

transporte

Todos os modais

MODERNO

www.otmeditora.com

Ano 53 - n° 479 - R\$ 25,00



Anuários 2017



FABRICANTES MUNDIAIS INDICAM TENDÊNCIAS PARA O TRANSPORTE DO FUTURO

IAA
HATZFELDESSCHA



Chega a sexta geração da transmissão I-Shift da Volvo

DAF prevê elevar participação no mercado de pesados

Indústria de implementos amplia as exportações

Caminhão com pneus Goodyear bate recorde mundial de velocidade

Unimog da Mercedes-Benz completa 70 anos

As vencedoras do Prêmio Setcesp de Sustentabilidade

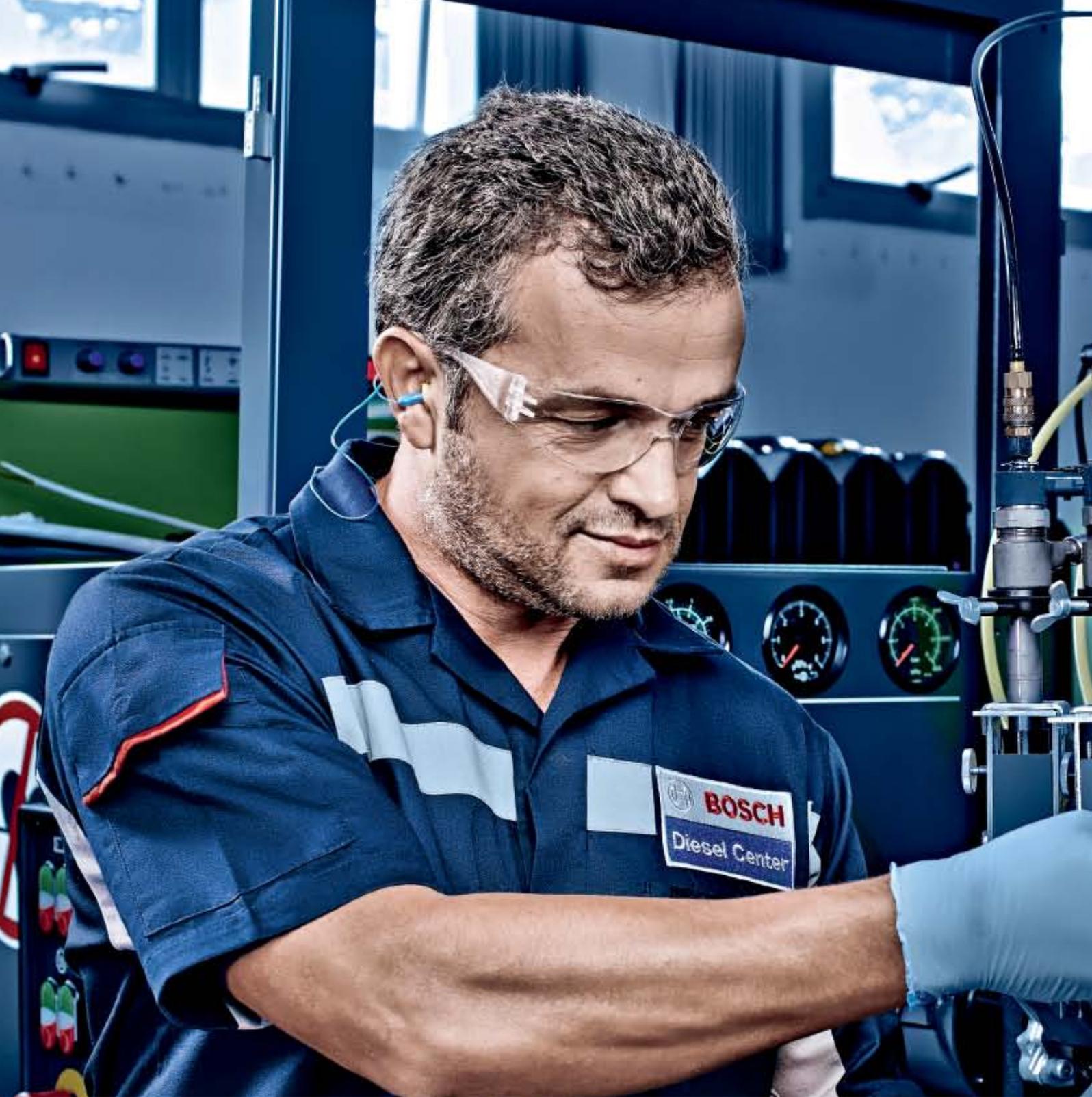
Mercedes-Benz Axor com novo câmbio automatizado

A homenagem às melhores empresas de transporte do país

A indústria ferroviária em compasso de espera



ENTREVISTA: João Doria Júnior, prefeito eleito de São Paulo



Bosch Diesel Center.

Seu especialista em sistemas eletrônicos diesel.



Oferecemos a melhor solução para reparo dos sistemas diesel, em especial, os modernos sistemas eletrônicos Common Rail. Só uma oficina Bosch Diesel Center oferece:

- Equipamentos de última geração
- Garantia dos sistemas eletrônicos diesel
- Profissionais treinados e preparados pela Bosch
- Única rede de reparação de injetores Common Rail



www.boschdieselcenter.com.br

Faça revisões em seu veículo regularmente.

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com

COLABORADORES

Amarilis Bertachini, Márcia Pinna Raspanti,
Sonia Moraes

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com

Glenda Rubia Pereira
glenda@otmeditora.com

CURSOS CORPORATIVOS

cursos@otmeditora.com

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

Representante região Sul (PR/RS/SC)
Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41)3027-5565 - joao@spalamkt.com.br

Tiragem
10.000 exemplares

Impressão
Elyon

Assinatura anual: TM R\$ 250,00 (seis edições e quatro anuários);
TB R\$ 225,00 (Seis edições e três anuários).
Pagamento à vista: através de boleto bancário,
depósito em conta corrente, cartão de crédito Visa, Mastercard
e American Express ou cheque nominal à OTM Editora Ltda.
Em estoques apenas as últimas edições.
As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados
não são necessariamente as mesmas da OTM Editora.

Circula no mês subsequente ao de capa



**Redação, Administração,
Publicidade e Correspondência:**
Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 707
Campo Belo - CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (sequencial)

otmeditora@otmeditora.com

Filiada a:



SUMÁRIO

IAA 2016

• No Salão de Veículos Comerciais de Hannover, Alemanha, Mercedes-Benz, MAN e ZF anteciparam tendências que indicam como será o transporte no futuro 6

• Com pneus desenvolvidos pela Goodyear, caminhão The Iron Knight da Volvo atingiu velocidade máxima de 276 km/h 12

MONTADORAS

• Sexta geração da caixa I-shift da Volvo permite trocas de marcha mais rápidas e economia de combustível pode chegar a até 3% em relação à versão anterior 14

• Mercedes-Benz Axor passa a ser equipado com novo câmbio automatizado e recebeu diversas outras melhorias específicas para a aplicação off-road 16

• DAF prepara o lançamento do caminhão off-road e prevê elevar participação de mercado no segmento de pesados para 7,5% em 2017 18

• Desenvolvido numa parceria com a BMB e a Randon, o modelo VW Worker 17.230 6x4 Distribuidor, com segundo eixo direcional, carrega 5% a mais de carga 24

COMERCIAIS LEVES

Iveco entrega 273 unidades do modelo Daily para a LM Frotas, que atua no segmento de terceirização de frotas corporativas 25

INTERNACIONAL

Unimog da Mercedes-Benz completa 70 anos desde que foi criado por engenheiro alemão como "máquina multifuncional motorizado para aplicação off-road" 26

MAIORES DO TRANSPORTE

As melhores empresas de transporte do país receberam seus troféus em solenidade realizada em São Paulo, que reuniu cerca de 500 empresas do setor 28

PREMIO DE SUSTENTABILIDADE

A 2ª edição do Prêmio Setcesp de sustentabilidade destacou três empresas de transporte rodoviário de carga plas suas práticas sustentáveis 34

ENTREVISTA

Prefeito eleito de São Paulo, João Doria Júnior afirma que o setor de transporte da cidade será referência na América Latina 38

AÉREO

Especialista em logística, a empresa AGS executou em outubro sua maior operação, o transporte de seis helicópteros até a França 42

MAPLINK

Aquisição da empresa francesa Optilogistic possibilitará um intercâmbio de produtos, tecnologias e expertise para a Maplink poder expandir seus negócios ao exterior 46

OPERADOR

A RV Ímola desenvolveu um novo projeto de roteirização que resultou em uma economia de 28% no seu custo operacional. 48

LOGÍSTICA

Correios criam novo serviço para suprir necessidades do comércio eletrônico de micro e pequenas empresas 50

ANFIR

Indústria de implementos rodoviários tem redução de 31,1% nas vendas de janeiro a outubro deste ano e exportações crescem 24,2% 52

ELETROMOTRICIDADE

Volvo testa ônibus híbrido com maior autonomia no modo elétrico e redução de até 75% no consumo de combustíveis e emissões 54

SEGURANÇA

Patrocinado pela Volvo, espaço destinado à segurança no trânsito, em Curitiba, conscientiza os visitantes por meio de experiências similares às de um laboratório de testes 56

CRÉDITO

Mercedes-Benz cria consórcio para aquisição de ônibus e fecha pré-venda de 80 cotas para empresas de Porto Alegre 57

FETRANSRIO/ETRANSPORT

Congresso da Fetranspor, Etransport reúne palestrantes que propõem soluções e indicam caminhos para uma mobilidade inteligente 58

FERROVIÁRIO

• A indústria ferroviária não tem nenhuma perspectiva concreta para o setor enquanto aguarda a repactuação dos contratos das concessionárias 60

• Pará prepara-se para sediar um grande complexo logístico que inclui uma ferrovia de 1,3 km para o transporte de minérios e grãos. 62

TURISMO

Deccan Odyssey, o trem mais luxuoso da Ásia, oferece viagens exclusivas, exibindo os castelos, as tradições e as maravilhas culinárias de cidades e vilas da Índia 64

MARÍTIMO

• Porto do Açu já recebeu mais de R\$ 12 bilhões em investimentos e agora retoma o ritmo de expansão, que inclui a instalação de diversas empresas no local 68

• Santos Brasil registra aumento de produtividade e crescimento de 16,9% no movimento de contêineres do terceiro trimestre 72

RODOVIAS

Pelo quinto ano seguido, Rodovia dos Bandeirantes foi eleita a melhor rodovia do país, segundo a Pesquisa CNT 74

SEÇÕES

Editorial 5 Novas 66

Que venha 2017!

Todos querem que chegue logo 2017. Isto porque 2016 foi um ano exaustivo para toda a indústria nacional, que buscou sobreviver cortando custos, reduzindo o quadro de funcionários e elaborando novas estratégias para manter suas linhas de produção.

No setor de transportes não foi diferente e as empresas que conseguiram superar este ano descobriram, ainda que a duras penas, a possibilidade de corrigir eventuais perdas de receita, encontraram formas de melhorar seus sistemas para ganhar produtividade e diminuir custos e entenderam como a tecnologia pode ajudar a obter ganhos nos processos de embarque, armazenagem e distribuição. No caso da RV Ímola, por exemplo, ajustes no sistema de roteirização resultaram em uma economia de 28% no custo operacional da empresa, que é especializada em logística para a área de saúde.

Muitas operadoras descobriram oportunidades, nichos de mercado que estavam desatendidos e souberam aproveitar para diversificar seus negócios. Outras intensificaram a exportação de produtos e serviços para mercados que vêm sofrendo menos com a crise. Fusões e aquisições também fizeram parte do jogo para ganhar competitividade. A Maplink, empresa nacional de tecnologia em geolocalização, decidiu acelerar seus planos e, em lugar de desenvolver um produto próprio, adquiriu a francesa Optilogistic que tem uma tecnologia já consagrada no mercado de logística, o que acelerou a entrada da empresa nesse segmento e ainda possibilitou o alcance a países onde ela ainda não atuava.

Foi também um ano para mostrar tendências para o futuro. Os grandes eventos da indústria de caminhões, como o IAA, realizado na Alemanha, mostraram os veículos autônomos como algo consolidado, que inevitavelmente estarão nos projetos futuros de todas as empresas. Os veículos comerciais do amanhã serão guiados pela conectividade, em linha com um sistema integrado e um meio ambiente mais limpo.



Fabricantes preparam-se para o transporte do futuro

Na mais importante feira internacional de veículos comerciais, os principais fabricantes revelam seus esforços para ficarem afinados com o que o setor de transporte espera para o futuro

O 66º SALÃO IAA, REALIZADO EM HANNOVER, na Alemanha, mostra que os veículos comerciais do futuro serão digitalmente conectados e trarão mais segurança, eficiência e conforto no transporte de carga e de passageiros.

“Este Salão IAA abre a janela para o futuro do transporte, logística e mobilidade. Revela que somos impulsionados por ideias. Os veículos comerciais de amanhã serão digitalmente conectados. Trarão mais segurança, eficiência e conforto. Os benefícios dos veículos comerciais serão

cada vez maiores nas grandes e pequenas cidades. A logística urbana ficará cada vez mais isenta de emissões porque muitos dos ônibus e vans que operam nas cidades vão utilizar eletricidade e propulsão híbrida. O mercado continuará a crescer no mundo”, ressaltou Matthias Wiessmann, presidente da Associação Alemã da Indústria Automobilística (VDA, na sigla em alemão).

Pela primeira vez os fabricantes de caminhões pesados, ônibus e vans, carrocerias e implementos deram destaque ao que chamam de “Nova Logística de Mobilidade

Mundial”. Esta nova iniciativa visa intensificar o foco ao futuro design dos veículos, a novos conceitos de logística e aos serviços a serem proporcionados aos operadores de transporte.

A feira internacional contou com um total de 2.013 expositores de 52 países que apresentaram suas mais recentes novidades, com uma série de estreias mundiais de produtos e serviços durante o evento.

O Salão IAA deste ano volta-se às megatendências do futuro: digitalização e mobilidade elétrica. O elemento-chave da

logística sustentável e eficiente do futuro é a conectividade. A logística terá como base uma rede com muitos participantes, incluindo veículos, fabricantes, empresas de transporte, infraestrutura, oficinas de reparos e encarregadores. Com a conectividade atuando entre os veículos, o transporte de bens pelas rodovias será levado a um nível completamente diferente.

Na área de transporte de carga a Daimler, apresentou três grandes novidades (de suas divisões de Daimler Trucks, Daimler Buses e Mercedes-Benz Vans: o Urban eTruck, o Future Bus e a Vision Van, que oferecem visões do futuro do transporte.

O Mercedes-Benz Urban e-Truck mostrado ao público é um caminhão de propulsão elétrica de 26 toneladas de peso bruto total e capacidade de carga útil de 12,8 toneladas, destinado à distribuição urbana. Tem autonomia para 200 km. Está equipado com sistema de telemática FleetBoard que informa ao motorista dados de tráfego, mostrando as diferenças entre a rota planejada e a real.

O Urban eTruck ainda não tem data prevista para chegar ao mercado, porém a Mercedes-Benz informa que deverá viabilizar o veículo comercialmente até o final desta década.

A Mercedes-Benz Vision Van é um estudo revolucionário para aplicação nos centros urbanos, totalmente conectado, automatizado e movido a eletricidade. Destaca-se no veículo um elevado grau de interconectividade de informações e tecnologias inéditas. A Vision Van dispõe de um compartimento de carga totalmente automatizado, drones integrados para entrega autônoma pelo ar e um moderno comando por joystick. Graças a um propulsor elétrico de 75 kW, sua autonomia é de 270 km. Como o motor elétrico funciona praticamente sem ruído, o veículo facilita as entregas à noite e ainda por cima sem emissão de poluentes.

“Integração de novas e diferentes



Mercedes-Benz Urban e-Truck elétrico tem 26 t de PBT e autonomia para 200 km



A MAN apresentou pela primeira vez o novo caminhão D38 com motor de 640 cv

tecnologias aos caminhões e ônibus faz parte da visão da Daimler de reinventar o transporte”, afirma Stefan Buchner, chefe mundial da Mercedes-Benz Trucks. “As atividades de veículos comerciais da Daimler não mais se limitam a hardware apenas. Vamos muito além dele. Vamos oferecer conceitos de mobilidade ampla aos nossos clientes, acrescentando de modo contínuo soluções e serviços inteligentes e

conectados ao nosso portfólio.”

A grande atração no estande da Daimler Buses evidentemente é o Ônibus do Futuro. Mais seguro, mais eficiente e mais confortável, o semiautônomo Mercedes-Benz Future Bus com sistema de condução CityPilot mostra como serão os serviços de transporte do futuro. Sistemas de conectividade, câmeras e radares bem como a fusão de dados vão impelir os ônibus



A terceira geração do Fuso eCanter, o primeiro caminhão leve movido a eletricidade



Com a estreia do MAN TGE, a marca passa oferecer caminhões de 3 t a 5,5 t de PBT



MAN TGX EfficientLine oferece 6% de economia de combustível em relação à versão anterior

urbanos para o futuro. A Mercedes-Benz revela no Ônibus do Futuro a inédita tecnologia que representa um marco na história do ônibus e também o caminho para a condução autônoma e isenta de acidentes.

O CityPilot consegue reconhecer semáforos, comunicar-se com eles e dirigir com segurança através dos cruzamentos onde há semáforos. Pode também detectar obstáculos e, acima de tudo, pedestres na rua, freando automaticamente diante deles. Além disso, o veículo para automaticamente nos pontos de ônibus, onde as

portas se abrem e fecham de modo automático. O ônibus urbano semiautônomo aumenta a segurança por aliviar a pressão sobre o motorista.

A divisão Vans da Daimler lançou na feira um serviço conectado, denominado Mercedes PRO que reuniu todos os serviços da divisão sob um só teto. Com este sistema modular, os gestores de frota ficam conectados com todos os veículos e os motoristas.

A terceira geração do Fuso eCanter também fez sua estreia na IAA 2016. O novo modelo é equipado com motor elétrico de

185 kW de potência e possui autonomia de mais de 100 km. Uma série especial deste caminhão leve (de até 6 toneladas de PBT) será entregue a clientes a partir de 2017.

No IAA outro destaque da Daimler Buses é o Citaro G NGT articulado propulsado a gás. Pode operar com gás natural ou gás natural orgânico, neste último caso a condução do veículo é virtualmente livre de CO₂. O veículo pode transportar 153 passageiros. Os novos tanques de gás instalados sobre o teto aliados a um motor compacto permitem reduzir o peso excedente em relação aos ônibus movidos a diesel.

A Mercedes-Benz do Brasil anunciou em avant-première no Salão IAA 2016 que está prestes a oferecer ao mercado uma versão do chassi O 500 MDA para ônibus superarticulados com maior capacidade, para mais de 220 passageiros. "Trata-se do maior superarticulado para sistemas BRT e o maior articulado da marca Mercedes-Benz no mundo", diz Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas, marketing e peças e serviços caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. "O novo O 500 MDA superarticulado é mais uma solução totalmente desenvolvida pela Mercedes-Benz do Brasil, que é o Centro Mundial de



A van Sprinter City 65 faz parte da família que passa ser equipada com motores mais potentes



A Vision Van dispõe de um compartimento de carga totalmente automatizado e drones integrados para entrega autônoma pelo ar

Competência da Daimler para desenvolvimento e produção de chassis de ônibus.”

MAN TRUCK & BUS – Com uma faixa disponível de veículos variando de 3 a 44 toneladas, a MAN Truck & Bus está evoluindo para uma fornecedora completa para todas as aplicações de serviço no transporte.

A MAN, desde maio parte integrante da Volkswagen Truck & Bus – que congrega as divisões de caminhões, ônibus e vans da Volkswagen AG –, apresentou pela primeira vez o novo caminhão D38 com motor de 640 cv (motor agora disponível a todas as variantes do D38) e o MAN D26, que ganhou mais potência, variando de 420 cv a 500 cv. Além disso, a marca mostrou o modelo MAN TGX EfficientLine3, que oferece 6% de economia de combustível, em comparação com a versão anterior.

Para uso no transporte urbano de carga, a fabricante levou à feira o MAN eMobility Truck, baseado no modelo TGS 4x2 BLS-TS. O veículo tem tração elétrica, alimentada por três baterias que permitem autonomia de 150 km e foi projetado especialmente para operações noturnas, que exigem baixo nível de ruídos.

Com estreia mundial do modelo MAN TGE no IAA, a marca ingressa em um novo segmento de mercado, o dos veículos semi-leves, passando a oferecer caminhões de 3



MAN eMobility Truck, baseado no modelo TGS 4x2 BLS-TS, tem tração elétrica

t a 5,5 t de PBT, com motores de potências variadas, de 102 cv a 177 cv.

A linha de ônibus MAN oferece uma variedade de conceitos de propulsão, que são soluções para um moderno sistema de transporte. Por exemplo, com o modelo MAN Lion's City CNG, que possibilita a operação livre de CO₂ graças ao uso do biogás.

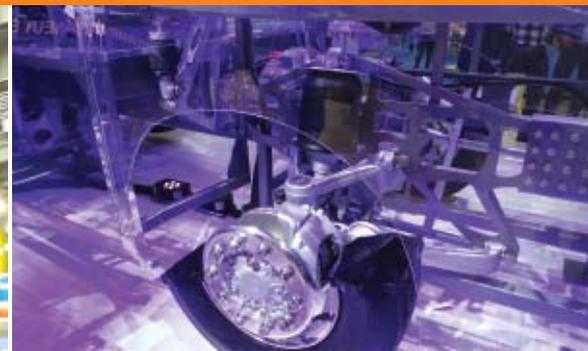
Outra inovação mostrada no IAA é a mais recente geração de sistemas preventivos de cruzeiro MAN EfficientCruise, agora com a função EfficientRoll que permite otimizar a eficiência em consumo de

combustível nos ônibus MAN e Neoplan.

Com relação à eletromobilidade, a MAN mostrou na feira diversas inovações, incluindo o articulado MAN Lion's City totalmente elétrico como um veículo conceito, além de apresentar diferentes conceitos de infraestrutura de recarga.

Em 2018, a MAN colocará uma versão de ônibus pré-série de um veículo movido a bateria para testes de campo como parte de seu programa de eletromobilidade. A produção em série do ônibus urbano 100% elétrico começará antes do ano 2020.

A presença da marca MAN completa-se



As tecnologias para veículos comerciais desenvolvidas pela ZF acompanham as grandes tendências de automatização, integração, segurança e eletrificação



Articulado Citaro NGT assim como o modelo de 12 metros pode utilizar gás ou gás orgânico

com o lançamento do mais recente integrante da família de ônibus rodoviários Neoplan, o Neoplan Tourliner no segmento de ônibus rodoviários premium.

A MAN Latin America levou à feira de veículos comerciais de Hannover seu modelo Volksbus movido a diesel de cana de açúcar, com carroceria Marcopolo Viale, além de dois caminhões Constellation, um movido a GNV que atende ao nível de emissões Euro 6 e o outro da edição comemorativa de dez anos do modelo.

FRIEDRICHSHAFEN – “Ver Pensar Agir”

é o tema da empresa no Salão IAA deste ano. A ZF continua fortalecendo sua posição como um dos principais fornecedores da indústria de veículos comerciais. Os produtos da marca concedem aos veículos as capacidades de ver, pensar e agir – e, com isso, disponibilizam a tecnologia necessária para funções de condução autônoma.

A ZF expressa claramente sua estratégia de fortalecimento no mercado com a aquisição da empresa TRW em 2015 para ampliar sua atuação nos campos de sensores, unidades de controle eletrônico e sistemas mecâtrônicos e prossegue com uma

série de investimentos em participações e outras aquisições. “Com os nossos produtos, atendemos às grandes tendências de automatização, integração, segurança e eletrificação”, afirma o CEO da ZF, Stefan Sommer. “O foco das nossas inovações está nos sistemas mecâtrônicos inteligentes que fornecemos por completo e que contribuem consideravelmente para a mobilidade sem emissão de poluentes e sem acidentes”, completa. A ZF resume seu objetivo de tornar-se sistemista líder em tecnologias de futuro com os três elementos “ver, pensar e agir”. “Com a nossa orientação tecnológica, podemos abranger todos os principais aspectos da condução autônoma e fazer com que os veículos tenham características humanas – esse é o nosso grande diferencial”, explica Sommer.

A visão de um mundo em movimento sem acidentes e sem emissão de poluentes (programa conhecido como Vision Zero) também exige soluções que aumentam a eficiência no consumo de combustível ou até mesmo substituem os motores de combustão por conceitos de geração de energia elétrica.

Segundo as avaliações atuais, o mercado de veículos híbridos ou totalmente elétricos deverá crescer sete a dez vezes até 2025. “Faremos parte desse crescimento e definiremos o mercado com as nossas inigualáveis competências no campo da integração de chassis, driveline e sistemas eletrônicos”, comenta Sommer. No segmento de veículos comerciais, a empresa está perfeitamente preparada para essa evolução,



O Mercedes-Benz Future Bus semiautônomo tem linhas harmoniosas e contornos assimétricos



Articulado MAN Lion's City totalmente elétrico ainda como veículo conceito



Lion's City CNG possibilita a operação livre de CO₂ graças ao uso do biogás

com uma linha completa de produtos que inclui soluções para acionamentos híbridos ou puramente elétricos para ônibus urbanos e rodoviários, além de caminhões leves e pesados.

Tudo isso é concretizado no Innovation Truck 2016, o destaque da ZF no Salão IAA. No protótipo, todas as tecnologias aplicadas com sucesso em carros de passeio foram transferidas para os caminhões pesados, revela a fabricante. Graças à integração de sensores, o Innovation Truck obtém uma visão tridimensional e confiável de seu ambiente, processa esses dados e realiza os comandos por meio de programas mecâtrônicos sofisticados, incluindo os sistemas de driveline e de direção eletrificados. Uma das três funções de assistência é o programa de manobras evasivas EMA (Evasive Maneuver Assist), um projeto que a ZF desenvolveu em parceria com a Wabco, que conduz semirreboques em pontos de risco de forma automatizada e com estabilidade, ajudando a evitar colisões. O sistema de direção assistida HDA (Highway Driving Assist) mantém o Innovation ativamente na faixa de rodagem e conserva a distância adequada de segurança do veículo à frente. O terceiro recurso do Innovation Truck demonstra suas vantagens no terminal de carga e descarga. O SafeRange, função que estaciona sozinha o caminhão na doca desejada, evita acidentes e minimiza os tempos de parada do veículo.

Os mais recentes desenvolvimentos da ZF são um sistema de tração central puramente elétrico, que pode ser implementado em diversos conceitos de caminhões de distribuição e ônibus que circulam nos centros urbanos, e um acionamento elétrico perto da roda para caminhões de distribuição pesados.

