil mortos por ano em acidentes com motos; fato que representa um custo estimado da ordem de 8 bilhões de reais/ano.

Outro detalhe que preocupa é o reflexo da medida nas operadoras do transporte urbano de passageiros. Com tal lei em vigência, o transporte publico coletivo que há cerca de três anos retomou o fôlego na busca de passageiros, poderá perder considerável fatia no mercado, com reflexos ainda mais danosos sobre o caixa das empresas.

Não há como negar que as motos são mais ágeis e por conseqüência mais rápidas que os ônibus. Por certo, muitas pessoas migrarão para este novo modal de transporte, apesar do riscos inerentes. Não sem motivo, algumas cidades como a capital paulista já se manifestaram contrárias a essa legislação e muitas outras devem seguir esse exemplo.

Mas, ao priorizar o "social", em prejuízo da segurança de milhares de vidas humanas, o Planalto deu um "tiro no pé" e terá de arcar com o ônus da iniciativa, através dos reflexos negativos nas urnas, nas eleições do ano que vem.

José Augusto Ferraz
Diretor de Redação

Sumário

06 TECNOLOGIA
Apesar das desvantagens em relação à motorização traseira, o país ainda dá preferência aos chassis de motor dianteiro

Divulgação

10 EFEMÉRIDES
Marcopolo celebra seis décadas de produção de carrocerias e se torna uma das maiores do cenário mundial

12 CARROCERIAS
Depois do lançamento em 2006, Caio/Induscar aposta forte na reestilização do modelo Foz Super para crescer nas vendas

13 OPERAÇÃO
Para incentivar o turismo, Rio Branco (AC) ganha linha até Puerto Maldonado no Peru operado pela Movils Tour

04 SEÇÃO
Ponto a ponto

Pequeno luxuoso

Concebido especialmente para o setor de turismo, a Volare mostrou no Congresso Nacional de Hotéis Conotel, evento realizado no Rio de Janeiro em agosto, o modelo V5. Entre as inovações, o veículo possui acesso sem fio à Internet (wireless), sistema de GPS, poltronas de couro, porta-copos, porta-revistas e porta-pacotes com iluminação, ar-condicionado, aparelho de DVD, rádio com CD e monitores de televisão de 15 polegadas.

Colaborador amigo

Com vistas a lei antifumo do estado de São Paulo, a Caio/Induscar desenvolveu dois programas para o tratamento dos colaboradores fumantes. O Respire Bem é um programa multi e interdisciplinar para o tratamento integral dos fumantes, enquanto que o Pró-Nutri tem por objetivo proporcionar acesso a informações referentes à boa nutrição, bem-estar, saúde física, social e familiar, garantindo melhora na satisfação do colaborador.

Melhorias

O Grande Recife Consórcio de transporte (GRCT) iniciou em agosto a primeira Pesquisa de Opinião e Atitude do Usuário do Sistema de Transporte Público de Passageiros da Região Metropolitana do Recife. O objetivo principal é conhecer a avaliação, incluindo críticas e sugestões dos usuários em relação ao STPP/RMR e às empresas que operam o sistema e ao órgão gestor.

"Se o projeto for aprovado do jeito que está, autorizará qualquer tipo de **empresa** a atuar no setor de fretamento ao contrário do que ocorria antes"

Jorge Miguel dos Santos, diretor-executivo do Transfretur

Fotos: Divulgação

Raspa fila

Volvo do Brasil está fornecendo os primeiros cinco chassis de um total de 10 unidades biarticuladas para operar no BRT de Bogotá, na Colômbia. Esse modelo de ônibus é a primeira venda da montadora sueca no sistema Transmilenio. No total em 2009, a Volvo fornecerá 50 chassis B12M - 40 deles articulados, todos encarroçados pela Superpolo, empresa do grupo Marcopolo na Colômbia. Os veículos foram comprados pela empresa Ciudad Movil e serão entregues entre agosto e setembro.

Identificação fácil

Com o objetivo de facilitar a identificação dos letreiros, 200 ônibus da Capital Porto Alegre começaram a circular de acordo com o novo padrão estabelecido pela Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC). Nos novos mostradores, o nome e o número das linhas são oito centímetros mais altos e 34 centímetros mais largos.

