

transporte

Todos os modais

MODERNO

CTM

Ano 45 - n° 424 - R\$ 12,00



Em novembro

Com motor de 370 cv, Volkswagen cresce nos pesados



Ouro Verde ganha
com carretas
"vanderléia"

Carga da Emiratos
voa rápido para
o Oriente

Império Comolatti
completa
meio século

Santos e Itajaí
dão show em
contêineres



Volvo inova com B9R para atender operador exigente

O MOTORISTA O CAMINHÃO

"O desafio continua..."



Esta competição é aberta a todos os profissionais com carteira de habilitação categoria "E", independente da marca do caminhão. Participe!



A maior competição entre motoristas de caminhão do Brasil chega à sua segunda edição. Para participar, é só passar numa Concessionária Scania, ou nos Truck Centers Pirelli, e fazer a sua inscrição, gratuitamente, até o dia 31/12/2007. Os passos seguintes são conhecer o regulamento, fazer as provas e continuar em frente. A competição Melhor Motorista de Caminhão do Brasil faz parte da Campanha Educação para a Segurança da Scania.

Você poderá ganhar um caminhão de prêmios

1º lugar: O vencedor vai levar um caminhão de prêmios para equipar sua casa, além de viagem à Suécia, com direito a acompanhante.

2º lugar: Jogo de 6 (seis) pneus Pirelli para caminhão e viagem com acompanhante a um resort no Brasil.

3º lugar: Viagem com acompanhante a um resort no Brasil.

1º ao 12º lugares: Curso Master Driver, além de kit promocional contendo: agasalho, camisa, kit churrasco e toalha da Scania.

Informações: **0800 771 1410**
ou www.melhormotorista.com.br



SCANIA



Patrocínio:



Não há tempo a perder

Respondam: os portos brasileiros cobram tarifas caras, são lentos e burocratizados? E os aeroportos: são bonitos, mas custaram caro e cobram altas taxas de embarques? E na aviação comercial: a demanda cresceu demais que atropelou a estrutura das companhias?

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que está no segundo mandato, sabe que precisa dar um jeito urgente em portos, aeroportos e na aviação se quiser deixar o governo de bem com grande parte do Brasil.

Portos, aeroportos e aviões, por sua importância estratégica, estão sempre na alça de mira da mídia.

Lula, que nomeou Pedro Brito e Nelson Jobim para comandar essas duas áreas tão candentes, deu inteira carta branca para o primeiro. Eles assumiram, ao longo de 2007, a missão de resolver as pendengas e ineficiências desses calcanhares-de-aquiles da Nação.

Pedro Brito e Nelson Jobim já ultrapassaram meio século de vida – e nessa fase, além de cabelos encanecidos, o amadurecimento pessoal costuma ser outro traço.

Pedro Brito, 56 anos de idade, economista, assumiu em maio a Secretaria Especial de Portos, cargo com status de ministro. Se porto é tão importante, que se crie um ministério e se nomeie um ministro para tal fim. Brito é calejado em vida pública: em 25 anos de carreira, foi superintendente financeiro do Banco do Nordeste, presidente do Banco do Estado do Ceará, secretário da Fazenda do governo Ciro Gomes e ministro da Integração Nacional no governo Lula. "Precisamos ter portos mais modernos, menores custos de operação portuária, menor tempo de espera dos navios nos portos e que o País possa crescer muito mais ainda o seu comércio exterior". Para isso, Brito nomeia técnicos e tira políticos do comando dos terminais geridos pelo governo federal (incluindo o mais importante do Brasil, o Porto de Santos).

Nelson Jobim, que passou dos 60, formado em Direito, assumiu o Ministério da Defesa. Tem uma longa carreira pública (entre outros cargos, foi ministro do Supremo Tribunal Federal. Jobim tem como desafio tirar a aviação do caos que se agravou com dois acidentes em menos de um ano, um com avião da Gol, outro com aeronave da TAM. É dele a frase, dita há tempos, mas válida para sua nova missão: "A história lembra do que fizemos e do que deixamos de fazer. Nada mais. A história incorpora resultados e fatos. Não há registro e espaço para boas intenções. A nossa geração não tem muito tempo".

Jobim e Brito sabem que só boas intenções não trazem resultados. Por isso, tratam de agir, sem tempo a perder.

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

MARKETING

Andressa Giglio
andressa.giglio@otmeditora.com.br

SEMINÁRIOS E CURSOS

Sabrina Baijalardi
sabrina@otmeditora.com.br

REDAÇÃO**Editor**

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
soniacrespo@otmeditora.com.br

Raimundo Oliveira
raimundo.oliveira@otmeditora.com.br

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin
João Mário
Tel.: (41) 3027-5565
spala@spalamkt.com.br

Tiragem
10.000 exemplares

Auditado por

PRICEWATERHOUSECOOPERS 

Assinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e três Anuários).
Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em
conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM
Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

As opiniões expressas nos artigos e pelos
entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM
Editora.

**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 (seqüencial)

Atendimento ao assinante:
0800 702 8104

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:

anatec
www.anatec.org.br

APLICAÇÃO

Para conseguir ganho de carga nas operações, a transportadora paranaense Ouro Verde compra 85 carretas "vanderléia", com três eixos espaçados

8

CARGA EXPRESSA

TA Express cresceu 87% em volume transportado e em faturamento no último ano e se consolida no mercado de entregas rápidas

10

ESTRADAS

Viagem realizada pela Expresso Araçatuba constata as condições precárias e o estado de abandono da rodovia BR-319, na região Norte do País

12

DISTRIBUIDORES

Com grande parte dos negócios concentrada na distribuição da cadeia automotiva, o Grupo Comollatti completa cinquenta anos de atividades

14

VOLKSWAGEN

A montadora apresenta ao mercado seus novos caminhões VW 19.370, VW 25.370 e VW 31.370, com motor de 370 cv, aumentando a família Constellation para 9 modelos

16

FERROVIAS

Com a ampliação do pátio ferroviário Costa Lacerda, operadores da Estrada de Ferro Vitória-Minas poderão manobrar trens com 320 vagões

20

VAGÕES

As operações de transporte ferroviário ganham reforço com a Ferrolease, empresa que aluga vagões de carga para concessionárias e embarcadores

24

MULTIMODAL

Acordo multimodal entre a fabricante de peças ThyssenKrupp, a Aliança Logística e a MRS Logística agiliza exportações para os Estados Unidos

26

CNT

Entidade lança o Plano de Logística para o Brasil, que prevê investimentos de R\$ 223,8 bilhões para a execução de 496 projetos de infra-estrutura

28

INDÚSTRIA FERROVIÁRIA

Ao completar 30 anos, a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária anuncia que o setor está preparado para atender plenamente a demanda do mercado

29

RODAS

De olho no potencial mercado de rodas de alumínio forjado para veículos pesados, a Alcoa prevê fechar 2007 com share de 8% nesse segmento

33

VOLVO

Montadora de Curitiba lança o ônibus rodoviário B9R, que destaca a alta tecnologia e a segurança do produto, como o sistema de frenagem eletrônica

34

MINIBUS

Novo Fiat Ducato, com capacidade para 16 passageiros, oferece mais espaço interno e diversos opcionais para aumentar o conforto dos usuários

36

TRANSPÚBLICO

Cerca de 5 mil pessoas visitaram a feira, realizada simultaneamente ao Seminário Nacional NTU 20 Anos e mostrou novidades do setor de transporte urbano

38

COMBUSTÍVEL

Doze empresas de transporte começarão a fazer testes com o sistema Intelliflex em caminhões, que permite o uso simultâneo de diesel e gás

42

MOTORES

Fabricantes registram aumentos superiores a 20% na produção de propulsores para caminhões e ônibus nos seis primeiros meses de 2007

44

EMIRATES

A inauguração de vôos sem escala São Paulo-Dubai reforça a expansão das exportações e importações entre o Brasil, o Oriente Médio e o Extremo Oriente

46

CARGA AÉREA

Durante o primeiro semestre de 2007, a Infraero registrou crescimento de 6,8% nas movimentações de carga exportada e de 18,2% nas importações

48

IMPLEMENTOS

Em parceria com a Braskem, a Rossetti lança uma caçamba com acabamento interno à base de plástico especial, que agiliza o descarregamento de grãos

50

PORTOS

Entre os 42 portos brasileiros, Santos e Itajaí são os únicos que figuram no ranking dos 120 maiores em movimentação de contêineres no mundo

52

CARGA VIVA

Varig Log montou operação especial para transportar 51 cavalos da Europa para evento internacional de hipismo realizado na cidade de São Paulo

58

SEÇÕES

Editorial **3** - Atualidades **54** - Custos Operacionais **57**

Até hoje não existia
um caminhão feito sob medida para
transportar até 57 toneladas.



Até hoje.

Chegou o novo Constellation 25-370 6x2.

Versátil para você ganhar mais.

Sob medida para você gastar menos.



Taxa de
0,78%
a.m.*



Volksnet: rastreamento
e monitoramento
gratuito nos primeiros
três meses.



VolksTotal
Manutenção sob medida

Manutenção
preventiva e corretiva
gratuita durante 1 ano
ou 100.000 km.



*Banco Volkswagen. Operação FINAME para micro, pequenas e médias empresas e transportador autônomo de cargas. Taxa de 0,78% a.m. = 9,75% a.a., com reajuste trimestral pela TJLP (Taxa de Juros de Longo Prazo), para plano de até 60 parcelas, sem entrada. Carência de até 180 dias. Seu caminhão usado pode ser utilizado como parte do pagamento. O plano FINAME é financiado com recursos do BNDES, de acordo com a legislação e Circular nº 195/2006 do BNDES e cláusulas contratuais. As condições estão sujeitas a alterações por atos de autoridade monetária, BACEN e BNDES. As condições financeiras estão sujeitas a critérios de aprovação de crédito da instituição financeira. Especificamente para quem optar por esse financiamento há um crédito pré-aprovado de R\$ 25.000,00 para peças e serviços a serem utilizados na Rede de Concessionários, com validade de 6 meses a partir da data do financiamento do bem. Plano válido exclusivamente para o veículo VW 25-370, faturado até o dia 27/09/2007. Ações promocionais para veículo VW 25-370 faturado até 31/12/2007 - **Volkswagen Plus Especial:** serviços de manutenção preventiva e corretiva, sem custo ao cliente, cobrindo mão-de-obra e peças aplicadas durante os primeiros 12 meses de operação contados a partir da data de venda do veículo ou 100.000 km iniciais (a que ocorrer primeiro). Com atendimento em toda a Rede de Concessionários. **Volknet:** equipado com Módulo Volknet gratuito, incluindo antena e teclado, com ativação gratuita por um período de 90 dias, a contar da data de faturamento do veículo. O serviço é o Control-Mix, que disponibiliza rastreamento, segurança, monitoramento, telemetria e logística de veículos em tempo real. Esses serviços são prestados pela provedora dos serviços à Volkswagen, a Controlloc, e devem estar associados a uma Gerenciadora de Risco ou à área da empresa da transportadora que tenha competência para tal. Fotos meramente ilustrativas.

- Cavalo mecânico com novo trem de força: excelente desempenho e baixo custo operacional para cargas de 45 a 57 toneladas.
 - Motor VW NGD com 367 cv.
 - Versatilidade de aplicações para atender a todas as necessidades de transporte de carga.
 - Cabine espaçosa e ainda mais confortável: nova suspensão High Comfort.
 - 140 Concessionários exclusivos dedicados ao atendimento.
- www.vw25370.com.br

Versatilidade sob medida.





Transportadora incorpora 85 carretas de eixos espaçados para permitir ganho de carga em relação às carretas convencionais

Ouro Verde reforça frota de "vanderléias"

Operadora incorpora mais carretas na configuração de eixos espaçados para atender à necessidade de maior produtividade e menor custo exigida pelo mercado de transporte

FUNDADA EM 1973 PELO EMPRESÁRIO Celso Frare, a paranaense Ouro Verde Transporte e Locação, décima a quarta classificada no ranking das operadoras rodoviárias de cargas de Maiores e Melhores do Transporte, acaba de incorporar 85 carretas chamadas de "vanderléia", de eixos espaçados, que permitem ganho de carga em relação às carretas convencionais. Com

essa aquisição, a empresa completa metade de sua frota com carretas nessa configuração de três eixos espaçados.

"Hoje, a capacidade média de carga das carretas convencionais é de 26,5 toneladas, e nas de eixos espaçados chega-se a 34 toneladas, o que significa um ganho de capacidade de 30%", explica Frare, que faz uma ressalva. "Porém, nem toda a con-

figuração das cargas permite esse aproveitamento máximo. Com estudos internos, nossa expectativa é de um ganho de produtividade de 20%".

Segundo o empresário, a tendência aponta para uma adesão total à carreta de eixos espaçados. "No futuro, ainda haverá espaço para as carretas convencionais, mas, conforme o resultado prático-



Frota da Ouro Verde é de 162 cavalos-mecânicos, 395 carretas lonadas, 30 caminhões tocos e trucados e 140 carretas-tanque

co, poderemos optar pela totalidade da frota própria em carretas de eixos espaçados", afirma.

As carretas com eixos espaçados, admite Frare, têm maior consumo de pneus em virtude do arrasto. "Em estudos do fabricante, o consumo de pneus deve aumentar em 10%, o que será compensado pelo aumento da produtividade", comenta.