A ZF aproveitou o IAA para anunciar a nacionalização das transmissões automatizadas TraXon (que equipa o Innovation Truck) e 9AS EcoTronic, desenvolvida para caminhões médios e semipesados. Ambas serão produzidas na fábrica da ZF em Sorocaba (SP). ■

Pneus Goodyear para caminhões são os mais rápidos do mundo

O caminhão The Iron Knight, da Volvo, atingiu velocidade máxima de 276 km/h com pneus especiais desenvolvidos e construídos pela Goodyear



Com tecnologia Goodyear, o Iron Knight atingiu a velocidade máxima de 276 km por hora

O CAMINHÃO THE IRON KNIGHT (CAVALheiro de Aço) da Volvo quebrou dois recordes mundiais de velocidade usando pneus Goodyear, o que fez deles os modelos mais rápidos do mundo para esse tipo de veículo. O veículo pesado também rompeu o recorde de 500 metros de distância à velocidade de 131,29 km/h em 13,71 segundos e conseguiu atingir velocidade máxima de 276 km/h.

Os pneus especiais desenvolvidos e construídos pela Goodyear são resultado de colaboração contínua e forte parceria com a Volvo Trucks, uma das empresas líderes na produção de caminhões que leva equipamentos originais da marca. Os

pneus Goodyear usados pelo The Iron Knight permitiram que o caminhão de 4,5 toneladas e 2.400 cv alcançasse velocidade média de 169,09 km/h em 21,29 segundos e em 1.000 metros de arranque.

A tecnologia por trás desses pneus – desenvolvidos pela Goodyear para bater o recorde mundial de velocidade – é resultado da experiência que a empresa tem conquistado em competições de caminhões. As carcaças utilizadas nesses pneus são exemplares de última geração produzidos pela Goodyear para caminhões vistos todos os dias nas estradas da América Latina. Os novos recordes mundiais de velocidade e aceleração alcançados pelos pneus

Goodyear para caminhões demonstram a liderança tecnológica da empresa na indústria de transportes.

“Com tanta potência e torque, manter a aderência de um caminhão de 4,5 toneladas à pista em uma velocidade de quase 280 km/h foi um grande desafio para os pneus que suportavam o caminhão”, disse Ricardo Gloria, diretor de pneus comerciais para a América Latina. “A capacidade de desenvolver pneus que superaram recordes mundiais de velocidade comprova nossos avanços na utilização de tecnologia de ponta e inovação para produzir pneus excepcionais. Isso é verdade tanto para os pneus usados pelo The Iron Knight quanto

para os modelos para ônibus e caminhões que oferecem os mais altos níveis de desempenho para nossos clientes na América Latina e ajudam a reduzir o custo total por quilômetro rodado.”

Os pneus direcionais dianteiros da Goodyear usados pelo The Iron Knight têm medida 315/70R22.5 e se baseiam nos modelos para competição da Goodyear que equipam todos os caminhões que participam do Campeonato Europeu de Caminhões da Federação Internacional de Automobilismo (FIA). Os traseiros, de medida 495/45R22.5, são capazes de resistir à incrível força de torque gerada pelo The Iron Knight. Esses pneus são feitos a partir de carcaças de modelos Goodyear para caminhões comuns, com compostos e desenhos de banda especificamente projetados. Os produtos que quebraram recordes mundiais possuem decorações especiais da Goodyear

para o The Iron Knight na parede lateral.

A corrida em que os recordes foram quebrados foi realizada em um campo de provas fechado no norte da Suécia. O piloto do The Iron Knight, Boije Overbrink, tem mais de 30 anos de experiência em competições de carros e caminhões e já superou anteriormente cinco recordes de velocidade.

A Volvo Trucks e a Goodyear possuem longa e sólida história de colaboração – especialmente quando se trata de recordes mundiais de velocidade. The Mean Green, também conduzido por Boije Overbrink, tornou-se o caminhão híbrido mais rápido mundo em 2012, quando quebrou dois recordes mundiais de velocidade também usando pneus Goodyear para caminhões especializados.

A Goodyear é fabricante de pneus para automóveis, vans, picapes, SUVs,

caminhões e ônibus, pneus fora de estrada, tratores, empilhadeiras, industriais e para aviação, além de materiais para recapagem, e está presente no Brasil há 97 anos. No mundo, emprega cerca de 66.000 pessoas e fabrica seus produtos em 49 instalações em 22 países. Seus dois Centros de Inovação nos Estados Unidos e em Luxemburgo desenvolvem produtos e serviços com tecnologia de ponta que definem o desempenho padrão para a indústria.

No Brasil, a companhia tem três unidades industriais: a fábrica na cidade de Americana (SP), a unidade de materiais de recapagem na cidade de Santa Bárbara do Oeste (SP) e a de recauchutagem de pneus para aviação em São Paulo (SP). Além disso, a empresa conta com uma rede de 150 revendedores oficiais e cerca de 1.000 pontos de venda em todo o país. 

GRANDES NEGÓCIOS COMEÇAM AQUI

SUCESSO SE GARANTE
COM ANTECIPAÇÃO.
COMECE A SE PREPARAR
PARA A INTERMODAL 2017.

RESERVE SEU ESPAÇO

tel: 11 4878-5921
11 4878-5939
info@intermodal.com.br

Feira Internacional de Logística,
Transporte de Cargas e Comércio Exterior

INTERMODAL | south
america



23ª edição

4 a 6 de abril de 2017 - 13h às 21h
Transamerica Expo Center - SP - Brasil

Realização
Organizer



UBM

 facebook.com/intermodal
 twitter.com/intermodalsa

Caixa I-Shift da Volvo chega à sexta geração

Nova versão da caixa I-Shift permite trocas de marcha mais rápidas, maior rentabilidade na operação e economia de combustível que pode chegar até 3% em comparação com a versão anterior

■ AMARILIS BERTACHINI



A I-Shift Super Reduzida permite operar com velocidades muito baixas, em topografia adversa

A VOLVO JÁ ESTÁ PRODUZINDO OS CAMINHÕES da linha F (FH, FMX e FM), equipados com a sexta geração de sua caixa de câmbio eletrônica I-Shift, que promete trocas mais rápidas e eficientes, maior economia de combustível e mais rentabilidade na operação. A economia de combustível pode chegar até 3% em relação à versão anterior. A nova caixa de transmissão foi lançada em outubro no Brasil e cerca de um mês antes na Suécia.

As principais diferenças entre a atual, que é a quarta geração – ao contrário da Europa, no Brasil a Volvo não adotou a quinta geração –, e a sexta geração da caixa de transmissão são os ajustes feitos internamente, que possibilitam trocas de marcha mais rápidas, e toda a eletrônica

embarcada com sensoriamento que faz com que a caixa saiba se o veículo está carregado ou vazio, qual a topografia à sua frente, se o veículo está em uma rampa ou não, qual é a influência do pedal do acelerador, e faz tudo automaticamente, corrigindo a performance do motorista. Quanto mais treinado o motorista, mais ele pode tirar proveito da nova tecnologia que permite interatividade com o motor para proporcionar torque e potência corretos em cada situação.

A nova versão da caixa tem 12 marchas à frente e quatro a ré, com uma relação melhor com o motor para aproveitar a potência, principalmente nos momentos em que o veículo precisa manter a velocidade média para vencer trechos de estrada com

subidas. A nova tecnologia propicia um desempenho otimizado nos caminhões com motores de 540 cv.

Foi ampliada a conexão entre a caixa e os demais módulos que compõem a arquitetura eletrônica do caminhão para permitir as trocas mais rápidas de marchas, redução no consumo de diesel, melhor comportamento do acelerador, melhor performance em aclives e mais conforto para o motorista.

“A eletrônica está sempre evoluindo, colocamos mais sensoriamento e a caixa, por esses dispositivos todos, consegue enxergar mais informação do que a quarta geração. Ainda vamos evoluir para a sétima e a oitava gerações e a ideia é colocar cada vez mais eletrônica, maior interatividade com o ser humano, maior conectividade satelital e com o motorista”, declara Álvaro Menoncin, gerente de engenharia de vendas da Volvo.

Outra vantajosa melhoria na nova versão da caixa eletrônica é o aumento da vida útil. Foram feitos investimentos na qualidade dos materiais e, principalmente, no aperfeiçoamento da eletrônica da transmissão. A implementação de sistemas de proteção, por exemplo, permite menores desgastes da embreagem. O resultado é um veículo com menor custo de manutenção e mais produtivo. “Num mercado cada vez mais competitivo e com fretes sempre muito contidos, a disponibilidade talvez seja o principal ativo de um caminhão”, diz Bernardo Fedalto, diretor de caminhões da Volvo.

Só a linha de caminhões VM continua

usando a quarta geração da I-Shift porque são veículos direcionados a outro nicho de mercado, com aplicação mais urbana. Esta sexta geração é indicada para as linhas do FH ou do FM, que são veículos de mais de longa distância e para aplicações mais vocacionais, como cana, madeira e mineração, segmentos com exigências maiores e mais específicas. “Mas, com certeza, vamos trabalhar com a eletrônica do VM para aprimorar cada vez mais e, na sequência, colocar a sexta geração também nesses veículos”, afirma Menoncin.

Segundo informações da Volvo, atualmente, 100% dos caminhões FH saem de fábrica com a caixa I-Shift. Levando-se em consideração as linhas FM e FMX, 99% dos veículos têm essa caixa. Na linha de caminhões VM, que oferta a I-Shift desde 2014, o índice chega a 84%.

“Como desenvolvemos e produzimos as transmissões e motores que equipam nossos caminhões, temos uma solução tecnológica muito mais eficiente”, afirma Wilson Lirmann, que assumiu recentemente o cargo de presidente do grupo Volvo América Latina. Lirmann começou a trabalhar na Volvo em 1992, como estagiário, e já passou por diferentes áreas da montadora, inclusive na unidade da Suécia, onde ficou por cinco anos.

Segundo Lirmann, um dos elementos mais importantes da trajetória da Volvo no país, que no ano que vem completa 40 anos, foi a introdução da caixa I-Shift, em 2003. “Conseguimos entregar para o operador um desempenho e uma eficiência energética muito grandes, ganhos com economia de combustível, e com maior comodidade para o motorista que tem papel fundamental no transporte e com essa caixa está mais livre para se concentrar na estrada, na segurança, e chegar mais descansado ao destino”, destaca o executivo.

De acordo com Álvaro Menoncin, a primeira geração da I-Shift, lançada em 2003, era direcionada a outro nicho de mercado, para cargas menores, de até 45 toneladas.

Em 2006, a montadora lançou a segunda versão, para além de 45 toneladas. “Em 2014, tivemos o grande desafio de colocar essa caixa em aplicações vocacionais, como cana, madeira e mineração”, diz o Menoncin. E este ano chega a sexta geração, preocupada em oferecer maior segurança, melhor desempenho e produtividade de total para o cliente.

MARCHAS REDUZIDAS – A Volvo passou a oferecer também duas alternativas da caixa eletrônica para uso mais específico. A I-Shift Super Reduzida, opcionalmente com 13 ou 14 marchas, é uma solução voltada para nichos de mercado e aplicações rodoviárias especiais e permite operar com velocidades muito mais baixas, para enfrentar vias mais difíceis e de topografia adversa. Também dirigida à linha F essa transmissão com 13 marchas proporciona melhor arranque em condições adversas e permite um PBT (Peso Bruto Total) de até 300 toneladas em aplicações específicas e situações controladas. Além disso, possibilita melhor velocidade média na volta, quando o veículo está vazio, com o uso da última marcha chamada de Overdrive.

A I-Shift Super Reduzida de 14 marchas é ideal em operações em que o veículo precisa rodar em velocidades muito baixas, para o transporte de cargas indivisíveis, ou subir rampas acentuadas. O caminhão pode se deslocar a velocidades baixíssimas, de 0,5 a 2 quilômetros por hora. Opcionalmente, é possível também especificar a caixa I-Shift Super Reduzida com duas marchas a ré adicionais, muito mais curtas, para facilitar as manobras de precisão para trás.

DYNAFLEET – Dentro da busca pela melhor eficiência energética e operacional para os clientes, Menoncin destaca o Driver ID, um dos principais atributos do sistema de gestão de frotas da Volvo, o Dynafleet. O Driver ID, possibilita ao gestor da frota avaliar o desempenho individual dos



Nova versão da caixa eletrônica I-Shift tem maior vida útil

motoristas, emitir relatórios de performance dos diferentes profissionais, premiar os que tiveram melhor desempenho e até lançar relatórios de diferentes viagens do mesmo condutor.

A identificação do motorista no portal do Dynafleet pode ser feita por meio do teclado e do painel em veículos da linha F que tenham uma central multimídia, ou ainda através de um pen drive.

Segundo Menoncin, qualquer redução no consumo de combustível pode representar um ganho considerável para o transportador, uma vez que o diesel pode chegar a representar até 40% na planilha de custos de um operador de transporte.

Os caminhões da linha F também podem sair de fábrica com o Driver Coaching, uma ferramenta que orienta o motorista, em tempo real, com dicas de condução. Ao mesmo tempo, o sistema permite que os condutores influenciem os resultados, agindo nos comportamentos de condução identificados pela ferramenta. “Para o transportador, o Driver Coaching e o sistema de gestão de frota Dynafleet são aliados na gestão dos motoristas e na redução da parcela de combustível dos custos operacionais”, destaca Deise Kindinger, gerente da área de desenvolvimento de serviços conectados para caminhões do grupo Volvo América Latina.



O câmbio automatizado PowerShift nos caminhões Axor fora de estrada propicia mais conforto, praticidade e facilidade aos motoristas

Câmbio automatizado melhora o conforto dos caminhões Axor fora de estrada

Caminhão extrapesado Mercedes-Benz Axor passa a ser equipado com novo câmbio automatizado e recebeu diversas outras melhorias específicas para a aplicação off-road

O MERCEDES POWERSHIFT – EXCLUSIVO câmbio totalmente automatizado, sem pedal de embreagem, da Mercedes-Benz –, que já equipa os caminhões extrapesados Axor rodoviários, está agora disponível para o modelo Axor fora de estrada, que recebe ainda o sensor de inclinação.

Segundo a Mercedes-Benz essa tecnologia amplia o nível de conforto oferecido pelos caminhões Axor aos motoristas, que desfrutam de mais praticidade e facilidade. Consequentemente, isso traz ainda mais produtividade para o condutor do veículo, com menos cansaço e stress ao final da

jornada. Ou seja, o motorista trabalha com mais comodidade e com maior satisfação, segundo a montadora.

“O grande diferencial do Mercedes PowerShift é que este câmbio automatizado recebeu desenvolvimento específico para a aplicação off-road”, diz Ari de Carvalho, diretor de vendas e marketing de caminhões da Mercedes-Benz do Brasil. “Aliás, a Mercedes-Benz é a única fabricante a fazer essa adequação, visando ao melhor desempenho e durabilidade de acordo com as características das operações fora de estrada. Isso proporciona

confiabilidade ao cliente”.

Os caminhões Axor receberam desenvolvimento específico para as severas operações fora de estrada, caracterizadas por locais sem pavimentação, pistas de terra e cascalho e topografia irregular, como nas atividades canavieira, madeireira, mineração e grandes obras de infraestrutura e construção civil.

“O Axor já nasceu com DNA de um legítimo off-road”, afirma Ari de Carvalho. “Assegura força, elevada capacidade de carga, resistência e durabilidade. Isso se deve ao consagrado trem de força

Mercedes-Benz, eixos traseiros e chassi robusto, além de elementos como protetor de cárter, estribos flexíveis e filtro de ar posicionado na lateral superior direita da cabine, que proporciona proteção contra avarias e eventuais quebras do filtro causados por impactos com terreno acidentado, comuns nas operações fora de estrada.”

Para assegurar o bem-estar de quem conduz o caminhão, a Mercedes-Benz também lança uma nova geração de bancos do motorista, assim como do passageiro. Esta novidade faz sua estreia nos caminhões Axor fora de estrada, resultando em um padrão ainda mais elevado de conforto. O que se traduz em maior produtividade e em mais segurança para o dia a dia de trabalho.

De acordo com a Mercedes-Benz, essas novidades dos caminhões da marca decorrem da evolução do conceito Econfort, filosofia de desenvolvimento que trouxe novo padrão de economia, conforto, força e desempenho para o transporte de carga.

O Mercedes PowerShift – câmbio mecânico com acionamento totalmente automatizado e sensor de inclinação, sem pedal de embreagem – pode ser operado no modo automático ou manual, dependendo da preferência do motorista.

A manopla do PowerShift está localizada num console rebatível junto ao apoio de braço do banco do motorista. Realiza os engates de forma rápida e suave, aumentando significativamente o conforto para o motorista, como foi demonstrado nas sessões de teste realizadas com jornalistas especializados do setor.

Esse câmbio contribui para a redução no consumo de combustível graças às trocas de marchas mais precisas. Além disso, tem potencial de diminuição de diferenças de consumo médio existentes entre motoristas da mesma frota, melhorando o resultado geral da empresa de transporte, com menor custo operacional e mais rentabilidade para os clientes, garante a Mercedes-Benz.



Numa rampa o Axor com PowerShift sobe, para e retoma a marcha normalmente

O Mercedes PowerShift conta com três funções inteligentes que agregam mais desempenho, economia e conforto: EcoRoll, Manobra e a exclusiva tecla Power Mode Off-Road para aplicações fora de estrada, que aumenta ainda mais a força do Axor em situações extremas.

Ao ligar o motor do caminhão, automaticamente o Power Mode Off-Road é acionado. Com isso, o motorista passa a ter maior controle da troca de marcha pela posição do pedal do acelerador, o que traz mais torque e força para puxar a carga, evitando assim a troca desnecessária de marchas.

A função Power Mode Off-Road pode ser desabilitada quando o veículo está na rodovia, bastando apertar a tecla Power/Off no painel. Assim, entra em operação o EcoRoll, que coloca a transmissão do veículo em neutro quando não há demanda de torque. Isso ocorre de forma segura e controlada, sem a intervenção do motorista, auxiliando na redução do consumo de combustível.

Por sua vez, a função Manobra propicia

um controle preciso do veículo na movimentação em pátios e manobras, o que contribui para maior segurança.

O câmbio Mercedes PowerShift nos caminhões Axor fora de estrada conta com sensor de inclinação. Esta tecnologia também é aplicada nos caminhões extrapesados Actros e nos semipesados Atego.

ATIVIDADE CANAVIEIRA – O Axor normalmente enfrenta muitos desafios na operação canavieira, uma típica atividade fora de estrada. Entre eles, a alta capacidade de carga (no caso do Axor 3344, até 74 toneladas de PBTC na versão treminhão, com 123 toneladas de CMT), inclinação das vias, aclives acentuados, irregularidades do solo que causam torções no caminhão e nos semirreboques e outros impactos. “Isso exige muito do trem de força”, afirma Ari de Carvalho. “É aí que o Axor ganha mais vantagens no mercado. Todos os elementos do seu trem de força são produzidos pela própria Mercedes-Benz. Como resultado, o conjunto é eficiente e equilibrado, destacando-se



Os novos bancos têm múltiplas regulagens e cintos de segurança integrados

pela força, robustez e durabilidade.”

Outra exigência imposta ao Axor na operação fora de estrada é o caminhão parar numa rampa e sair normalmente, sem voltar para trás e nem colocar em risco a segurança do motorista, do veículo e da carga. Nessa situação, o Axor sobe, para e retoma a marcha normalmente e com toda segurança, assegurando confiabilidade para o motorista por sua força e desempenho excelente.

Com o Mercedes PowerShift, o motorista só precisa entender a dinâmica do caminhão e saber o momento certo de fazer a mudança de marchas para cima ou para baixo na manopla do câmbio. A correta troca de marchas do sistema preserva ao máximo possível a embreagem. Isso alonga o período necessário para troca da embreagem e reduz os custos operacionais, com menos paradas para as etapas de manutenção.

Segundo a montadora, como o Mercedes PowerShift faz a troca de marchas no momento certo, o câmbio se adianta ao motorista e evita uma eventual operação

irregular. Com isso, garante a produtividade do motorista e preserva o veículo.

“Essa tecnologia da Mercedes-Benz reduz a fadiga e o stress do motorista e aumenta sua confiança no caminhão com câmbio automatizado”, diz Ari. “Ele sabe que o Axor não o deixará na mão e que pode confiar no veículo.”

NOVOS BANCOS — A Mercedes-Benz está introduzindo em seu portfólio uma nova geração de bancos, os mais modernos do mercado, tanto para o motorista, quanto para o passageiro, e que trazem diversas regulagens para melhor adequação às necessidades dos clientes.

Com os novos bancos, o conforto e a segurança estão em primeiro lugar. Mais bonitos e com acabamento lavável, eles se destacam pelas múltiplas regulagens, cintos de segurança integrados, disponibilidade de suspensão pneumática e vinil, com aparência de couro, nas versões Standard e Conforto, para caminhões Axor fora de estrada.

Com design diferenciado, os novos

bancos se caracterizam pelo encosto com perfil mais envolvente, que remete à imagem de um arrojado banco de automóvel, informa a montadora. Os assentos tiveram sua espessura de espuma aumentada em 10 mm em relação à versão anterior. O novo acabamento em vinil está mais suave ao toque, muito mais macio, aumentando a sensação de conforto, além de facilitar a limpeza, vantagem especialmente importante para um veículo fora de estrada.

Os novos bancos atendem às solicitações de clientes captadas em visitas a transportadoras, demonstrações, test-drives, clínicas e pesquisas. Tudo a ver, portanto, com o compromisso da Mercedes-Benz de ouvir o que as estradas têm a dizer e, principalmente, de atender a cada demanda de quem trabalha no dia a dia do transporte, seja o motorista, a empresa de transporte ou o autônomo.

“Com essa nova linha de bancos, atendemos aos mais exigentes padrões de conforto e segurança”, afirma Ari de Carvalho. “Isso irá nos ajudar a alavancar novos negócios e melhorar ainda mais a nossa participação no mercado de caminhões fora de estrada, em que somos líderes destacados, como em todos os segmentos do transporte de carga no país.”

Os novos controles laterais dos bancos do motorista e do passageiro são mais ergonômicos e de fácil manuseio. Eles possibilitam ampla gama de ajustes, como amortecimento, inclinação e altura do assento; controles para baixar ou levantar o banco, a fim de facilitar a entrada e a saída do motorista; ajuste do encosto das costas e dos apoios de braço.

Ainda de acordo com a Mercedes-Benz, o elevado padrão de conforto e ergonomia se traduz em produtividade para o motorista, além de mais segurança no dia a dia. Essa novidade traz mais valorização ao motorista, além de ganhos para o frotista, graças à maior produtividade e maior satisfação do condutor do caminhão. ■

Respeite a sinalização de trânsito



PRODUTIVIDADE



SISTEMAS MECÂNICOS E ELETRÔNICOS TRABALHANDO EM CONJUNTO DE FORMA INTELIGENTE E AVANÇADA. WWW.ZF.COM/TECHNOLOGY-TRENDS



MOTION AND MOBILITY



A intenção da DAF é fechar 2016 com 750 caminhões vendidos no Brasil

DAF prepara o lançamento do caminhão off-road

A meta da empresa, que chegou ao Brasil em 2011, é crescer de forma sustentada e alcançar 7,5% de participação no segmento de veículos pesados em 2017

■ SONIA MORAES

COM A ESTRATÉGIA DE MANTER A TRAJETÓRIA de crescimento de forma sustentada no mercado brasileiro, a DAF, empresa holandesa pertencente ao Grupo Paccar, aposta no caminhão off-road. Para o desenvolvimento deste novo produto, a empresa está investindo R\$ 14 milhões somente em engenharia. A montadora não informou qual o modelo e a potência do novo caminhão, apenas que tem 11 veículos em testes.

O novo caminhão off-road e a linha 2017 dos modelos XF e CF que trará novidades baseadas nas demandas dos clientes, serão lançados no Salão Internacional do Transporte

Rodoviário de Carga (Fenatran) a ser realizado no próximo ano em São Paulo.

“Em 2017 daremos continuidade ao projeto de desenvolvimento de fornecedores locais, sempre buscando melhorias e aumentando o índice de peças nacionais dos veículos. Também avançaremos os estudos para no futuro exportar os nossos caminhões para a América Latina”, disse Michael Kuester, presidente da DAF Caminhões.

Na fábrica de Ponta Grossa, no Paraná, que emprega 250 funcionários e tem capacidade para produzir dez caminhões por dia em um turno, a DAF trabalha com 60 fornecedores nacionais de nível global. Em

2017 mais 24 fornecedores locais passarão a abastecer a linha de montagem dos caminhões XF e CF.

CONFIANÇA – No momento em que o mercado de caminhões enfrenta a pior crise de toda a sua história, com queda de 31% nas vendas e 80% de ociosidade nas tradicionais fabricantes, a DAF comemora três anos de presença no Brasil confiante no crescimento da marca no país.

A meta da empresa é alcançar 7,5% de participação no mercado de veículos pesados em 2017. Até setembro a empresa garantiu uma fatia de 4,2% neste segmento

com a venda de 492 caminhões no mercado brasileiro, o que representou um crescimento de 57,7% sobre os 312 veículos vendidos nos nove meses de 2015, segundo dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfa-vea). “Isso prova que temos um produto consolidado, com qualidade e reconhecido pelos nossos clientes”, comentou Luiz Gambini, diretor comercial. “A intenção da empresa é fechar 2016 com 750 caminhões vendidos no Brasil”, disse Gambini.

SOLIDEZ – O presidente da DAF destacou que em 2011 quando chegou aqui com dois colegas da Paccar para anunciar a chegada da DAF ao Brasil, isto era apenas um sonho. “Hoje, cinco anos depois, temos a certeza de ter construído uma base sólida para alcançar a nossa meta de crescimento no país”, declarou Kuester.

Esta base sólida, segundo Kuester, é fruto do investimento de mais de R\$ 1 bilhão feitos com recursos próprios da Paccar. Em três anos a DAF aumentou de dois para quatro a quantidade de caminhões produzidos diariamente. Também ampliou a rede de concessionárias para 22 pontos de vendas e disponibilizou para os seus clientes mais três postos de serviços localizados em Minas Gerais, Bahia e Tocantins, totalizando cinco estabelecimentos equipados com ferramentas e estoques de peças, além de

Michael Kuester diz que a base da empresa é fruto do investimento de US\$ 1 bilhão feito com recursos próprios

profissionais qualificados.

Em 2017, a empresa pretende aumentar para 29 o número de revendas e para sete a quantidade de postos de serviços autorizados, garantindo uma cobertura de 99,5% no segmento de caminhões pesados. Hoje a marca cobre 85% do mercado de pesados. “O Brasil é um país de dimensões continentais e queremos manter o padrão de classe mundial no pós-venda, pois esse é um diferencial da marca em todo o mundo”, disse Kuester.