Começou mal

As obras para ampliação da Marginal do Tietê estão causando sérios problemas às empresas de ônibus intermunicipais e consequentemente aos usuários que chegam à capital paulista pelas Via Anhanguera e Rodovia dos Bandeirantes. Eles estão demorando em média uma hora a mais para chegar ao Terminal Rodoviário Tietê, na zona norte da cidade, o que está acarretando em inúmeras reclamações e pagamentos de horas extras aos motoristas.

Papelão

O Departamento Estadual de Trânsito de Manaus (Detran-AM) afirmou que pelo menos 40% da frota de ônibus e micro-ônibus da cidade de Manaus (ou seja 3.694 veículos) estão irregulares do ponto de vista "documental". Segundo Mônica Melo, diretora do órgão, esses veículos encontram-se com documentação e pagamento de tributos pendentes, como o IPVA, seguro obrigatório e outras taxas do Detran.

Boa notícia

Os usuários do sistema de transporte em Vitória (ES) receberam mais 14 novos ônibus adaptados. Os coletivos se somam aos dez adaptados que entraram em circulação no início do ano e serão distribuídos nas seguintes linhas: 124 - Estrelinha X Jardim da Penha, 211 - Santo André X Jardim Camburi e 331 - Ilha das Caieiras X Jucutuquara.

Fora vans!

Na tentativa de acabar com a concorrência desleal com os ônibus, a prefeitura do Rio de janeiro pretende substituir as vans e as kombis por microônibus com capacidade para 25 passageiros. As primeiras linhas a serem licitadas serão as dos bairros entre Bangu e Santa Cruz, onde a prefeitura estima que circulam 30% dos veículos de transporte alternativo do Rio e a concorrência com os ônibus é maior.

Topa qualquer parada

A Volkswagen Caminhões e Ônibus, empresa da MAN Latin America desenvolveu um verdadeiro "topa qualquer parada" para o transporte de crianças nas zonas rurais do país. Os ônibus, modelo VW 15.190 VE-03R tem suspensão reforçada e redução de balanço dianteiro e traseiro para condições severas de piso e relevo. O veículo, que possui capacidade para transportar até 57 alunos sentados tem pneus borrachudos, faróis traseiros, sinalizador sonoro de ré, portas maiores que as convencionais, poltronas tipo sofá, cinto de segurança, vidros verdes, acentos preferenciais, janelas de emergência, limitador de velocidade para 70 quilômetros por hora e tacógrafo com GPS.

Fotos: Divulgação

Avanço ou retroce

Especialistas ouvidos pelo Caderno Ônibus divergem sobre os rumos tomados pelo sistema de transporte urbano nacional, que prioriza ônibus com motorização dianteira

Os lançamentos de chassis para ônibus no mercado nacional, nos últimos três meses, reafirmaram a preferência dos compradores brasileiros pela motorização dianteira nos ônibus urbanos. A afirmação ganha ainda mais força quando se olha para os números de produção. Do total de 17.750 chassis urbanos produzidos no país, somente no ano passado, nada menos que 90% ou exatas 16.156 unidades, saíram de fábrica equipados com propulsores dianteiros.

Em uma análise rápida, pode-se dizer afirmar que o Brasil está indo na contramão dos países do Primeiro Mundo, onde os veículos de motor dianteiro são simplesmente proibidos de circular pelas ruas de qualquer cidade. E, não sem motivo, se for levado em consideração os principais problemas que este tipo de veículo apresenta, tanto para motoristas quanto passageiros, que diariamente convivem com o forte ruído do motor, aumento da temperatura interna, falta de es-

Ônibus com motorização dianteira, no detalhe: inconvenientes para motoristas e passageiros

sso?

paço na parte frontal e desconforto no embarque e desembarque.

REALIDADE NACIONAL

Especialistas ouvidos pelo **Caderno *Ônibus***, de **FROTA&Cia**, são unânimes em concordar com as desvantagens desse padrão de ônibus. Entretanto, quando o assunto é a realidade nacional, o tema ganha corpo com diferentes opiniões, a começar pelo presidente da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos do Brasil). Defensor de uma maior adoção dos chassis com motorização traseira, o empresário Otávio Cunha credita o uso maciço dos motores dianteiros à política adotada pelo governo federal.