O ganho de produtividade com a adoção de equipamentos de melhor aplicabilidade é também uma forma de driblar dificuldades encontradas no trânsito — mais congestionado à medida em que a economia cresce sem contrapartida de investimentos públicos suficientes em infraestrutura rodoviária.

A adoção de equipamentos de maior capacidade, além de aplacar deficiências da infra-estrutura, é uma forma que a Ouro Verde encontra para driblar também a perda de produtividade nas pontas. "É fato que se perde mais tempo que o desejável nas filas de carga e descarga", diz o empresário paranaense.

Celso Frare admite que a necessidade de maior produtividade caminha para ser

um consenso entre transportador e embarcador. "Alguns contratos já contêm regras claras e preestabelecidas sobre penalidades. Por exemplo: estadias por tempo de espera no embarque ou desembarque são cobradas do cliente com a finalidade de ressarcimento de custos de um ativo parado. A recíproca é verdadeira: o cliente também é ressarcido em igual valor se houver atraso na chegada de um veículo da transportadora. Tais medidas, sem dúvida, são justas, e contribuem para o amadurecimento do relacionamento comercial".

A frota atual da Ouro Verde é formada por 162 cavalos-mecânicos, 395 carretas lonadas, 30 caminhões tocos e trucados e 140 carretas-tanque. A idade média dos veículos é de 2,2 anos.

A empresa mantém ainda um time de 250 agregados. Nesse caso, da prática da Ouro Verde se extraiu uma regra. "Por questão de segurança e produtividade, limitamos que o agregado seja o dono e o próprio condutor do veículo, pois, em experiências recentes, quando ele compra o segundo veículo, sua operação fica comprometida nos aspectos financeiros e de segurança", o empresário acrescenta.

Do faturamento da Ouro Verde — de R\$ 261,6 milhões ano passado e R\$ 295 milhões previstos para 2007 — metade já provém de operações dedicadas, um negócio que dá segurança tanto ao embarcador como para o transportador.

Nesse tipo de contrato, é possível o estabelecimento de metas. "Há um mecanismo de premiação de resultados nos veículos dedicados. Há um valor fixo para a cobertura dos ativos e dos custos fixos e um variável, que pode ser quilometragem ou tonelagem. Dessa forma se recompensa a produtividade com benefícios para transportador e embarcador", explica Frare. Nos contratos dedicados que celebra a Ouro Verde geralmente cobre o serviço com 40% de frota própria e recruta 60% de agregados.

Com sede em Curitiba, 37 filiais de apoio espalhadas pelo País e filial em Buenos Aires, a Ouro Verde com 1.260 empregados, tem gestão descentralizada e profissional, auditoria independente e, segundo Frare, "caminha para o planejamento sucessório e societário, com práticas de governança, o que irá garantir a sua perpetuidade". ■

TA Express cresce e já atua em todo o país

Três anos após a criação, a divisão de carga expressa da TA atende uma variedade de segmentos, principalmente farmacêutico, eletrônico componentes para veículos

RAIMUNDO DE OLIVEIRA



PARA A DIREÇÃO DO GRUPO TA HOLDING, o segmento de carga expressa da empresa, criado há três anos, já está consolidado. "A TA Express não depende mais de um único cliente. Hoje temos uma carteira e o importante é que a empresa se consolidou", afirma Celso Luchiar, diretor da TA Holding. A TA Express atua em todo o país e tem forte abrangência no transporte para o pólo industrial de Manaus (AM), principalmente no setor eletroeletrônico. Na TA Express, o grupo dispõe de sete veículos na frota específica, como as carretas climatizadas para o transporte de medicamentos, e também utiliza a frota de 450 veículos da holding, além dos 800 caminhões terceirizados. Segundo Luchiar, a receita da TA Express já é suficiente para cobrir os custos das operações

expressas do grupo. O faturamento bruto da TA Holding no ano passado foi de R\$ 150 milhões, com 265,3 mil toneladas transportadas e um volume de 1,8 milhão de despachos realizados.

Segundo o diretor Carlos Panzan, também da TA Holding, entre os clientes da TA Express no segmento de eletroeletrônicos estão empresas como a Siemens, Siemens VDO, que atua no setor de eletrônica e mecatrônica para veículos, Citizen e Motorola, e no segmento farmacêutico a empresa atua para a Recofarma. De acordo com Panzan, o braço expresso da TA Holding teve um crescimento de 87% em volume transportado e em faturamento no último ano. Panzan aponta a integração entre as operações da TA Express e das empresas da holding, principalmente com o segmen-

to de transporte rodoviário, como um dos grandes trunfos da empresa no mercado.

O diretor da TA Express Pedro Wilson Leitão afirma que a empresa tem adquirido know how também com a crise aérea vivenciada pelo mercado brasileiro desde o ano passado. Segundo ele, por conta do aumento da demanda no transporte aéreo de carga expressa, tem sido cada vez mais comuns os atrasos em vôos e problemas que exigem soluções imediatas para atender a demanda dos clientes.

Recentemente, a TA Express comprou seu primeiro veículo da marca Volkswagen. A empresa pretende usar o veículo para atuar principalmente nos segmentos eletroeletrônico e farmacêutico, dois de seus principais ramos de atuação. Até a compra do modelo VW Constellation 13.180, os veículos da TA eram quase que exclusivamente das montadoras Scania e Mercedes-Benz. Um mês antes da compra do caminhão da VW, a TA Express adquiriu uma carreta Scania climatizada para o transporte de medicamentos. Segundo Luchiar, cerca de 20% dos produtos transportados pela TA Express são medicamentos, perfumaria e produtos de beleza. Outro segmento que concentra os negócios da empresa do grupo é o setor eletroeletrônico. De acordo com Luchiar, a TA Express atua com cargas de alto valor e utiliza veículos rodoviários para o transporte até cerca de 1.000 km e, acima desta distância, usa o transporte aéreo. ■

PNEUS, O SEGUNDO MAIOR CUSTO DE UMA FROTA.

SUA CORRETA ADMINISTRAÇÃO FAZ A DIFERENÇA.

8 e 9 de Novembro de 2007

Em parceria com a Vipal, a editora OTM estará realizando o curso **GERENCIAMENTO DE PNEUS PARA FROTA**, abordando a importância da administração de um produto que hoje representa o segundo maior custo de uma frota. O objetivo deste curso é preparar as pessoas envolvidas direta ou indiretamente em todos os processos de manutenção e operações de uma frota para que obtenham procedimentos corretos na sua administração.



O curso "Gerenciamento de Pneus" faz parte do projeto InCompany. Para saber mais, ligue 11-5096-8104.

OS TÓPICOS ABORDADOS

- Informações Gerais sobre Pneus
- Legislação, Construção, Rodas, Geometria, Desgastes Anormais e Defeituosidade em carcaças.
- Montagem e Desmontagem Método e Cuidados na Reforma e no Conserto de Pneus.
- Escolha do melhor Pneu
- Escolha de Desenhos
- Controles e Custos
- Pressões Ideais
- Recomendação de utilização

A AGENDA

8h00 - 8h30 Credenciamento
 10h00 - 10h15 Coffee Break
 12h00 - 13h00 Almoço
 15h00 - 15h15 Coffee Break
 17h30 Encerramento

O LOCAL

Travel Inn Ibirapuera
 Av. Borges Lagoa, 1209
 São Paulo - SP
 (11) 5080-8600

PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 500,00
 Consulte-nos. Preços especiais para participantes de outros temas, e para empresas com mais de 1 (um) participante. *(estão inclusos no valor da inscrição, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)*

O INSTRUTOR



Carlos Augusto Braatz, 29 anos de experiência no ramo de pneus. Entre as atividades destacamos, 7 anos como gerente em empresa multinacional fabricante de pneus, 8 como proprietário de empresa de transporte de cargas e 14 na fabricação de produtos para reforma de pneus. Nestes 14 anos atuou como responsável pela área de pós-venda no Brasil e América Latina, Instrutor do Centro de Treinamentos ministrando cursos para os diversos profissionais do setor de Reforma de Pneus, SEST/SENAT e Consultor no gerenciamento de pneus em frotas.

INFORMAÇÕES GERAIS

Inclusos:
 Material Didático, coffee break, almoço, estacionamento e certificação ao término do curso.

Formas de Pagamento:
 Depósito Bancário:
 Banco Sudameris - Agência 682
 Conta Corrente 017163000-6.
 Cartão de Crédito: Visa (Através

do número do seu cartão).
 Cheque Nominal, no Local do evento.
 Boleto Bancário
 Emissão de Recibo mediante a apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.

Substituição:
 O Titular da inscrição poderá

indicar outro profissional de sua empresa para substituí-lo, devendo Informar por escrito. O não comparecimento do inscrito incorre na não devolução da taxa de inscrição.

Dados do Realizador:
 OTM Editora Ltda. - Responsável pelas revistas Transporte Moderno

e Technibus.
 Av. Vereador José Diniz, 3.300
 Cj. 702 - Campo Belo
 CEP 04604-006
 São Paulo - SP
 CNPJ. 02.671.890/0001-99
 PABX (11) 5096.8104
0800.7028104
 e-mail:
 otmeditora@otmeditora.com.br

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



TRANSPORTADORA OFICIAL:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104 / 08007028104
 otmeditora@otmeditora.com.br
 Departamento de Eventos

Código deste curso: E1836SAO

Um Brasil abandonado

Fala-se em ressuscitar a BR-319, construída na década de 70 e, hoje, destruída. Sem ligação rodoviária entre Porto Velho e Manaus, sofre a população e a logística fica sem a imprescindível alternativa rodoviária

Única ligação terrestre entre Porto Velho (RO) e Manaus (AM), a BR-319 tem mais de dois terços de extensão em total estado de calamidade e abandono

NA AMAZÔNIA, QUEM CONHECE, SABE, HÁ duas estações no ano, inverno e verão. Na primeira chove e os rios sobem. No verão, os rios, não perenes, secam. Nos anos 70, de regime militar, resolveu-se ocupar a

região com estradas. Nasceram a Transamazônica, a Perimetral Norte e a BR-319, ligando Porto Velho a Manaus. Sem manutenção, as estradas viraram rios no inverno amazônico.

Mas, vamos falar da BR-319, que Transporte Moderno percorreu no final de 1976, comparativamente à situação de agosto de 2007 descrita em relatório assinado por uma caravana organizada pela cinquentenária Expres-



Nas saídas de Manaus e de Porto Velho a rodovia até apresenta condições razoáveis de trânsito; Ao longo do que pode ser considerado estrada (abaixo), há mais de 100 pinguelas sobre igarapés, grande parte delas em condições precárias



so Araçatuba, que cobre a região amazônica (não por caminhão, evidentemente, já que as estradas são praticamente intrafegáveis).

A BR-319 tem uma extensão de 880 quilômetros. É a única ligação terrestre até Manaus. Na época da construção o limite de peso era de 12 toneladas de peso bruto total. A partir de Humaitá, até Carreiro, ambas cidades pertencentes ao Amazonas, "a rodovia está intrafegável", diz o relatório

Quem sai de Manaus ou de Porto Velho encontra a estrada em condições boas e

até razoáveis de tráfego. Há vestígios de civilização. Ou seja, dos 880 quilômetros, em torno de 160 quilômetros ainda é possível trafegar. De resto, a situação é de calamidade e de abandono.

Na BR-319, que já foi uma estrada, não existe atuação da Polícia Rodoviária Federal até porque não existe movimento, anota o relatório. E no trecho mais difícil, de Humaitá até Carreiro não há sequer um posto de abastecimento.

Nos anos 70, quando foi inaugurada, TM

viajou a bordo de um microônibus da Eucatur – o único veículo que na época se admitia por causa da limitação de peso da estrada, construída inteiramente sobre uma região que no inverno se transforma em rio. Desde 1989 que ônibus nenhum trafega na BR-319. Nesse ano a Eucatur deixou de operar.

O ABANDONO – O abandono não é figura de linguagem. Na caravana realizada pela Expresso Araçatuba, no trecho mais difícil, de Humaitá até Carreiro, só foram avistados três veículos.

O governo, através do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit) anunciou que a reconstrução da BR-319 seria reiniciada no final de agosto com obras em três trechos e investimentos de R\$ 282,9 milhões. Um mês depois o Tribunal de Contas da União (TCU) recomendou a paralisação de 77 obras do governo federal com indícios de irregularidades graves. Entre as obras com a paralisação recomendada, estão projetos a recuperação da BR-319.

Além de todos os problemas da estrada, que na maioria do trecho não existe, a BR-319 é interrompida em cinco trechos, que precisam ser vencidos por balsas. Afora isso, há mais de 100 pinguelas sobre igarapés – grande parte em condições precárias.

Pela segunda vez Alfredo Nascimento é ministro dos Transportes. Ele é natural do Amazonas e já foi prefeito de Manaus. Tem como uma de suas metas ressuscitar a única ligação rodoviária do seu estado.

Os desafios da BR-319 são enormes e, talvez seja demasiada responsabilidade atribuir a um ministro o poder de tornar a estrada uma realidade.