Desde outubro de 2013, quando o primeiro caminhão XF 105 saiu da linha montagem da fábrica paranaense, a DAF contabiliza uma produção de 1.400 veículos, incluindo também a versão CF 85. Todos os veículos possuem 65% de componentes fabricados por fornecedores locais.

O caminhão XF 105 é comercializado nas versões 6x2 e 6x4, com três opções de motorização de 410, 460 e 510 cv de potência. Com capacidade para até 74 toneladas este veículo é indicado para o transporte rodoviário de longas distâncias.

O modelo CF 85, que chegou ao mercado brasileiro em 2015, está disponível nas versões 4x2 e 6x2 com duas opções de motor de 360 e 410 cv de potência. Este



veículo tem capacidade de até 56 toneladas e pode ser utilizado em diversos tipos de operações em curtas distâncias.

Kuester comentou que o caminhão XF 105, com motor de 510 cv de potência vem superando as expectativas do mercado, com alta performance e baixa consumo de combustível. A linha CF permitiu à empresa entrar em outro segmento do mercado com foco em aplicação de curtas e médias distâncias. “Conseguimos para esta categoria as principais características com relação ao conforto, dirigibilidade, excelente desempenho e baixo consumo”, afirmou.

Na fábrica de Ponta Grossa o desenvolvimento dos caminhões da DAF é realizado por 25 engenheiros com suporte de 900 engenheiros da Holanda que são qualificados em diferentes tipos de especialização. A troca de informações também é feita por meio de intercâmbio realizado pelos profissionais do Brasil e da Holanda, segundo Ricardo Coelho, diretor de desenvolvimento de produto.

Os testes dos veículos são divididos em três etapas: funcional, de durabilidade e de campo que é realizado dentro do estabelecimento do cliente. “Dessa forma qualquer tipo de imprevisto que o caminhão apresentar é revisto pelos nossos engenheiros”, disse o diretor.

Hoje 85% dos testes nos caminhões da DAF são realizados no Brasil, pois os produtos precisam estar adaptados às aplicações e condições do país. “Nos



Desde 2013 a DAF contabiliza a produção de 1.400 caminhões, incluindo o modelo CF 85

MAIS DE SETE MIL ITENS DE PEÇAS EM ESTOQUE

Para assegurar a boa imagem da marca no mercado brasileiro e a qualidade global dos seus produtos, a DAF mantém junto ao seu complexo industrial o centro de distribuição de peças da Paccar Parts, com 5.000 metros quadrados de área. Lá estão armazenados mais de sete mil itens de peças, equivalentes a um estoque de R\$ 10 milhões, o que garante uma cobertura de 99,5% do mercado de caminhões XF e CF e o atendimento à rede de concessionárias em até 48 horas.

Além de peças originais DAF, o CD reúne componentes multimarca da linha TRP para o mercado de reposição de caminhões, carretas e ônibus. São mais de 26 linhas de produtos para diferentes modelos de caminhões, sendo 80% de peças nacionais e 20% importadas, com mais de 600 itens disponíveis. “Com esse portfólio a DAF oferece peças para mais de 90% dos caminhões que estão rodando no Brasil”, disse Carlos Tavares, diretor da Paccar Parts do Brasil.

Na rede de concessionária está disponível a linha de peças TRP composta por filtros, itens de suspensão, de freios, acessórios e agora a linha de correias e tensionadores a partir da parceria fechada com a Continental e a Dayco. “Queremos repetir aqui o modelo de sucesso de negócio que temos em outros países”, frisou Tavares.

Para abastecer a linha de montagem e a rede de concessionária em todo o país, a DAF recebe os pedidos feitos para os fornecedores globais. A maior base de encomendas concentra-se nos fornecedores locais, mas 85% de peças que chegam ao Brasil vêm da Europa – um pequeno volume

chega dos Estados Unidos e da Ásia – e estão armazenadas no centro de distribuição da Paccar na Holanda. “É um índice elevado porque tem muitos itens de peças TRP (para suprir o pós-venda de caminhões de outras marcas)”, explicou Nereu Rocha Junior, gerente de operações da Paccar Parts.

As peças chegam semanalmente em contêineres ao Brasil pelo porto de Paranaguá, no Paraná, e o desembarço aduaneiro é feito pela DB Schenker, parceiro global da DAF.

Para o controle de recebimento de materiais a DAF utiliza o sistema integrado de gestão empresarial (ERP) da SAP, um dos softwares mais utilizados pelas empresas. Mas, para o gerenciamento do centro de distribuição, utiliza o Warehouse Management System (WMS), um dos mais modernos sistemas que faz a gestão física do estoque, controlando a armazenagem das peças e indicando a sua melhor localização para que o operador tenha o menor tempo de trajeto no armazém. “Hoje é possível despachar no mesmo dia 90% dos pedidos aos concessionários”, disse Rocha.

Ao todo quatro transportadoras fazem a distribuição das peças para as redes de concessionárias no Brasil, coletando dos fornecedores e armazenando no seu centro de distribuição. “Todo o dia sai um caminhão do centro de distribuição da DAF”, destacou o gerente. Cada concessionária tem que ter 1.000 itens diferentes de peças, como filtros, freios, para-brisa e partes de para-choque para suprir os clientes com rapidez.

Para o controle das operações logísticas da fábrica da DAF, o grande desafio, segundo Anderson Leandro, diretor de

materiais, é fazer a gestão da importação de um grande volume de peças e utilizar uma quantidade pequena. “Os nossos fornecedores também abastecem a fábrica da Europa e estão acostumados a trabalhar com um volume de 150 caminhões por dia e como negociar a compra para uma produção diária de quatro caminhões?”, questionou o diretor.

Pelo fato de ainda ter um volume baixo de produção a DAF unifica toda a logística de importação, trazendo nos contêineres dos navios peças para abastecer a linha de montagem e o mercado de reposição. “O mesmo caminhão que faz a coleta de peças para as fábricas da DAF na Europa recolhe os componentes para o Brasil. As cargas são separadas e enviadas ao porto de Roterdã e lá a DB Schenker faz a consolidação enviando para o porto de Paranaguá as mercadorias destinadas ao Brasil”, explica Leandro. Para o abastecimento da fábrica as peças vêm por caminhão.

Diariamente chegam de dois a três contêineres. As peças grandes, como painel de portas, são entregues por quatro caminhões. “Antes de iniciar a produção, fazemos a programação de longo prazo e enviamos aos fornecedores. Os chassis, que são produzidos pela Metalsa, em Campo Largo (PR), e as cabines, fabricadas pela Flamma (antiga Usiminas), chegam até a fábrica por caminhão transportados pela Begnini do Paraná”, afirma o diretor de materiais. Ainda no estoque a DAF mantém 10 eixos que alimentam a linha de montagem conforme a necessidade.

A Telog traz os contêineres de Paranaguá e a Translud traz os pneus (Continental, Goodyear e Michelin) e as rodas que são montados pela LC de São Paulo.

testes de campo já atingimos 24 diferentes frotas, que representam 9.000 caminhões de diferentes aplicações, como frigorífico, graneleiro, sider e basculante. Em quilômetros foram mais de

seis milhões”, disse Coelho.

Para dar início à produção de motores em 2015, a DAF investiu R\$ 60 milhões. Deste total, R\$ 500 mil foram aplicados na cabine de pintura. Por ser um volume

pequeno, o índice de nacionalização dos propulsores ainda é muito baixo. Mas, o objetivo da empresa é aumentar o conteúdo de peças nacionais para este produto gradativamente. ■



Use Ipiranga.
O lubrificante
do coração
do seu caminhão.
ipiranga.com.br

Caminhão VW para distribuição de bebidas carrega 5% a mais

Desenvolvido numa parceria com a BMB e a Randon, o modelo Worker 17.230 6x4 Distributor é o mais leve da categoria se for considerado o conjunto caminhão e carroceria



Worker 17.230 Distributor pode transportar até 13.060 kg de carga líquida

A MAN LATIN AMERICA INOVA MAIS UMA vez com soluções sob medida para o transporte de bebidas. A novidade agora é o VW Worker 17.230 6x2/4 Distributor. Este caminhão adota, de forma inédita no segmento, solução derivada de um modelo 17 toneladas na versão 4x2 com a instalação

de um segundo eixo direcional de fábrica, com todas as garantias da montadora. Com capacidade para carregar até 630 quilos a mais, isso faz toda diferença no custo operacional do frotista, que pode chegar a levar até 5% a mais por viagem.

Desenvolvido numa parceria com a BMB

e a Randon, o modelo é o mais leve da categoria se considerado o conjunto caminhão e carroceria. Seu implemento é fabricado em alumínio para diminuir o peso total do veículo e a nova configuração dos eixos abre mais espaço rebaixado na carroceria, facilitando a operação de carga e descarga, além de diminuir a quantidade de pneus demandados – são dois a menos.

O rebaixamento do chassi e a instalação do segundo eixo direcional são realizados na BMB, centro de customizações exclusivo da MAN Latin America, com todas as garantias da montadora. A solução permite um maior número de baias rebaixadas: são seis, duas a mais que na configuração tradicional. Para a solução, o foco foi a maior produtividade do cliente.

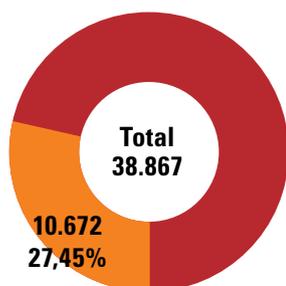
O segundo eixo direcional é uma nova proposta para o segmento, mas na qual a MAN Latin America já tem grande sucesso em outros mercados. São mais de seis mil caminhões Volkswagen com essa configuração. O objetivo de todo esse desenvolvimento é garantir um resultado superior aos nossos clientes no chamado TCO, o custo total de operação.

Ideal para aplicações mistas de entregas diárias urbanas e intermunicipais, esse Worker 17.230 Distributor pode transportar até 13.060 quilos de carga líquida, o equivalente a cerca de 390 caixas de bebidas. O modelo é equipado com o motor MAN D08, fabricado no Brasil com a consagrada tecnologia EGR que dispensa a utilização de Arla 32, com potência de 230 cv e excelente desempenho, mesmo em baixas rotações, segundo a MAN.

VENDAS DE CAMINHÕES MAN

Categoria	Set.	Jan./Set.
Semileves	39	301
Leves	369	4.037
Médios	111	1.221
Semipesados	380	3.701
Pesados	114	1.412
Total	1.013	10.672

Participação da MAN no total de caminhões licenciados em 2016 (Jan.-Set.)



Fonte: Anfavea

A maior venda da Iveco no ano

A montadora fez a entrega de 273 modelos Daily para a LM Frotas, uma das maiores localizadoras que opera nas regiões norte e nordeste



LM Frotas atua no Norte e Nordeste com mais de 21 mil veículos terceirizados em operação

Após seis meses desenvolvendo uma solução para as exigências da operação da LM Frotas, que atua no segmento de terceirização de frotas corporativas, a Iveco entregou 273 unidades do Daily para a locadora e fecha a maior negociação do setor no ano. “Essa venda marca mais um importante momento para a montadora, que aumenta os esforços para continuar conquistando mercado em um período de instabilidade econômica”, afirma Osmar Hirashiki, diretor comercial da Iveco.

O executivo destaca ainda que os investimentos realizados nos últimos anos, na qualidade dos produtos, no atendimento da rede e no treinamento dos colaboradores, mantiveram a Iveco com força no setor. “A flexibilidade do complexo industrial da Iveco em Sete Lagoas (MG) para produzir as unidades dentro do cronograma também foi decisiva para cumprirmos

os prazos de entrega”, finaliza o diretor comercial Hirashiki.

As unidades serão utilizadas nos estados de Minas Gerais e São Paulo e destinadas aos segmentos específicos de clientes da empresa. Para Marcelo Taveira, diretor de compras e distribuição de frotas da LM Frotas, a aquisição dos veículos aumenta a competitividade da locadora com tecnologia e baixo custo operacional. A LM Frotas é uma das maiores empresas do segmento no país, atuando nas regiões norte e nordeste, com mais de 21 mil veículos terceirizados em operação.

A parceria entre as empresas comprova a capacidade da Iveco de atender a diversos segmentos do mercado, com uma linha completa de produtos.

Mozart Murier, gerente comercial da Iveco, diz que a LM passa a contar com um veículo que se destaca no mercado

pela variada gama de aplicações comerciais. “A versatilidade da linha Daily, juntamente com a durabilidade e o baixo consumo de combustível, serão de grande valor para o dia a dia da LM Frotas e de seus clientes”, afirma Murier. O executivo resalta ainda que o Banco CNH Industrial foi peça-chave para a conclusão da operação, já que a liberação dos recursos foi feita em tempo recorde para atender à demanda do cliente com agilidade. A venda teve o apoio da concessionária Possoli, da Bahia.

LINHA DAILY – Segundo a Iveco, o sucesso da linha Daily tem sólidas explicações. Uma delas é a capacidade de carga, que começa na faixa das 3,5 toneladas, modelo liberado para rodar na zona de restrição, também com opções nas categorias de 4, 5,5 e 7 toneladas, que servem ao segmento de VUC.

Agora, com a atualização da lei de VUC para a cidade de São Paulo, que aumentou o comprimento máximo dos veículos de 6,3 para 7,2 metros, a Iveco passa a disponibilizar mais duas versões para esse segmento, o Daily 70C17 cabine simples e cabine dupla, com entre-eixos de 4.350 mm.

O Daily também chama atenção por seu interior confortável e ergonômico, pois o câmbio é acoplado ao painel, próximo ao volante, acrescenta a montadora. Outro ponto de destaque é sua robustez, que o torna capaz de carregar grandes volumes de carga diretos. A Iveco buscou deixar a condução do veículo mais semelhante à de um automóvel, ou seja, mais confortável. ■

Mercedes-Benz Unimog comemora 70 anos de história

Criada em 1946, “a máquina multifuncional motorizada”, ou Unimog, já era utilizada em 66 aplicações agrícolas diferentes; até o momento houve 30 modelos e foram comercializadas 400 mil unidades



O projeto inovador do Unimog permite a operação em condições severas e locais acidentados

HÁ 70 ANOS, FOI REALIZADO O PRIMEIRO test-drive do “Protótipo 1” do Unimog. Conduzido por florestas, em estradas irregulares da Alemanha, o veículo foi desenvolvido com o intuito de auxiliar os alemães a aumentarem a produtividade agrícola da época pós-guerra.

Desde então, nenhum outro veículo comercial no mundo consegue operar com tamanha versatilidade, seja como reboque, trator, caminhão, veículo de combate a incêndios e exploração, foodtruck, locomotiva, ônibus, máquina de operação e uso militar.

O ano de 1945 foi fundamental para o desenvolvimento do Unimog. O engenheiro Albert Friedrich retornou para

Stuttgart-Untertürkheim em junho daquele ano, e queria ajudar na reconstrução da Daimler-Benz AG no período pós-guerra, contribuindo com a construção de uma máquina agrícola motorizada.

Em agosto deste mesmo ano, outro engenheiro da Daimler-Benz AG subordinado a Friedrich desenhou o primeiro esboço do Unimog. A figura foi revisada e, em um mês, foi apresentada à diretoria da empresa, que, entretanto, demonstrou pouco interesse pelo projeto. Após essa decisão, o esboço foi apresentado à Comissão de Controle da Produção, autoridade militar dos Estados Unidos na região, com pedido de permissão para fabricar dez veículos de teste.

Essa aprovação foi concedida no dia 20 de novembro de 1945, pelo responsável pelo Grupo de Alimentos e Agricultura da zona ocupada pelos britânicos e americanos.

INÍCIO DO PLANO BÁSICO EM 1946 –

Então Friedrich passou a liderança do desenvolvimento do veículo para seu antigo subordinado, o projetista Heinrich Rößler, no dia 2 de janeiro de 1946. Em poucas semanas, um novo plano geral foi desenvolvido, com o motor e a caixa de transmissão posicionados diretamente à direita da linha central do veículo. Isso significava que os tubos de torque – que protegem os eixos propulsores – podiam ficar em ângulos retos com relação aos eixos. Como resultado, somente quatro juntas propulsoras eram necessárias no chassi. Esse foi um design inovador, que ainda é usado no Unimog, nos modelos U 4023/U 5023.

Entre janeiro e março de 1946, a definição da “máquina multifuncional motorizada” também foi concluída. Era uma máquina que atingia velocidade máxima de 50 km/h (o dobro da velocidade que os tratores conseguiam andar), tinha eixos pneumáticos com amortecimento, tração em todas as rodas com bloqueio diferencial na dianteira e traseira, freios nos eixos traseiro e dianteiro, apresentava design do quadro similar aos dos automóveis e caminhões e contava com uma cabine fechada com bancos acolchoados.

Na área de utilização de carga, a máquina multifuncional motorizada contava com área auxiliar de carga sobre o eixo traseiro

com capacidade de uma tonelada, a distribuição era de 2/3 do peso da carga no eixo dianteiro e 1/3 no eixo traseiro e ainda era possível fixar implementos, e puxá-los por meio de árvores de tomada de força presente, na dianteira, traseira ou no meio do veículo.

Em março de 1946, Hans Zabel de Gaggenau, que fazia parte do projeto desde o início, firmou o termo Unimog – Universal-Motor-Gerät, em tradução direta “máquina motorizada de aplicações universais”. Até 1954, esse veículo podia ser utilizado para 66 diferentes aplicações agrícolas. As mudanças e progresso técnico foram companheiros constantes de Hans durante toda a história do Unimog. Até o momento, já existiram 30 modelos de diferentes séries e quase 400.000 veículos foram vendidos.

LINHA UNIMOG 2016 – É difícil encontrar um desafio no mundo que o Mercedes-Benz Unimog não seja capaz de enfrentar, seja no deserto de Gobi, na tundra e taiga da Sibéria ou em alguma estrada quente do Vesúvio.

Os atributos para aplicações tão radicais estão em seu sangue. Graças ao motor Euro 6 do Unimog localizado no meio do veículo para enfrentar terrenos extremamente difíceis, o deslocamento do quadro está ainda mais para trás, e isso significa que o seu centro de gravidade ficou mais baixo e ao mesmo tempo proporciona uma grande distância do chão, otimizando ainda mais a dirigibilidade em operações fora de estrada. As articulações do eixo, atingindo até 30 graus, são possíveis devido à tecnologia de turbo e de torque em conjunto com molas helicoidais.

Além disso, há uma capacidade de

atravessar áreas alagadas com profundidade de 1,20 m e um ângulo de inclinação lateral de até 38 graus. A condução em situações extremas com a tração em todas as rodas engatada é auxiliada pelos bloqueios dos diferenciais e pelo sistema de controle de pressão dos pneus Tirecontrol Plus. Ele pode simplesmente ser selecionado pelos botões do volante de seleção para a respectiva aplicação por meio dos modos “estrada”, “areia” e “estrada irregular”. A linha Unimog é equipada com motores modernos Euro 6 com potência de até 220 kW (299 cv).

Quando se trata de manutenção, diagnósticos ou reparação, o Unimog também oferece cobertura completa. Oficinas autorizadas especializadas na linha prestam assistência técnica em mais de 650 postos de serviços, localizado em mais de 130 países.



7-9 NOVEMBRO 2017
13h-20h EXPO CENTER NORTE
PAVILHÃO VERMELHO
SÃO PAULO | SP | BRASIL

Reserve espaço na sua agenda para a **20ª Edição** do principal encontro do setor metroferroviário, garanta seu encontro com a inovação em tecnologia, processos, produtos e serviços!



RESERVE JÁ **SEU ESTANDE!**

TOP 5 RAZÕES PARA EXPOR



Conecte-se a um grupo de profissionais altamente qualificado e aproveite a oportunidade de fazer negócios com mais de **8 mil profissionais do setor**



Mostre a força da sua marca! **Exponha e destaque-se** entre os principais fornecedores do setor metroferroviário



Venda mais, feche negócios e vença a concorrência, faça contato direto com tomadores de decisão



Seja o primeiro a ser lembrado, lance produtos e serviços e **auamente sua visibilidade**



Amplie sua carteira de clientes no único evento que reúne todas as operadoras de carga e passageiros da América do Sul

Participe do único evento do setor na **América do Sul!**



Sandro Bamonte
sbamonte@ubmbrazil.com.br
55 11 4878-5926

ntexpo.com.br

Realização





As melhores empresas de transporte e logística

Em evento promovido pela revista Transporte Moderno, empresários e executivos do setor revelam otimismo em relação aos novos rumos da economia e confiança na recuperação do mercado em 2017

■ AMARILIS BERTACHINI



EM SUA 29ª EDIÇÃO, O PRÊMIO MAIORES do Transporte e Melhores do Transporte teve em 2016 um clima especial de vitória. Em um ano considerado desafiador, diante da crise político-econômica que levou à retração da atividade na indústria, comércio e serviço e ao aumento do desemprego, agraciar os que conseguiram superar esse cenário transformou a premiação em um momento de confraternização.

O evento, realizado no dia 27 de outubro no hotel Unique, em São Paulo, reuniu perto de 500 pessoas, entre empresários e executivos de diferentes áreas do setor de transporte e logística. Ao todo, foram premiadas 32 empresas – nove operadores do transporte, seis representantes da indústria e 17 empresas do setor de serviços.

O prêmio Maiores do Transporte e Melhores do Transporte é realizado anualmente pela revista Transporte Moderno, da OTM Editora, com base na análise dos balanços financeiros publicados pelas empresas do setor e o ranking é composto pelas companhias que obtiveram os melhores resultados financeiros. Este ano, foram avaliados 1.143 balanços, de 39 diferentes segmentos da economia.

O título de melhor entre as melhores operadoras de transporte do país ficou com a MRS Logística, que também recebeu o prêmio de melhor empresa do segmento de transporte ferroviário de carga. O mercado vem se mostrando favorável para a empresa, que conseguiu ampliar a

participação da ferrovia no mix do porto de Santos, especificamente no segmento de contêineres, e projeta para 2016 um aumento de 30%, pelo segundo ano consecutivo. Até o final deste ano deverá somar R\$ 600 milhões de investimentos em sua operação, incluindo manutenção corrente, sistemas de aumento de produtividade e sistemas de segurança.

Entre os empresários presentes ao evento, o clima era de início de retomada nos negócios. As mudanças políticas que aconteceram ao longo do ano, lideradas pelo fim do processo de impeachment e posse do novo presidente da República e pelas eleições municipais dos novos prefeitos, já refletiram em certo otimismo entre as lideranças empresariais. Além disso, alguns revelaram que já estão recebendo novas encomendas de clientes do mercado interno. O volume de negócios que vinha em queda livre começou a mostrar-se estável.

É o caso, por exemplo, da Randon, eleita pela revista Transporte Moderno a melhor indústria de carrocerias e implementos para caminhões. Seu presidente, David Abramo Randon, disse, em entrevista à revista Transporte Moderno, que há uma esperança renovada de que o cenário mude graças às expectativas positivas que começam a ser apresentadas. Mês a mês, o mercado retraído está dando lugar a uma maior estabilidade nos pedidos de semirreboques, cujas vendas chegaram a cair cerca de 20% neste ano.

Uma das causas dessa volta de credibilidade no setor de transportes é a performance do mercado de caminhões, que começou a sinalizar estabilidade nos volumes de produção. Vinha em queda mensal crescente, mas no acumulado de janeiro a setembro reduziu essa margem para uma retração de 21,7%, com a produção de 46.447 unidades.

A Petronas, premiada como a melhor empresa do setor de petróleo e derivados, é outro exemplo dessa corrente de



O evento reuniu perto de 500 empresários e executivos dos setores de transporte e logística



O presidente da Mercedes-Benz, Philipp Schiemer (dir.), recebe das mãos de Marcelo Fontana (esq.) o prêmio "Empresa do Ano", concedido à montadora



O presidente da MRS Logística, Guilherme Segalla de Mello (esq.), e o diretor comercial da empresa, Henrique Martins (dir.) recebem das mãos do presidente-executivo da NTU, Otávio Cunha Filho (centro), o título de melhor entre as melhores operadoras de transporte do país



Homenagem à família Setti Braga, que comanda a Auto Viação ABC, um dos primeiros grupos a transportar passageiros por ônibus no país



O prêmio de melhor empresa do setor de transporte ferroviário de passageiros foi conquistado pela Concessão Metroviária do Rio de Janeiro (MetrôRio) e foi entregue a Rodrigo Vilaça (esq.), presidente da seção do transporte ferroviário de carga e passageiro da CNT



A Petrobras Transporte - Transpetro foi eleita a melhor companhia do segmento de transporte marítimo e fluvial e o prêmio foi entregue a Nilson Ferreira Nunes Filho (esq.), diretor de transporte marítimo da empresa

retomada de mercado. Conseguiu manter o ritmo de investimentos e espera crescer em 2016. No ano passado, a empresa já registrou resultados superiores aos do ano anterior e a expectativa é que 2017 seja ainda melhor para o setor de lubrificantes.

Durante o almoço da premiação, uma homenagem de destaque foi feita à Mercedes-Benz, que recebeu o prêmio de “Empresa do Ano” por seu papel de liderança no mercado de caminhões e ônibus. Mesmo diante do cenário adverso, que a obrigou a realizar grandes cortes no quadro de funcionários, a montadora inovou e evoluiu, tanto no lançamento de produtos quanto na forma de se relacionar com os clientes. O presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO para a América Latina, Philipp Schiemer, foi pessoalmente receber o mérito.

“Agradeço ao amigo Marcelo Fontana e a toda a equipe da OTM Editora por esta homenagem que está sendo feita à Mercedes-Benz. Estamos muito felizes com esta premiação em um evento que reúne tantos clientes e amigos do setor de transporte. Esta 29ª edição mostra que este evento realmente tem sucesso e é muito importante na vida do transporte do país”, destacou Schiemer.

Ele ressaltou que a Mercedes-Benz completou este ano 60 anos de atividade no país, sempre contribuindo para o desenvolvimento do transporte brasileiro e afirmou que a empresa seguirá inovando e investindo no país. “Dizemos que as estradas falam e a Mercedes-Benz ouve, e nós queremos mover o futuro”, disse. Schiemer aproveitou a presença maciça de empresários e executivos do setor para agradecer aos clientes da Mercedes-Benz ali presentes que ao longo dessas seis décadas contribuíram para o sucesso da marca e seguem com a empresa por tantos anos. “Quando visito alguns de vocês chego a sentir arrepios quando vocês contam as histórias de como começaram,

ou de quando seus pais começaram, e nos dá muito orgulho saber que fazemos parte dessa história”, relatou.

Mesmo considerando o difícil ano transcorrido até o momento para o setor, o presidente da Mercedes-Benz disse que a empresa segue acreditando no potencial do mercado brasileiro e que quer agora poder discutir mais abertamente com o novo governo sobre menos burocracia, leis trabalhistas e uma reforma fiscal.