Fotos: Divulgação

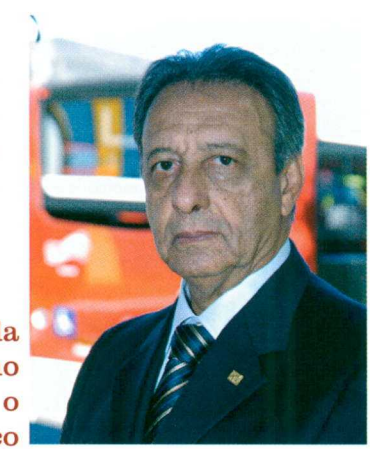
Para ele, há cerca de 20 anos que se fala em planos diretores, PPP's (Parcerias Publico-Privadas) e investimentos para o setor que até hoje não saíram do papel. "A origem de tudo está na política do Governo que não prioriza o transporte público", analisa. Em consequência disso, Cunha explica, a baixa mobilidade das cidades brasileiras abre cada vez mais espaço para o uso de automóveis.

De acordo com o dirigente, a falta de investimento em melhorias de estruturas, vias adequadas e na própria frota circulante de ônibus faz com que o transporte seja precário. "A maioria das ruas das cidades brasileiras estão esburacadas, desniveladas, com enormes canaletas, além de obrigarem os ônibus a operarem na mesma via dos automóveis. Infelizmente a única opção que resta é usar um chassi dianteiro, que é o veiculo ideal para essas circunstâncias, mas que em contrapartida não oferece o conforto que o usuário merece", aponta. "De fato, olhando por esse prisma pode-se afirmar que o país não está evoluindo e sim andando para trás".

Outro ferrenho simpatizante da motorização traseira que faz coro com o presidente da NTU e leva o assunto mais adiante é Eduardo Belopede, engenheiro e coordenador da comissão de estudos da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas). Para o especialista, uma das grandes "desculpas" para a maciça utilização do motor dianteiro, tanto por parte do Poder Público como dos próprios empresários do setor, pode ser creditada à pavimentação das vias urbanas e intermunicipais. Segundo essa ótica, os ônibus de motor traseiro não conseguem circular em vias de difícil acesso, ao contrário dos dianteiros que operam em qualquer terreno. "Contudo, digo que 90% dessas reclamações não são verdadeiras. Hoje, com todas as tecnologias que os chassis dispõem, seria fácil modificar ângulos de entrada, saída e suspensões para resolver o problema", garante.

Marcelo Moscardi

Ônibus com motor traseiro: 10% da frota de coletivos no Brasil



Otávio Cunha, da NTU: governo não prioriza o transporte público

FATOR REVENDA

Outro fator importante, em defesa dos ônibus com motor dianteiro, está no valor de revenda desse tipo de veículo. "Os veículos com propulsores traseiros, além de mais caros na compra e na manutenção, têm um mercado bastante limitado. Isso porque, boa parte dos compradores, geralmente de cidades do interior, tem clara

preferência por modelos com motor dianteiro", afirma Belopede.

Já o engenheiro Roberto Pavan, membro do comitê de caminhões e ônibus da SAE (Sociedade de Engenheiros da Mobilidade) concorda em parte com os colegas. Pavan admite que o Brasil está atrasado em relação ao uso desse tipo de veículo, principalmente quando se fala de grandes centros urbanos, como São Paulo, Belo Horizonte ou Brasília. Embora ainda vigore na capital paulista o Decreto 43908/03, que proíbe a circulação dos ônibus com motor dianteiro, na prática, nada menos que 8.907 desses coletivos - o equivalente a 50% da frota - opera sem restrições no município, segundo a SPTrans, gerenciadora do sistema. Já Belo Horizonte tem uma frota total de 2.858 veículos, dos quais 87% são dianteiros. "Tais cidades têm plenas condições de oferecer à população um transporte urbano de muito melhor qualidade. Nesse caso, falta vontade política mesmo", diz.

TRANSPORTE EM CAMINHÃO

Em que pese essa defesa, o engenheiro tem outra opinião quando o tema se estende para as demais cidades do país. Segundo ele, a visão de que o Brasil está atrasado em relação ao transporte precisa ser analisada de uma maneira mais ampla. Pavan argumenta que muitas cidades brasileiras nem sequer possuem transporte por ônibus. "É difícil acreditar, mas em vários municípios nos deparamos com pessoas sendo transportadas em carrocerias de caminhões. É tudo muito primitivo", diz.

Em apoio a sua tese, o engenheiro da SAE toma por base uma pesquisa realizada pelo Dnit, em 2006/2007, sobre o estado das vias brasileiras de trânsito. Segundo o estudo, dos cerca de 1,6 milhão quilômetros pesquisados, apenas 26% foram considerados ótimos ou excelentes. Em relação às vias urbanas, o dado é ainda mais alarmante. Dos quase 1,3 milhão de quilômetros avaliados, somente 22,7 mil estavam pavimentados. "Diante desse quadro, só mesmo um ônibus com motor dianteiro, ainda que usado, pode operar nessa condição de piso", argumenta.