Até porque, além das dificuldades da natureza, obras na BR-319 foram interrompidas há dois anos por irregularidades identificadas nos procedimentos da construtora responsável pelas obras. ■

Um império que começou no Brás

Grupo Comolatti completa 50 anos com faturamento acima de R\$ 1 bilhão, atuação nacional e um portfólio de negócios bastante diversificado

NÃO EXISTE PRODUTO SEM DISTRIBUIÇÃO. Isto é um fato indelével. Dentro dessa lógica, nesse momento que marca 50 anos de fundação de boa parte das fábricas pioneiras de veículos, uma empresa que distribui veículos, componentes e autopeças também completa meio século de vida.

Trata-se do Grupo Comolatti, fundado por um imigrante italiano e que começou sua atividade empresarial no Brás, bairro paulistano que abrigou grande parte da colônia do país da bota chegada ao Brasil. Com o símbolo do doce cão São Bernardo, fidelíssimo companheiro do homem, o Grupo Comolatti, que ano passado faturou acima de R\$ 1 bilhão, tem grande parte dos seus negócios concentrada na distribuição da cadeia automotiva.

Entre as marcas importantes do conglomerado estão a Tietê Veículos, Cofipe Veículos, Abouchar, Sama e Laguna. Os negócios do grupo são superlativos. Assim, a Tietê, dirigida por Diego Comolatti, com quatro lojas, é simplesmente a maior revendedora de caminhões e ônibus Volkswagen do País. A Cofipe, com duas revendas, é a líder na distribuição da marca Iveco. E a Abouchar, com 29 lojas e oito centais de vendas de atacado, é destacada na distribuição de pneus Pirelli.

Com 3,1 mil empregados e sob o comando de Sergio Comolatti, filho de Evaristo, o grupo inclui entre suas atividades um negócio que nada tem a ver com

peças, caminhões e componentes, mas que dá muito prazer à família e aos clientes. Trata-se do Terraço Itália, restaurante de renome internacional e ponto turístico, localizado nas esquinas da avenida Ipiranga e São Luiz, no centro da capital paulista. O platô do restaurante, no alto do 42º andar, é um mirante privilegiado e inigualável da gigantesca, tensa e cosmopolita cidade de São Paulo.

PITADA DA HISTÓRIA – Evaristo Comolatti chegou ao Brasil em 1948, três anos depois de terminada a Segunda Guerra Mundial. Deixava uma Itália abalada social e economicamente para entrar num Brasil de muitas oportunidades. Eram tempos em que, na indumentária, homens usavam chapéu e mulheres não dispensavam um *tailleur*.

Quando desembarcou no País, com menos de 30 anos de idade, Evaristo fez uma incursão no transporte de combustível, e, logo depois, realizou um sonho: abriu, em 1957, a loja de peças para caminhões Alfa Romeo/FNM. Batizado de Evaristo Comolatti & Cia. Ltda., o comércio de peças foi a porta de entrada para o empreendedor ser nomeado concessionário oficial FNM.

Sergio Comolatti, desde 1991 no comando do grupo, empreendeu um trabalho de modernização administrativa, inclusive para alicercar a expansão das atividades, que veio com a Tietê Veículos (1992), Laguna (1995) e a Cofipe, em 1995.

No histórico estão várias aquisições de

distribuidoras de autopeças, entre elas a Sama, fundada em 1922 e incorporada pelo Grupo Comolatti em 1965.

A Sama foi a prova de fogo para o amadurecimento. Em meados dos anos 60, quando foi adquirida, simplesmente era considerada a maior rede brasileira de distribuição de autopeças, com oito filiais. Na ocasião, era maior até mesmo que o comprador. A Sama, nas mãos dos Comolatti cresceu, incorporou distribuidores regionais e, traduzida para o momento atual, mantém 19 centros de distribuição, emprega 1.050 mil pessoas, opera com três centenas de representantes e trabalha com 42 mil itens.

A Abouchar Pneus, nascida em 1927, integra o grupo desde 1981. Está entre as maiores revendas de pneus do País com 29 lojas em oito estados. Mais recente – desde 1995 faz parte do portfólio dos Comolatti – foi a aquisição da Laguna, especializada em peças para motores, e fundada em 1918 pelo italiano Cirilo Laguna.

No ranking dos maiores distribuidores de peças e veículos do País, o Grupo Comolatti, pode-se dizer, cultiva estilo *low profile*, quebrado agora com os 50 anos de fundação. A comemoração ensejou a divulgação de um texto sobre a estrutura do conglomerado e também sua atuação social desenvolvida "há mais de 40 anos" por meio de eventos que "auxiliam milhares de entidades de benemerência". ■

CURSOS OTM, UMA AULA DE BONS NEGÓCIOS.

ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS

22 e 23 de Outubro de 2007

Administrar transportes implica gerenciar com menores custos, conseqüentemente com maior produtividade e rentabilidade. Grande parte das decisões estratégicas da administração de uma frota tem como principais questões o controle e a redução de custos operacionais dos veículos.

Os sistemas de manutenção, bem como o modo de substituir os procedimentos subjetivos ou sentimentais na hora de vender o veículo, adotando processos matemáticos, identificam o momento econômico exato para sua substituição.

Mediante o desenvolvimento de uma abordagem objetiva e descomplicada, o curso oferece inúmeras alternativas para o alcance dos objetivos a que se propõe o treinamento.

INCompany

O curso "Administração de Frotas de Veículos" faz parte do projeto InCompany. Para saber mais, ligue 11-5096-8104.

OS TÓPICOS ABORDADOS

Manutenção de frota

Sistema de manutenção
Oficinas de manutenção
Custos de oficinas de manutenção

Custos operacionais de veículos

Classificação dos clientes
Custos fixos
Custos variáveis
Método de cálculo para custos fixos
Método de cálculo para custos variáveis
Administração de custos
Fatores que influenciam na variação dos custos
Mapas de custos, relatórios gerenciais e sistemas de controle

Planejamento de renovação de frota

Política de renovação de frota
Dimensionamento de frota
Adequação de frota
Frota própria x frota contratada

A AGENDA

8h00 - 8h30 Credenciamento
10h00 - 10h15 Coffee Break
12h00 - 13h00 Almoço
15h00 - 15h15 Coffee Break
17h30 Encerramento

PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 600,00
Consulte-nos. Preços especiais para participantes de outros temas, e para empresas com mais de 1 (um) participante.

O LOCAL

Travel Inn Ibirapuera
Av. Borges Lagoa, 1.209
São Paulo - SP
(11) 5080.8600

O INSTRUTOR



Piero Di Sora - Técnico em máquinas e motores pela Escola Técnica Federal de São Paulo; engenheiro industrial mecânico pela Pontifícia Universidade

Católica; especialista em treinamento gerencial na área de Administração de Transporte; coordenador do Sub-Comitê de Transportes (por 5 anos) e do Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras, ex-superintendente de Transporte e Serviços da Eletropaulo. Experiência de mais de 25 anos na área de transporte; instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas, privadas de pequeno, médio e grande portes e multinacionais.

INFORMAÇÕES GERAIS

Inclusos:

Material Didático, coffee break, almoço, estacionamento e certificação ao término do curso.

Formas de Pagamento:

Depósito Bancário:
Banco Sudameris - Agência 682
Conta Corrente 017163000-6.
Cartão de Crédito: Visa (Através

do número do seu cartão).

Cheque Nominal, no Local do evento.
Boleto Bancário
Emissão de Recibo mediante a apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.

Substituição:

O Titular da inscrição poderá

indicar outro profissional de sua empresa para substituí-lo, devendo Informar por escrito. O não comparecimento do inscrito incorre na não devolução da taxa de inscrição.

Dados do Realizador:

OTM Editora Ltda. - Responsável pelas revistas Transporte Moderno

e Technibus.

Av. Vereador José Diniz, 3.300
Cj. 702 - Campo Belo
CEP 04604-006
São Paulo - SP
CNPJ. 02.671.890/0001-99
PABX (11) 5096.8104
0800.7028104

e-mail:
otmeditora@otmeditora.com.br

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



TRANSPORTADORA OFICIAL:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104 / 08007028104
otmeditora@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

Código deste curso: E1077SAO

Linha Constellation ganha três novos modelos

Os veículos VW 19.370, VW 25.370 e VW 31.370 da família Constellation têm como grande novidade o motor VW NGD 370, com 367 cavalos de potência



OS FROTISTAS E TRANSPORTADORES CON- tam agora com mais três opções de cami- nhões para o transporte pesado. A Volks- wagen Caminhões e Ônibus apresentou ao mercado seus novos veículos VW 19.370, VW 25.370 e VW 31.370, ampliando a fa- mília Constellation para nove modelos básicos de 13 a 57 toneladas, de 13 a 57 toneladas de peso bruto total. Todos os modelos podem ser adquiridos com cabi- nes na versão leito ou estendida.

Os três novos modelos são equipados com o motor VW NGD 370, de 367 cv de potência, desenvolvido pela Volkswagen em parceria com a MWM International e é resultado de cerca de 50 mil horas de tra- balho de engenharia e mais de 3,5 mi- lhões de quilômetros de testes nas mais árduas condições, segundo a montadora.

O cavalo-mecânico VW 19.370, 4x2, des- tina-se a operar dentro das normas estabelecidas pelas resoluções 210 e 211 da Contran – que fixaram novos limites de peso e dimensões para veículos que transi- tam por vias terrestres –, para tracionar cargas de até 48 toneladas de peso bruto total combinado em aplicações rodoviá- rias de curta, média e longa distâncias, in- forma a Volkswagen. Os alvos são opera- dores logísticos, transportadores de car- gas fracionadas e paletizadas, contêineres e produtos industrializados. O cavalo-me- cânico VW 25.370, 6x2, serve para tracio- nar semi-reboques de até 57 toneladas de peso bruto total combinado e até 60 toneladas de capacidade máxima de tra- ção em carretas especiais ou convencio- nais em curta, média e longa distâncias. É recomendado para operações logísticas, transporte de cargas fracionadas e paleti- zadas, cargas líquidas, alimentos e pro- dutos industrializados. O modelo VW 31.370, 6x4, com 63 toneladas de peso bruto total combinado e 63 toneladas de capacidade máxima de tração, foi criado para operações fora-de-estradas e trans- porte de cargas densas. Destina-se à cons-



O destaque dos novos caminhões Constellation é o motor de 367 cv, desenvolvido em parceria com a MWM-International

trução civil, usinas de álcool e açúcar, empresas de cultivo e extração de madei- ra e companhias mineradoras.

De acordo com a Volkswagen o motor VW NGD 370 possui características ino- vadoras. No motor de 9,3 litros, com 367 cavalos a 2.000 rpm e freio motor no cabeçote conjugado, seu alto torque em baixa rotação é auxiliado por um turbo- compressor de geometria variável: o Multi Turbo System (MTS), que garante respos- tas mais rápidas, melhor desempenho e retomada.

O sistema Exhaust Gas Recirculation (EGR) é um recirculador e resfriador aco- plado ao bloco que reaproveita parte dos gases de exaustão, que volta à câmara e produz combustão a temperaturas mais baixas e com menores taxas de emissões.

O novo sistema de freio motor Dual Power Break (DPB) tem atuação no cabeçote do motor integrado eletronicamente à turbi-

na, com as vantagens de aumentar a velo- cidade média operacional, a potência de frenagem, a segurança e a economia de combustível em declives.

A motorização conta com o sistema de injeção HEUI de alta pressão, com injetores digitais eletro-hidráulicos e alta durabili- dade, desenvolvido pela parceria Siemens/ VDO. Conforme a montadora, a nova motorização é mais leve que a de seus com- petidores diretos e conta com camisas úmidas (removíveis) que garantem uma ma- nutenção simples e de menor custo.

A transmissão nos novos Constellation extrapesados é a ZF 16S 1685 TD com 16 marchas sincronizadas. Possui sistema de engate pneumaticamente assistido. A embreagem Sachs tem conjunto padroni- zado para facilitar a manutenção.

Nos novos modelos Constellation 6x2, a suspensão traseira é do tipo balancim, que diminui o movimento da suspensão em si-



O VW 31.370, 6x4, com 63 t. de pbt, destina-se a operações fora-de-estradas, como na área de produção de álcool e açúcar

tuação de torque elevado reduzindo vibrações na cabine e melhorando o conforto para o motorista. Os cavalos-mecânicos 4x2 têm suspensão traseira com dois bolsões pneumáticos e molas tensores, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra Panhard de série. Opcionalmente, há a suspensão metálica com feixes de molas.

Com os lançamentos a Volkswagen se posiciona num segmento intermediário de caminhões com 300 cv a 400 cv de potência. Além dos modelos pesados Constellation, a montadora oferece ao mercado caminhões leves Delivery e os médios Worker, num total de 19 modelos básicos.

Entre os opcionais oferecidos nesses três veículos, está o Volksnet, um sistema híbrido (via satélite e celular) de rastrea-

mento e gerenciamento de frota, que permite o monitoramento da movimentação de carga 24 horas por dia, em tempo real, controle da frota durante a jornada de trabalho e gerenciamento da performance do motorista e do desempenho do veículo.

A Volkswagen produzirá no Brasil neste ano 45 mil veículos, 35 mil para o mercado interno, 30% a mais que em 2006, e 10 mil para a exportação, mesmo volume do ano passado. A partir do primeiro trimestre de 2008 a fábrica de Resende (RJ), produzirá 22 veículos por dia. Em um ano, poderá montar 53 mil unidades.