Segundo Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora e da MF Promoções, empresas organizadoras do evento, a escolha da Mercedes-Benz como “Empresa do Ano” deveu-se à história de relacionamento e dedicação que a montadora construiu junto aos empresários brasileiros, muitos deles pioneiros do transporte de cargas e passageiros.

Outra homenagem que emocionou a todos foi a prestada à família Setti Braga, que comanda a Auto Viação ABC e compõe um dos primeiros grupos a transportar passageiros por ônibus no país. A empresária Maria Beatriz Setti Braga e seu irmão, João Antonio Setti Braga, netos do fundador, João Setti, receberam, emocionados, o prêmio concedido pela revista Transporte Moderno.

O grupo começou sua história com a chegada dos primeiros membros da família, em 1910, vindos da Itália, e hoje já está na sétima geração comandando um conjunto de empresas dedicadas ao transporte de passageiros.

“Transportamos muitas pessoas diariamente, com carinho e amor. O passageiro é nossa maior riqueza, é o motivo da nossa existência”, ressaltou Beatriz, lembrando que todos os operadores de transporte de passageiros fazem parte de uma grande corrente, de prestadores de serviço a colaboradores, fabricantes de ônibus e motoristas, trabalhando 24 horas por dia para atender ao transporte por ônibus. “Precisamos dar as mãos neste momento difícil, que exige que tornemos os



A Petrobras Logística de Exploração e Produção destacou-se como melhor operador logístico e armazenagem; o diretor corporativo e financeiro, Cláudio José e Silva (esq.), e o gerente de construção e interligação de poços, Fernando Alves Dias Neto, receberam o troféu pela empresa



A TAM Aviação Executiva e Táxi Aéreo foi eleita a melhor empresa de transporte aéreo de passageiros e o troféu foi entregue a Rafael Mugnaini (esq.), diretor comercial da companhia



A Auto Viação 1001 foi eleita a melhor empresa do segmento de transporte rodoviário de passageiros e o troféu foi entregue a Heinz Kumm Júnior (dir.), diretor-executivo da empresa



Fábio Velloso (esq.), diretor-executivo da JSL, representou a operadora que foi vencedora nas categorias de maior e de melhor empresa do setor de transporte rodoviário de carga



A Viação Pendotiba foi a primeira colocada no ranking do setor de transporte metropolitano de passageiros e seu diretor, João Carlos Felix Teixeira (esq.) recebeu o prêmio entregue por Otávio Cunha Filho, presidente-executivo da NTU



Ricardo Rodriguez Canton (esq.), diretor-geral da Breda Transportes e Serviços foi pessoalmente receber o troféu pela empresa que foi a primeira colocada no ranking das melhores operadoras de transporte de fretamento e turismo

nossos braços fortes para podermos atravessar mais esta dificuldade do mercado”, declarou Beatriz, referindo-se à crise econômica nacional.

“É muito dignificante poder representar a categoria e é com muito orgulho que estamos aqui, há 106 anos, representando a família de transportadores. Quero agradecer a todos os amigos e parceiros de longa data, sempre pudemos contar com a colaboração de todos vocês, empresários”, disse João Setti Braga.

Marcelo Fontana destacou que a família Setti Braga reflete uma história de pioneirismo e longevidade empresarial, construída ao longo dos últimos 106 anos dedicados ao transporte urbano de passageiros. “É uma família que orgulha o setor de transporte público e que podemos ter como referência”, declarou Fontana.

Em uma parceria inédita, o evento incluiu um prêmio do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp) para os melhores cases de sustentabilidade de 2016. Das mãos do presidente da entidade, Tayguara Helou, foram agraciadas as empresas JWM Transportes (melhor case de sustentabilidade ambiental); Patrus Transportes Urgentes (responsabilidade social); e Transportes Rodoviários Letsara (responsabilidade sustentável).

Em seu discurso, Marcelo Fontana destacou os desafios que ainda serão apresentados à indústria nacional, mas ratificou sua crença no resultado positivo que as ações do empresariado trarão para a economia do país. “Todos nós sabemos que o Brasil tem um gigantesco desafio pela frente. Terá pressa para recuperar a economia e deverá priorizar a previsibilidade para os empresários voltarem a investir. O Brasil tem uma força gigantesca e nós teremos que superar todos os problemas para sair fortalecidos na fase seguinte à crise. Esperamos um Brasil melhor em 2017, de volta ao rumo do desenvolvimento”, declarou Fontana. ■

ApisulLog 2.0



INTELIGÊNCIA LOGÍSTICA

- ▶ Gestão de risco;
- ▶ Gestão logística;
- ▶ Gestão da agenda da carga combinada à rota dos veículos.

O ApisulLog 2.0 proporciona o gerenciamento estratégico em cadeias de abastecimento multimodal, por parametrizações do sistema e automação da operação do cliente.

Buscando maior eficiência, resultou em funcionalidades inovadoras como ofertas de cargas e veículos e a rastreabilidade completa de documentos como manifestos e notas fiscais.



Automatizado

Parametrizações inteligentes que automatizam processos e dão maior controle para gerenciamento de riscos e cadeia logística.



Modular

A ferramenta pode ser contratada por módulos, adequando às características de operação do cliente.



Produtivo

O sistema aumenta produtividade antecipando informações, programando viagens e otimizando a frota.



Intuitivo

Uma equipe dedicada exclusivamente à usabilidade do sistema garante uma interface amigável proporcionando uma utilização fácil e agradável.

O APISULLOG 2.0 possui automatização de mais de 400 itens de controle logístico e de risco, além dos controles de jornada de trabalho, tipo de mercadoria, operação e até mesmo por viagem, garantindo a produtividade da operação através da antecipação de informações, planejamento de alocação de frota e otimização dos veículos através de funcionalidades como alertas configuráveis e agendamento de viagens.

Saiba mais em www.apisul.com.br

Três empresas recebem o prêmio Setcesp de Sustentabilidade

Na categoria ambiental o destaque foi da JWM, na área social foi da Patrus Transportes Urgentes e na gestão sustentável foi premiada a Letsara Transportes Rodoviários

■ SONIA MORAES



Tayguara Helou: "O objetivo deste prêmio é divulgar o que as transportadoras estão fazendo neste momento de sustentabilidade"

EM SUA SEGUNDA EDIÇÃO O PRÊMIO Setcesp de Sustentabilidade destacou três empresas de transporte rodoviário de carga pelas suas práticas sustentáveis no setor. O evento deste ano foi realizado junto com a premiação Maiores do Transporte e Melhores do Transporte, promovida pela revista Transporte Moderno e OTM Editora em São Paulo.

"O objetivo deste prêmio é divulgar para a sociedade e outras empresas o que as transportadoras estão fazendo neste momento de sustentabilidade e mostrar para elas que há possibilidade de ter melhor gestão nestas áreas", destacou Tayguara Helou, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp).

Segundo o presidente do Setcesp, há possibilidade de fazer iniciativas sustentáveis que são, inclusive, economicamente

viáveis para as empresas, pois não existe sustentabilidade ou uma iniciativa nesta área, que acaba sendo positiva em longo prazo, se não trazer resultado efetivo para a empresa. "Então eu me dei muito por satisfeito pelo modelo de evento que consegui criar aqui em parceria com a OTM Editora", disse Helou.

O Prêmio Setcesp de Sustentabilidade foi elaborado para as empresas transportadoras associadas à entidade. "É a gestão da sustentabilidade voltada para a empresa, mostrando a maneira como ela atua com o meio ambiente", explicou Helou.

As 18 empresas participantes do prêmio deste ano inscreveram 22 cases que foram analisados na categoria ambiental, social e gestão sustentável. A avaliação levou em conta o impacto ambiental, a área operacional observando como as empresas

conseguem implementar o projeto de sustentabilidade e o que isso contribui na distribuição, no abastecimento, na mobilidade urbana, no crescimento efetivo da empresa e como ela consegue sustentar esse modelo de projeto em longo prazo. "Cada júri acaba personalizando o seu voto", disse Helou.

Na categoria responsabilidade ambiental o prêmio foi para a JWM com o case Juntos Somos Maior. Na área social ganhou destaque a Patrus Transportes Urgentes com o case Programa Social de Inclusão Unificada (Psu). Na área de gestão sustentável venceu a Letsara Transportes Rodoviários com o case Letsara Ecosocial.

Além de premiar as transportadoras de carga pelas ações sustentáveis, o Setcesp entregou o troféu menção honrosa para Antonio Tadeu Prestes de Oliveira, diretor da divisão de transportes de cargas do Departamento de Operação do Sistema Viário (DSV) de São Paulo.

"Na categoria sustentabilidade ambiental o destaque é dado às transportadoras pelas suas iniciativas voltadas ao meio ambiente. No quesito social mostra o que as empresas de transporte rodoviário de cargas estão trazendo de volta para a sociedade e para a comunidade que ali estão inseridas. E no aspecto econômico (gestão sustentável) a intenção é destacar que não há nenhuma iniciativa sustentável que não traga resultado para a empresa", esclareceu o presidente do Setcesp.

AS EMPRESAS – O segundo prêmio consecutivo recebido pela Patrus Transportes



Thiago Budni, diretor de especialidade de meio ambiente e produtos perigosos do Setcesp, ao lado de **Glauco Warpechowski**, diretor comercial da Letsara Transportes Rodoviários com o troféu Prêmio Setcesp de Sustentabilidade, ao lado de **Tayguara Helou**, presidente do Setcesp



Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora, ao lado de **Antonio Tadeu Prestes de Oliveira**, diretor da divisão de transportes de cargas (DTC) da Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo, exibe troféu menção honrosa, entregue por **Tayguara Helou**



Tayguara Helou, ao lado de **Ygor Marinelli**, gestor administrativo da JWM Transportes, exibe troféu Prêmio Setcesp de Sustentabilidade, entregue por **Rodrigo Pimentel Pinto Ravana**, secretário do verde e meio ambiente



Tayguara Helou, ao lado de **Marcelo Patrus**, presidente da Patrus Transportes Urgentes, mostra troféu Prêmio Setcesp de Sustentabilidade, entregue por **Helio J Rosolen**, secretário geral do Setcesp

Urgentes foi um reconhecimento pelo Programa Social de Inclusão Unificado (Psui), desenvolvido para promover a inclusão social de pessoas surdas na empresa.

Para Marcelo Patrus, diretor-presidente da Patrus, o reconhecimento do case coroa o comprometimento de todos os colaboradores envolvidos com o projeto. “O prêmio pelo projeto Psui homenageia todos os profissionais surdos e mudos que dão duro dentro da transportadora e são, sem dúvida, uma das melhores mão de obra que temos hoje”, declarou o diretor.

A Patrus trabalha com transporte de longa distância e na distribuição B2B e B2C

com e-commerce. Com sede em Contagem (MG) e 75 filiais no país, nas cidades de Aracaju, Salvador, Feira de Santana, Vitória da Conquista, Petrolina, Rio de Janeiro e São Paulo, a transportadora emprega 2.600 funcionários diretos, dos quais 29 são surdos que trabalham como conferente, auxiliar de transporte e auxiliar administrativo.

Segundo Rejane Vasco, diretora de projeto e inovação da Patrus, desde 2004 a empresa tem uma quantidade significativa de surdos, mas não tinha um trabalho específico direcionado. “Criamos um projeto que gerou o programa e a palavra Psui tem

tudo a ver com a questão dos surdos e ele foi planejado para essa finalidade”, explicou a diretora.

O Prêmio Setcesp de sustentabilidade, segundo Rejane, é de grande valia para o programa, para a Patrus e para o setor.

Com o case Juntos Somos Maior, a JWM Transportes Soluções Logísticas recebeu o prêmio de responsabilidade ambiental. Por meio do descarte correto de pneus e baterias, a empresa demonstrou que o cuidado com o meio ambiente é um valor fundamental para o setor.

Segundo Waldir dos Santos Custódio, analista de qualidade da JWM, a conquista



01 - Marcelo Patrus, presidente da Patrus Transportes (esq.) na entrega do Prêmio Setcesp de Sustentabilidade; 02 - Antonio Tadeu Prestes de Oliveira, diretor da divisão de transportes de cargas (DTC) da Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo; 03 - Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora; 4 - Glauco Warpechowski, diretor comercial da Letsara Transportes Rodoviários; 05 - Tayguara Helou, presidente do Setcesp; 06 - Ygor Marinelli, gestor administrativo da JWM Transportes ; 07 - Rodrigo Pimentel Pinto Ravena, secretário do verde e meio ambiente; 08 - Thiago Budni - diretor de especialidade de meio ambiente e produtos perigosos do Setcesp; 09 - Helio J Rosolen, secretário geral do Setcesp

do prêmio contribui para projetar os valores socioambientais da empresa junto ao setor. “Serviço com qualidade envolvendo a sustentabilidade são as ações que a JWM visa difundir no transporte rodoviário de carga, pois uma vez que descartamos corretamente nossos resíduos colaboramos não só com a questão do meio ambiente, mas também incentivamos outras empresas a fazerem o mesmo.

Com uma estrutura de 12 mil metros quadrados localizada em Guarulhos (SP), a JWM oferece serviço de armazenagem interno e externo. Possui cerca de 100 equipamentos e emprega 100 funcionários.

A sua frota de veículos vai desde o furgão Fiorino até carretas pranchas com doli para atendimento de cargas de até 70 toneladas. “Com essa diversidade de equipamentos, a empresa consegue contribuir com solução logística diferenciada e integrada aos clientes”, afirmou Ygor Rafael Ferreira Marinelli, gestor administrativo.

A JWM atua no segmento de óleo e gás, energia, mineração e químico. A empresa possui como grande diferencial as células de atendimento com um grupo de pessoas

que supre as necessidades específicas dos clientes.

Desde a sua fundação em 1995, a JWM tem a preocupação direcionada ao meio ambiente. A partir de 2011 estas ações foram intensificadas. Hoje em 100% da frota é feito o teste de opacidade e de ruído, medindo a fumaça que é emitida pelo escapamento do caminhão e o barulho durante a aceleração do motor.

A bateria utilizada pela JWM dura em média dois anos e no caso da substituição a empresa utiliza a logística reversa com a troca realizada diretamente com o fabricante. “Utilizamos um sistema específico de controle de pneus e fazemos a gestão desde a aquisição até o sucateamento”, explicou Bruno Rodrigo Ferreira Marinelli, gestor operacional.

“Quando os pneus estão com três milímetros de borracha são retirados e enviados para recapagem por duas vezes, após o vencimento da recapagem chamamos uma empresa especializada para fazer o recolhimento”, acrescentou.

A Letsara Transportes Rodoviários venceu na categoria gestão sustentável, com

o case Letsara Ecosocial que, por meio da redução de emissão de gases poluentes, a empresa reafirmou o seu compromisso com o meio ambiente.

Para Glauco Warpechowski, diretor comercial da Letsara, a conquista oferece uma oportunidade de as empresas do setor demonstrar o seu lado sustentável. “Hoje somos vistos como um setor poluente, por isso o prêmio nos dá a chance de sermos vistos também como empresas sérias preocupadas com o meio ambiente e que investem em iniciativas que visam minimizar os impactos socioambientais”, afirmou.

Fundada em Ijuí, no Rio Grande do Sul em 1988, a Letsara Transportes e Logística atua no segmento internacional com especialidade no transporte de carga lotação. Possui 13 filiais e 400 colaboradores.

Segundo Sérgio Tadeu de Freitas Soares, supervisor de pessoal, o projeto Ecosocial consiste no uso racional das ferramentas que são utilizadas nas operações. “Em 2011 conseguimos visualizar que teríamos que dar a nossa contribuição para a diminuição do efeito estufa e contribuir principalmente para as gerações futuras”, relata o supervisor.

“Desta forma resolvemos analisar e criar este projeto Ecosocial. Nesta nova temática de trabalho fizemos investimentos de R\$ 45 milhões de 2011 a 2016 e com esses novos equipamentos conseguimos reduzir o número de viagens sem perder o número de embarques. Transportamos com qualidade, segurança e com a proposta socioambiental e, aliado a isso, poluímos menos”, explicou Soares.

Segundo Renato Rossato, instrutor da Letsara, cada caminhão joga na atmosfera aproximadamente 153 toneladas por ano de materiais particulados CO². “Em 2016 até setembro conseguimos reduzir na Letsara a emissão de cerca de 350 toneladas de CO². Desde que foi implementado o projeto Ecosocial em 2011 até 2016 conseguimos uma redução de 2.300 toneladas de CO²”, relatou Rossato.



MAIS QUILÔMETROS, MAIS ECONOMIA.

Linha Shell Evolux. Sua frota precisa desta performance.

- Economia de até 3% no consumo de combustível
- Menores custos de manutenção
- Maior potência e melhor performance do motor

Abasteça e aproveite os benefícios exclusivos* de Shell Evolux Diesel, disponível nas versões S-10 e S-500. Saiba mais em www.shell.com.br e conheça também Shell Evolux Arla 32.

Central de Atendimento: 0800 728 1616.

Shell
Evolux
Diesel





“O setor de transportes de São Paulo será referência na América Latina”

■ AMARILIS BERTACHINI

Eleito com mais de três milhões de votos para a prefeitura de São Paulo, João Dória Júnior assumirá o cargo em janeiro com os grandes desafios que teria qualquer administrador da maior metrópole do país. Tem a difícil missão de ajustar questões polêmicas intrínsecas a essa cidade, que colocarão à prova sua performance como prefeito, incluindo os problemas relacionados aos gargalos do transporte público e às questões que dificultam a necessária movimentação de cargas no já congestionado trânsito urbano paulistano.

Se for considerada sua experiência como empresário na iniciativa privada, a perspectiva é positiva. Dória teve participação atuante à frente do Lide - Grupo de Líderes Empresariais, criado em 2003, entidade que reúne 1.700 empresas, responsáveis por mais de 50% do PIB (Produto Interno Bruto) privado nacional. É uma liderança corporativa expressiva, que tem como objetivo contribuir para o desenvolvimento econômico e social do país. Atualmente, Dória licenciou-se do cargo de presidente da entidade para dedicar-se à prefeitura paulistana.

“Estaremos preocupados em programar



João Dória Júnior, novo prefeito de São Paulo, diz que não haverá aumento de tarifa de ônibus em 2017

ações eficientes para reduzir o tempo de deslocamento dos paulistanos e não restringir a sua mobilidade”, declarou o prefeito eleito, em entrevista exclusiva concedida à revista Technibus. Para compor sua equipe que vai comandar a área de transportes, nomeou Sergio Avelleda como seu secretário da pasta.

Pretende dar atenção especial à manu-

tenção das ciclovias e ao desenvolvimento de um grande programa de regularização das calçadas, mas já deixou explícito que o transporte público por ônibus precisa ser priorizado de forma clara. Anunciou que o programa de faixas exclusivas continuará a ser implementado, porém respeitando a questão geográfica do local onde serão demarcadas, ajustando as existentes ou ampliando-as, se necessário.

“Iremos mexer nos corredores, deixá-los com maior atratividade para o paulistano”, disse. “Criaremos faixa de ultrapassagem e utilizaremos tecnologia para gerenciamento da operação do corredor. Ações que irão contribuir para o aumento da velocidade operacional e a redução do tempo de viagem”, prometeu.

Ele tem em mente que quanto maior o aprimoramento no sistema de transporte público, mais elevado será o índice de paulistanos que deixarão seus carros em casa para ir trabalhar. À revista Technibus, o futuro prefeito reforçou uma de suas promessas de campanha mais controversas: não haverá aumento da tarifa pública para os ônibus municipais em 2017.

Transporte Moderno – *Qual é o seu programa de governo para a mobilidade urbana como um todo?*

João Dória Júnior – Assegurar e incentivar o deslocamento das pessoas de forma sustentável, assegurar que a cidade funcione bem com medidas associadas à equidade social em relação aos deslocamentos, às tecnologias e aos modais de transporte a serem utilizados. A lentidão provoca irritação e aumenta o estresse das pessoas. Pretendemos implementar políticas públicas para melhorar o desempenho

do sistema público de transportes, do sistema viário, compreendendo obras e investimentos na sinalização, principalmente a eletrônica. Reordenar os conceitos existentes para priorizar o transporte público coletivo adaptado à modernidade, demonstrar às pessoas que seu direito está sendo respeitado. Ofereceremos ao cidadão paulistano melhorias no desempenho operacional do sistema de transporte público coletivo, como o conforto, a segurança de seus usuários e a redução dos custos. Vamos orientar também um estudo territorial

do município com o intuito de criar mecanismos de incentivo à instalação de atividades econômicas que gerem empregos na periferia perto da casa das pessoas, de modo a incentivar o “não transporte”.

TM – *Quais são os planos de mudanças a serem implementadas no sistema viário de São Paulo para aprimorar o deslocamento da população e o fluxo de carga?*

João Dória Júnior – No que se refere à circulação iremos agregar inteligência aos controles semafóricos da cidade

e modernizar os Centros de Controles de Áreas de Trânsito (CTAs). Hoje há falta de integração nos diversos sistemas existentes. Daremos atenção à manutenção das ciclovias e ao desenvolvimento de um grande programa de regularização das calçadas, afinal, caminhar ou fazer viagens a pé representa quase um terço dos modos de deslocamento. Há de se entender, de uma vez por todas, que bicicletas e caminhadas são modos de transporte e como tal devem ser tratados como um sistema e estar interligados ao que se conhece como transporte coletivo ou de massa. Estas são algumas das ações. Não prejudicar o abastecimento e ao mesmo tempo manter o sistema com custos equilibrados requer uma visão mais ampla, não se limitando às ações de restrição da circulação de veículos de carga, hoje existentes. Como a implantação por meio de concessões de miniterminais de cargas em áreas de maior concentração para pequenos e médios estabelecimentos comerciais, para reduzir o volume de tráfego de veículos de carga na cidade; incentivar a utilização de veículos não poluentes, como bicicletas e carros elétricos, e regulamentar a operação de carga exclusivamente noturna nos grandes estabelecimentos.

TM – *Em seu governo, serão impostas novas restrições ao trânsito de automóveis?*

João Dória Júnior – A logística de controle do viário em nossa cidade já é bem complexa e pretendemos, na realidade, aumentar a eficiência do que já existe, permitindo que haja maior fluidez no trânsito. Quanto maior o aprimoramento no sistema de transporte público, mais elevado será o índice de paulistanos que deixarão seus carros em casa para ir trabalhar. Estaremos preocupados em programar ações eficientes para reduzir o tempo de deslocamento dos paulistanos e não restringir a sua mobilidade.

TM – *Uma de suas promessas feitas em campanha foi rever a velocidade das*

marginais Tietê e Pinheiros e readequar os radares. Como está essa proposta? A velocidade nas marginais voltará a 90, 70 e 60 km por hora?

João Dória Júnior – As velocidades nas marginais Pinheiros e Tietê serão reavaliadas. E isto será feito de forma gradativa e consciente, respeitando estudos já realizados pelos técnicos municipais e até mesmo ampliando estas análises.

TM – *Quais são as principais propostas de seu governo especificamente para o transporte público por ônibus?*

João Dória Júnior – O transporte público por ônibus, necessário a todos, precisa ser priorizado de forma clara. Faixas exclusivas contribuem para a fluidez do sistema, mas precisam ser implementadas de forma coerente, respeitando a questão geográfica do local onde existirão. Iremos ajustar as existentes, caso necessário, ou mesmo ampliá-las. Mas elas sozinhas não fazem milagres. O sistema público por ônibus precisa de um sistema de bilhetagem eletrônica mais eficiente. Iremos mexer nos corredores, deixá-los com maior atratividade para o paulistano. Onde for possível, faremos a cobrança desembarcada e realocaremos as paradas. Criaremos faixa de ultrapassagem e utilizaremos tecnologia para gerenciamento da operação do corredor, ações que irão contribuir para o aumento da velocidade operacional e a redução do tempo de viagem. Também vamos ampliar o número de linhas para o serviço noturno. Planejamos criar e implantar as linhas interbairros com a finalidade de viabilizar deslocamentos sem passar pelo centro expandido e integrar a rede de transporte municipal e metropolitana, gerenciada pelo estado.

TM – *Quais o senhor considera os principais gargalos desse segmento?*

João Dória Júnior – São os altos custos envolvidos na gestão dos sistemas de transporte e de circulação aliados à baixa

capacidade da população de pagar o valor real pelos serviços. E esse distanciamento é o grande desafio que enfrentaremos, chegar a um ponto de equilíbrio e continuar melhorando esses serviços que tanto afetam a vida das pessoas. Estamos estudando receitas acessórias: a publicidade vs. melhorias; a Contribuição de Intervenção do Domínio Econômico (Cide) municipal, com os carros particulares ajudando a pagar pelo transporte público; a remodelagem no gerenciamento dos serviços públicos em transporte – tecnologias, gerenciamento operacional, controle, educação e fiscalização. E tantas alternativas que surgirão. Teremos que usar de criatividade aliada à gestão eficiente e responsável. Com certeza, tudo terá importância na busca deste equilíbrio. Caminhamos para refletir com outros olhos o que já é sabido e discutido.

TM – *Sobre o programa de faixas exclusivas e corredores de ônibus, o que está programado nesse sentido?*

João Dória Júnior – Iremos readequar e ampliar as faixas existentes, aumentar a fiscalização, promover campanhas de educação sobre a importância das faixas no cotidiano do paulistano. No caso dos dez corredores municipais, pretendemos inserir, de forma gradual e onde for possível, alguns dos atributos de BRT (Bus Rapid Transit) – cobrança fora dos ônibus, embarque e desembarque em qualquer uma das portas, gerenciamento de sinalização eletrônica para dar preferência aos ônibus, reavaliação das linhas que utilizam os corredores.

TM – *Qual o plano para a modernização da frota de ônibus que circula pela cidade?*

João Dória Júnior – A nova licitação, que muito gerou polêmica até agora, será revista por nossa equipe de transportes. A idade média da frota de 15 mil ônibus é de cinco anos, considerada muito boa, uma das melhores da América latina. Focaremos nas questões de conforto, acesso



à informação e segurança dos passageiros.

TM – *Há outros projetos de modernização, como sistema de informações nos pontos de ônibus, com painéis eletrônicos, wi-fi em toda a frota e outras melhorias para os usuários?*

João Doria Júnior – São duas situações diferentes. A instalação de wi-fi na frota de ônibus estará prevista na licitação polêmica. As informações nos pontos de ônibus, com painéis eletrônicos ou não, estão a cargo do Consórcio Ótima, cujo contrato de concessão foi assinado em 2012 na gestão Kasab e sob a responsabilidade da SPObras. Com duração de 25 anos o contrato prevê a renovação dos totens e abrigos dos pontos de ônibus da capital. Em contrapartida, a empresa pode explorar a publicidade. Sabemos que ainda há muito para ser instalado e que há pontos de ônibus na periferia que ainda não foram contemplados com a troca das novas estruturas. Já existem regras bem claras de como as informações devem estar nestas novas paradas. O que faremos é rever o cronograma com a SPObras com o objetivo de reduzir o tempo de instalação das estruturas e garantir o acesso à informação sobre transportes.