Por isso, Roberto Pavan pede cuidado com possíveis conclusões sobre o tema. Ao seu ver, antes de tudo, é necessário saber aonde se quer chegar. Por isso, o técnico aponta dois possíveis caminhos. O primeiro é a adesão total ao motor traseiro, seguindo o exemplo dos países da Comunidade Européia, EUA, Japão e Canadá; uma opção que traz consigo uma enorme quantidade de benefícios mas, também, uma legislação ainda mais severa e um maior custo operacional para os operadores.

Outra saída é o país optar pela motorização dianteira, como já ocorre nos dias atuais, por conta de seu menor custo e por dispensar mudanças radicais na legislação sobre o assunto. "Não tenho duvidas que, em relação ao país, a segunda opção é mais coerente. É claro que devemos olhar para os países onde já existe uma política definida sobre o tema e, também, uma estrutura consolidada e apta para operar esse tipo de veículo. Mas, não é caso do Brasil, onde ainda estamos engatinhando nesse sentido", lamenta.

Por Ivo Mattos

Divulgação

Pólo exportador

Em que pese as discussões sobre a evolução ou não dos sistemas de transporte coletivos no Brasil, uma coisa é certa. Dentro dos próximos anos o país poderá se transformar no principal pólo exportador de ônibus com motorização dianteira. Isso porque o país está entre os três responsáveis por 80% da produção mundial de ônibus, incluindo China e Índia. No ano passado saíram das linhas brasileiras para países como Argentina, África do Sul, Angola, Zimbábue, Moçambique, Etiópia, México, Chile, Peru, Uruguai entre outros, exatos 4269 chassis de ônibus equipados com propulsores dianteiros, um aumento de 22,5% sobre 2007.

Por essa razão a expectativa é grande. Entretanto, Roberto Pavan, engenheiro da SAE alerta: "Não sei se podemos afirmar que o Brasil será o maior exportador, pois vamos ter os chineses e indianos como concorrentes e os preços de ambos são muito agressivos. Independente disso, as exportações brasileiras devem aumentar muito nos próximos anos, por ser uma opção de baixo custo para oferecer transporte público em países subdesenvolvidos e em desenvolvimento".

Atrás De Uma Grande Feira Existe Uma Grande Revista.

A maior Feira de Transportes do Brasil - a **FENATRAN** - abre suas portas em São Paulo, de 26 a 30 de outubro.

Por isso, a maior edição do ano de **FROTA&Cia** já está em preparação. Para garantir a milhares de empresários e visitantes da Fenatran a mais completa cobertura editorial do Salão Internacional do Transporte.

Garanta já o seu espaço e anuncie em **FROTA&Cia - Especial Fenatran.** Atrás de uma grande Feira sempre existe uma grande Revista.

Autorizações: 14 de Outubro Material: 16 de Outubro
Circulação: 26 de Outubro

0 ** 11 3871-1313

Fotos: Divulgação/Volvo

Fazendo acontecer

Marcopolo completa 60 anos em Caxias do Sul (RS) esbanjando vitalidade e se consolida de vez como uma das principais encarroçadoras de ônibus do mundo

A Marcopolo acaba de chegar aos 60 anos de vida esbanjando saúde e querendo crescer ainda mais. Tanto que nesse período saíram da linha de produção mais de 200 mil ônibus, entre micros, urbanos, articulados e rodoviários, que definitivamente colaboraram para transformar a empresa em uma das principais encarroçadoras de ônibus do globo.

Tanto fôlego pode ser traduzido e visto ainda hoje em um dos oito primeiros sócios da empresa, hoje com 82 anos e presidente do Conselho Administrativo. Natural de Caxias do Sul (RS), Paulo Bellini conta que no início das atividades em 1949 eram somente 17 funcionários. "Foram tempos difíceis. Produzíamos os ônibus artesanalmente. Pegávamos um chassi de caminhão e transformávamos em um ônibus", lembra.