ÁFRICA DO SUL – O primeiro caminhão Volkswagen com direção do lado direito começou a ser montado neste mês de se-

tembro na fábrica de Port Elizabeth, na África do Sul. O caminhão escolhido para iniciar a produção sul-africana é a família Constellation. Serão produzidos no país os modelos VW 13.180, 15.180, 17.250 e 24.250. Além da direção há algumas diferenças com o produto brasileiro, entre elas a exigência local que obriga o VW a ter sistema antitravamento ABS dianteiro e traseiro.

É o segundo produto brasileiro que a Volkswagen monta na África do Sul, o primeiro é um ônibus com essa característica.

O Brasil, como único local do mundo em que a VW tem caminhões e ônibus, além de fornecer o conhecimento industrial é o supridor de componentes para os produtos montados na África do Sul. ■

CURSOS TÉCNICOS, FERRAMENTAS PARA GESTÃO DE NEGÓCIOS.

A Editora OTM oferece três grandes oportunidades para todos profissionais da área de transporte. Os cursos, **Cálculo de Custos Operacionais de Veículos**, **Logística na Manutenção de Frotas** e **Planejamento na Formação de Frotas** são ferramentas indispensáveis para empresários, gerentes e outros profissionais envolvidos na gestão, operação e manutenção de frotas que buscam aumentar sua competitividade e lucros de suas empresas.

12 de Dezembro de 2007

CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS DE VEÍCULOS

Este curso irá preparar e capacitar os participantes para que possam calcular e administrar de forma eficaz os custos operacionais, buscando aumentar a competitividade e os lucros da empresa.

Programa

1. Custos Operacionais de Veículos
 - 1.1 - Classificação dos custos
 - 1.2 - Método de cálculo para custos fixos
 - 1.3 - Método de cálculo para custos variáveis
 - 1.4 - Administração dos custos operacionais
 - 1.5 - Fatores que influenciam na variação dos custos
 - 1.6 - Planilhas de cálculo de custos operacionais de veículos
 - 1.7 - Sistemas de controle, relatórios gerenciais
2. - Apresentação de software para cálculo de custos operacionais.

Nota: Os participantes deverão trazer calculadora para execução de exercícios.

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 300,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h00 - 15h15
	Término	17h30

13 de Dezembro de 2007

LOGÍSTICA NA MANUTENÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Manutenção de frota de veículos**
 - 1.1 - Definição de manutenção e objetivos de um plano de manutenção
 - 1.2 - Sistema de manutenção
 - 1.2.1 - Manutenção de operação
 - 1.2.2 - Manutenção preventiva, corretiva, reforma geral
 - 1.3 - Diretrizes de um plano de manutenção
2. - **Oficinas de manutenção**
 - 2.1 - Manutenção terceirizada
 - 2.2 - Manutenção própria - aspectos relevantes
 - 2.3 - Análise comparativa entre alternativas
3. - **Balanceamento econômico do sistema de manutenção**
4. - **Custos de oficinas de manutenção**
5. - **Dimensionamento de pessoal operacional de oficina.**

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 300,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h00 - 15h15
	Término	17h30

14 de Dezembro de 2007

PLANEJAMENTO NA FORMAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Planejamento de frota**
 - 1.1 - Política de renovação de frota
 - 1.1.1 - Aspectos teóricos/conceituais de modelo
 - 1.1.2 - Aspectos metodológicos
 - 1.1.3 - Aspectos operacionais
 - 1.1.4 - Aplicação prática de modelo
 - 1.2 - Dimensionamento de frota
 - 1.3 - Adequação de frota
 - 1.4 - Frota própria x frota contratada

Valor da inscrição: R\$ 300,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h00 - 15h15
	Término	17h30

(estão inclusos nos valores das inscrições, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)

O Instrutor:



Eng. Piero Di Sora - Técnico em máquinas e motores pela Escola Técnica Federal de São Paulo; engenheiro industrial mecânico pela Pontifícia Universidade Católica; especialista em treinamento gerencial na área de Administração de Transporte; coordenador do Sub-Comitê de Transportes (por 5 anos) e do Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras, ex-superintendente de Transporte e Serviços da Eletropaulo. Experiência de mais de 25 anos na área de transporte; instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas, privadas de pequeno, médio e grande portes e multinacionais.

Público:

Empresários, gerentes, supervisores, encarregados e demais profissionais envolvidos com a gestão, operação e manutenção de frotas de veículos.

Local:



Rua Américo Brasiliense, 2613 Chácara Sto Antonio
São Paulo SP - CEP 04715-004
Tel: (55 11) 5187-2955 / Fax: (55 11) 5187-295506

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



transporte
TODOS OS MODOS MODERNO

TRANSPORTADORA OFICIAL:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104 / 08007028104
otmeditora@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

Código deste curso: **E1856SAO**



Local necessário para a formação de vagões e manobra de locomotivas, o Pátio Costa Lacerda registra uma média mensal de 1.100 manobras

Mais espaço para manobras

■ SÔNIA CRESPO

Para facilitar a formação e a manobra de trens de grande porte da Estrada de Ferro Vitória-Minas, a Vale do Rio Doce investiu R\$ 232 milhões na ampliação do pátio ferroviário Costa Lacerda

MANOBRAR UM TREM COM MAIS DE TREZENTOS vagões transformou-se em tarefa fácil para os controladores de tráfego da Estrada de Ferro Vitória-Minas, malha administrada pela Companhia Vale do Rio Doce. Desde agosto passado, a empresa ampliou o pátio ferroviário Costa Lacerda, situado na cidade de Santa Bárbara, em Minas Gerais – segundo maior da América Latina, que agora pode atender composições de até 320 vagões. O maior pátio de manobras ferroviárias também pertenc-

ce à CVRD e está localizado no porto de Tubarão, em Vitória (ES). Os pátios ferroviários são locais necessários à formação e separação de vagões e manobra de locomotivas. A reforma do local atende ao aumento da demanda por transporte da mina de Brucutu, localizada a 93 quilômetros de Belo Horizonte (MG), com capacidade de produção de cerca de 30 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, e das minas de Gongo Soco, Alegria, Timbopeba e Fábrica que, juntas, são respon-

sáveis por mais da metade do transporte de minério de ferro realizado pela EFVM.

A ferrovia opera atualmente com 347 locomotivas e 19.936 vagões de carga. Recém-inaugurada, a Mina de Brucutu localiza-se no município de São Gonçalo do Rio Abaixo e absorveu investimentos de US\$ 1,1 bilhão. Apenas este ano, a mina produzirá 23 milhões de toneladas de minério de ferro e para o ano que vem está prevista a produção à plena capacidade, de 30 milhões de toneladas. Todo o carre-

gamento ferroviário é totalmente automatizado.

O pátio Costa Lacerda registra uma média mensal de 1.100 manobras com a movimentação de 10 a 15 mil Aparelhos de Mudança de Via (AMV) – dispositivos eletrônicos que acionam a troca de trilhos. A reforma do local criou duas novas áreas de operação: uma exclusiva para trens de minério de ferro e outra destinada a trens de carga diversa, como madeira, combustível, calcário, grãos e produtos siderúrgicos. No pátio para trens de minério de ferro, foram construídas cinco linhas ferroviárias, cada uma com aproximadamente sete quilômetros de extensão, que possibilitarão a formação e o desmembramento das composições.

Ao todo, o local ganhou mais 25 km de extensão, e as linhas recém-instaladas somam 57,1 km. A obra demandou 7,7 mil toneladas de trilhos colocados, 95,1 mil dormentes, seis pontes ferroviárias e dois viadutos rodoviários. De acordo com as informações divulgadas pela empresa, até o final de 2008, o pátio Costa Lacerda receberá mais dois projetos adicionais: um posto de abastecimento de locomotivas, com instrumentos de última geração e um

novo sistema de sinalização, que garantirá maior segurança operacional.

As operações da Estrada de Ferro Vitória Minas também ganharão em produtividade com a modernização do terminal do Porto de Tubarão, no Espírito Santo. Serão investidos mais de R\$ 600 milhões, até 2009, na aquisição de novos equipamentos, como o quinto virador de vagões, dois modernos carregadores de navios e melhorias operacionais no sistema de transporte de granéis como minério de ferro e pelotas. Os novos carregadores entrarão no lugar dos equipamentos antigos, que têm mais de 40 anos de uso. A substituição permitirá escoar 120 milhões de toneladas anuais desses granéis. Em 2007, a Vale do Rio Doce prevê investir um total de US\$ 784 milhões na área de logística. Entre 2002 e 2006 foram investidos quase US\$ 2,5 bilhões em infraestrutura – estratégia adotada para suportar o crescimento das exportações de minério de ferro durante o período e que preconiza o aumento da capacidade e da produtividade no transporte de carga geral dos clientes da empresa.

FERROVIA VERDE – Dormentes feitos

com materiais alternativos ou recicláveis, como plástico e borracha, estão em fase de teste nas ferrovias Estrada de Ferro Vitória Minas e Ferrovia dos Carajás – outra das malhas controladas pela Vale do Rio Doce, que opera com 155 locomotivas e 9.918 vagões. A medida é uma das ações propostas no projeto Ferrovia Verde, lançado pela empresa em maio deste ano e que se iniciou com a adoção do uso do biodiesel B20 pelas duas malhas. Os dormentes alternativos são feitos de polietileno de alta intensidade – através de reaproveitamento de embalagens de plástico de álcool, xampus e outros produtos de limpeza –, fibra de vidro e pneu usado. De acordo com a empresa, matérias-primas como material sintético e mistura de bagaço de cana e plástico estão sendo pesquisadas, desde 2004, para a fabricação de novos dormentes recicláveis. A Ferrovia dos Carajás já tem 600 dormentes de plástico e 600 de borracha.

Outra opção de material que está sendo empregada nos dormentes para as duas vias é o aço, que apresenta melhor performance que a madeira e contribui para a segurança operacional dos sistemas, além de ter vida útil duas vezes superior. Na EFVM já foram aplicados 2 milhões de dormentes do material e na EFC, 140 mil unidades. O programa de implantação de dormentes de aço nas duas vias é progressivo e prevê a substituição de cerca de 400 mil unidades por ano, o que equivale à preservação de 100 mil árvores/ano. Na Ferrovia Centro-Atlântica, a terceira ferrovia sob concessão da Vale do Rio Doce, os dormentes que vêm sendo utilizados, há cerca de três anos, são de eucalipto, por tratar-se de madeira reflorestável. A malha, que tem frota de 537 locomotivas e 11.789 vagões, já possui dois milhões de dormentes desse material ao longo da via. ■



Estrada de Ferro Carajás: programa de implantação de dormentes de aço nas duas vias é progressivo e prevê a substituição de cerca de 400 mil unidades/ano

NOVO FORD CARGO 712. É LUCRO NA CERTA.

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

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

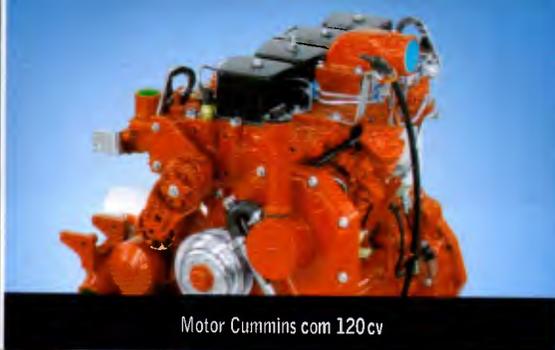
JWT.COM.BR



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



Freios equipados com válvula LSV



Motor Cummins com 120 cv



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

Empresa adquiriu 36 novos vagões da Amsted-Maxion este ano e já totaliza frota de 146 equipamentos para locação



Vagões de aluguel

Para atender à alta produtividade no transporte de carga ferroviária, empresas como a Ferrolease se especializam no serviço de locação de vagões

NOS ÚLTIMOS ANOS, O AUMENTO DA DEMANDA pelo transporte ferroviário de cargas gerou a necessidade de expandir as frotas de vagões, tanto das concessionárias como dos embarcadores. Como a compra desses ativos requer alto volume de investimentos — e não é o foco do negócio dos embarcadores — um novo nicho de mercado se consolida no segmento ferroviário: a locação de vagões. Atualmente existem duas empresas que oferecem o serviço, que também é chamado de leasing de vagões: a MRC, pertencente à Mitsui Brasileira Importação e Exportação, sediada em São Paulo (SP), e a Ferrolease

Equipamentos Ferroviários, situada em Curitiba (PR). De acordo com especialistas e executivos do setor, este é um dos grandes negócios do futuro, a exemplo do que já ocorre nos Estados Unidos e na Europa.

A Ferrolease é uma empresa especializada no gerenciamento de frota ferroviária com 56% de capital nacional e 44% de recursos estrangeiros. Os investimentos iniciais realizados na aquisição dos ativos somaram US\$ 15 milhões e as primeiras locações aconteceram em 2004. "A princípio eram vagões usados e reformados. Hoje também oferecemos aos nossos

clientes vagões novos, que compramos regularmente da indústria nacional", comenta Estéfano Vaine Júnior, presidente da Ferrolease. A empresa dispõe atualmente de 146 vagões para locação, nas versões de graneleiro, tanque, plataforma e gôndola. Desse total, 36 novos vagões foram entregues pela Amsted-Maxion em agosto último. "Escolhemos a fabricante porque a empresa oferece preço, qualidade e bom prazo de entrega", afirma o executivo. "Temos certeza que o mercado vai crescer. Os investimentos das ferrovias estão voltados para o crescimento operacional, o que significará maior movimento nas

vias", comenta. O executivo diz que a expansão da frota da Ferrolease acompanha a projeção de crescimento anunciada pelas concessões ferroviárias brasileiras. "A partir desses relatórios estipulamos as nossas compras", diz. "Se o volume de carga transportada aumentar, a tendência é de que o uso do modal ferroviário fique mais barato em relação ao custo do modal rodoviário e, com isso, tenha mais demanda", ressalta o executivo.