TM – *Foi dito também em campanha que seria implantado um sistema BRT em São Paulo. Como isso poderia ser feito se os custos de desapropriação têm inviabilizado projetos como esse?*

João Doria Júnior – Nem todos os atributos se referem à ampliação física dos corredores. Um dos itens, ter faixa de ultrapassagem, dependendo de qual corredor estivermos falando, poderá desencadear algumas desapropriações e em outros locais não. Mas há adequações descoladas da necessidade de avanço físico. Acredito que por meio de ações comprometidas com a gestão haverá melhorias e aumento na eficiência do sistema de transporte nos corredores. E se realmente for imprescindível expandirmos um ou outro corredor

para priorizarmos o transporte público iremos preparar o estudo de viabilidade.

TM – *E sobre o aumento das tarifas, o que o passageiro pode esperar em 2017 e nos anos seguintes?*

João Doria Júnior – O paulistano pode esperar o não reajuste da tarifa em 2017, o aumento da eficiência no sistema de transporte sobre pneus, maior capacitação dos funcionários que atuam no sistema por ônibus. O setor de transportes de São Paulo será referência na América Latina.

TM – *Como será implantado o plano de conceder às empresas operadoras do serviço de transporte público a gestão dos terminais e o direito de explorar publicidade e serviços de comunicação nos corredores de ônibus? Como funciona hoje essa questão comercial?*

João Doria Júnior – Atualmente, as empresas operadoras de transporte público, cujo contrato é de concessão, podem explorar a publicidade nos terminais e nos corredores municipais, assim como dentro dos veículos. A prefeitura de São Paulo recebe apenas 0,05% de toda a receita tarifária com a comercialização. A explicação é que este não é o principal negócio das empresas de ônibus e o que poderia ser uma excelente fonte de recursos para o sistema representa muito pouco no volume econômico movimentado. Estudamos a possibilidade de haver licitação de uso do espaço público separada da licitação de ônibus.

TM – *Qual a previsão de início de cada uma dessas mudanças?*

João Doria Júnior – Algumas poderão ocorrer logo no primeiro mês de governo e outras em um ano. Divulgaremos com responsabilidade cada uma delas. A primeira mudança já foi dada. Não haverá aumento da tarifa pública para os ônibus municipais em 2017.

TM – *E sobre o transporte de cargas, há*

um plano específico?

João Doria Júnior – A capital de São Paulo poderia ser considerada a do Brasil, se levarmos em conta o volume de cargas que passa por aqui. São 32 mil veículos nos demais 38 municípios da região metropolitana. O Rodoanel já contribui bastante para que as marginais fiquem menos sobrecarregadas, assim como as restrições de horários e os tipos de veículos que podem circular nas vias da cidade. Mas ainda há alternativas para melhorar o fluxo de transportes de cargas. Utilizando-se de PPPs (parcerias público-privadas) pretendemos criar miniterminais regionais. Assim, conseguiremos novas metodologias de distribuição de mercadorias dentro do município. Há também a remodelagem no abastecimento dos grandes estabelecimentos, aqueles com mais de 5 mil m². Uma cidade como a nossa, que não para nunca e que é dinâmica, tem a capacidade de estar sempre se reinventando. Acredito nisso!

TM – *Que questões terão prioridade na circulação de mercadorias pela cidade?*

João Doria Júnior – Segurança e fluidez.

TM – *As atuais restrições à circulação nas áreas mais centrais permanecerão? Ou serão expandidas? Que mudanças estão planejadas?*

João Doria Júnior – As áreas centrais, ainda por muitos anos, terão a atenção dos paulistanos devido à quantidade de setores atuantes, em especial de serviços e do comércio. Contamos com o rodízio municipal para carro particular individual e com as restrições aos caminhões, por exemplo. Acredito não ser necessária sua expansão.

TM – *O senhor é a favor da adoção do pedágio urbano na área central da cidade?*

João Doria Júnior – Tudo que penaliza, aumenta tributos e restringe deve ser visto com enorme precaução. Evitaremos programar ações desse tipo.

O NOSSO MUITO OBRIGADO!



ANOS

Muito mais a FAZER!

ESTE ANO A JSL COMPLETA 60 ANOS E GOSTARIAMOS DE AGRADECER AOS NOSSOS CLIENTES QUE SÃO A VERDADEIRA RAZÃO DE NOSSA EXISTÊNCIA, AOS NOSSOS ACIONISTAS, INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS QUE NOS APOIAM, AOS FORNECEDORES E AOS NOSSOS COLABORADORES.



SERVIÇOS DEDICADOS À CADEIA DE SUPREMENTOS • GESTÃO E TERCEIRIZAÇÃO DE FROTAS/EQUIPAMENTOS • TRANSPORTE DE PASSAGEIROS • TRANSPORTE DE CARGAS GERAIS



WWW.JSL.COM.BR
(11) 2377-7000



O veículo principal foi uma carreta desenvolvida pela própria AGS em um projeto com a Volkswagen

Serviço diferenciado para transportar helicópteros

Empresa de logística AGS desenvolve carreta especial para carregar aeronaves e executa sua maior operação com o transporte de seis helicópteros para a França

■ AMARILIS BERTACHINI

UMA DAS MAIORES OPERAÇÕES DE transporte de aeronaves no país foi realizada no mês de outubro com o embarque de seis helicópteros modelo Airbus H225 que partiram de navio para a França.

A encarregada dessa delicada e valiosa operação – cada aeronave está avaliada entre US\$ 22 milhões e US\$ 30 milhões

– é a AGS Holding, empresa de logística internacional especializada na movimentação de aeronaves, partes e peças para o setor aeronáutico, mas 100% brasileira. Faz a logística porta a porta, incluindo o segmento rodoviário. Foi contratada para esse serviço pelos bancos que são proprietários dessas aeronaves no exterior.

“Todo o processo é nosso, transporte rodoviário, transporte internacional, a parte do desembarço no destino, e também o transporte rodoviário de entrega ao cliente final”, explica Alexandre Gulla, presidente da Holding AGS.

Aqui no Brasil, as aeronaves partiram por via rodoviária do aeroporto de Cabo

Frio, no Rio de Janeiro, para o porto do Rio de Janeiro, de onde foram levadas até a França. Como os helicópteros foram transportados montados, apenas sem as pás, uma das principais atenções foi o cuidado com a altura – havia alguns viadutos mais baixos no meio do trajeto – e a largura das aeronaves, tanto no trajeto quanto no embarque no navio. A aeronave recebeu uma proteção antes do embarque e as pás foram embaladas para transporte separado, em um veículo de apoio. Tudo feito com frota própria.

Outra dificuldade foi a questão da restrição de horários para mover essas aeronaves pela rodovia federal porque só podiam rodar do nascer até o por do sol. Quanto chegaram na ponte Rio-Niterói tiveram que esperar até a abertura da mesma para poderem transitar somente após as 22 horas. “Ficamos parados das cinco da tarde até as dez da noite esperando a ponte abrir para cruzá-la e ingressar no porto”, conta Gulla.

A empresa decidiu transportar um helicóptero de cada vez porque, caso contrário, o seguro seria muito mais alto do que os US\$ 120 milhões de cada movimentação. “Para diminuir o seguro e por segurança mesmo, preferimos que a equipe estivesse focada em um único helicóptero de cada vez”, diz o executivo.

A segurança contou com escolta contratada, escolta própria e carros de apoio. Acompanharam o trajeto quatro carros de apoio e escolta – dois de escolta contratada e dois da própria empresa com a equipe, incluindo o gerente do projeto e o diretor de projetos que acompanharam todo o processo.

A AGS desenvolveu um modelo de carreta e embalagem especial para movimentar essas cargas de alto valor agregado. O veículo principal foi uma carreta desenvolvida pela própria AGS em um projeto com a Volkswagen do Brasil. “Trabalhamos nessa carreta quase um ano para viabilizar o projeto. É um



Cada helicóptero está avaliado entre US\$ 22 e 30 milhões



A segurança contou com escolta contratada, escolta própria, e carros de apoio

elefante branco porque em nenhum lugar do mundo uma empresa faz uma carreta especialmente para transportar helicópteros. Fomos audaciosos em executar

esse projeto que apresentamos pela primeira vez na Labace (feira de aviação) em agosto”, conta Gulla. Antes desse veículo customizado, a empresa tinha



Foram oito dias para levar os helicópteros de Cabo Frio até o porto

uma carreta importada dos Estados Unidos e outras adaptadas, mas esta foi desenhada especificamente para esse tipo de transporte. Foi usado também um caminhão específico para essa operação, porque as pás dos helicópteros têm que ser transportadas com suspensão a ar.

No total, foram oito dias para levar os helicópteros até o porto. Ali foram embarcados para uma viagem de cerca de 40 dias até o porto de Avignon, na França, e depois precisaram ainda de mais dez dias para a aduana e a entrega final do helicóptero no hangar dos proprietários – o destino final não foi revelado. A montagem das pás ficou por conta dos proprietários.

A logística de transporte destes seis helicópteros foi a maior operação feita até hoje pela AGS. “Às vezes somos

contratados para apenas uma parte do projeto, desta vez fomos contratados para o projeto completo”, destaca Gulla.

MERCADO – Segundo Gulla, a crise trouxe grande preocupação, mas a empresa acelerou o processo de trabalho para enfrentar essa retração de mercado e fez ajustes internos que resultaram em ganhos operacionais e redução de custos. “Assim, quando a crise chegou, no ano passado e este ano, já estávamos um pouco mais estruturados e começamos a pegar serviços dos que perderam tempo reclamando da crise e não foram atrás de negócios. A impressão que tenho é que investimentos altos que fizemos no começo da crise, como a carreta, surtiram bastante resultados. Graças a ela estamos podendo competir com multinacionais e saímos na frente”,

relata o executivo. No ano passado, a AGS transportou cerca de 20 a 25 aeronaves e este ano, antes do término de 2016, já transportou mais de 30 unidades.

De acordo com o executivo, o transporte de aeronaves ganhou impulso nos últimos 12 meses, fomentado pela movimentação de unidades usadas, o que fez a empresa aumentar em cerca de 40% seu volume de serviços no período. No ano passado, a empresa transportava mais aeronaves novas, porém, a crise e a alta do dólar geraram novas oportunidades para quem tem aeronaves nacionalizadas, facilitando a venda para o exterior. “Ficou mais fácil para o estrangeiro comprar produtos do Brasil, a alta do dólar viabilizou muitos negócios com aeronaves que foram vendidas nesse meio tempo”, atesta.

Dependendo da urgência e de quanto o cliente pode gastar, a AGS faz o transporte de aeronaves também em aviões cargueiros. Segundo Gulla, é possível trazer um helicóptero da Rússia para o Brasil em dois dias, quando levaria cerca de 40 dias de navio.

A empresa realiza operações desse tipo para o mundo todo e tem quatro bases no exterior, em Milão, na Itália; em Miami, Houston e Atlanta, nos Estados Unidos; e está preparando sua quinta base, no Canadá.

A Holding AGS controla uma cadeia de empresas que atuam no gerenciamento de serviços logísticos ao redor do mundo. A empresa AGS Cargo funciona como um agente de carga internacional e a AGS Logística como transportadora rodoviária nacional, formando uma estrutura completa de um operador logístico. Ainda completam a Holding uma trading, a Gulls Trading, uma corretora de seguros, a UP Insurance, e uma empresa de locação de carrinhos elétricos, a Get Electric. Há 18 anos no mercado, o grupo tem sede em São Paulo e filiais no Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Arujá e Viracopos (Campinas, SP).



Gollog. A única empresa de carga aérea com aplicativo exclusivo para você.

No aplicativo Gollog, você pode rastrear sua carga, fazer cotações de envio, consultar os destinos disponíveis e muito mais.

Baixe o aplicativo Gollog e tenha tudo na palma da sua mão.

GOL

Gollog
Serviço de cargas da Gol

Maplink compra a francesa Optilogistic

Aquisição possibilitará um intercâmbio de produtos, tecnologias e expertise e a empresa brasileira poderá expandir seus negócios para a Europa, Estados Unidos e África

■ AMARILIS BERTACHINI

PARA ACELERAR SEU PLANO DE PASSAR a ser relevante na oferta de soluções para o mercado de logística, a Maplink, empresa brasileira de tecnologia em geolocalização, adquiriu a francesa Optilogistic, especialista no desenvolvimento de soluções de logística para o mercado Europeu.

“O principal motivo da aquisição feita pela Maplink foi que vimos na Optilogistic uma tecnologia bem interessante e que poderia acelerar um plano que temos desde 2013, de passarmos a ser relevantes na oferta de soluções para o mercado de logística”, declara Frederico Hohagen, diretor geral da Maplink. O investimento, além de complementar o portfólio da Maplink, transfere para a carteira da companhia mais de 60 clientes na Europa, América Latina, Estados Unidos e África.

Com 16 anos de atividade, a Maplink sempre esteve às voltas com projetos que envolviam geolocalização, projetos de roteirização e otimização de percursos, mas a empresa buscava fazer uma oferta mais completa nesse sentido. Passou um período estudando o desenvolvimento interno de ferramentas, mas isso talvez custasse mais caro e demorasse mais tempo do que a compra de uma empresa ou um parceiro já consolidado no mercado, que pudesse ajudar a acelerar a entrada da empresa nesse segmento.

“O principal benefício que vemos no processo de aquisição é trazermos uma tecnologia já bastante conhecida. A Optilogistic foi fundada em 1992, já é antiga



Frederico Hohagen: “Vimos na Optilogistic uma tecnologia bem interessante”

na questão de software para logística”, justifica o diretor. “Ela tem clientes na Europa e na América Latina, então, vimos uma possibilidade bastante interessante de acelerar, com uma boa tecnologia, a nossa entrada em ofertas um pouco mais complexas para o mercado de logística envolvendo software. Conseguimos acelerar nossa entrada no mercado com um produto já vencedor e expandir nossos negócios para uma região onde ainda não atuávamos”, explica.

O produto vencedor a que ele se refere é o software Axiodis da Optilogistic. Desde setembro, quando foi concluída a aquisição, toda a oferta da Maplink já oferece algum pacote de soluções do Axiodis.

Para a concretização de todo esse projeto, a Maplink teve que montar uma estrutura de holding na Europa. Hohagen afirma que nada vai mudar para os clientes

da Optilogistic, que continuarão tendo as soluções que eles já usavam e ainda com melhorias na questão de cobertura. “Hoje, a Optilogistic opera como uma boutique, ela entrega entre cinco e dez grandes projetos por ano. O que queremos fazer, colocando investimento, é transformar essa possibilidade e fazer centenas de projetos por ano”, antecipa.

A Optilogistic é uma das líderes mundiais em logística no segmento de laticínios e especialista em agronegócios, com clientes pela Europa, África, América do Norte e América Latina. Suas tecnologias desenvolvem soluções para atender às complexidades dos processos logísticos das empresas, que vão desde o planejamento de distribuições e consultoria logística até a implementação e treinamento para uso dos serviços. A empresa já tinha clientes no Brasil, na área de laticínios, por exemplo. Na Europa, o escritório da empresa fica na cidade de Angers.

Segundo informações da empresa, nos últimos dois anos, a Maplink dobrou de tamanho em receita e já tem 30% do seu faturamento fora do Brasil. Com a aquisição, o faturamento poderá dobrar novamente este ano e mais de 50% da receita talvez venha do exterior. “A aquisição possibilitará um intercâmbio de produtos, tecnologias e expertise que tornarão as operações dos clientes mais eficientes, além de trazer para o Brasil uma tecnologia superior ao que existe atualmente em nosso mercado.”

Porto Seguro Transportes.
Soluções integradas para
sua carga rodar mais segura.



O Porto Seguro Transportes tem soluções em seguro para empresas de todos os portes e para os mais diferentes tipos de cargas. São seguros com coberturas contra diversos imprevistos e uma ampla linha de serviços, como pontos de apoio a cada 100 quilômetros para maior tranquilidade, assistência à carga em caso de acidente e muitos outros benefícios que garantem a proteção adequada.

Para saber mais, consulte seu Corretor ou ligue
(11) 3366-3380 – Grande São Paulo ou 0800 727-2755 – demais localidades.
Ou acesse www.portoseguro.com.br



**PORTO
SEGURO**
SEGUROS

Transportes

Roteirização reduz em 28% custo operacional da RV Ímola

Ajustes na rota incluíram a implantação de um novo hub na cidade de Ribeirão Preto, para atender à distribuição do interior de São Paulo, e mudanças no perfil dos 180 veículos de sua frota

■ AMARILIS BERTACHINI

ESPECIALIZADA EM LOGÍSTICA PARA A área de saúde, a RV Ímola criou um novo projeto de roteirização que resultou em uma economia de 28% em seu custo operacional. Chamado de Projeto Panamá, a empresa instalou um hub na cidade de Ribeirão Preto, no interior de São Paulo, para criar um pulmão no meio do caminho de sua linha São Paulo - Goiânia - São Paulo. Antes desse novo centro, a carga partia de Goiás para São Paulo e depois ia para o interior do estado. Agora, com o novo pulmão, a empresa já descarrega em Ribeirão Preto o que vai ser distribuído no interior de São Paulo e depois segue para Goiânia.

O remanejamento no roteiro dessa linha começou em agosto e resultou em 28% de redução no custo operacional da RV Ímola, além de maior agilidade no trabalho. A melhora no prazo de entrega foi um dos maiores trunfos desse projeto, uma vez que o tempo de entrega

diminuiu em 24 horas.

Diante do resultado positivo dessa primeira experiência, a operadora já estuda expandir esse projeto para outras linhas. Para otimizar a operação, a empresa usa uma frota de veículos de diferentes tamanhos, carretas de transferência, para dar maior flexibilidade, e quando há uma operação direta, sem transferência no meio do caminho, utiliza um único veículo grande refrigerado.

Ao todo, a frota é composta por 180 caminhões próprios e para o próximo ano está prevista a renovação de 100% da frota, em duas etapas: 50% em março e 50% em setembro.

Por força dos contratos de cargas com temperatura controlada, a empresa trabalha com veículos próprios, mas, quando precisa, usa carros terceirizados. Com o ganho de produtividade do novo projeto de roteirização, pretende desfazer-se de



A frota é composta por 180 caminhões próprio e está prevista a renovação de 100% da frota em 2017

cerca de 30 veículos.

Hoje a empresa quer manter 60% de veículos próprios nas entregas e 40% terceirizados e para o próximo ano o projeto é que o volume aumente para 70% de veículos próprios.

“O programa de roteirização foi desenvolvido pela própria RV Ímola”, afirma Roberto Vilela, CEO da empresa. Ele destaca que a operadora tem expertise para fazer essa roteirização não só em relação ao trânsito, mas também para gerenciamento de risco. A carga que ela transporta é 100% de medicamentos. Seus clientes são, principalmente, laboratórios públicos e privados.

Segundo Vilela, não houve redução do volume de carga com a crise. “Alguns mercados diminuíram os negócios, mas o setor de saúde não caiu como aconteceu com outros clientes”, diz o executivo. A empresa está utilizando 100% de sua capacidade de armazenagem.



Roberto Vilela: não houve redução do volume de carga com a crise

SUA EMPRESA VAI MAIS LONGE QUANDO VAI COM A SASCAR.



Somos uma empresa de tecnologia que atua lado a lado com o seu negócio para que você possa ir para qualquer lugar do Brasil sem preocupações. Conte com a líder em gestão de frotas e monitoramento de cargas e veículos para cuidar da segurança da sua empresa sempre que precisar. **Sascar. Tecnologia que te leva mais longe.**

Ligue **0300 789 6004** ou acesse **sascar.com.br**.

Correios criam novo serviço de logística para comércio eletrônico

Com o serviço integrado, que inclui a armazenagem, separação, embalagem e a distribuição dos produtos, a empresa prevê uma redução de 40% nos custos logísticos para as micros e pequenas empresas

■ SONIA MORAES

ATENTO AO CRESCIMENTO DO E-COMMERCE no mercado brasileiro, os Correios criou novo serviço de logística para as micros e pequenas empresas em seus negócios realizados no comércio eletrônico. É denominado Correios Log, uma solução de logística integrada (e-fulfillment), que abrange todas as etapas das operações, desde a armazenagem, atendimento de pedidos, separação das mercadorias, embalagem, integração com transporte e distribuição, incluindo também a logística reversa do pós-venda. “Ampliamos a nossa cadeia de serviços para que o empresário possa focar no seu negócio de compra e venda, deixando para os Correios as demais atividades”, disse José Furian Filho, vice-presidente de logística dos Correios.

Esse novo serviço de logística foi planejado e modelado durante um ano e contou com pesquisas de mercado, entrevistas com clientes, visitas técnicas em operações nacionais e internacionais e o conhecimento de consultores logísticos dos Correios que já atendem as lojas virtuais.

Furian destacou que, segundo pesquisa realizada pela Associação Brasileira de Comércio Eletrônico (ABComm), atualmente no Brasil 90% das lojas virtuais são de pequenos negócios e apenas 47% possuem lojas físicas, utilizando os espaços das suas residências para guardar os produtos e assumindo a logística própria na etapa de armazenagem e manuseio.

“E o custo logístico é extremamente importante para a viabilidade econômica



dos negócios”, lembrou o vice-presidente de logística do Correios. “No e-commerce 62,6% do custo logístico são com o frete, 19,9% com a armazenagem dos produtos e 17,5% com o manuseio.”

Furian mostrou que, segundo um levantamento sobre custos logísticos, o preço médio do frete entre as modalidades expressas e econômicas para a região sul e sudeste (considerando um produto de até um quilo) é de R\$ 20,65, a armazenagem para um período de 30 dias é de R\$ 6,56 e o manuseio de R\$ 5,77, o que dá um total de R\$ 32,98 gastos em toda a operação logística.

“Com o e-fulfillment oferecido pelos Correios, que inclui frete, armazenagem e manuseio, o serviço de logística sai por R\$ 17,26, uma redução média de 47% no custo logístico do comércio eletrônico”, calculou o executivo. “Isso possibilita o acesso dos proprietários de micro e pequenas empresas à cadeia logística com um custo reduzido, dando-lhes oportunidade para que

foquem energia e recursos nas vendas.”

Furian comentou que hoje o pequeno e micro empresário paga tabela cheia para os Correios porque não tem volume elevado, enquanto o grande varejo que movimentava uma quantidade maior de mercadorias tem uma precificação melhor. “Nesse novo modelo de serviço juntamos vários clientes e oferecemos uma tabela com desconto melhor do que ele consegue contratar isoladamente. Essa é a lógica que está por trás de todo esse trabalho para oferecer uma solução que sirvam aos interesses dos pequenos empresários e que permita que eles cresçam e foquem naquilo que é o seu principal negócio, a compra e a venda. As outras etapas, armazenagem, tratamento, manuseio e distribuição e gerenciamento de estoque os Correios fará.”

Guilherme Campos, presidente dos Correios, lembrou a tradição da empresa com o serviço de logística que começou desde o seu nascimento há 353 anos e está

presente em todas as cidades do Brasil. “O mesmo mundo que tira dos Correios o mercado postal que hoje está em declínio no país, permite ao Correios ampliar sua presença no comércio eletrônico”, afirmou. “Se no passado o Correios chamava-se Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, e hoje é Empresa Brasileira de Correios, no futuro vai se chamar Empresa Brasileira de Correios e Logística e vamos trabalhar para dar conta da demanda”, destacou o presidente dos Correios.

INFRAESTRUTURA – Para amparar esta nova atividade, os Correios mantém na cidade de Cajamar (SP) um armazém de 72 mil metros quadrados de área total, sendo 32,5 mil destinados à área de armazenagem. “O espaço tem pé direito livre de 12 metros e 18 mil pontos de porta paletes que comportam 550 mil posições de armazenagem e devem ser ampliados para 86 mil em 2017”, disse Campos.

Além de preparar a estrutura física do armazém, os Correios investiram R\$ 5,5 milhões na aquisição de licença de uso permanente de um software integrado de gerenciamento de armazéns para operadores logísticos, o Warehouse Management System (WMS). Com esse sistema, os clientes têm acesso ao que há de mais moderno na gestão de estoque e podem fazer o acompanhamento de pedidos online pela tela do celular. Ele faz a rastreabilidade, cálculo de produtividade, giro de estoque e armazenagem inteligente. “O grande diferencial é que esse vendedor vai se relacionar apenas com a equipe de logística dos Correios. Se ocorrer algum problema os Correios faz o gerenciamento da cadeia completa. Ele não precisa entrar no call center”, explicou Furian.

Para a distribuição das mercadorias vendidas pelo comércio eletrônico, os Correios vão utilizar os mesmos veículos que fazem a distribuição de

correspondência postal e de encomendas. “Estamos aproveitando a estrutura que já está pronta e entrando com a etapa do armazenamento. É isso que permite fazer um preço menor”, frisou o vice-presidente de logística.

Com a inclusão do serviço de armazenagem os Correios está aumentando a sua participação neste mercado de entregas. “E vamos continuar evoluindo. Para o ano que vem os Correios já está fazendo investimentos e devem trazer o controle por radiofrequência. Vamos colocar uma tag em cada encomenda para permitir que sistemas automatizados façam o acompanhamento dessa carga em tempo real. Tudo isso está sendo processado para que a gente consiga oferecer e dar segurança tanto dentro das nossas unidades quanto no transporte”, afirmou Furian.

SIMPLIFICAÇÃO – Os produtos adquiridos por meio do comércio eletrônico poderão ser enviados para os destinos nacionais e internacionais, incentivando as exportações pelas micros e pequenas empresas devido à simplificação do processo. A vantagem do modelo é que o empresário não precisa se preocupar com o espaço para armazenagem dos

produtos e preparação dos pedidos.

Os principais ganhos, segundo Furian, estão na simplicidade de precificação, por item armazenado e pedido atendido, na redução dos custos fixos logísticos e na celeridade operacional em retirar um produto do estoque e despachar no mesmo dia para entrega.

“Com isso, além de manterem o foco nas suas atividades-fim, as lojas conseguem atender com escalabilidade às vendas em períodos de grandes demandas em datas especiais, como a Black Friday, Natal, Dia das Mães e outras”, afirmou Furian.

A escalabilidade, segundo Furian, é um dos grandes problemas hoje para os empresários, que precisam para crescer fazendo investimentos não ligados ao seu negócio e administrar esse negócio que não é tão simples assim. “Gestão de estoque e armazenagem dependem muito de conhecimento e isso pode comprometer a efetividade e a sustentabilidade do seu negócio”, destacou o vice-presidente dos Correios.