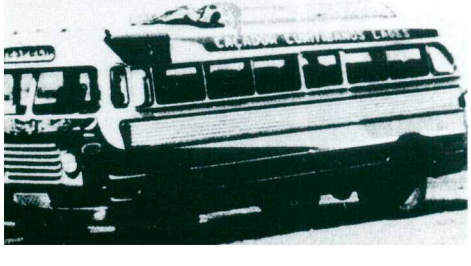
Só para se ter uma idéia das dificuldades encontradas, o executivo recorda que nos primeiros 10 anos de trabalho a empresa produziu 600 veículos. Por serem de caminhões, os chassis tinham os pára-lamas e as cabines retirados, os pedais deslocados e o eixo dianteiro, por ser curto, tinha que ser cortado e emendado. "Para fazer um ônibus demorava 90 dias. Era complicado, mas a gente tinha um pessoal que literalmente fazia acontecer", define.

Túnel do tempo: seis décadas de atividades e mais de 200 mil ônibus produzidos

EXPERIÊNCIA ADQUIRIDA

Na década de 60, com o advento da entrada de chassis desenvolvidos pela Mercedes-Benz, Scania, FNM e Magirus Deutz especialmente para o transporte de passageiros, somado ao conhecimento adquirido na construção

Ônibus Nicola (1949)



Ônibus Nicola (1967)

Ônibus Marcopolo III (1970)

de carrocerias, a empresa começa a levantar vôo com o primeiro com o primeiro contrato de exportação com a Compañia de Omnibus Pando, do Uruguai.

Em 1968 a empresa participa do VI Salão do Automóvel em São Paulo e apresenta o modelo Marcopolo - que em 1971 seria escolhido como o novo nome da companhia. "Se tivesse que escolher um modelo que ficou marcado na memória sem duvida seria o Marcopolo. Me emocionei muito com este veículo. Ele foi o progenitor de uma outra fase nas nossas vidas", destaca Bellini.

A década de 70 é marcada pelo surgimento de novos modelos de ônibus, que trazem acima de tudo inovações, como designers diferenciados, janelas retas ou curvas e novos faróis. Nos anos 80, mais uma vez a Marcopolo surpreende o mercado ao lançar a Geração IV, composta pelos rodoviários Viaggio, Paradiso, Strada, pelo urbano Torino e o Micro Senior.

Pelo mundo

O processo de internacionalização da Marcopolo teve dois períodos distintos. No primeiro, de 1997 a 2003, a companhia adotou a estratégia de abertura de novas unidades de montagem e finalização dos ônibus fornecidos pela controladora. Foram abertas fábricas nos países do México, Colômbia e África do Sul.

Na segunda fase, a empresa passa a incrementar a manufatura nos países onde mantém unidades operacionais e a nacionalização de componentes. Daí foi possível a transferência de tecnologia para a produção de três modelos de ônibus na China em 2001 e a criação das joint ventures firmadas em 2006, na Rússia e na Índia e, em 2008, no Egito.

Essa geração foi marcada pela necessidade do cliente, que levou à encarroçadora seus anseios e vontades na concepção de um ônibus. "Sem duvida a melhor forma de vender um ônibus é ouvir o cliente e principalmente fazer o famoso "porta a porta". Esse, sem duvida, é um diferencial no mercado", afirma o executivo.

MODELOS DE SUCESSO

De lá para cá, além da abertura de unidades e joint-ventures em diversas partes do globo, a produção não parou de aumentar, com o desenvolvimento das gerações V, VI e VII (lançada em julho último). Em

Paulo Bellini: comemorando cada venda mesmo depois de 60 anos

1998 a marca chega a 100 mil unidades produzidas. E como carros-chefe da fabricante, destacam-se os modelos Paradiso 1200 e o Torino. O primeiro, destinado ao segmento rodoviário já vendeu cerca de 30 mil unidades no mundo, enquanto que o segundo, voltado ao mercado urbano, já passou da casa dos 35 mil. "Desde o início sabemos a importância de comemorar cada venda", ressalta Bellini.

Questionado sobre o futuro, o executivo se mostra confiante e revela que a encarroçadora ainda crescerá muito. Segundo ele, um dos segredos do sucesso sempre foi a confiança em todos os níveis da empresa. "Pode esperar que ainda temos muito pela frente. Assim como no passado, hoje temos pessoas que também fazem as coisas acontecer", finaliza.