Vaine Júnior acredita que, para conseguir uma melhora operacional, as concessões priorizarão, a partir de agora, investimentos na via permanente. "Quanto aos vagões, a tendência é de que as empresas – tanto concessões como embarcadores – optem pela locação dos equipamentos", avalia. A análise do executivo se baseia em experiências similares que ocorreram em outros países, como os Estados Unidos. "Os EUA têm atualmente 1,5 milhão de vagões em operação e 70% da frota pertencem a empresas de leasing", exemplifica, dizendo que as estimativas mostram que a cada ano a frota americana terá mais unidades alugadas. "Hoje o

recurso de aluguel de vagões é uma prática comum no mundo todo, para fabricantes que usam a ferrovia", observa o presidente da Ferrolease

"Vai chegar um momento em que as concessões não comprarão mais vagões; irão apenas alugá-los e movimentá-los nas linhas", prevê. O embarcador é e continuará sendo o cliente potencial do mercado de leasing de vagões. "Hoje", comenta, "os donos da carga já são nossos principais clientes, responsáveis por 90% dos negócios em andamento", estima.

Em praticamente quatro anos de operações, a Ferrolease cresceu 35% em faturamento. "Em 2005, aproximadamente 1% da frota de vagões em circulação era de equipamentos alugados. "Este ano o total de vagões alugados já é de 3,5%", analisa Vaine Júnior. "Em termos comparativos de evolução, a taxa de crescimento de locação, em 2007, é maior que a taxa de crescimento da frota total de vagões entre 2005 e 2006, que foi de 3,4%", diz. Ele estima que a partir de agora a perspectiva é de manter um crescimento de 20% ao ano, considerando a

necessidade natural de renovação das frotas – a idade média desses equipamentos é de 30 anos – e o crescimento das operações de transporte no modal ferroviário. Vaine Junior acredita que logo surgirão outras empresas de leasing de vagões no mercado. "Já existem vários investidores analisando a estrutura da nossa empresa", revela.

O grande diferencial da Ferrolease, destaca, é o serviço de manutenção dos vagões, que está incluído no valor da locação. O executivo explica que com a concentração dos dois serviços, a recuperação de eventuais danos causados nos vagões durante o transporte é simplificada. "O vagão que roda na malha ferroviária de uma determinada concessão é um equipamento alugado por um embarcador de uma outra empresa, o qual dependerá da manutenção de uma terceira empresa. Essa rede de dependências pode provocar demora nas operações de transporte, que geram prejuízos", exemplifica.

A Ferrolease iniciou contatos com países da América Latina para negociar a locação dos vagões. "Pretendemos fechar um contrato até o final deste ano", diz, acrescentando que por enquanto não pode revelar o futuro cliente. "Mas será nosso primeiro cliente internacional", comemora. A sede da Ferrolease fica no centro da capital paranaense e de acordo com o diretor é uma localização estratégica, próxima às principais malhas ferroviárias. "Os vagões da Ferrolease alugados estão distribuídos da seguinte forma: 90% entre São Paulo e Mato Grosso e os 10% restantes nas demais ferrovias", calcula. Ele diz que os equipamentos da empresa geralmente ficam estacionados em ramais da via férrea, ao longo das malhas. "Não temos um estacionamento específico, até porque as dimensões de cada um deles é, em média, 18 metros de comprimento, cinco metros de altura e três metros de largura", conclui. ■



Em quatro anos de operação, a Ferrolease expandiu 35% o faturamento



Exportações de peças da ThyssenKrupp para os Estados Unidos substituem transporte rodoviário por ferroviário até o Porto de Santos, através de acordo multimodal entre a MRS Logística e a Aliança Navegação

AS OPERAÇÕES DE TRANSPORTE multimodal que envolvem ferrovias e portos vêm crescendo consideravelmente nos últimos tempos como alternativa ao transporte rodoviário, que nos últimos dois anos tem enfrentado dificuldades logísticas de acesso à área de embarque portuário. A substituição do caminhão pelo trem, na maioria das situações, não traz velocidade à operação mas garante segurança e a praticidade tanto nas ações de transbordo quanto no acesso ao cais.

A fabricante de autopeças ThyssenKrupp Metalúrgica Campo Limpo iniciou os testes com a ferrovia há cerca de dez anos e avaliou as vantagens que teria em substituir os caminhões que transportavam peças em contêineres, desde o hub da Aliança Navegação e Logística – com 40 mil m², situado em Jundiá (SP) – até o porto de Santos, por vagões da MRS Logística. A parceria criou um corredor expresso de transporte ferroviário de contêineres. "As principais vantagens são a regularidade das operações, a facilidade que os trens têm em acessar o porto e a agilidade em embarcar e desembarcar os contêineres nos vagões – antes

era necessário agendar a vinda de caminhões com dois dias de antecedência", comenta o gerente de Logística e Multimodal da Aliança, Carsten Gelhaus. A operação completa envolve ainda um pequeno trajeto de 15 quilômetros, entre a fábrica da ThyssenKrupp e o hub, que é feito de caminhão. O terminal funciona como um hub de entrega e coleta de cargas. "A partir de nosso terminal, o contêiner é colocado no trem e segue, em percurso de 120 quilômetros, até o Porto de Santos", explica o executivo.

O terminal da Aliança, que pertence ao mesmo grupo da empresa Hamburg-Sud, tem capacidade para movimentar até 1.500 TEUs por mês, utilizando a ferrovia. Carsten Gelhaus explica que o hub tem à disposição um trem diário, com percurso de ida e volta, de 35 vagões, que possibilitam o transporte de 70 TEUs. As saídas de navio, em direção aos Estados Unidos, são semanais. Apenas para a fabricante de autopeças, são transportados 50 Teus por mês. A Aliança diz que está preparada para ampliar as operações realizadas para a sistemista, mas Carsten informa que isso dependerá exclusivamente do aumento de exportações do fabricante.

SEGURANÇA E REGULARIDADE – Segundo o gerente comercial da MRS Logística, Daniel Salcedo, o transit time ferroviário entre o terminal multimodal e o Porto de Santos é de 10 a 12 horas. "Os trens expressos circulam todos os dias da semana, no período noturno, possibilitando que o fluxo de coleta rodoviária de contêineres ocorra sempre no período diurno", descreve. O executivo ressalta que o serviço é extremamente seguro, com nível zero de avarias de carga, boa regularidade e previsibilidade, o que traz mais vantagens competitivas ao cliente.

Outra novidade da Aliança é um serviço de cabotagem expressa entre Manaus (AM) e São Paulo (SP), em virtude da crescente movimentação de carga pela costa brasileira. O novo percurso terá frequência quinzenal e reduz o transit time marítimo de 12 para 9 dias. O serviço contará com mais dois navios, além dos atuais seis que operam a linha regularmente. De acordo com dados estatísticos levantados pela armadora, cerca de 40% da produção do Pólo Industrial de Manaus são escoados por meio do transporte de cabotagem, principalmente produtos eletrônicos. ■

FENATRAN

16º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE

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

15 - 19 outubro 2007

Anhembi • São Paulo • SP

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



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

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

Organização e Promoção:



Iniciativa:



Apoio Institucional:



Afiado à:



Local:



CNT apresenta plano de obras ao governo

O Plano de LOGÍSTICA para o País apresentado pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT) prevê investimentos de R\$ 223,8 bilhões e a maioria dos 496 projetos refere-se a obras rodoviárias

■ RAIMUNDO DE OLIVEIRA

A CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT) lançou no início de setembro um Plano de Logística para o País com investimento previsto de R\$ 223,8 bilhões e 496 projetos de infra-estrutura. De acordo com a CNT, o plano representa a visão dos transportadores e não é um projeto executivo, por isto não traz detalhes técnicos das obras nem prazo para implementação. A maior parte dos projetos apresentados pela CNT é referente a obras rodoviárias (197), seguida pelos projetos nos modais aquaviário (113), intermodal (88), ferroviário (62) e aéreo (36). Na divisão dos gastos estimados com os projetos, o setor rodoviário também lidera os investimentos com R\$ 93,4 bilhões, seguido pelo ferroviário (R\$ 86,7 bilhões), hidroviário (R\$ 25,6 bilhões), aéreo (R\$ 7,8 bilhões), intermodal (R\$ 5,6 bilhões) e pelas obras destinadas a portos (R\$ 4,4 bilhões). A CNT propõe também a criação de um fundo do governo federal no valor de R\$ 60 bilhões para investimentos em infra-estrutura.

Segundo o plano da CNT, a maior parte dos 87 projetos para o setor rodoviário contempla obras de recuperação de pavimento e os investimentos mais altos ficam por conta da duplicação de rodovias. O plano prevê 54 projetos de duplicação com gastos de R\$ 56 bilhões e 14.312 km de novas pistas. Para a recuperação de pavimentos, a CNT propõe R\$ 19,7 bilhões. O plano prevê também investimento de R\$

9,2 bilhões para a construção de 21 novas rodovias que totalizam 5.122 km, R\$ 6,4 bilhões em 24 obras de implantação de faixas adicionais num total de 6.665 km e R\$ 1,9 bilhão em 11 obras de pavimentação que compreendem 1.470 km.

Para o setor ferroviário a CNT propõe o investimento de R\$ 34,3 bilhões para a construção de 32 novos trechos num total de 9.536 km de linhas. A proposta também contempla duas obras de duplicação de ferrovias com investimento de R\$ 1,2 bilhão e 200 km. O projeto também prevê a construção de 350 km de linhas de metrô nas capitais dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Pernambuco e Rio Grande do Sul.

De acordo com a CNT, o plano de logística tem como um de seus objetivos diminuir o "desbalanceamento" entre os investimentos direcionados à infra-estrutura rodoviária, predominantes no País, e os gastos com projetos ferroviários. "O Plano contempla a integração logística do Brasil. Ou seja, a integração da ferrovia com a rodovia, com o setor aéreo, com os portos, tornando o Brasil mais eficiente e criando as condições para que o Brasil possa crescer", afirmou o presidente da CNT, Clésio Andrade, durante o lançamento do plano. Segundo Andrade, a proposta da confederação representa uma visão sistêmica do setor de transporte brasileiro, o que segundo ele só foi apresentada

uma vez no Brasil, na era JK.

O plano apresentado pela CNT prevê R\$ 55,9 bilhões a mais em investimentos que o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), lançado recentemente pelo governo federal e que tem caráter indicativo de médio e longo prazo. Pelo plano do governo federal, as previsões de investimentos são de R\$ 72,7 bilhões entre 2008 e 2011, R\$ 28,5 bilhões entre 2012 e 2015 e de R\$ 71,1 bilhões após 2015. Do total de investimento indicado para o setor de infra-estrutura logística no plano, a maior parte (R\$ 74,1 bilhões) é destinada aos projetos no segmento rodoviário, seguida pelos segmentos ferroviário (R\$ 50,5 bilhões), portuário (R\$ 25,1 bilhões), hidroviário (R\$ 12,8 bilhões) e aeroportuário (R\$ 9,6 bilhões). Um dos objetivos apresentados pelo governo é aumentar a participação dos modais ferroviário e hidroviário nas operações de transporte e logística no médio e longo prazo no País. Segundo informações do Ministério dos Transportes, atualmente a matriz de transporte brasileira tem predominância rodoviária com 58% de participação, seguida pelo ferroviário (25%), hidroviário (13%), dutoviário (3,6%) e aéreo (0,4%) e a intenção com o planejamento de médio e longo prazo é atingir níveis de 33% na participação rodoviária, 32% na ferroviária, 29% na hidroviária, 5% na dutoviária e 1% no segmento aéreo. ■

Em busca de crescimento

Ao completar 30 anos, a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária defende a importância do sistema ferroviário para dar sustentabilidade ao desenvolvimento econômico e social do País

O TRANSPORTE FERROVIÁRIO de cargas e de passageiros tem um belo futuro pela frente, se depender da capacidade de produção e da evolução tecnológica da indústria brasileira. Mas, para que isso aconteça, também será necessária a criação de novas malhas e a desobstrução dos atuais gargalos logísticos nas linhas existentes. É certo que o setor privado, a partir de 2006 – empolgado pelo aumento da demanda – modernizou a frota e aumentou a eficiência das ferrovias. A indústria ferroviária chegou a produzir, em 2005, cerca de sete mil vagões. No entanto, o setor tem capacidade produtiva de até 12 mil vagões

por ano, mas a venda total em 2007 não deverá ultrapassar 1 mil unidades. "Isso ocorre devido, entre outros pontos, à falta de expansão da malha ferroviária nacional, compromisso do governo federal", salienta Luis Cesário Amaro da Silveira, presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer).