Os Correios são atualmente o maior distribuidor do e-commerce no Brasil, segundo Furian. “Com os nossos serviços os empresários terão na nossa relação um único canal para resolver todos os problemas desde a coleta até a entrega do seu produto ao cliente final”, afirmou.

Os Correios estão iniciando essa nova modalidade de serviço que inclui armazenagem por São Paulo, para testar o mercado e as operações. “À medida que essas operações sejam validadas, consolidadas, começamos a ampliar isso para outro espaço no Brasil, e outros armazéns espalhados pelo Brasil”, destacou o vice-presidente de logística.

Hoje a empresa conta com mais de 50 armazéns no Brasil que dão suporte à logística e a outras operações. ■



Em queda livre

Desempenho da indústria de implementos rodoviários tem redução de 31,1% de janeiro a outubro deste ano; em compensação, as exportações cresceram 24,2%

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

A INDÚSTRIA DE IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS tem enfrentado retração nos últimos anos. Em outubro, o setor registrou um de seus piores resultados mensais, em termos de desempenho de emplacamentos. O segmento pesado entregou ao mercado 1,6 mil unidades, o pior volume desde 2004; enquanto o setor leve comercializou 2,7 mil produtos, o mais fraco desde 2008, de acordo com a Anfir (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários).

No balanço de janeiro a outubro deste ano, foram emplacados 52,2 mil unidades, ante 75,8 mil no mesmo período de 2015, o que corresponde a uma queda de 31,17%. No acumulado do ano, foram 20 mil reboques e semirreboques nos dez primeiros meses de 2016, ante 25 mil unidades em 2015, em uma redução de 19,7%. No segmento de carrocerias sobre chassis, foram 32,1 mil unidades de janeiro a outubro de 2016, em comparação com 50,8 mil emplacamentos no mesmo período do ano anterior, o que significa um declínio de 36,7%.

“Retração em um terço sobre o resultado do ano anterior traz consequências ruins às empresas, como desemprego e endividamento”, afirma Alcides Braga, presidente da Anfir. Para Braga, a indústria de implementos irá se reerguer mais lentamente. “Não deverá ser uma recuperação forte, porque as empresas sofreram e sofrem bastante com a crise e não estariam preparadas para produzir com a intensidade necessária para caracterizar uma retomada forte. E mesmo assim acredito em retomada para minimizar as perdas, sem saldo positivo”, diz.

A regra atual do BNDES, segundo Braga,



Alcides Braga defende a adoção do volume total do valor financiado da fórmula tradicional de operação

poderia ser melhorada para dar maior impulso ao setor. Hoje tomar dinheiro emprestado no âmbito do Finame pode representar custo anual de até 18%. Isso acontece porque o BNDES, mesmo emprestando até 90% do bem, opera com duas faixas de juros: uma para até 50% e 60%, para grandes, e pequenas e médias empresas respectivamente, e outra para a diferença até o teto. “Essa diferença é calculada com base em vários índices o que acaba encarecendo a operação”, explica Braga.

O presidente da Anfir defende a adoção do volume total do valor financiado da fórmula tradicional de operação, isto é, TJLP (7,5%), mais spread bancário (2%) e a parte do agente financeiro (3%). “Isso totaliza taxa anual de 12% a 13%, o que é perfeitamente viável”, afirma Braga. Uma outra possibilidade seria negociar com o BNDES uma taxa fixa de juros, o que

evitaria as oscilações em virtude dos vários índices levados em conta na hora de calcular os juros que existem hoje nesse tipo de transação.

EXPORTAÇÕES – Se as vendas no mercado interno estão fracas, a comercialização de implementos rodoviários com outros países, principalmente na América do Sul, está se expandindo. De janeiro a setembro as exportações do setor apresentaram crescimento de 24,21%. No período, foram enviados ao exterior 2,9 mil reboques e semirreboques, ante 2,3 mil unidades de janeiro a setembro de 2015.

A Anfir tem procurado ajudar a indústria nacional a fortalecer os laços comerciais com os mercados latino-americanos. Em outubro, um grupo de empresas brasileiras produtoras de implementos rodoviários esteve no Chile, em um encontro coordenado pela associação e pela Apex-Brasil (Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos). “Temos a indústria mais desenvolvida na região e, por isso, é natural que os nossos fabricantes assumam o protagonismo no setor”, diz Mario Rinaldi, diretor executivo da entidade.

A viagem ao Chile foi a terceira no programa de internacionalização desenvolvido em parceria com a Apex-Brasil. A primeira missão foi realizada na Colômbia, em junho e abriu a possibilidade de negócios da ordem de US\$ 8 milhões. Depois, um evento no Peru possibilitou ao setor um potencial de mais de US\$ 14,6 milhões. No final de novembro, a Anfir irá receber dez compradores de implementos rodoviários da Colômbia, Chile, Honduras e Peru. ■

IVECO TECTOR

SURPREENDE OS CAMINHONEIROS E OS RESULTADOS DA SUA EMPRESA.

Leo Burnett Tailor-Made



Imagens meramente ilustrativas.

- Agora também com 300 cv de potência e tração 8x2.
- Versões de 15 a 31 toneladas.
- Opções de cabine teto alto, baixo, curto e leito.

E VOCÊ MANTÉM OS CUSTOS DE MANUTENÇÃO SOB CONTROLE COM A REVISÃO PREÇO FIXO IVECO:

1ª REVISÃO **40.000 KM**
À VISTA **R\$ 1.215,00**

2ª REVISÃO **80.000 KM**
À VISTA **R\$ 1.915,00**

IVECO
CARREGADA DE POTÊNCIA.



www.iveco.com.br
CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE
0800 702 3443

Todos juntos fazem um trânsito melhor.

Financie seu Iveco pelo
Banco CNH Industrial.



Revisão Preço Fixo disponível para a linha Tector.

Os itens de cada revisão são referências do catálogo do veículo. Consulte os itens disponíveis para cada revisão na sua concessionária Iveco. Preços válidos até dezembro de 2016.

Menos combustível, menos poluição

Volvo testa ônibus híbrido com maior capacidade de circular no modo elétrico, o que permite uma redução de até 75% no consumo de combustíveis e de emissões

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



MENOS POLUENTES, SILENCIOSOS E MOVIDOS a energia renovável: os ônibus híbridos e elétricos são considerados uma alternativa ambientalmente sustentável para diversas cidades em todo o mundo. Para comprovar a eficiência e a viabilidade, inclusive econômica, desse tipo de veículo, a Volvo colocou em operação, desde agosto, um ônibus elétrico híbrido, em Curitiba. O modelo é a segunda geração da tecnologia e pode fazer recarga da bateria do motor elétrico nos pontos finais de embarque e desembarque de passageiros. O tempo de recarga total é de, no máximo, seis minutos. O projeto é resultado de uma parceria global da Volvo com a Siemens, que desenvolveu a estação de carregamento rápido da bateria do motor elétrico.

Curitiba já conta com 30 híbridos convencionais, ou de primeira geração, em sua frota desde 2012. A bateria do elétrico híbrido, assim como a do convencional, é recarregada com a energia gerada pelas

frenagens. A vantagem do elétrico híbrido é sua maior autonomia no modo totalmente elétrico, o que permite a redução de consumo de combustível e de emissão de poluentes. Sua tecnologia permite uma autonomia de até 70% do tempo de operação no modo elétrico, o que permite reduzir em até 75% o consumo de diesel e a emissão de poluentes. Além disso, o consumo total de energia do modelo é 60% menor que dos ônibus movidos a diesel, o que representa um enorme ganho ambiental para a cidade.

Outro diferencial do veículo é a flexibilidade de operação, podendo rodar em modo totalmente elétrico em áreas definidas e em modo híbrido em qualquer parte do percurso. O projeto piloto foi implantado na linha Juvevê-Água Verde, com rota total de 22,5 quilômetros (ida e volta) e média de 2,2 mil passageiros por dia. Além do elétrico híbrido de segunda geração, circulam na linha um ônibus híbrido de primeira geração e um padrão a diesel com tecnologia Euro 3. Todos

enfrentam as mesmas condições, para efeito comparativo. A linha conta com acesso wi-fi. Os primeiros resultados demonstram que o veículo está operando 55% do tempo no modo elétrico, consumindo 65% menos combustível que o modelo convencional a diesel e 30% menos que híbrido convencional de primeira geração.

Como existe apenas uma estação de recarga nesse projeto piloto, os resultados podem ser ainda melhores em outras condições. “O ideal para a operação do elétrico híbrido é ter uma estação de recarga da bateria a cada dez quilômetros. Por ser uma demonstração, só temos uma estação instalada no trajeto. Mas estamos muito satisfeitos com o desempenho do veículo”, afirma Renan Schepanski, engenheiro de vendas da Volvo Bus Latin America. Os testes em Curitiba apontam que o elétrico híbrido, em um ano de operação, consome 15 mil litros a menos de combustível que um ônibus movido a diesel, mesmo não rodando nas condições ideais de recarga. Considerando o valor do diesel a R\$ 3, a economia chega a R\$ 45 mil em um ano.

O impacto da redução do consumo de combustível na emissão de poluentes, no período de testes, de agosto a outubro, também é alto. O modelo emite 55% menos CO₂, 540% menos NOX e 1,5 mil% menos material particulado (fumaça preta) que o modelo a diesel com tecnologia Euro 3 que circula na mesma linha. Já o híbrido, emite 26% menos CO₂, 430% menos NOX, e 700% menos material particulado que o ônibus movido a diesel. “Se considerarmos um ano de operação, o elétrico híbrido deixa de emitir 30 toneladas de dióxido de carbono quando comparado ao veículo movido a diesel”, destaca

Schepanski.

Os testes não envolvem custos para a cidade de Curitiba, sendo fruto de uma parceria entre a Volvo, a Siemens, Ericsson, Urbs, o Setransp (Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba e Região Metropolitana), UTFPR (Universidade Tecnológica do Paraná) e as empresas de transporte urbano Redentor, Cidade Sorriso e Glória. “Nosso objetivo é implementar uma rede de eletromobilidade em Curitiba, com um transporte integrado e sustentável. Mas é preciso avançar bastante para consolidar o marco regulatório. O nosso novo plano diretor já é um passo nessa direção. Até 2012, a meta é que 10% da frota tenham baixa emissão de carbono”, explica Roberto Gregório, presidente da Urbs, empresa responsável pelas ações estratégicas de planejamento, operação e fiscalização do transporte público da capital paranaense.

Um dos grandes desafios quando se avaliam os veículos movidos a energia elétrica é relativo aos custos. “As nossas soluções são sustentáveis tanto no aspecto ambiental quanto no econômico. A tecnologia ainda é cara, mas a redução de gastos com combustível e manutenções, já que o modelo sofre menos desgaste, torna o custo equivalente ao de um veículo movido a diesel no longo prazo, considerando seu período de vida útil”, afirma Fabiano Todeschini, presidente da Volvo Bus Latin America. Em Curitiba, também está em fase de testes o articulado híbrido, com capacidade para transportar até 154 passageiros.

Lançado na Europa em 2014, o elétrico híbrido é a segunda geração de ônibus híbridos da Volvo. Atualmente, os ônibus elétricos híbridos circulam em Estocolmo, Hamburgo, Luxemburgo, Namur e Gotemburgo. Na América Latina, a Volvo já comercializa o modelo híbrido, que é produzido em Curitiba, desde 2012. Atualmente os ônibus estão presentes em Curitiba, São Paulo (linha turismo), Campinas e no transporte de turistas dentro do Parque Nacional do Iguaçu, em Foz de Iguaçu. Até o momento, a empresa já comercializou mais de 2,7 mil veículos eletrificados

em todo o mundo. A venda dos veículos inclui um pacote de soluções que compreende, além do chassi, a bateria e a manutenção plena do veículo. O modelo elétrico híbrido e a estação de recarga estarão em exposição na FetransRio 2016.

CONECTIVIDADE – Os testes com o ônibus elétrico híbrido em Curitiba também procuram demonstrar a importância das soluções de telemetria e gestão de frotas. A montadora destaca nesse projeto piloto como os serviços conectados podem ser usados pelos gestores de trânsito para melhorar a mobilidade nas cidades. Os três veículos avaliados durante o período de demonstração (o elétrico híbrido, um híbrido e um movido a diesel) foram equipados com o sistema de gestão de tráfego e de gerenciamento de frotas da Volvo.

A partir dos dados gerados pelo sistema de gerenciamento de frotas instalado nos veículos avaliados, é possível obter informações como consumo de combustível, emissão de poluentes, distância percorrida no modo elétrico e aproveitamento das frenagens para recarga da bateria do motor elétrico. Além de dados de quantidade de passageiros e de segurança como frenagens, curvas e acelerações bruscas. Integrada ao sistema de gerenciamento de frotas, o elétrico híbrido está demonstrando uma nova funcionalidade: o gerenciamento por regiões. Esta função permitiu definir que, nas áreas de zona calma de Curitiba, o ônibus não ultrapasse a velocidade permitida de 40 km por hora e circule exclusivamente no modo elétrico. “Nestas áreas, o veículo não ultrapassa a velocidade definida. O motorista pode acelerar quanto quiser, mas não consegue passar do limite”, afirma Vinícius Gaensly, responsável pela área de serviços conectados da Volvo Latin America.

Os dados gerados pelo sistema oferecem ao transportador uma visão ampla da operação, por veículo e por motorista, o que permite adotar uma série de ações que contribuem para garantir maior eficiência à operação e

redução dos custos operacionais. É possível acessar dados como consumo de combustível, emissão de poluentes, horas rodadas, velocidade média, percentual de operação em faixa econômica, em marcha lenta e número de ativações do freio, por veículo e por motorista. Além disso, pode-se acompanhar a posição do ônibus em tempo real, identificando atrasos, paradas não planejadas e desvios de rotas. Essas informações permitem, por exemplo, investir no treinamento dos motoristas com base em informações concretas, para que melhorem o desempenho na condução do veículo.

O ITS4Mobility é uma ferramenta que auxilia operadores de transporte a aumentar a eficiência do transporte urbano e melhorar a mobilidade das cidades. Um de seus diferenciais é que oferece informações tanto para o operador de transporte quanto para os passageiros. O sistema acompanha a circulação da frota em tempo real, indicando se os ônibus estão circulando de acordo com o planejado, com a frequência adequada, cumprindo os horários planejados e mantendo a rota previamente definida. São informações que apontam ao gestor possíveis desvios, ajudam a identificar pontos críticos da operação e permitem o replanejamento da operação de forma embasada, garantindo a precisão das informações oferecidas aos passageiros.

A partir de um dispositivo eletrônico instalado nos ônibus, os operadores de transporte têm acesso a dados como: tempo de percurso, pontualidade dos veículos, quantidade de ônibus nos trajetos e velocidade média por linha e viagem em tempo real. Para os passageiros, a vantagem é o acesso, também em tempo real, aos horários de chegada dos ônibus nos pontos de parada de cada uma das linhas. As informações podem ser obtidas pela internet, em aplicativos para smartphones, em totens nos terminais ou em pontos estratégicos, e por contato telefônico via call center. Desta forma, o usuário do transporte público pode planejar melhor o seu tempo de deslocamento, evitando atrasos e longos períodos de espera.

Memorial dedicado ao transporte simula batida e capotamento

Patrocinado pela Volvo, espaço destinado à segurança no trânsito, em Curitiba, conscientiza os visitantes por meio de experiências similares às de um laboratório de testes

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



Um ônibus biarticulado suspenso no teto tem sua frente atravessada na parede para compor a fachada

O CENÁRIO É ASSUSTADOR: O BRASIL registra diariamente 120 mortes no trânsito, de acordo com a ONU. O número de mortes subiu de 35 mil, em 2004, para 43 mil em 2014. Dos 166 mil acidentes em rodovias federais, 28 mil envolveram caminhões – foram 1,4 mil mortes e 7,8 mil feridos. Segundo dados do Observatório Nacional de Segurança Viária, o custo das ocorrências por acidentes é doze vezes superior aos gastos com roubos e furtos. Campanhas de conscientização e multas mais pesadas para os motoristas infratores têm sido as armas usadas para melhorar esse quadro.

Nesse contexto, merece destaque a inauguração, em outubro, do Memorial da Segurança do Transporte, em Curitiba, que estimula o comportamento seguro no trânsito por meio da experimentação. Com uma proposta interativa, o memorial

mostra a evolução do transporte, desde a pré-história até os dias atuais. “Não temos conhecimento de um memorial desse tipo nem na América Latina, nem mesmo na Europa ou Estados Unidos. Não se trata de um museu da marca, mas de um conceito moderno e inovador”, afirma Solange Fusco, diretora de comunicação corporativa do Grupo Volvo América Latina.

O cinto de três pontos desde a sua invenção, em 1959, ainda é considerado por especialistas o instrumento que mais salva

vidas no trânsito todos os anos. O visitante pode experimentar, na prática, como o cinto de segurança é importante para minimizar os traumas e evitar mortes, em uma cabine que simula o capotamento de um caminhão. É possível ainda passar por um crash test, como se estivesse em um laboratório de testes. O simulador reproduz o impacto da batida, enquanto o visitante enxerga o acidente de forma virtual.

Mesmo a uma velocidade entre oito e dez quilômetros por hora, a experiência impressiona.

Para completar, uma cabine de caminhão que passou por um crash test real fica em exposição para que as pessoas observem o estrago que uma colisão a apenas 30 quilômetros por hora faz no veículo e no motorista (no caso, um dummy). Uma mesa tátil permite sentir a diferença da aderência dos pneus dos veículos nos diferentes tipos de pavimento, como asfalto seco e molhado, terra, paralelepípedo e até na neve. Uma balança calcula o peso que uma pessoa atinge em um acidente com velocidade de 40, 60 e 80 quilômetros por hora.

O projeto arquitetônico é uma atração à parte: um ônibus biarticulado suspenso no teto percorre quase toda a extensão do memorial e sua frente atravessa a parede para compor a fachada do prédio. Através de um piso de transparente, é possível visualizar o motor, tanque, eixos e toda a parte inferior do veículo. O local é aberto a todos os visitantes, inclusive estudantes e grupos. “O espaço tem atraído a atenção do público, em geral. O número de visitantes nos surpreendeu favoravelmente, chegando a 1,5 mil pessoas, em cerca de um mês”, explica Marco Greiffo, coordenador do Memorial da Segurança.

O Memorial da Segurança no Transporte é um projeto da Associação Viking, patrocinado pelas empresas Volvo do Brasil e Volvo Financial Services, viabilizado pela Lei Federal de Incentivo à Cultura, Ministério da Cultura e governo federal.



Consórcio Mercedes-Benz agora disponível para ônibus

A pré-venda de 80 cotas foi negociada com as empresas de transporte urbano de Porto Alegre e a estimativa da montadora é vender 120 cotas para este segmento neste ano

■ SONIA MORAES



A MERCEDES-BENZ LANÇA NO MERCADO brasileiro o primeiro plano da marca de consórcio para ônibus. A pré-venda de 80 cotas deste serviço foi negociada com as empresas de transporte urbano de Porto Alegre, em parceria com o concessionário Mecasul. Segundo Walter Barbosa, diretor de vendas e marketing ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, a abertura oficial do grupo ocorre em novembro.

“Nesta primeira edição a Mercedes-Benz procurou pulverizar o volume de vendas para atender o máximo de clientes”, afirma Barbosa.

Denominado plano MB Solution, este consórcio abrange toda a linha de chassis, sendo os valores de créditos suficientes para a aquisição de um ou mais veículos da marca.

O valor do crédito a ser disponibilizado para o consórcio de ônibus varia de R\$ 315

mil a R\$ 630 mil e a taxa de administração total é de 11,5% para um prazo efetivo de 69 meses. Os veículos podem ser adquiridos por sorteio ou lance fixo. “O grande diferencial deste plano está na previsibilidade de contemplação, além da possibilidade de antecipação”, explica o diretor de vendas da Mercedes-Benz.

A meta da Mercedes-Benz, segundo Barbosa, é vender 120 cotas de consórcio de ônibus neste ano. “Em 2017 a previsão é de comercializar no mínimo 600 cotas, pois prevemos um movimento ainda maior de renovação de frotas”, destaca o diretor.

“Com taxas muito atrativas e facilidade de crédito, essa modalidade de financiamento favorece notavelmente o planejamento da renovação de frota”, afirma Roberto Leoncini, vice-presidente de vendas, marketing e peças & serviços de

caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil. “Isso permite que as empresas mantenham suas frotas sempre novas, conforme a idade média dos ônibus determinada em contratos de concessão. Em grandes capitais, por exemplo, as empresas já sabem que terão de renovar suas frotas anualmente. É aí que o consórcio ganha grande destaque, com os clientes podendo programar, a cada ano, a troca de veículos mais velhos por modelos zero quilômetro.”

VANTAGENS – Segundo Leoncini, a alta dos juros e a restrição de crédito fazem do consórcio uma excelente alternativa em relação a outras modalidades de financiamento, em especial por seu menor custo.

Os clientes do consórcio Mercedes-Benz contam ainda com atendimento nacional, por meio dos concessionários, o que assegura qualidade e confiabilidade da marca que oferece ao mercado o mais completo portfólio de produtos e serviços.

“A segurança e as vantagens financeiras do consórcio têm impulsionado o setor. Diante disso, a Mercedes-Benz acredita nesse mercado e disponibiliza planos de consórcio da marca em nível nacional”, afirma Leoncini. “Nosso portfólio contempla créditos para toda a linha de caminhões e vans e, a partir de agora, para ônibus, além de veículos seminovos selecionados da SelectTrucks.”

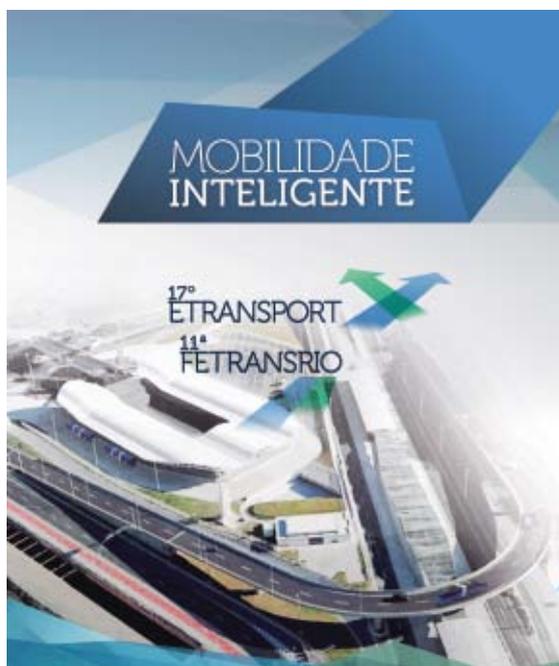
Etransport aborda a necessidade de uma mobilidade inteligente para o país

Em sua 17ª edição, congresso da Fetranpor reúne palestrantes que propõem soluções e apontam caminhos para o setor poder superar a crise econômica que atingiu toda a cadeia do transporte de passageiros

■ AMARILIS BERTACHINI

UM EVENTO MUNDIAL SOBRE mobilidade urbana, que reúne congresso, seminários, diversos fóruns, visitas técnicas e uma das maiores feiras de ônibus da América Latina. É nesse rico ambiente para troca de informações e aprendizado que acontece o 17º Etransport – Congresso sobre Transporte de Passageiros, realizado pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranpor), entre os dias 23 e 25 de novembro, no Riocentro. Paralelamente, fabricantes de chassis e carrocerias para ônibus, além de outras indústrias da cadeia de suprimentos e fornecedores de tecnologia, participam da 11ª FetranRio, exposição de ônibus que apresenta ao público os principais lançamentos do mercado.

Este ano, o tema central será a “Mobilidade Inteligente”, conceito que norteará todas as plenárias e debates do evento. “Temos a melhor expectativa tanto para o Etransport quanto para a FetranRio. Acreditamos que o congresso poderá dar uma grande contribuição ao debate sobre o futuro da mobilidade urbana, no momento em que se discute o desenvolvimento sustentável das cidades. Reunimos palestrantes que são referências em suas áreas, que terão condições de propor soluções e apontar



caminhos de como o setor pode superar a crise econômica que restringiu a nossa atividade ao longo do ano de 2016. Esperamos que a troca de experiências, que acontecerá naturalmente durante os painéis, consolide propostas para ações permanentes no transporte público, que tragam mudanças significativas a partir do próximo ano”, declara Lélis Teixeira, presidente da Fetranpor.

De acordo com o executivo, foram mais de duas mil pessoas inscritas para participar do congresso. “Isso demonstra o alcance da nossa iniciativa de ser um polo de debate e reflexão sobre a

mobilidade urbana e o principal palco de lançamento de inovações que podem melhorar a experiência do passageiro, desde novos modelos de ônibus a sistemas inteligentes para o transporte público. A FetranRio é, sem dúvida, a principal feira do país e manterá neste ano o seu perfil inovador. E gostaríamos que representasse a retomada de crescimento do setor de transporte por ônibus, que, como outras atividades econômicas, também experimenta um período de retração em 2016”, assinala.

Sob o chapéu da mobilidade inteligente, serão debatidos quatro temas de destaque, com palestras em diferentes auditórios: “Como transformar a mobilidade das cidades em curto prazo”; “Situação

da mobilidade urbana no país: como evoluir?”; “Ampliação de responsabilidades na sucessão das empresas: da excelência de gestão até a invenção do futuro dos negócios”; e “Novas tecnologias: oportunidades ou desafios para o seu negócio?”

FEIRA – Na exposição de ônibus, os fabricantes de chassis Mercedes-Benz, MAN, Volvo e BYD e as encarroçadoras Marcopolo, Caio Induscar, Mascarello e Comil apresentam seus mais recentes lançamentos de veículos para o transporte urbano e rodoviário de passageiros. A Mercedes destaca seu urbano

superarticulado, com capacidade de transporte elevada para 220 passageiros e divulga um leque de novos recursos tecnológicos para os rodoviários; a MAN apresenta sua linha de veículos agora com suspensão pneumática, para aumentar o conforto aos usuários e reduzir custos operacionais; a Volvo lança o maior ônibus do mundo, um biarticulado com 30 metros de comprimento; e a BYD mostra seus urbanos com carrocerias de 9 metros (D7M) e de 13,2 metros (D9W), que serão fabricados na planta da empresa em Campinas (SP).

Entre as fabricantes de carrocerias, a Marcopolo lança o Paradiso 1800 Double Decker (dois pisos) com 15 metros de comprimento, o que permite ampliar a capacidade de transporte para 60 passageiros. A Caio Induscar mostra a segunda geração do urbano superarticulado Millennium BRT; a Comil lança a versão double decker do Campione Invictus; e a Mascarello fortalece sua linha de ônibus urbanos com a apresentação do modelo GranVia, que é o carro-chefe entre os urbanos da empresa.