Por Ivo Mattos

Trólebus (1980)

Unidade Ana Rech (1998)

Hora da mexida

Com apenas três anos de mercado a Caio/Induscar reestiliza o modelo Midi Foz Super que chega com novidades de design e interior

Depois de vender mais de 600 unidades do "micrão" Foz Super, desde seu lançamento em 2006, chegou a hora da Caio/Induscar realizar seu primeiro face-lift no veículo. A encarroçadora de Botucatu (SP) não afirma as razões da mudança, mas a resposta pode estar no controverso design adotado no modelo anterior, que não chegou a agradar,os olhos da maioria dos empresários.

Entretanto, se esse foi o estopim para as alterações, nessa parte definitivamente os executivos da empresa podem ficar tranqüilos. O novo carro chega trazendo um pouco do conceito dos modelos Apache VIP e o S22 na parte frontal, com linhas arrojadas e apresentando o tradicional sorriso no rosto, o que segundo a empresa, demonstra "o tom de modernidade, com aparência de veículo urbano e intermunicipal".

Na parte externa a principal mudança foi em relação ao layout dos faróis e das novas grades de refrigeração. Some-se a isso os novos espelhos retrovisores, com linhas simples e de baixo custo. Destaque também para o pára-brisa inteiriço que facilita na hora da lavagem, apesar de ser mais custoso na hora de uma eventual quebra ou rachadura.

AGRADÁVEL

No interior, a encarroçadora trabalhou duro para deixar o veículo bonito e agradável. Percebe-se claramente que as peças internas são muito bem encaixadas e possuem ótimo acabamento, evitando barulhos em solos irregulares. Nas poltronas o revestimento é em vinil ou almofada em vinil. Em relação ao acesso o ônibus pode vir com uma ou duas portas

Como opcionais o novo carro oferece anteparos de portas em tubos de aço encapsulado, balaustres alternados em tubos de aço, desembaçador de pára-brisas com ar frio e quente e vigia traseiro fechado. Para o motorista existe ainda a opção de poltrona com amortecimento hidráulico. "É um carro que proporciona toda a comodidade e funcionalidade tanto para operadores quanto passageiros", aponta Maurício Cunha, diretor industrial.

Com comprimento que varia de 9.500 mm a 10.500 mm, altura interna de 2.030 mm, o Foz Super, além da aplicação urbana pode ser encontrado também nas versões executivo e turismo. Ele pode ser encarroçado sob os modelos de chassis OF 1418 e 1218 da Mercedes-Benz, o Volkswagen 15.190 EOD e o MA 15 da Agrale.

Por Ivo Mattos

Novo Foz Super: design incorporou conceitos do Apache Vip e do S22

Fotos: Divulgação/Caio Induscar

Divulgação

Ônibus Movil Tours: 550 km entre Rio Branco e Puerto Maldonado cumpridos em horas

Projeção internacional

Brasil e Peru fecham acordo bilateral e países ganham nova rota rodoviária entre Rio Branco (AC) e Puerto Maldonado para promover o turismo

Um acordo bilateral envolvendo o Brasil e o Peru permitiu que o estado do Acre ganhe em visibilidade. Recém criada, a rota rodoviária internacional Rio Branco/Puerto Maldonado (Peru) já está em pleno vapor e vem atraindo uma grande quantidade de turistas de ambos os países.

A iniciativa é um sonho antigo envolvendo os governos acreano e peruano, que nos últimos cinco anos vem debatendo fortemente a questão. A responsável pela nova linha é a peruana Movils Tours, que obteve autorização provisória da ANTT (Agencia Nacional de Transportes Terrestres) em maio. "E a partir desse mês já estaremos com a autorização definitiva dessa rota. Já está tudo encaminhado com a agencia", completa Janete Franke, representante da Movils Tours no Brasil.

E pelo andar da carruagem, além de encaminhado, a nova operação está indo de "vento em popa". De terça a domingo sempre às 12 horas, os ônibus modelo Irizar - equipados com ar condicionado e televisão - da empresa peruana saem simultaneamente do Brasil e do Peru com uma ocupação média de 50% a 60% dos carros. De maio até agosto, foram nada mais nada menos do que cerca de 5 mil passageiros. "Esta sendo um verdadeiro sucesso e isso sem dúvida vem contribuindo ainda mais para o desenvolvimento desses dois países", destaca Janete.

PERCURSO

Ao todo, o percurso da viagem é de 550 quilômetros perfazidos em cerca de 9 horas, no qual o onibus opera 95% do tempo em pisos asfaltados. Iniciando a viagem pelo lado brasileiro, os veículos - sempre com dois motoristas - saem do terminal rodoviário de Rio Branco e percorrem 330 quilômetros em pista única pela BR-317 com destino ao município de Assis Brasil, que faz divisa com a cidade peruana de Inapari.