Na avaliação do presidente, a expectativa da indústria ferroviária brasileira está no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O programa pretende ampliar, até o ano de 2010, mais de 2.500 quilômetros de ferrovias, além da eliminação de gargalos e construção de contornos ferroviários. "Ainda é muito pouco para o que o Brasil precisa, face à natureza das cargas trans-



A indústria ferroviária tem capacidade produtiva de 12 mil vagões por ano

portadas e às distâncias percorridas", avalia Amaro da Silveira.

SISTEMA METROFERROVIÁRIO – No momento em que a indústria ferroviária brasileira completa 30 anos de história, os fabricantes de trens de passageiros aguardam a licitação de 320 carros (40 trens de 8 carros cada), da CPTM, e mais 102 carros (17 trens de 6 carros cada), do Metrô de São Paulo. Além disso, aguarda também a licitação para equipamentos do Expresso Aeroporto. Vale ressaltar que o governo federal está em fase de estudos para o lançamento do PAC do transporte e da mobilidade urbana. Investimentos para melhorar o deslocamento da população

dentro das cidades por meio de metrô e trens de subúrbios surgem como esperança para o setor. "Esperamos que tal medida também se estenda para a parte de cargas", observa o presidente da Abifer.

"A indústria ferroviária brasileira, dentro do contexto mundial, possui uma das mais avançadas tecnologias de fabricação. Aliás, atualizar permanentemente a tecnologia sempre foi meta da nossa indústria e é nela que encontramos a explicação para a rápida recuperação do nosso segmento industrial. Nossa indústria é a maior da América Latina e, na região, é a maior exportadora de equipamentos ferroviários para o sistema de transporte de cargas e de passageiros", afirma. ■

■ 50 ANOS DA RODOVIÁRIO LÍDER

Rodoviário Líder: cinco décadas sem parar de crescer



Ao chegar aos 50 anos, a empresa está longe da acomodação, comemorando a data com definição de metas ambiciosas e mantendo um crescimento invejável desde a sua criação

A Rodoviário Líder, uma das principais empresas do Grupo Líder, completa 50 anos com novos projetos e planos de expansão. Fundada em 1957 em Muriaé, Minas Gerais, por José Braz, atual diretor-presidente, a Líder começou sua trajetória transportando leite in natura pela região Sudeste. Cinco décadas depois, há muito a se comemorar. A transportadora conseguiu alcançar, nos últimos três anos, uma média de crescimento de 30% em volume de carga transportada. O objetivo é manter-se nesta média, com a implementação de novos negócios e aumento do market share na carteira dos clientes atuais.

Em 1973, sob a direção de Gilberto José Tanus Braz, um dos filhos de José Braz, a transportadora dava um passo importante para a conquista de novos mercados, passando a atuar também com cargas siderúrgicas, papel, celulose e produtos alimentícios. Na época, a Líder já demonstrava que seria bem sucedida na tarefa, nem sempre fácil, de conciliar administração familiar, com eficiência e profissionalismo.

Hoje, com os irmãos Glauco e Renzo Braz à frente da empresa, a Líder possui 680 funcionários e uma frota de 670 veículos que percorrem todos os anos 50 milhões de km, levando artigos siderúrgicos (aços planos e não-planos), papel e celulose, produtos alimentícios, a granel, eletrônicos, florestais e automobilísticos. São cerca de três milhões de toneladas em mercadorias por ano.

A transportadora Líder faz parte de um conglomerado de empresas de sucesso. O Grupo Líder faturou R\$ 1,3 bilhão no ano passado e a expectativa de crescimento para 2007 é de 25%. O grupo é formado por concessionárias Volkswagen, General Motors, Ford, Fiat, Mercedes-Benz, Honda Motos e Toyota. Em 2006, foram vendidos 42 mil automóveis. Ao todo são 35 lojas e 400 funcionários diretos.

Em ritmo acelerado – Dentro de 18 meses, a Líder terá uma nova sede, também em Muriaé, que já está em construção. O projeto irá permitir que a empresa possa continuar seu ritmo de crescimento, além de melhorar a acessibilidade, já que a matriz funciona hoje em uma área urbana do município. “Mudaremos para um local próximo à rodovia BR-116, o que facilitará muito o fluxo de caminhões. Quando a transportadora foi fundada, es-

távamos em uma área tranqüila, mas a cidade cresceu muito desde então”, contou José Braz.

O espaço terá 40 mil m² – as instalações atuais possuem 15 mil m² – e acomodará melhor os projetos de expansão da empresa. “Estamos ampliando a locação de veículos e equipamentos, o armazenamento, e, em um futuro próximo, a própria gestão de estoques e distribuição. Portanto, prevemos um aumento de cerca de 20% da frota própria e a nova matriz dará maior suporte administrativo e operacional a esse crescimento”, afirmou José Braz. O empresário ressaltou ainda que a sede contará com maior espaço dedicado ao lazer dos funcionários. “Teremos um campo de futebol bem maior e mais locais voltados para o lazer, como parque infantil”. A Líder já tem tradição sólida em esportes coletivos, pois participa de torneios e campeonatos na região, em parceria com o Serviço Social da Indústria (Sesi).

Além da matriz, a empresa possui filiais nas seguintes localidades: Rio de Janeiro, Barra Mansa e São Gonçalo, no Rio de Janeiro; Betim, Belo Oriente, Ipatinga, Juiz de Fora, Montes Claros e Santa Bárbara, em Minas Gerais; Camaçari, Feira de Santana e Mucuri, na Bahia; Cordeirópolis, Cubatão, Pindamonhagaba e Guarulhos, em São Paulo; Fortaleza, Ceará; Jaguaruaiva, Paraná; e Viana, Espírito Santo.

Tecnologia e segurança

Nos últimos 50 anos, o setor de transporte de cargas passou por uma transformação muito grande e os clientes passaram a exigir mais qualidade e rapidez nas entregas. A Líder se manteve sempre passo a passo com as inovações e exigências do mercado. “Tivemos que nos adaptar às seletivas e crescentes mudanças do setor, investindo mais em tecnologias e novos conhecimentos. Nesse período, houve uma verdadeira revolução no modo de operar os negócios”, acredita o diretor.

Glauco Braz destacou que o aumento da competitividade, a elevação dos custos e a conseqüente redução das margens de lucro, além da crescente evolução tecnológica e a criação de um novo modelo de gestão baseado na logística integrada, marcaram a história deste segmento nas últimas décadas. Entre as maiores dificuldades enfrentadas pelas transportadoras ao longo deste período estão a insegurança nas estradas e os baixos investimentos em infraestrutura, o que gerou gargalos logísticos.

Atualmente, a frota da Líder, formada por veículos novos, próprios e terceirizados, é totalmente monitorada por satélite, 24 horas por dia e sete dias por semana, o que garante total segurança no transportes de cargas e mercadorias. Com a integração dos sistemas Microsiga e Autotrac, a Líder, que possui central própria de gerenciamento, consegue manter o controle total do processo de transporte, desde a solicitação do serviço até a confirmação da entrega, e tem condições de fornecer informações aos clientes, em tempo real, sobre sua carga.

Em breve, o sistema de monitoramento se tornará mais eficiente ainda. “Estamos implementando um moderno Sistema de Gestão Integrado de Frota, desenvolvido internamente que, além de aprimorar os controles logísticos da

frota, disponibilizará aos clientes via internet a possibilidade de consultar o status de sua carga”, informou Renso Braz.

Sintonia com os clientes

A Rodoviário Líder possui um leque de serviços para atender da melhor forma possível os clientes mais exigentes do mercado. Entre os sistemas oferecidos estão milk run, just in time, inbound e interplantas, que são escolhidos de acordo com a necessidade de cada empresa. Os equipamentos são montados e desenvolvidos para cada colaborador.

A divisão de locação de veículos leves (funcionais, executivos e especiais), utilitários e ambulâncias com serviços de motoristas é um dos serviços estratégicos da empresa, pois abre um nicho de mercado com ótimas perspectivas de negócios. “A participação da Líder neste setor tem aumentado significativamente e acreditamos que encontraremos grandes oportunidades”, disse Glauco Braz.

A empresa oferece máquinas e equipamentos, o que permite ao cliente terceirizar mão-de-obra. A Líder ainda desenvolve sistemas operacionais, analisando a possibilidade de absorção dos materiais do colaborador, a aquisição de máquinas e o treinamento de operadores.

A transportadora também realiza operações florestais com transporte e carregamento de madeira no campo, com profissionais especializados. São elaborados estudos específicos para definir quais os equipamentos ideais para cada ação (tritrens, rodotrens, escavadeiras), com objetivo de melhorar a produtividade dos clientes.

O segredo do sucesso

O contato estreito com os colaboradores, tanto clientes quanto funcionários, é a chave do sucesso da empresa. “A forma carismática de relacionamento com os clientes, fruto de uma gestão familiar bem sucedida, tem proporcionado a nossa empresa uma vantagem competitiva duradoura, em relação aos concorrentes potenciais”, de acordo com Glauco Braz.

O empresário também destacou que a Líder está em sintonia com os mais modernos conceitos de administração de empresas, nos quais o relacionamento é mais importante que o produto. “Há algum tempo, dizia-se que não se vendia produtos, mas, serviços. E hoje, deve-se ir além

dos serviços, ou seja, a busca pelo relacionamento como forma de reforçar a confiança, mantendo uma parceria sustentável ao longo do tempo”, completou.

E desta forma a Rodoviário Líder conquistou um lugar privilegiado no mercado brasileiro e a confiança de importantes parceiros como Usiminas, Suzano Bahia Sul, Norske Shog, Belgo Mineira, Nestlé, Cosipa, Cenibra Celulose, Ford do Brasil, Gerdau, Unilever e Procter & Gamble.

Responsabilidade social

A empresa não poupa esforços para desenvolver cada vez mais a qualidade dos serviços. Em abril de 1999, a Líder alcançou o certificado ISO-9001, após dois anos de treinamento intensivo e mudanças comportamentais. O certificado

possibilitou à empresa analisar e modificar seu sistema de gestão de qualidade, a fim de oferecer maior satisfação aos clientes e obter mais competitividade no mercado. “O ISO-9001 passou a ser uma condição imprescindível aos grandes gestores de transporte e logística no Brasil e no mundo. O certificado tornou-se uma obrigação, pois o mercado não perdoa quem não valoriza a qualidade dos serviços prestados”, afirmou Glauco Braz.

Atualmente, está em processo de homologação para obter as certificações Anvisa (Associação Nacional de Vigilância Sanitária) e Sassmaq (Sistema de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade), que possibilitarão a exploração de novos mercados de produtos com maior valor agregado, como farmacêutico, químico e cosmético.

Para obter o certificado da Sassmaq, os funcionários envolvidos no transporte de produtos químicos, como polietilenos, por exemplo, devem estar aptos a seguir os procedimentos adequados em caso de acidentes envolvendo este tipo de material. “Os trabalhadores que lidarão com estes produtos precisam ser especialmente treinados para que a empresa possa transportá-los. O mesmo ocorre com os medicamentos”, disse o diretor.

Em parceria com a Belgo Mineira e a Suzano Papel e Celulose, foi criado o Programa de Sustentabilidade e Responsabilidade Social da Líder, voltado para melhorias ambientais, incremento das relações com os funcionários, acionistas e colaboradores, e maior proximidade com a comunidade.

A Rodoviário Líder mantém campanhas educativas sobre segurança no trabalho, reciclagem, melhoria da qualidade de vida, entre outras. A empresa também elaborou um Código de Ética para todos os colaboradores, com a finalidade de promover um ambiente de trabalho saudável. A Líder faz questão ainda de incluir uma cláusula em contratos com fornecedores para não-adoção de práticas ilegais, como trabalho escravo, exploração da mão-de-obra infantil, discriminação, além de incentivar a escolha de materiais que não sejam nocivos ao ambiente.

A preservação do meio ambiente e o manejo seguro de todos os produtos a serem transportados são preocupações sempre presentes nas ações da Líder, demonstrando sua sintonia com as mais modernas exigências do mercado. A empresa mantém um rigoroso controle de emissão de poluentes resultantes da combustão do óleo diesel dos motores da sua frota, iniciativa que lhe rendeu uma premiação da Setcemg (Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado de Minas Gerais), em 2006. A importância desta proposta se destaca mais ainda se levarmos em conta que a média de consumo de combustíveis é de 14 milhões de litros por ano.

A Líder também recolhe e armazena todo o óleo queimado proveniente da manutenção em suas oficinas, evitando assim que este material seja descartado no ambiente, o que poderia causar contaminação no solo e nas águas. A empresa receptadora é devidamente certificada para dar a destinação adequada ao óleo já utilizado.



Mais leves e econômicas

Divisão de rodas forjadas de alumínio da Alcoa quer fechar o ano de 2007 com share de 8% no mercado doméstico e ampliar sua participação em 25% na América do Sul até 2010

■ SONIA CRESPO

AS RODAS DE ALUMÍNIO PARA veículos pesados ainda são um produto pouco utilizado no País. O principal motivo é o preço do produto, que chega a ser 50% superior às rodas de aço – opção mais comum do mercado. No entanto, a versão em alumínio oferece uma série de vantagens para o consumidor desse segmento, entre elas maior leveza, que proporciona aumento na capacidade de transporte de carga, mais resistência à choques, boa durabilidade e maior economia de combustível.