O evento acontece em um ano desafiador, mas em um momento em que a indústria começa a sentir sinais de retomada no ânimo dos clientes e de credibilidade nos rumos que a economia tomará com o novo governo. "Temos uma realidade preocupante neste momento, mas a nossa visão é otimista. Como em outras crises, acreditamos que o ciclo de estagnação possa estar chegando

"Acreditamos que o ciclo de estagnação possa estar chegando ao fim para dar início a uma nova fase de retomada dos investimentos", diz Lélis Teixeira

ao fim para dar início a uma nova fase de retomada dos investimentos. No congresso Etransport, vamos reunir os principais agentes financeiros do país, a Caixa Econômica Federal e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDE), em painéis para discutir exatamente a saída da crise e as novas propostas para o setor, que possam viabilizar a recuperação econômica. É fundamental encontrar soluções para o financiamento do transporte público", alerta Teixeira.

Outros eventos paralelos acontecerão durante o Etransport, como o Brasil Fret – Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo, que vai discutir os cenários, tendências e desafios para os operadores do setor. O encontro é promovido pela Associação Nacional dos Transportadores de Turismo e Fretamento (Anttur) e pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp). Os empresários desse segmento vão se reunir para abordar o que devem esperar para os próximos anos, em virtude da mudança de governo, quais serão os rumos da economia brasileira e como o novo direcionamento político pode influenciar na gestão empresarial.

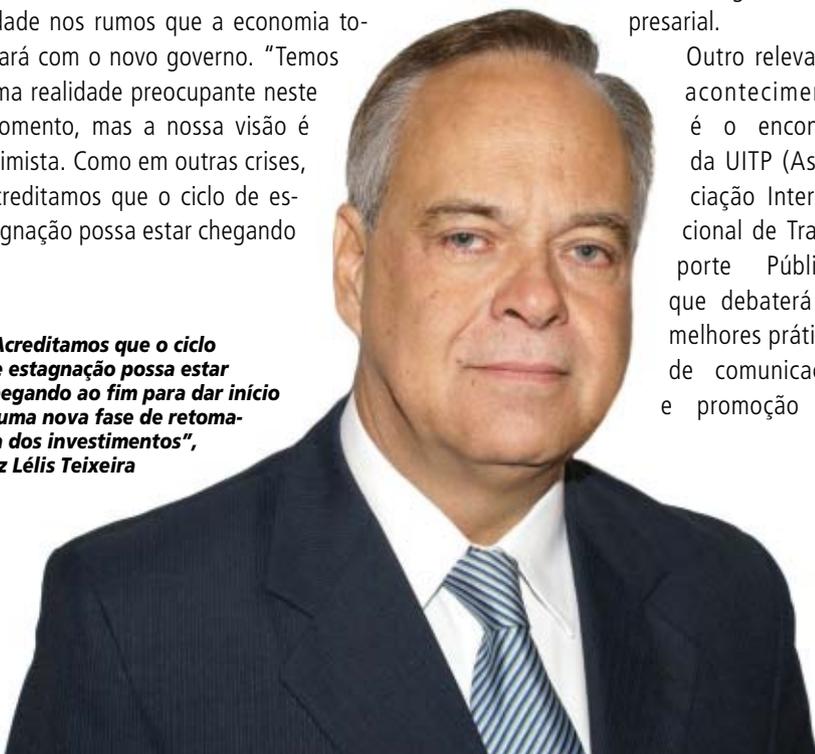
Outro relevante acontecimento é o encontro da UITP (Associação Internacional de Transporte Público) que debaterá as melhores práticas de comunicação e promoção da



mobilidade urbana. No dia 24, a Fetranpor elege os melhores rodoviários do Estado do Rio de Janeiro, com a entrega do Prêmio Alberto Moreira. A programação do evento inclui ainda o III Fórum Rio-Card, que aborda soluções antifraude na bilhetagem, inovação tecnológica e adequação de produtos para a geração Y, soluções para a intermodalidade, utilização dos dados da bilhetagem para a melhoria da mobilidade e comportamento e perfil do cliente de transporte.

Acontece também durante o Etransport, o IV Seminário de Tecnologias Sustentáveis no Transporte, com abordagem dos temas "Energia solar: autogeração e oportunidades para o setor de transporte" e "Combustíveis e lubrificantes: desafios atuais para uma gestão eficiente de frotas".

Estão programadas visitas técnicas aos BRTs (Bus Rapid Transit) Transcarioca e Transolímpica, ao Centro de Controle Operacional, na Barra da Tijuca, e ao VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), no Centro do Rio. Um Fórum de Segurança no Trânsito, com palestras sobre legislação de trânsito, saúde, segurança e prevenção, também tem lugar entre esses acontecimentos. O evento é organizado pela MF Promoções e Eventos, braço de eventos da OTM Editora.



Fabricantes mantêm apreensão para 2017

Apesar da retomada das obras em três ferrovias do país, as empresas ainda não têm uma previsão concreta para o setor e as concessionárias aguardam a repactuação dos contratos para continuar a investir

■ SONIA MORAES

A INDÚSTRIA FERROVIÁRIA COMEÇA A ver uma luz acender para o setor com o pacote de investimentos anunciados pelo presidente Michel Temer em setembro deste ano que prevê entre os 34 projetos de concessão ou venda a retomada de obras em três ferrovias por meio do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), o que totalizará um aporte de R\$ 32 bilhões, absorvendo parte de R\$ 86,4 bilhões anunciados em junho do ano passado pelo governo anterior para as ferrovias no antigo Programa de Investimento em Logística (PIL). “Isso pode trazer um resultado positivo para todo o setor”, disse Vicente Abate, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer).

A primeira ferrovia a receber investimentos de R\$ 12 bilhões é a Ferrogrão, que liga Sinop (Mato Grosso) a Miritituba (Pará), com um total de 1.000 quilômetros. Este projeto é de interesse das principais tradings do agronegócio ADM, Bunge, Cargil e Dreyfus. “Haverá uma audiência pública no final de novembro e a previsão é que o edital seja lançado no primeiro trimestre de 2017”, esclareceu Abate.

A segunda ferrovia é a Norte-Sul, que liga Palmas (Tocantis) a Estrela D’Oeste (São Paulo), num total de 1.535 quilômetros. O trecho de 855 quilômetros, de Palmas até Anápolis, já está pronto e o outro trecho de 680 quilômetros, de Anápolis até Estrela D’Oeste, tem 90% da obra concluída, segundo Abate, e o valor da outorga não foi definido.

O terceiro projeto é a Ferrovia de

Integração Oeste-Leste (Fiol) na Bahia. Com 1.527 quilômetros de extensão, estabelecerá a comunicação entre o porto de Ilhéus e as cidades de Caetité e Barreiras à Figueirópolis no Tocantins.

A construção desta ferrovia visa escoar a produção de grãos do oeste da Bahia e a exploração de minério de ferro, típica da região de Caetité, na área central do estado. Segundo Abate, 60% das obras neste trecho já estão concluídos e o restante que falta para concluir o projeto depende de licença ambiental.

MERCADO – Mesmo com a retomada das obras em três ferrovias do país, a indústria ferroviária mantém apreensão com relação à expectativa para 2017 em razão de o cenário para este setor não estar totalmente desenhado. “Nos últimos



Vicente Abate: nos últimos três anos, enquanto o resultado do PIB foi negativo os volumes do setor foram satisfatórios

três anos, enquanto o resultado do PIB (Produto Interno Bruto) foi negativo os volumes do setor foram satisfatórios e não temos confiança se o próximo ano será igual”, afirmou Abate.

A preocupação da Abifer para o setor ferroviário, segundo Abate, se deve aos contratos de concessão que estão para vencer. A prorrogação dos prazos das concessões com a repactuação dos contratos vigentes das concessionárias ferroviárias de carga é esperado com ansiedade pelo setor.

Segundo o presidente da Abifer, as negociações dos termos da repactuação com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) começaram em junho de 2015 quando o Programa de Investimentos em Logística (PIL) foi lançado pelo governo anterior. À época, o governo federal anunciou para o setor ferroviário o investimento de R\$ 86,4 bilhões e deste total, R\$ 16 bilhões seriam aplicados em concessões existentes. “Este montante deverá ser aplicado pelas concessionárias nos próximos três”, informou Abate.

As tratativas mais avançadas são com as concessionárias Rumo Logística, VLI e MRS. A decisão deve sair após a definição da medida provisória (MP) que deve estabelecer regras da repactuação dos contratos vigentes e também de audiências públicas a serem realizadas em paralelo. “Nossa expectativa é de que a assinatura da repactuação da Rumo aconteça este ano. Após essa primeira, esperamos que os contratos da VLI e MRS saiam mais

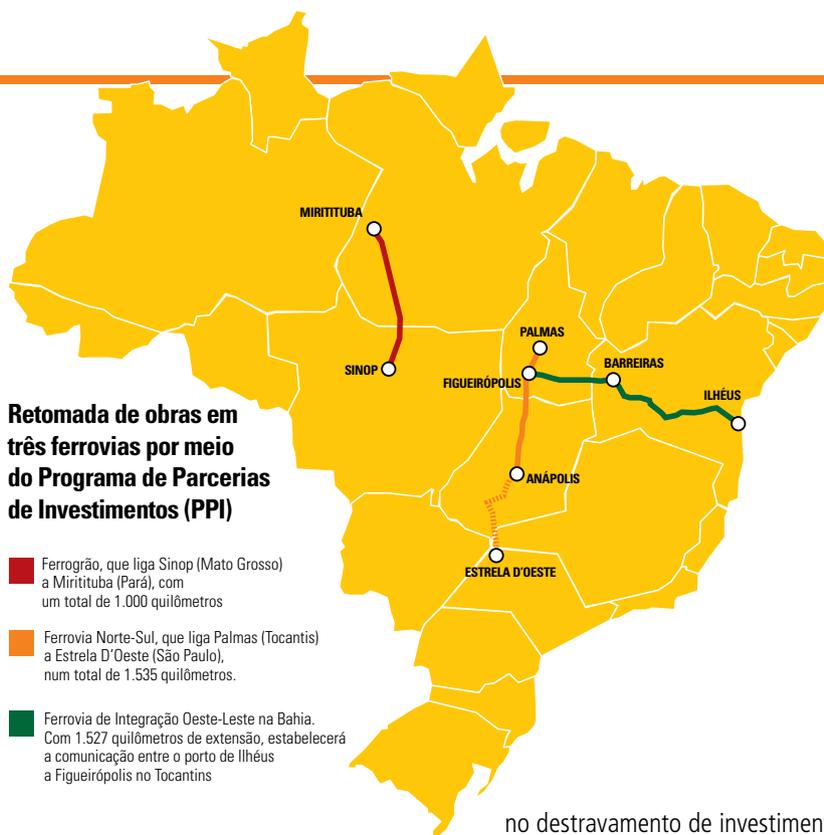
rapidamente ainda no primeiro trimestre de 2017”, afirmou Abate.

Para o presidente da Abifer, a celeridade no processo é fundamental uma vez que a demora na repactuação dos contratos coloca em risco o ritmo da produção dos fabricantes de vagões e locomotivas e de toda a sua cadeia produtiva em 2017. “Ao conseguir equacionar os contratos junto ao governo, os investimentos previstos das operadoras em melhorias na via permanente, aquisição de material rodante e expansões serão mais imediatos. Para a indústria ferroviária, isso significa uma continuidade no volume de contratos com concessionárias e a manutenção da mão de obra atual”, destacou.

O presidente da Abifer alertou que no segmento de locomotivas, como a carteira de pedidos não é suficiente para os volumes atuais, pode haver demissões no setor no próximo ano. “Se os contratos forem assinados até o primeiro trimestre de 2017 é possível chegar a um volume de 3.500 vagões produzidos e evitar cortes de funcionários. Se isso não acontecer o total de vagões fabricados ficará entre 1.500 e 2.000 unidades”, calculou Abate.

Em 2015 a indústria ferroviária entregou 4.700 vagões e 129 locomotivas, um volume recorde para o segmento, segundo Abate. Para 2016, os 4.000 vagões e as 100 locomotivas previstos para serem entregues estão dentro da média esperada para o setor.

No segmento de trens de passageiros, a produção que em 2015 foi de 322 unidades, deverá aumentar este ano para 473 unidades, com a entrega dos carros para as operações VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos). A previsão para 2017 será divulgada no final deste ano. “Para este setor o prazo entre a formalização do pedido e a fabricação é maior, varia de um ano e meio a dois anos. Como não está acontecendo nada, porque o governo federal e os



estados diminuiram os investimentos por causa da crise, temos que trabalhar para garantir os pedidos para 2018”, disse Abate.

RENOVAÇÃO DA FROTA – Além dos investimentos imediatos para manter a estabilidade do setor, a rápida definição sobre os contratos das concessionárias, segundo Abate, pode acarretar também

no destravamento de investimentos a curto prazo, especificamente na renovação da frota de vagões e locomotivas com mais de 40 anos, o que geraria um acréscimo de 10% na contratação de mão de obra.

A expectativa da Abifer é que o programa de renovação de frota seja colocado em prática no próximo ano, o que poderá levar as fabricantes de vagões e locomotivas e a cadeia de fornecedores a contratar 2 mil trabalhadores. Hoje a indústria ferroviária emprega 20 mil funcionários diretos, dos quais 8 mil estão ligados à fabricação de vagões e locomotivas.

As exportações do setor, que chegaram a contribuir com 30% ao faturamento da indústria ferroviária, representam hoje 10% nos resultados das empresas. “Mas pode ir a 15% ou 20% se o dólar se mantiver no patamar de R\$ 4,00”, projetou Abate. Os vagões e locomotivas produzidos atualmente no Brasil são exportados para a África, América Latina e Oriente Médio enquanto produtos como rodas são enviados para os países da Europa e os Estados Unidos. ■



Pará se prepara para sediar um grande complexo logístico

Empreendimento inclui linha férrea de 1,3 mil quilômetros, para transporte de minérios e grãos, e faz parte de um grande projeto que prevê um porto e um condomínio industrial

A FERROVIA PARAENSE (FEPASA) É UM projeto tão ambicioso quanto importante para melhorar a infraestrutura do Norte do país e aumentar a competitividade dos produtos locais. A linha férrea deverá fazer a interligação entre as regiões sul e sudeste do Estado do Pará, realizando o escoamento das mercadorias pelo porto de Barbacena, na Grande Belém. “A implantação de uma ferrovia na Amazônia tem como objetivo tornar competitiva a produção de minerais e o agronegócio da região”, afirma Renato Pavan, diretor da Pavan Engenharia, empresa responsável pelos estudos de viabilidade econômica e técnica do projeto. Os estudos detectaram 16 cadeias produtivas e 55 produtos para exportação da ordem de 101 milhões de toneladas, de acordo com Pavan. “A Fepasa tornará o Estado do Pará, e o norte brasileiro, uma região sustentável e geradora de emprego e renda”, declarou.

O valor total do investimento é de R\$ 16 bilhões, sendo que R\$ 8 milhões serão destinados à Fepasa. O objetivo principal é que a ferrovia de 1,3 mil quilômetros possa transportar cem milhões de toneladas de minérios produzidos nas minas do sudeste paraense, além de dez milhões de toneladas de grãos. O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) da Presidência da República aprovou, em junho, a execução do projeto Fepasa e se dispôs a reunir os investidores. Com isso, facilitou sua execução. O EIA-Rima (estudo e relatório de impacto ambiental) deve ficar concluído em maio de 2017 e o governo federal

prometeu a publicação do edital de licitação até o final do ano. Se tudo correr como o planejado, as obras começarão em 2018.

A ferrovia será uma concessão à iniciativa privada, responsável por todos os investimentos na implantação e operação, enquanto que os poderes públicos devem ser apenas facilitadores nesse primeiro momento. Caberá ao governo estadual a fiscalização e regulação da atividade ferroviária por meio da ação da Agência de Regulação e Controle dos Serviços Públicos no Estado do Pará (Arcon). De acordo com a avaliação da Arcon, além de baixar o custo do frete, o que interessa aos produtores, a ferrovia também irá diminuir o tráfego nas estradas do estado, aumentando a segurança para o usuário comum e retirando das rodovias as carretas cada vez mais pesadas e compridas, que exigem reparos constantes.

O porto de Vila do Conde, situado na margem direita do Rio Pará, em Barcarena, deverá ser expandido para que tenha capacidade de movimentar as cargas provenientes da ferrovia. Há ainda a previsão de outro complexo portuário em Colares, ao norte de Belém, o Superporto Brasil Norte, e um condomínio logístico e industrial nas proximidades. O projeto completo foi batizado de Colinport Paraense. Está prevista também uma interligação da Fepasa com a ferrovia federal Norte-Sul, o que melhoraria a infraestrutura logística de toda a região. O custo final da ferrovia será de R\$ 8 bilhões, o do Superporto Brasil Norte está orçado em R\$ 6 bilhões e, para o

condomínio industrial, os investimentos são de R\$ 2 bilhões, totalizando um total de R\$ 16 bilhões em investimentos.

A construção da ferrovia será realizada em quatro etapas. Em sua primeira fase, ligará Marabá a Barcarena. Na segunda, a ligação será entre Santana do Araguaia a Marabá; na terceira, Barcarena ao Superporto Brasil Norte, em Colares, no nordeste do Estado. Essa terceira etapa de Barcarena a Colares já está com o estudo de viabilidade adiantado. Segundo Pavan, a Fepasa é um dos poucos projetos de infraestrutura viáveis de execução a curto prazo no Brasil. O traçado da ferrovia já está definido e aprovado pelo governo do Pará. Tendo em vista o aproveitamento da linha férrea para a passagem de outras infraestruturas da área de logística, energia e comunicação, a largura da faixa de passagem da ferrovia será de 40 metros de cada lado do eixo. O governo estadual arcará com R\$ 100 milhões, que serão investidos nas desapropriações.

O projeto prevê que sejam construídas short lines que liguem a ferrovia principal aos empreendimentos de exploração mineral localizados no seu entorno. O custo da implantação de uma “short line” é de R\$ 4 milhões por quilômetro enquanto que a via principal tem custo de R\$ 10 milhões, isto porque o nível de exigência é bem menor. “A grande maioria dos projetos minerais mapeados na área de interesse da Fepasa somente se viabilizam economicamente diante de uma solução logística adequada. Para isso seria necessária a implantação

de novas linhas autônomas alimentadoras desde o seu traçado base, que inclui os traços norte e sul da ferrovia, até as áreas de exploração”, afirma Pavan. “Estamos nos reunindo com as mineradoras para conhecer os seus projetos. Em cinco anos, essas minas poderão operar com todo seu potencial”, conclui.

Estudos mostram crescimento da produção de minérios no Pará, nos últimos anos. A ferrovia, sem dúvida, ajudaria o estado a explorar melhor suas riquezas. Segundo a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Mineração e Energia, os principais minérios produzidos no Pará são cobre e ferro, e em seguida a bauxita, que atingiu a marca de 33,2 milhões de toneladas no ano passado. Manganês, caulim, calcário, níquel e silício também têm participação significativa. De acordo com a Associação dos Produtores de Soja e Milho do Estado do Pará (Aprosoja-Pa), a expectativa de produção para este ano é recorde, com cerca de 1,1 milhão de toneladas de soja em todo estado, mais outras 118 mil toneladas da safra verão.

COLINPORT – O projeto do Complexo Logístico Industrial e Portuário Paraense (Colinport) inclui a Fepasa, o Porto de Colares ou Superporto Brasil Norte, como tem sido chamado, e um condomínio industrial anexo. É o maior empreendimento logístico anunciado recentemente, assegura Renato Pavan. A proposta é que todas as obras sejam feitas com recursos privados. A captação será feita junto ao BNDES e fundos de investimentos na forma de debêntures. As operações devem iniciar em 2024 e devem gerar cerca de 60 mil empregos.

Para garantir a exportação e importação dos produtos transportados pela Ferrovia Paraense, a Pavan por meio de parcerias locais, está desenvolvendo o projeto do



Superporto Brasil Norte, com 36 metros de profundidade e uma área de 20 milhões de metros quadrados. “Será um porto privativo constante de dois berços para operar navios capesize de 175 mil toneladas de carga líquida. O aumento da capacidade do canal do Panamá torna a região asiática mais próxima em 3,2 mil quilômetros, e a Europa em três mil quilômetros. A redução do custo do frete marítimo para a Ásia seria de US\$ 30 por tonelada para US\$ 15 por tonelada”, explica.

A região de Colares foi escolhida porque tem calado natural profundo, permitindo a

atracação de navios de grande porte que atualmente não conseguem acessar terminais em Santos e Paranaguá, por exemplo. O porto terá ainda dez terminais com dez berços de atracação, para contêineres, grãos, fertilizante, carne refrigerada, coque, minério de ferro, bauxita, manganês, carga geral. Todos os terminais serão de uso privativo. O complexo logístico será instalado no município de Abaetetuba, no Pará, que fica a cerca de cem quilômetros de Colares.

O Superporto Brasil Norte pretende captar cargas de exportação do Mato Grosso e demais estados do Centro-Oeste, devido à sua localização que traz vantagens em comparação aos portos da região sudeste.

O projeto Colinport vem ao encontro de diversas iniciativas para implantação ou expansão de hidrovias, portos, rodovias e ferrovias para a consolidação da abertura da chamada saída Norte, ou Arco Norte, que poderá, segundo a Confederação Nacional da Agricultura (CNA), reduzir em mais de 30% o custo do frete da produção do Mato Grosso enviada ao exterior, o que poderia dar um adicional de renda de 10% para o produtor de soja e de 20% para o de milho.



Deccan Odyssey, o trem mais luxuoso da Ásia

Com seus recursos únicos, o trem oferece viagens exclusivas para cidades da época dos reis exibindo os castelos, as tradições e as maravilhas culinárias de cidades e vilas



DECCAN ODYSSEY, O LUXUOSO TREM INDIANO operado e gerenciado por Cox & Kings Ltd., a sócia terceirizada da The Maharashtra Tourism Development Corporation (MTDC), continua a liderar a esfera de luxo da Ásia. Ganhou o cobiçado World Travel Award 2016 na categoria de Trem Mais Luxuoso da Ásia por ser o mais estimado e suntuoso trem desde sua criação. A deslumbrante cerimônia de premiação foi realizada no InterContinental Danang Sun Peninsula Resort, no Vietnã, e contou com a participação de renomados membros da indústria de viagem.

Ganhar esse reconhecimento pela sexta vez reafirma nosso foco de trazer o melhor da inovação e luxo em viagens. Estamos realmente honrados de que nossos contínuos esforços para manter vivo o legado das viagens de trem reais, misturado com serviços de primeira classe, tenham ganhado o constante reconhecimento de viajantes e da indústria”, afirmou Arup Sen,



Assessor Especial, Cox & Kings. “Estamos comprometidos a manter a estatura internacional sempre inovando nas viagens e combinando com luxo, redefinindo, assim, nossos serviços”, acrescentou.

Com seus recursos únicos, o trem oferece viagens exclusivas para cidades da época dos reis, exibindo os castelos, as tradições e as maravilhas culinárias de cidades e vilas bem protegidas das areias do tempo. Esplendor de Maharashtra, Trilha Selvagem de Maharashtra, Tesouros Escondidos de Gujarat, Joias de Deccan, Odisseia Indiana e Residência Indiana são as magníficas viagens que a Deccan Odyssey

realiza, mostrando os cenários ricos e diversificados da Índia.

O trem se destaca pelo seu serviço excepcional, combinado com cortesias de primeira classe. As viagens oferecem um vislumbre da incrível Índia com paradas em destinos que têm significado histórico e diversificada oferta cultural. Cada viagem a bordo do Deccan Odyssey é uma exploração da diversidade da Índia e uma descoberta das tradições atemporais.

O World Travel Award premia o melhor em viagens e turismo no mundo. Os eventos do WTA são respeitados de forma universal por fornecerem oportunidades de networking de alto nível, regional e globalmente.

A Deccan Odyssey possui 21 vagões, dos

quais 12 são carros de passageiros que podem acomodar oito pessoas por vagão (dez carros de passageiros/deluxe, quatro cupês por vagão – dois carros com suítes presidenciais, dois cupês por vagão), um carro de conferência/diversão, dois vagões restaurantes, dois carros geradores com compartimento para bagagem, dois carros para a equipe, um para spa e um para o bar. A capacidade do trem é para 88 passageiros.

Em 2015, a Deccan Odyssey ganhou uma série de prêmios e entre eles está o de trem mais luxuoso da Ásia dado pela World Travel Awards e The India Travel Awards por melhor trem de luxo da Índia.

NOVA SÉRIE RINGTREAD BLACKLINE

INOVAÇÃO EM RECONSTRUÇÃO DE PNEUS.



BLACKLINE



MARANGONI ™



Luft integra o Brasil diariamente com frotas próprias

Com 41 anos de mercado a Luft Logistics se especializou na implementação de soluções customizadas e exclusivas para seus clientes, principalmente nos segmentos farmacêutico, hospitalar, agronegócio, varejo e e-commerce.

“A empresa teve início em 6 de fevereiro de 1975, a partir do sonho de nosso patriarca, Raimundo Luft, tendo sido fundada como Transportes Luft. Começou voltada ao transporte de cargas de produtos de consumo de primeira necessidade, na cidade de Santa Rosa, no interior do estado do Rio Grande do Sul”, conta o empresário Fernando Luft.

Ao longo de quatro décadas, a Luft cresceu, se especializou e investiu expressivamente em todos os quesitos necessários desde sistemas de qualidade, gerenciamento da informação, integração com o cliente e gestão de riscos, até automação dos processos, rastreabilidade, armazenagem e validação.

“Seguimos padrões internacionais para cada segmento de negócio. Mantemos frotas próprias que integram toda a cadeia logística de norte a sul e visamos sempre aprimorar os serviços realizados a fim de contribuir para o desenvolvimento e crescimento dos negócios daqueles que atendemos”, afirma Lacordaire Sant’Ana, diretor de projetos do Grupo Luft.

Hoje a Luft Logistics mantém 24 unidades instaladas no Brasil e três nos Estados Unidos. Conta com mais de 4.500 funcionários e colaboradores, além de 2.500 veículos.

Marcopolo vende 37 ônibus Paradiso para o Chile



A Marcopolo iniciou a entrega das primeiras unidades dos 37 ônibus Paradiso 1800 Double Decker para o grupo Turbus, operadora de transporte rodoviário de passageiros do Chile. O cliente receberá todos os ônibus até o final deste ano.