Depois do tramite na aduana, são mais 230 km até o destino final em Puerto Maldonado pela rodovia Carreteira Interoceanica. "A viagem realmente é muito tranqüila. O único ponto que ainda não tem asfalto é logo na chegada a Puerto Maldonado. São mais ou menos 20 km de estradas de terra mas que até setembro será totalmente asfaltado", lembra Cassiano Marques, secretário de turismo do estado do Acre.

E diante do sucesso da empreitada, o secretário já anuncia os planos de expansão. Segundo Marques, a Movil Turismo substituirá os atuais ônibus por modelos Double Decker, com maior capacidade de passageiros e mais conforto aos viajantes. "Acreditamos que até o final desse ano os novos carros passem a operar", comunica.

Por Ivo Mattos

Premiações

*O **Expresso Mirassol** foi eleito pela Volkswagen do Brasil como o melhor fornecedor de logística e transportes do Supply Award 2008. O prêmio contemplou os melhores fornecedores nas áreas de Qualidade, Desenvolvimento, Sustentabilidade e Pós-Vendas.*

*A **MWM** International Motores recebeu o Certificado de Mérito para Fornecedores General Motors 2008. A premiação aconteceu no final de julho e reconheceu os esforços dos fornecedores que mais se destacaram no ano passado.*

*A **Exata** Logística recebeu o prêmio Toplog Marcas Líderes 2008/2009. Este é o quarto ano da premiação, cujo intuito é homenagear as mais lembradas empresas fabricantes de produtos e os prestadores de serviços e provedores de sistemas do setor de logística.*

*A **Coopercarga** recebeu o Prêmio Cooperativa do Ano 2009, iniciativa da OCB-SESCOOP (Organização das Cooperativas Brasileiras - Serviço Nacional de Aprendizagem do Cooperativismo). A empresa ganhou com o PAZ - Projeto Acidente Zero, criado em janeiro com o objetivo de diminuir ao máximo o número de sinistros envolvendo veículos da organização.*

Agilidade

Para agilizar o tempo dos embarques, a Transportadora **Plimor** está implantando um novo sistema de roteirização. A nova operação será dinâmica e substitui o método por CEP, em que o colaborador montava manualmente o trecho de entregas. O piloto do sistema está implantado na filial de Guarulhos (SP) e deve se estender até o final do ano para as filiais de Curitiba, Porto Alegre e Campinas.

Expansão da marca

A **Ford** Caminhões inaugurou o distribuidor Divepe Caminhões em Caruaru, no estado de Pernambuco. Em uma área de 10.000 m², além das vendas dos veículos o espaço conta com áreas de venda de peças, oficina com box rápido e cabine de pintura, dispõe de sala de treinamento e dormitório para motoristas, refeitório, caminhão-oficina e plantão 24 horas.

Maré a favor

A **Tegma** Gestão Logística finalizou o segundo trimestre de 2009 com receita líquida de R$ 282 milhões, valor 11,8% superior ao registrado no mesmo período de 2008. Já o Ebitdar ajustado somou R$ 37,8 milhões, um crescimento de 10,3% em relação ao segundo trimestre do ano passado. A receita bruta do setor automotivo atingiu R$ 273,7 milhões, um incremento de 13,9% sobre a do ano passado.