A divisão de rodas forjadas de alumínio da Alcoa, para veículos leves e pesados, acredita no potencial desse mercado e projeta expandir sua participação em 25% na América do Sul até 2010. No Brasil, especificamente, o fabricante diz que já tem um mercado consolidado, ancorado pela estrutura de distribuição do produto, que utiliza a cadeia de 250 lojas DPaschoal e Pneuac. De acordo com Eduardo Lacerda, superintendente da Divisão de Rodas da Alcoa na América do Sul, todas as lojas têm atendimento especializado em veículos pesados. Desde que começou a vender as rodas de alumínio forjado no País, a fabricante já comercializou mais de 25 mil unidades. "Agora queremos expandir nossas vendas para o Chile, Bolívia, Paraguai, Uruguai e Peru", comenta o executivo.

"Hoje o mercado brasileiro representa para nós 90% do faturamento correspondente à América do Sul", avalia. Considerando



rando que a Alcoa estruturou a divisão de rodas de alumínio no Brasil em 2004, o índice pretendido para 2007, de 8%, é bastante promissor, analisa Lacerda. "Acreditamos que está havendo uma mudança na mentalidade dos consumidores", diz. Ele conta que nos EUA, em cada 100 caminhões vendidos, 70% têm rodas de alumínio e os demais 30% têm rodas de aço. Já na Europa, esse percentual é de 60% e 40%, respectivamente. "Já no Brasil para cada cem caminhões comercializados apenas oito caminhões saem de fábrica com rodas de alumínio", compara.

RODA MACIÇA – As rodas forjadas são produzidas a partir de um bloco de alumínio maciço, que é aquecido a temperaturas altíssimas, recurso que concede mais resistência ao produto. "Uma roda de aço pesa entre 44 e 47 quilos; a roda de alumínio forjado pesa 24 quilos – praticamente a metade", compara Lacerda. O processo de

forjamento é idêntico em todas as unidades de produção da fabricante no mundo. Ele explica a roda forjada é diferente da roda fundida – processo que aglutina várias placas de alumínio sobrepostas.

O abastecimento dos mercados latinos é realizado pela fábrica da Alcoa em Monterrey, no México. A fabricante tem mais três fábricas no mundo: nos EUA, na Hungria e no Japão. Para 2007, Lacerda projeta crescimento de 18% nas vendas de rodas da marca no Brasil. Já para o próximo ano, o executivo mantém uma expectativa conservadora: "Por enquanto vamos manter o mesmo índice de crescimento previsto para este ano", arrisca.

O superintendente diz que as rodas de alumínio vêm sendo utilizadas em ônibus rodoviários e em caminhões que transportam cargas perigosas, lixo, betoneiras, minério, madeira e combustíveis, entre outros. Lacerda avalia que a roda forjada é cinco vezes mais resistente aos impactos do asfalto que a roda de aço. "A economia é grande se considerarmos que um caminhão de 23 rodas ganha praticamente meia tonelada de capacidade de carga com a substituição do aço pelo alumínio", observa. Além disso, ele conta que, com a redução de peso, também diminui o consumo de combustível e a emissão de poluentes. O produto tem vida útil de 18 anos, sem limite de quilometragem, e o material – 100% reciclável – pode ser revendido. ■



No lançamento do B9R, a tecnologia de ponta foi demonstrada em testes para clientes e jornalistas, que puderam dirigir eles próprios os veículos e constatar os benefícios oferecidos na condução

Rodoviário B9R realça tecnologia e segurança

A montadora tem um aliado para aumentar sua participação no mercado de ônibus rodoviários: a alta tecnologia incorporada vai ser reconhecida no momento em que as vendas estão aquecidas

A VOLVO ESTÁ DECIDIDA A MUDAR UM para-digma segundo o qual o empresário brasileiro de ônibus não estaria preparado para acolher produtos que embutem tecnologia de ponta.

Sem modéstia, Per Gabell, presidente da Volvo Bus Latin America, enfatiza que o B9R, lançado neste mês, é o que existe de "mais moderno em tecnologia de ônibus

rodoviários e de turismo".

Para justificar sua afirmação, desfia uma série de inovações que o B9R introduz. "É o único chassi do mercado brasileiro com sistema de frenagem eletrônica para garantir mais segurança", diz. Outro componente inédito no mercado e incorporado pelo chassi B9R é o freio a disco e ABS de série, faz coro a Gabell o gerente de Ven-

das da Volvo Bus, Luiz Caparelli.

Um destaque do B9R é a caixa de câmbio inteligente, o I-Shift, também item de série. Com isso, o motorista só tem de acelerar e frear. Para facilitar ainda mais a vida, o condutor utiliza as 12 marchas à disposição com a ajuda de um display do computador de bordo no painel. Assim, no visor, o condutor pode monitorar em que

O modelo rodoviário B9R com freio motor Volvo VEB, que tem potência de frenagem de 350 cv, garante mais segurança



marcha está naquele momento e quais são as outras disponíveis. O I-Shift possui um sistema inibidor de trocas de marcha indevidas. A Volvo destaca que a caixa automática, além de facilitar a vida do motorista, contribui para reduzir o gasto de combustível.

Uma inovação também de destaque é o BEA-A (sigla em inglês de Arquitetura Eletrônica para Ônibus) um display no computador de bordo que facilita o acesso do motorista a "dezenas" de informações do motor, caixa de câmbio, freios, suspensão e luzes externas.

O B9R, que ainda oferece freio motor Volvo VEB, suspensão a ar com controle eletrônico e um avançado sistema de frenagem (EBS-5) como itens de série, "alia tecnologia à robustez para todo tipo de estrada", afirma Gabell.

O freio motor VEB do B9R reduz a constante utilização do freio de serviço e contribui para diminuir os custos de manutenção na medida em que economiza pastilhas e discos de freio. O EBS-5 incorpora uma série de dispositivos, incluindo o sistema antitra-vamento ABS e o ASR, controle que iguala a força de tração nas rodas. Como opcional, o B9R oferece o sistema eletrônico de estabilidade ESP, que detecta situações de perigo para o veículo.

O mercado brasileiro de ônibus, um dos maiores do mundo, certamente atrai a Volvo, que, no entanto, não tem conseguido expressividade em vendas nos últimos tempos. Mas a Volvo Bus Latin America, respon-

sável pela área, está disposta a virar o jogo e ganhar destaque.

Para isso, conta com a nova linha de produtos, calcada em alta tecnologia. Assim como o chassi B9R 4x2, destinado a aplicações rodoviárias e de turismo, o modelo B12R incorpora as inovações tecno-lógicas trazidas da Europa. Este chassi tem motorização de 380 cv e 420 cv.

Gabell também conta com a expansão econômica no Brasil como aliada. Para ele, a conjuntura positiva faz o empresário mudar a postura. Na sua visão, em épocas de vacas magras, a tecnologia é sinônimo de aumento de preço. "Mas hoje a realidade é outra", assegura.

Com tal convicção, Gabell entende que a dependência da exportação não será mais tão intensa. A fábrica brasileira, que nos últimos tempos direcionou acima de 80% de sua produção de chassis de ônibus para o mercado externo, pretende, com o B9R,

A caixa automática I-Shift, item de série no novo chassi, facilita a vida do condutor



ganhar espaço no âmbito doméstico.

Gabell diz que a incorporação de alta tecnologia traz a necessidade de adoção de componentes importados, entre eles a caixa de câmbio e o motor de 9 litros com potências de 340 cv e 380 cv. De acordo com o executivo, isso, no entanto, não

Para Per Gabell, presidente da Volvo Bus, a conjuntura positiva faz o empresário mudar a postura: agora a tecnologia já não é mais sinônimo de aumento de preço



compromete que o veículo seja financiado pela linha Finame, do BNDES. Com carroceria, o B9R atinge, segundo ele, o índice de 58% de nacionalização exigido para se enquadrar dentro dos parâmetros da linha de crédito.

Feitas as contas, a Volvo investiu US\$ 20 milhões na nova linha de ônibus, E, segundo Gabell, o objetivo, em três anos, é atingir 25% de participação nos ônibus pesados. Trata-se de uma meta bastante ousada. A marca, que chegou a ter 25% da fatia de ônibus rodoviários pesados, e, no ano passado, ficou com 7%, teve, de janeiro a julho de 2007, apenas 1,6% de market share.

A pretensão da Volvo, que posicionou o BR9 com preço de R\$ 220,5 mil, é produzir anualmente de 300 a 400 unidades do novo modelo. Isso representa cerca de 30% do volume total estimado em 1,4 mil chassis. Amparada pela tecnologia do BR9 e pelo bom mo-

mento que atravessa o mercado brasileiro, sobretudo, a Volvo já programa para o primeiro semestre de 2008 o segundo turno na linha de ônibus, que hoje monta sete chassis diários entre rodoviários e urbanos.



Novo Fiat Ducato privilegia passageiro

O Minibus Longo Teto Alto, com 5,6 metros de comprimento, tem amplo espaço interno e capacidade para 1,18 tonelada de carga

A NOVA VERSÃO DO FIAT DUCATO PARA transporte de passageiros, o Minibus Longo Teto Alto, tem entreeixos de 3,7 metros e capacidade para levar até 16 ocupantes. O modelo oferece mais espaço interno e diversos opcionais para aumentar o conforto dos usuários. Seu design, assim como o dos outros modelos da linha Ducato, é assinado pelo designer italiano Giorgetto Giugiaro e suas linhas ressaltam a robustez e a força do veículo.

O novo Ducato é equipado com motor diesel common rail 2.8, de 4 cilindros em linha, com injeção direta com controle eletrônico, de 127 cv de potência, o que permite ao veículo desempenho e agilidade em qualquer condição de uso, segundo a

Fiat. Com 5,599 metros de comprimento, 1,998 metro de largura e 2,43 metros de altura, o veículo tem carga útil de 1,18 tonelada e pode atingir uma velocidade máxima de 150 km por hora.

Entre os itens de série do novo modelo estão a excelente visualização do quadro de instrumentos, que tem entre seus equipamentos conta-giros, indicadores de temperatura de água e do nível de combustível no reservatório. Outros componentes incluem o trip computer, direção hidráulica, tacógrafo, porta lateral direita corredeira, janela corredeira na segunda fileira de bancos, freio a disco nas quatro rodas, além de dez saídas de ar que garantem eficiência na ventilação interna.

Entre os opcionais estão porta-bagagem, cortinas laterais, um novo sistema de ar condicionado central, rodas de liga leve e um nível diferenciado de acabamentos. Também podem equipar o novo Ducato o sistema antitravamento ABS, air bag para o motorista, faróis de neblina, acionamento elétrico dos vidros dianteiros, espelhos retrovisores elétricos, trava elétrica nas portas e janela lateral corredeira na terceira fileira de bancos. Com o novo modelo, a família Ducato, toda produzida na fábrica da Fiat em Sete Lagoas (MG), passa a ter oito versões, entre veículos de passageiros e de carga.

A previsão da montadora italiana é atingir 5,4 mil unidades produzidas do Ducato

em 2007. No ano passado, a produção do veículo foi de 4.422 unidades, em 2005 foram 4.094 e em 2004 a empresa produziu 3.729 unidades. Segundo a Fiat, a participação da montadora no segmento de furgões grandes foi de 26,1% no ano passado e de 28,8% em 2005. Até julho de 2007 a empresa informa que teve participação de 28% neste mercado. A Fiat é líder no segmento de comerciais leves desde 2002.

O preço da nova versão do Ducato (R\$ 79 mil, para compradores situados na cidade de São Paulo e sem opcionais) é apontado pela montadora como um de seus trunfos frente aos principais concorrentes no mercado. Segundo a Fiat, a diferença de preço entre o Minibus Longo Teto Alto e seus principais concorrentes pode variar de cerca de R\$ 7 mil a pouco mais de R\$ 11 mil. Com todos os opcionais oferecidos

O interior tem dez saídas de ar para garantir eficiência na ventilação.



pela montadora, o valor do veículo chega a R\$ 99,5 mil. O segmento de furgões grandes representa 7% do mercado de comer-

ciais leves e a expectativa é de que em 2007 a produção atinja cerca de 20 mil unidades destes veículos no País. ■

LONGA

A medida certa para sua armazenagem.

ISO 9001 2000



Faça como o MIRA Transportes, execute o seu projeto com a Longa.

MPA | Porta Bag | LongPallet | LongTainer | Pallet Aço | LongBox | LongStar | Porta Pallets
Auto Portante | Drive-In/Thru | Push-Back | Porta Pallet Dinâmico | Flow-Rack





Pavilhões D e E do Transamérica Expocenter, em São Paulo (SP): 65 fabricantes mostram novidades desenvolvidas para o setor de transporte urbano

Mercado efervescente

Feira Transpúblico reuniu principais fabricantes de produtos e serviços para o setor de ônibus urbanos e recebeu cerca de cinco mil visitantes

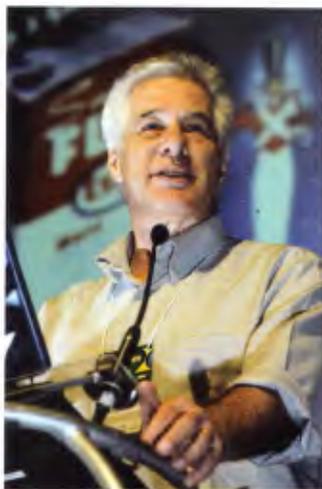
QUEM VISITOU A FEIRA TRANSPÚBLICO NO final de agosto, em São Paulo (SP), que aconteceu simultaneamente ao Seminário Nacional NTU 20 Anos, não teve dúvidas de que os fabricantes de produtos e empresas fornecedoras de serviços voltados para o mercado de transporte coletivo urbano querem inovar com qualidade e variedade. Em sessenta e cinco estandes montadas foi possível constatar, além

do arrojo e da modernidade das instalações, uma série de novidades que garantirão maior conforto e acessibilidade aos usuários de ônibus e economia e produtividade para os empresários.