Os novos ônibus fazem parte do processo de renovação de frota do grupo Turbus. Do total adquirido, 31 unidades serão

para a Turbus e os seis modelos restantes serão utilizados pela Bio Bio, outra operadora do grupo. “O Chile sempre foi um mercado forte para a exportação”, afirma Ricardo Portolan, gerente de exportação da Marcopolo. “Apesar de ter apresentado queda nos últimos anos, agora, as empresas de transporte chilenas estão investindo muito na elevação

da qualidade dos serviços com ônibus de dois andares.”

Ideal para o transporte em viagens de médias e grandes distâncias, os Paradiso 1800 DD desenvolvidos para a Turbus têm chassi Scania K400 6x2 e baixo custo operacional, além de extrema robustez. São quatro diferentes configurações internas: com capacidade para 32 passageiros, sendo 20 poltronas leito-cama com descansa-pés/pernas no piso superior e 12 poltronas leito no piso inferior. Tem a versão com 48 poltronas no piso superior e 16 no inferior, todas semileito; 48 semileito no piso superior e 12 do tipo leito no inferior, e 20 poltronas leito-cama com descansa-pés/pernas no piso superior e seis no piso inferior.

CPTM coloca em operação o trem expresso no ABC

No dia 30 de novembro entra em operação o trem expresso na linha 10-Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), entre as estações de Santo André e Tamanduateí, na Grande São Paulo. O serviço será realizado por um trem de oito carros, com capacidade para até duas mil pessoas. As composições circularão em via exclusiva entre as estações sem interferir na circulação da linha 10-Turquesa, que opera entre o Brás e Rio Grande da Serra.

No período da manhã os trens prestarão serviço a partir da estação prefeito Celso

Daniel-Santo André, parando na estação São Caetano e encerrando a viagem na estação Tamanduateí, de onde retornarão vazios para nova viagem expressa.

No período da tarde o serviço inicia o sentido contrário, com trens partindo de Tamanduateí para encerrar a viagem na estação prefeito Celso Daniel-Santo André.

O expresso linha 10 beneficiará cerca de 49 mil usuários no trecho mais movimentado desta linha, nos horários de pico. Com apenas uma parada na estação São Caetano, o serviço atenderá de forma mais rápida o trecho entre as

estações prefeito Celso Daniel-Santo André e Tamanduateí, que tem integração gratuita com a linha 2-Verde do Metrô.

O trem expresso da linha 10-Turquesa funcionará de segunda a sexta-feira, das 6h às 9h e das 16h às 19h. Por dia, estão programadas cerca de 14 viagens diretas entre as três estações, com intervalos médios de 24 minutos entre os trens.

O anúncio foi feito pelo governador de São Paulo Geraldo Alckmin durante o evento de comemoração dos dez anos do Centro de Controle Operacional (CCO) da CPTM.

Mercedes-Benz participa do Congresso SAE Brasil



A Mercedes-Benz do Brasil participou do Congresso SAE Brasil, que teve como tema “A engenharia criando a mobilidade do futuro”. Em seu estande a montadora expôs o caminhão Actros 2651 Megaspaces Segurança, que possui uma série de componentes exclusivos, como o sistema de orientação de faixa de rodagem, controle de proximidade e assistente ativo de frenagem, o Classe E 250, que chega ao mercado com o que há de mais moderno em termos de sistemas de assistência e segurança, e o Vito Tourer, na versão acessibilidade que facilita notavelmente o acesso de cadeirantes ao interior da van.

Além desses produtos, a empresa apresentou, por meio de uma mesa interativa, as principais novidades internacionais da marca, como a Vision Van, o Urban eTruck e o Future Bus, inovações que foram lançadas pelo Grupo Daimler na 66ª edição do IAA em Hannover, o maior salão de veículos comerciais do mundo.

Com óculos de realidade virtual, os visitantes puderam estar em uma pista a bordo

de um automóvel Mercedes-Benz e aprender mais sobre os caminhões a partir da visão de um motorista, além de presenciar como a van Sprinter pode ser versátil no transporte de passageiros.

“O Grupo Daimler está cada vez mais avançando em conectividade e tecnologia de produtos e serviços e tivemos a oportunidade de demonstrar algumas dessas inovações em nosso estande no Congresso SAE Brasil. Além disso, como presidente do Congresso, foi possível reforçar o nosso compromisso com o desenvolvimento de produtos no Brasil e da importância de encontros como esse para criarmos ainda mais oportunidades de melhoria na indústria automobilística” afirmou Philipp Schiemer, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO América Latina. ■

Librelato investe na internacionalização da marca

A Librelato Implementos Rodoviários registrou um aumento de 140% na exportação da linha leve, com destaque para o basculante sobre chassi. Desde 2012 a fabricante de Santa Catarina vem investindo na internacionalização da marca e o mercado externo já representa cerca de 10% do faturamento líquido global da empresa.

Para que fosse possível alcançar esses números, a companhia estruturou o departamento de exportação, investiu na prospecção de novos negócios e também passou a inserir uma cultura internacional em toda a empresa. “O mercado externo é um dos pilares estratégicos da empresa. Com foco no longo prazo e continuidade dos trabalhos, os produtos da Librelato vêm aumentando ano a ano sua presença inter-



nacional”, afirma José Carlos Sprícigo, CEO da Librelato.

Segundo Rafael Bett, gerente de exportação da Librelato, os principais parceiros internacionais são países com mais proximidade geográfica e cultural, como o Paraguai, Bolívia, Uruguai e Chile. “Os próximos passos serão de continuidade em busca de novos mercados internacionais, com foco na América Latina, África e Oriente Médio”, declara o gerente.

Desde 1969 atuando no mercado de transportes, a fabricante de implementos rodoviários possui três unidades fabris nas cidades de Içara, Criciúma e Capivari de Baixo, onde fabrica coletores de lixo, através da Libremac. Além do mercado brasileiro, a Librelato exporta os seus produtos para a Argentina, Chile, Colômbia, Uruguai, Paraguai, Equador, Peru e Bolívia. ■





O terminal T2 no entorno de um canal para navegação tem 6,5 km de extensão, 300 m de largura e até 14,5 m de profundidade

Porto do Açu: o superporto se torna realidade

Após o colapso do grupo que anteriormente desenvolvia o projeto do complexo portuário e industrial, o empreendimento dá continuidade às obras e atrai investidores

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

O PORTO DO AÇU, EM SÃO JOÃO DA BARRA, no Rio de Janeiro, retoma o ritmo de expansão. O empreendimento já recebeu mais de R\$ 12 bilhões em investimentos, realizados pela companhia que administra o complexo e pelas demais empresas que estão se instalando no local. A última novidade é que a Wilson Sons irá prestar serviços de rebocagem ao porto. O contrato assinado com a Prumo Logística tem vigência de dez anos e estabelece as condições técnicas, operacionais e comerciais para o serviço, que consiste na atracação e desatracação das embarcações. A Prumo é uma empresa brasileira e privada do setor

de infraestrutura e logística que, em 2013, assumiu a operação e a administração do porto, que inicialmente era um projeto da LLX Logística do Grupo EBX do empresário Eike Batista.

Com a assinatura do contrato, a Wilson Sons utilizará um píer dedicado e poderá contar com uma base de rebocadores no Porto do Açu. Inicialmente a frota será composta por cinco embarcações, sendo que dois rebocadores terão tração de 80 tpb (toneladas de bollard pull) e guinchos com função render. Todos os rebocadores estão aptos a realizar manobras em operações de entrada e saída de navios do tipo

Panamax, Aframax, Capezise, Suezmax, VLCC (Very Large Crude Carrier) e LNGC (gaseiro), em lastro e carregados. A previsão é que, anualmente, as empresas avaliem as características da frota, que pode ser alterada de acordo com a demanda.

O Porto do Açu conta com 90 quilômetros quadrados, divididos em dois terminais: o T1 (terminal offshore) e o T2 (terminal onshore), além de área para a instalação de unidades de empresas dos setores marítimo e industrial. O primeiro é dedicado à movimentação de minério de ferro e petróleo, com berços construídos em três quilômetros de cais. Aberto

desde outubro de 2014, o terminal já recebeu mais de cem navios de minério de ferro para a Anglo American e movimentou mais de 13 milhões de toneladas do produto. A Prumo e a Anglo American possuem uma joint venture, chamada Ferroport, que é formada de 50% por cada companhia.

No T1, também está localizado o terminal de petróleo (T-Oil), que possui capacidade para movimentar 1,2 milhão de barris de petróleo por dia. O terminal de petróleo iniciou as atividades em agosto deste ano e conta com três berços dedicados para operação ship to ship. A primeira ação realizada no T-Oil foi para a empresa BG Brasil, do Grupo Shell, que possui contrato para o transbordo de 200 mil barris de petróleo, o que equivale a cerca de 20% da capacidade diária do terminal. A transação, realizada em área abrigada por quebra-mar, permite maior segurança no transbordo durante todo o ano. Inicialmente, o transbordo está sendo realizado com navios Capesizes, mas já foi iniciada a dragagem do terminal para até 25 metros, o que permitirá a atracação de navios maiores, do tipo VLCC, que tem capacidade de transportar até 320 mil toneladas de carga.

O T2 é um terminal no entorno de um canal para navegação com 6,5 quilômetros de extensão, 300 metros de largura e até 14,5 metros de profundidade. As empresas Technip, NOV, InterMoor, Wartsila, Edison Chouest e Tecma (Terminais de Combustíveis Marítimos do Açú) estão atuando no local. O terminal tem capacidade para movimentar 26,5 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. O produto, da empresa Anglo American, chega ao porto por meio de um mineroduto, que faz a ligação com a mina em Conceição do Mato Dentro, em Minas Gerais. O primeiro carregamento de minério de ferro foi realizado em outubro de 2014. Com os atuais 20,5 metros de profundidade, o T2 pode receber navios do tipo Panamax e Capesize (220 mil

toneladas).

O Porto do Açú se apresenta como uma solução para a instalação de empresas do setor de óleo e gás. A 123 quilômetros da Bacia de Campos, responsável por 80% do petróleo produzido hoje no Brasil, próximo das bacias de Santos e Espírito Santo, o porto está estrategicamente localizado. No complexo, poderão ser instaladas bases para movimentação e tratamento do petróleo, base de apoio para as operações offshore de exploração de petróleo e polo metalmeccânico dedicado à indústria de petróleo e gás. O porto também contará com uma unidade para tratamento de petróleo já licenciada para movimentação de 1,2 milhão de barris por dia. Na unidade, serão reduzidos os teores de sal e de água contidos no petróleo por meio de centrifugação e decantação para melhorar a qualidade do produto.

OBRAS – O T2 movimenta carga de projetos, bauxita e coque e tem capacidade para movimentar contêineres, rochas, grãos agrícolas, veículos, granéis líquidos e sólidos, derivados de petróleo e carga geral. O terminal também abriga uma área dedicada à indústria de suporte às operações de exploração e produção de óleo e gás. A americana NOV, especializada fornecimento de componentes mecânicos

para sondas de perfuração terrestres e marítimas, instalou no local uma unidade de produção de tubos flexíveis. A unidade, em operação desde 2014, tem capacidade para produzir 250 quilômetros de tubos flexíveis por ano, além de área para armazenagem e teste de material.

A Technip, que oferece serviços e soluções tecnológicas para campos de desenvolvimento em águas profundas, instalações offshore e unidades de processamento onshore, também instalou, em 2014, uma unidade no Porto do Açú. No local, a empresa construiu sua maior unidade de produção de tubos flexíveis, com 500 metros de frente de cais e 289,8 mil metros quadrados de área total.

A americana Edison Chouest Offshore (ECO), fornecedora de soluções de transporte marítimo offshore, iniciou a operação de sua base no Porto do Açú. Com mais de mil metros de cais, a base irá contar com 16 berços para atracação, além de um estaleiro de reparos navais para suas próprias embarcações e de terceiros. Esta será a maior base de apoio offshore do mundo. A operação foi iniciada em abril deste ano para atender a um contrato com a Petrobras, que irá utilizar seis berços de apoio offshore do terminal. Além disso, em agosto, a empresa iniciou a operação de um berço para a Chevron. A previsão é que a unidade esteja concluída até o final de 2017.

A Prumo também iniciou, em agosto de 2015, a operação do T-Mult (Terminal Multicargas) do Porto do Açú. O terminal, que é próprio da empresa, conta com dois berços instalados em 500 metros de cais e tem capacidade para movimentar quatro milhões de toneladas por ano (entre granéis sólidos e carga geral). Com 14,5 metros de profundidade, o terminal pode receber navios Panamax. O T-Mult pode manejar bauxita, coque, granéis sólidos, rochas ornamentais, carga de





Estrategicamente localizado, o porto é ideal para a instalação de empresas do setor de óleo

projeto, contêineres e veículos. Em 2015, foram movimentadas 115 mil toneladas de bauxita para a Votorantim Metais. O contrato assinado com a empresa prevê a movimentação de 300 mil toneladas por ano de bauxita e coque. Neste ano, o terminal já realizou operações com coque e carga de projeto.

Em 2016, foi inaugurado o Tecma (Terminal de Combustíveis Marítimos do Açu), parceria da Prumo com a BP Marine. O terminal importa, exporta, vende, armazena, mistura, distribui e comercializa combustíveis marítimos, sob a marca da BP Marine. Este centro de abastecimento atende às demandas de navios dos mais variados portes e atividades, como PSV (Platform Supply Vessels) e navios de cabotagem e de longo curso, por combustíveis como diesel marítimo (Marine Gas Oil). A unidade começou a funcionar com a comercialização de óleo diesel marítimo.

A Marca Ambiental, empresa especializada em multitecnologias de gerenciamento integrado de resíduos, irá instalar no Porto do Açu um centro para prestação de serviços de coleta, tratamento e disposição de resíduos em geral. A área está localizada ao final do canal do Terminal 2, e contará com cais de cem metros, composto por dois berços que poderão receber

navios do tipo PSV, com comprimento de até 90 metros.

A Vallourec, especializada em soluções tubulares premium, que fornece principalmente para o mercado de energia (óleo e gás, powergen), irá instalar no Porto do Açu uma base logística para atender as companhias de petróleo que atuam na Bacia de Campos, com a armazenagem e fornecimento just in time de tubos e serviços especializados. A Prumo também assinou um contrato com a incorporadora InterRio para a instalação de um hotel no complexo portuário. O empreendimento ocupará uma área de 10,6 mil metros quadrados e ficará localizado entre as entradas dos terminais 1 e 2. A construção terá dez andares e contará com 200 quartos em padrão standard, com cerca de 20 metros quadrados.

Além disso, a empresa fez uma parceria com a RB Capital para desenvolver um condomínio logístico e industrial. Com 340 mil metros quadrados de área bruta locável, o condomínio irá oferecer pátios e galpões modulares, além de espaços para projetos built-to-suit, com oferta de serviços compartilhados e opções de serviços pay-per-use. O condomínio poderá atender os fornecedores e subfornecedores da indústria de óleo e gás, assim como operadores logísticos e empresas de equipamentos

industriais. Localizado a três minutos dos terminais portuários, o empreendimento contará com estrada de alta capacidade, preparada para transportar equipamentos dos mais diversos tamanhos.

Outra parceria foi firmada com a Euro Urbanismo, que irá desenvolver um centro de conveniência no Porto do Açu. O projeto prevê a construção de salas e lojas, além de um posto de gasolina e um centro médico. A previsão é que o centro tenha oito mil metros quadrados de área total, sendo dois mil metros quadrados de área bruta locável, e atenda à demanda das empresas e dos trabalhadores do complexo industrial. Entre os serviços que poderão ser prestados no local estão restaurantes e bancos, além de escritórios para agentes marítimos, contadores e diversas empresas.

ACESSOS – O Porto do Açu está contemplado em dois trechos ferroviários, previstos no Programa de Investimentos em Logística (PIL) realizado pelo governo federal. Como indicado pela nova versão do programa, a infraestrutura de acesso ao porto será composta por um sistema de rodovias e ferrovias de alta capacidade. A ferrovia EF-118 vai ligar o Açu ao Rio de Janeiro e à Vitória.

Ainda pelo plano de desenvolvimento da malha rodoviária estadual, a Prumo está colaborando com o governo do Estado do Rio de Janeiro na análise de uma interligação de alta capacidade com a BR-101, que poderia ser considerada dentro de novos investimentos a serem feitos pelo concessionário atual (Auto-pista Fluminense), conectando o Porto do Açu aos grandes centros produtores e consumidores do país. Existe, também em fase de estudos, como indicado no PIL, o projeto da ferrovia EF-354 que possibilitará interligar o porto aos estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, dando maior dinâmica e atraindo mais cargas para a EF-118.

“CHEGOU NOS
500 MIL KM
INTEIRO.”

Daniel Begnini, **frotista**
Transportes Begnini

“É ECONÔMICO
E MUITO FÁCIL
DE DIRIGIR.”

Sérgio Luiz Brandino, **motorista**
Toda Carga Transportes



Cinto de segurança salva vidas.

QUEM CONHECE, SÓ VÊ LADO BOM.

A DAF tem um caminhão perfeito para o seu negócio.
Visite uma de nossas concessionárias e encontre o seu.



f DAFcaminhoes

yt DAF Caminhões

ig dafcaminhoes

DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAFCAMINHOS.COM.BR

DAF
A PACCAR COMPANY

Os Caminhões DAF possuem garantia total no primeiro ano sem limite de quilometragem. Para o segundo ano, a garantia não tem limite de quilometragem e é limitada ao trem de força (motor, caixa de transmissão e eixo traseiro). Os Caminhões DAF também contam com o DAF ASSISTANCE, serviço de assistência técnica emergencial 24 horas. O serviço é gratuito para caminhões no primeiro ano de garantia e pode ser acionado pelo telefone 0800 703 3360.

Santos Brasil aumenta market share no porto de Santos

Companhia registra crescimento de 16,9% no total de contêineres movimentados no terceiro trimestre, além de apresentar resultados contábeis positivos e aumento de produtividade

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



NO TERCEIRO TRIMESTRE DE 2016, A Santos Brasil registrou um crescimento de 16,9% no total de contêineres movimentados nos terminais de Santos, no litoral paulista, Imbituba, em Santa Catarina, e Vila do Conde, no Pará, totalizando 275,6 mil contêineres. O crescimento de volume acumulado até setembro foi de 11,3%. A empresa informou que, de maneira geral, a expectativa é “manter esta trajetória ascendente até o final do ano, principalmente no Tecon Santos, e encerrar 2016 com um desempenho operacional superior ao registrado em 2015. Também acreditamos na recuperação lenta e gradual das

importações no cenário do comércio exterior, o que pode agregar mais serviços logísticos.”

No terminal de Santos, um dos mais importantes e eficientes da América do Sul, foram movimentados 251,9 mil contêineres no trimestre, superando em 15,5% a movimentação do terminal no mesmo período do ano passado e, em 10,4%, no acumulado do ano. O market share da Santos Brasil no porto de Santos chegou a 39,5% (6,4% acima do registrado no mesmo período de 2015). Segundo a companhia, o crescimento no Tecon Santos foi proporcionado parcialmente pelo volume gerado

por dois serviços de navegação que atuam nas rotas para a costa oeste da América do Sul e África, que começaram a atracar no terminal no final de 2015, e pelo aumento do número de contêineres dos serviços de navegação compartilhados que atracam no local. Esses serviços passaram a contar com novos armadores em sua composição.

A produtividade do terminal de contêineres de Santos é a mais alta do Brasil. Em março de 2016, a companhia superou o recorde de produtividade mensal no porto de Santos, com média de 114 movimentos por hora. Em abril de 2015, o Tecon Santos registrou a marca de 225 movimentos por hora na operação de um único navio. Em consequência do ganho de market share em Santos, as operações de armazenagem alfandegada da companhia no segmento de terminais portuários cresceram 22,8%. A receita líquida consolidada da Santos Brasil foi de R\$ 222,6 milhões no terceiro trimestre.

No acumulado do ano, a receita totalizou R\$ 622,1 milhões. No período, a empresa apresentou redução de 5,4% no custo médio por contêiner movimentado e armazenado nos terminais portuários em relação ao observado no mesmo período do ano anterior. O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) ajustado para efeitos não recorrentes ficou em R\$ 31,3 milhões, com margem de 14,1%. A empresa encerrou o trimestre com saldo de caixa de R\$ 164,7 milhões e dívida líquida de R\$ 66 milhões, equivalente a 0,7 vez o Ebitda ajustado dos últimos 12 meses.

No terminal de Vila do Conde, o crescimento no total de contêineres movimentados foi de 50,9%, totalizando 16,9 mil contêineres. O aumento foi registrado tanto nas operações de longo curso quanto nas de cabotagem em virtude do início, em janeiro, de serviços de navegação que operam a rota para Europa e Caribe. O crescimento acumulado é de 37,1%. Os principais produtos que passam pelo Terminal Vila do Conde são contêineres com madeira, pimenta e frutas, de acordo com informações da Santos Brasil. Em Imbituba, o predomínio, além de cargas gerais, é de cargas frigoríficas e cerâmica. No Terminal Santos, a variedade de cargas é muito grande, indo de autopeças e artigos para o setor automotivo até produtos químicos, cargas frigoríficas, papel e celulose, café, açúcar, algodão e alumínio.

Além dos terminais de contêineres em Santos, Vila do Conde e Imbituba, a

empresa administra um terminal de carga geral também em Imbituba e um terminal de veículos no porto de Santos. Conta também com uma operadora logística, a Santos Brasil Logística, que atua de forma integrada aos terminais, com atendimento em todas as etapas da cadeia logística do porto até o transporte e distribuição.

IMBITUBA – O terminal de Imbituba apresentou crescimento de 3,6% em volume de contêineres movimentados no período, impulsionado pelo aumento das operações de cabotagem que responderam por 94,9% das movimentações no trimestre. O crescimento consolidado no volume no trimestre foi registrado principalmente nas operações de longo curso com importação, exportação e transbordo, que apresentaram aumento de 18,1%, 22% e 15,1% respectivamente. As operações de cabotagem responderam por 23,2% do

total movimentado no período e o transbordo por 32,6%. O mix de contêineres cheios e vazios ficou estável em relação ao período anterior. Os contêineres cheios corresponderam a 76,8% da movimentação neste trimestre.

O porto de Imbituba tem apresentado resultados bastante positivos em 2016. Em outubro, registrou uma movimentação de quatro milhões de toneladas no acumulado do ano. O número é a maior marca de movimentação anual já registrada pelo porto. Durante todo o ano anterior, foram movimentadas 3,5 milhões de toneladas. Houve também incremento na movimentação de granéis agrícolas, especialmente soja e milho que sozinhos respondem por 1,5 milhão de toneladas do total movimentado. A previsão é que a movimentação total de 2016 fique próxima ao número de cinco milhões de toneladas.



Acervo Digital OTM - acesse

A história dos últimos 53 anos do transporte no Brasil.

1963

www.acervodigitalotm.com.br

2016





Rodovia dos Bandeirantes é a melhor do país pelo quinto ano consecutivo

A Rodovia dos Bandeirantes é administrada pela CCR AutoBAN desde 1998 e recebeu neste período investimento de R\$ 2,9 bilhões em obras e melhorias, como o prolongamento de Campinas a Cordeirópolis

PELO QUINTO ANO CONSECUTIVO, A Rodovia dos Bandeirantes (SP-348), administrada pela CCR AutoBAN, foi eleita a melhor rodovia do país, segundo a 20ª edição da Pesquisa CNT (Confederação Nacional do Transporte) divulgada em outubro.

A Via Anhanguera (SP-330), que integra o trecho sob concessão da CCR AutoBAN entre São Paulo e Cordeirópolis, ocupa a terceira colocação.

O anúncio aconteceu durante a semana de comemoração do 38º aniversário de inauguração da rodovia, entregue ao tráfego em 28 de outubro de 1978, após um período de aproximadamente 26

meses de construção. Em conjunto com a Via Anhanguera forma o Sistema Anhanguera-Bandeirantes, importante interligação entre a capital paulista e as cidades de Jundiaí, Campinas e estados do Centro-Oeste e Norte do país.

A Rodovia dos Bandeirantes é administrada pela CCR AutoBAN desde 1998. Neste período, a concessionária já investiu R\$

2,9 bilhões (julho/2016) em obras e melhorias, como o prolongamento de Campinas a Cordeirópolis, que representou um aumento de 78 km na extensão da rodovia, e a construção da quarta e da quinta faixas entre São Paulo e Jundiaí, entregues em 2006 e 2014, respectivamente.

A Rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto (SP-300), administrada pela CCR

AutoBAN no trecho entre as Rodovias Anhanguera e dos Bandeirantes, em Jundiaí, que passou a contar recentemente com faixa adicional na pista oeste (sentido Itu), aparece em 9º lugar na Pesquisa CNT de Rodovias 2016.

RANKING CNT 2016

- 1º – São Paulo/SP – Limeira/SP – SP-348 (Rodovia dos Bandeirantes)
- 2º – Bauru/SP – Itirapina/SP – SP-225
- 3º – São Paulo/SP – Uberaba/MG – SP-330/BR-050 (Via Anhanguera)
- 4º – São Paulo/SP – Taubaté – SP-070
- 5º – Barretos/SP – Bueno de Andrade/SP – SP-326
- 6º – Ribeirão Preto/SP – Borborema – SP-330/BR-050, SP-333
- 7º – São Paulo/SP – Itaí/SP – Espírito Santo do Turvo/SP – SP-255, SP-280
- 8º – Araraquara/SP – São Carlos/SP – Franca/SP – Itirapuã – SP-255, SP-318, SP-334, SP-345
- 9º – Tietê/SP – Jundiaí/SP – SP-300 (Rodovia Dom Gabriel Paulino Bueno Couto)
- 10º – Catanduva – Taquaritinga/SP – Ribeirão Preto – SP-322, SP-323, SP-330 e SP-351

Ministério da Cultura e Volvo apresentam:

C/EXC



memorial da segurança no transporte

CURITIBA - PR

Visite o único espaço do
Brasil dedicado à evolução
da segurança e surpreenda-se.

AGENDE SUA VISITA:

www.memorialdaseguranca.com.br

LEI DE
INCENTIVO
À CULTURA



Patrocínio:

VOLVO

Realização:



MINISTÉRIO DA
CULTURA



UM MARCO PARA A
VIPAL, LÍDER EM REFORMA
DE PNEUS NO BRASIL.

5 MILHÕES DE PNEUS REFORMADOS COM A GARANTIA DO RQG.

Só uma empresa líder, com mais de 40 anos de estrada,
para garantir 5 milhões de pneus reformados com o RQG.
Um programa rigoroso que garante até a terceira reforma
do pneu, incluindo a carcaça.

E isso é apenas o começo. Temos muita estrada pela
frente, sempre aprendendo e evoluindo junto com
parceiros como você.

 **VIPAL**[®]
BORRACHAS

A estrada
ensina
a vencer

RQG // **5 MILHÕES
DE PNEUS
GARANTIDOS**
Reforma Qualificada e Garantida