Fotos: Divulgação

Próprias pernas

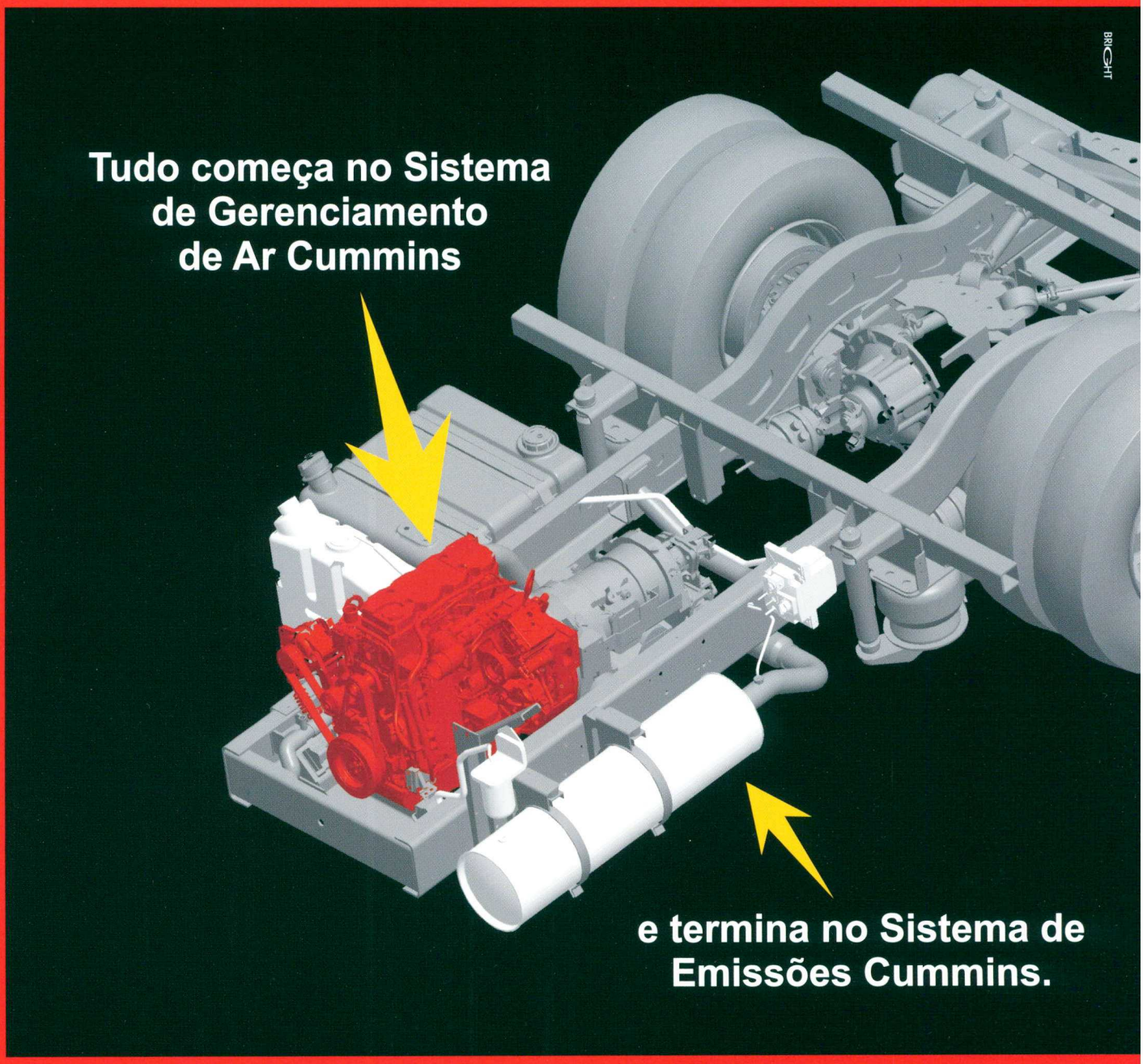
As empresas **Randon** S.A Implementos e Participações terão um banco próprio. No final do mês de julho o Banco Central do Brasil manifestou-se favoravelmente ao projeto de constituição do Banco Randon. O novo banco nascerá com capital inicial estimado de R$ 25 milhões e atuará no mercado financeiro nacional desenvolvendo produtos e serviços que levem ao incremento dos negócios das Empresas Randon.

Fatia garantida

A **CCR** formalizou a aquisição do seu primeiro negócio na área de inspeção de veículos, comprando 45% das ações da Controlar, empresa que realiza o serviço no município de São Paulo desde 2008. A previsão é que a Controlar fature até R$ 90 milhões em 2009, mas passe a arrecadar R$ 260 milhões a partir de 2010, quando passa a vistoriar toda a frota da capital, estimada em 6 milhões de veículos.

FROTA&Cia ON LINE
Quem transporta, acessa.
Notícias do mundo do transporte atualizadas em tempo real
www.frotacia.com.br

SOLUÇÃO INTEGRADA CUMMINS.
VOCÊ SABE O QUE É ISSO?



E, para garantir o perfeito entrosamento do sistema, injeção, turbo e filtração Cummins. Tudo desenvolvido como um único projeto. Confiança no desempenho, tranquilidade na manutenção.

Isso é solução integrada. Isso é Cummins.

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

COMEMORANDO 90 ANOS
1919·2009

Cummins®

Mobil Você em Alta Performance.