Organizada pela MFontana Promoções, a feira ocupou uma área de 8 mil metros quadrados nos pavilhões D e E do Transamérica Expocenter. A mostra registrou uma circulação de perto de cinco mil visitan-

tes, vindos de 22 estados do País. Integraram este público 20 visitantes internacionais, provenientes da Argentina, Chile, Colômbia, Peru e Uruguai. Entre os principais fornecedores do setor destacaram-se as fabricantes de chassis Mercedes-Benz, Volkswagen, Volvo, Scania e Agrale, e a fabricantes de carrocerias Marcopolo, Comil, Irizar, Induscar-Caio e Neobus, que expuseram com originalidade os últimos

O consultor Max Gehringer abre a série de palestras do encontro (à esq.); Museu da NTU, com cerca de 1.200 miniaturas de ônibus e de outros meios de transporte, foi o destaque do seminário (ao lado); entregues pelo presidente da NTU, Otávio Cunha, as Medalhas de Mérito do Transporte Urbano Brasileiro foram para Lélis Teixeira (abaixo à esq.), Pedro Constantino (centro) e José Ruas Vaz (dir.)



lançamentos para o setor. Também destacaram-se os cinco fabricantes de sistemas de bilhetagem eletrônica presentes – APB Prodata, Tacom, Empresa 1, Digicon e Dataprom, que apresentaram lançamentos e produtos inovadores para o mercado.

ESTRÉIA DE SUCESSO – Realizado pela primeira vez em São Paulo (SP), o Seminário Nacional NTU 20 anos, organizado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), apresentou, para uma platéia de 545 participantes, palestras sobre temas pertinentes ao desenvolvimento do transporte público. A abertura das apresentações coube ao consultor Max Gehringer, especialista em

Marketing e Gestão Empresarial e autor do livro "A Comédia Corporativa". Durante o jantar de confraternização, O presidente da NTU, Otávio da Cunha Filho, entregou as Medalhas do Mérito do Transporte Urbano Brasileiro a três personalidades ligadas à área: Lélis Marcos Teixeira, presidente da Rio Ônibus e da Fetranspor, José Ruas Vaz, proprietário da Viação Campo Belo, e Pedro Constantino, empresário do setor. Um dos destaques do evento foi a montagem da exposição do Museu da NTU – a maior já realizada até hoje, patro-

cinada pela Petrobras – com cerca de 1.200 peças, entre miniaturas e documentos históricos.

Cerca de 2.000 estudantes da rede pública de ensino de capital paulista visitaram a exposição, com a iniciativa de uma parceria entre a NTU, o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo (SP-Urbannus), a Secretaria de Educação do Município de São Paulo e a SPTrans. A exposição mostrou a história do transporte no Brasil e no mundo desde sua invenção até a atualidade por meio de, aproximadamente, 1.200 miniaturas de ônibus e outros meios de transporte, fotografias e ilustrações. ■

SENTAR À MESA COM OS PRINCIPAIS NOMES DO TRANSPORTE DO PAÍS OU GARANTIR



"Maiores & Melhores do Transporte & Logística" sempre acompanhou de perto a história do setor, premiando o desempenho das empresas e reconhecendo as marcantes atuações dos empresários e personalidades do segmento. Agora, ao completar 20 anos, o evento faz uma retrospectiva e uma homenagem às empresas que continuaram – algumas de forma dramática e heróica – suas trajetórias de sucesso.

RETORNO INSTITUCIONAL PARA SUA EMPRESA? NA DÚVIDA, FIQUE COM OS DOIS.



Data:
28 de Novembro de 2007
Solenidade seguida de almoço a partir das 12h00



Contrapartidas de patrocínio:

- ★ Logomarca da empresa no painel principal do auditório
- ★ Colocação de 4 banners do cliente, no foyer (impressão dos banners por conta da organização)
- ★ Entrega de brindes e folhetos promocionais no término do evento
- ★ 1 página de anúncio na edição especial **Maiores&Melhores do Transporte&Logística**
- ★ 1 página de anúncio na revista Transporte Moderno - edição dezembro de 2007
- ★ 10 convites para a solenidade de premiação (uma mesa com dez lugares)
- ★ Logomarca no convite (1.500 convites)
- ★ Citação dos patrocinadores na abertura, durante e no encerramento do evento
- ★ Arquivo eletrônico do mailing completo dos convidados e dos presentes no evento
- ★ Logomarca nos anúncios das Maiores, veiculados na Transporte Moderno, Technibus, Revista CNT, Anuário de Logística no Brasil, Anuário do Transporte Público e Anuário de Gestão de Frotas
- ★ Logomarcas nos sites Technibus e Transporte Moderno

ANUNCIE EM "MAIORES & MELHORES" E COMECE A GARANTIR VISIBILIDADE E RETORNO INSTITUCIONAL PARA OS PRÓXIMOS 20 ANOS.

A **edição que circula durante a entrega do prêmio**, destaca também, com amplas reportagens, as empresas vencedoras de 2007, faz uma análise detalhada de cada setor e mostra a evolução das principais empresas de transportes nos últimos 20 anos. Publica ainda um ranking completo e atualizado das principais empresas de transportes Aéreo de Carga, Aéreo de Passageiros, Ferroviário de Carga, Ferroviário de Passageiros, Marítimo e Fluvial, Rodoviário de Carga, Rodoviário de Passageiros, Fretamento e Turismo, Metropolitano de Passageiros, Operador Logístico, Prestadores de Serviços e Indústria.

Entrega de material: 10 de novembro de 2007
Circulação: 28 de novembro de 2007



Mais informações: tel.: 11 5096-8104 - otmeditora@otmeditora.com.br

Sistema diesel-gás começa a ser testado em caminhões

■ RAIMUNDO DE OLIVEIRA

Fabricado pela EMS Automotive Systems, equipamento que permite o uso de diesel ou de gás já tem mais de 8 mil horas de testes em laboratório e será testado em 50 veículos de 12 empresas

ATÉ O FINAL DO ANO, UMA DÚZIA DE empresas brasileiras devem começar a fazer testes de caminhões equipados com o IntelliFlex. O equipamento permite o uso de diesel e gás natural veicular (GNV), ou diesel e biogás, em trajetos de longas distâncias sem necessidade de armazenar grandes quantidades do produto gasoso a bordo dos veículos. O equipamento da EMS foi lançado oficialmente na Transpúblico no final de agosto e já tem mais de 13 mil km em testes de campo em ônibus urbanos na região de Campinas (SP), onde fica a sede da empresa. De acordo com a empresa, o sistema pode representar uma economia de até 45% nos gastos relativos aos combustíveis e pode ser usado em caminhões em sintonia com programas de rastreamento da frota e impossibilitar o funcionamento do motor em caso de imprevistos como roubos, por exemplo.

O IntelliFlex é um sistema criado pelo engenheiro formado pelo Politecnico di Torino (Itália) Daniel Sofer, diretor de Engenharia da EMS Automotive Systems, que funciona por meio do gerenciamento eletrônico da injeção do combustível no motor. Este gerenciamento é acionado por um pedal eletrônico com tecnologia contactless e não requer alteração nos motores dos veículos. De acordo com Sofer, o sistema funciona com uma unidade de comando, uma injeção



multiponto de gás de alta precisão e um controle eletrônico de diesel, no caso de motores mecânicos, todos acoplados ao motor. Segundo Sofer, o sistema não utiliza borboleta, não altera a taxa de compressão do motor, não requer troca de turbo ou comando de válvulas e tem sua instalação e remoção sem necessidade de furos, usinagem ou alterações no motor.

Segundo Sofer, o índice de substituição do diesel pelo gás pode variar de 0% a 98% e o sistema permite que a programação do uso dos combustíveis seja comandada diretamente pelos gestores das frotas em em-

presas de transporte ou pelos motoristas que estão ao volante dos veículos. "O sistema se ajusta para o melhor desempenho dos veículos", afirma o diretor de Engenharia da EMS. Outros benefícios do sistema apontados por Sofer são a capacidade de controle de potência, torque, aceleração, velocidade sem comprometer a capacidade de carga do veículo. De acordo com ele, o IntelliFlex permite que o uso do diesel seja determinado para permitir o uso de até 100% de óleo diesel na operação e de até 98% de gás com a proporção definida conforme a necessidade do operador, a disponibilidade de postos de abastecimento de GNV no percurso e da capacidade de armazenamento de gás no veículo, de 100 m³, 200 m³, 300 m³, 400 m³ e 500 m³ de gás. O sistema possui um software MultiMap com variação de mapa de funcionamento de acordo com a necessidade operacional e sua tecnologia é baseada em algoritmos de controle, além de possuir um redutor de pressão de gás Rotarex Sirius.

O sistema e flexibilização de combustíveis para veículos pesados da EMS terá diferentes versões e poderá ser aplicado em segmentos como o transporte rodoviário de cargas, de distribuição em grandes centros urbanos além do uso em veículos que fazem o transporte urbano e intermunicipal de passageiros. De acordo com Sofer, entre as vantagens para o

setor de transporte de carga com o uso de um sistema bicomustível estão a otimização dos custos com combustíveis, menor emissão de poluentes, a possibilidade de instalação e remoção do equipamento de maneira simplificada e deixando o motor totalmente original quando for removido e a disponibilidade de aplicação tanto em motores mecânicos como eletrônicos. Segundo o diretor de Engenharia, a empresa está em processo de homologação do uso do equipamento em motores feitos pelos principais fabricantes que atuam no mercado brasileiro, entre eles as linhas 366, 364, 904, 924, 906, 926, 447 e 457 da Mercedes-Benz, 420 da Scania, 380/420 da Volvo, motores mecânicos e eletrônicos fabricados pela Cummins e os motores mecânicos feitos pela MWM. Para cada tipo de motor a previsão é de 2 mil a 3 mil horas de testes.



Daniel Sofer, o inventor do IntelliFlex

No caso dos motores 366 e 364 da Mercedes, por exemplo, a EMS já realizou mais de 8 mil horas de testes em dinamômetro para verificar as condições de uso, de desempenho e de durabilidade do equipamento e dos motores. De acordo com Sofer, nesse período os motores funcionaram durante 24 horas. "É prudente que façamos testes de durabilidade plena", afirma ele. Segundo o en-

genheiro que criou o IntelliFlex, o sistema de flexibilização de combustíveis é fruto de mais de quatro anos de pesquisa e desenvolvimento e demonstrou nos testes em dinamômetro que não houve alteração na durabilidade do motor, provando que tem robustez.

Além de vender o produto no mercado, a empresa prevê também alugar o sistema para locadores que possam fornecer o equipamento por meio de locação para os usuários finais. Pelo projeto de locação, a remuneração dos locadores será feita com base nos resultados econômicos obtidos com o uso do equipamento. A expectativa da EMS é poder fornecer ao mercado 9 mil unidades do IntelliFlex no ano de 2008 e elevar a capacidade de produção para 36 mil unidades em 2009 com previsão de novos aumentos no fornecimento conforme a demanda. ■

De que sua FROTA precisa ?

VISIBILIDADE ...

Comunicação Visual:

- Adesivação
- Pintura de Lona
- Flash Graphics (lona sobre o baú)



GARANTIA ...

Sider:

- Peças Originais
- Lona Anti-Vandalismo
- Teto Retrátil
- Portas "Roller Flash"
- Easy Slider (entrega urbana)



ECONOMIA ...

Frigoríficos:

- Sider Frigorífico
- Divisórias Térmicas (separação de carga)
- Revestimento de Vans e Baús



FLASH

Fabricantes esperam crescimento maior em 2008

Com a demanda aquecida, fabricantes independentes de motores para veículos comerciais já antecipam expansão maior de produção no próximo ano

■ RAIMUNDO DE OLIVEIRA

O PRIMEIRO SEMESTRE DE 2007 já é a nova referência de recorde de produção de motores para caminhões e ônibus para os principais fabricantes que atuam no mercado brasileiro. Até o final do ano passado, o marco para a produção de motores para ônibus e caminhões era o ano de 1997, considerado até então o melhor ano para a indústria automotiva brasileira. Alavancados pela economia aquecida em setores como a agricultura e a construção civil, pelo aumento do crédito aliado à queda nas taxas de juros e por programas como a renovação de frotas do transporte público em grandes capitais, os fabricantes de motores ostentam aumentos na produção de motores para ônibus e caminhões superiores a 20% nos seis primeiros meses deste ano em relação ao primeiro semestre de 2006.

Na MWM International, a expectativa de aumento na produção de motores para caminhões e ônibus em 2007 é de 36%. De acordo com o gerente de Marketing da empresa, Roberto Alves dos Santos, a previsão da empresa é fornecer 38 mil motores para os segmentos de caminhões e ônibus até o final de dezembro, o que significa um volume de 10 mil propulsores a mais que o total produzido em 2006. "O ano de 2007 é um ano que a indústria automobilística não vai esquecer tão cedo",

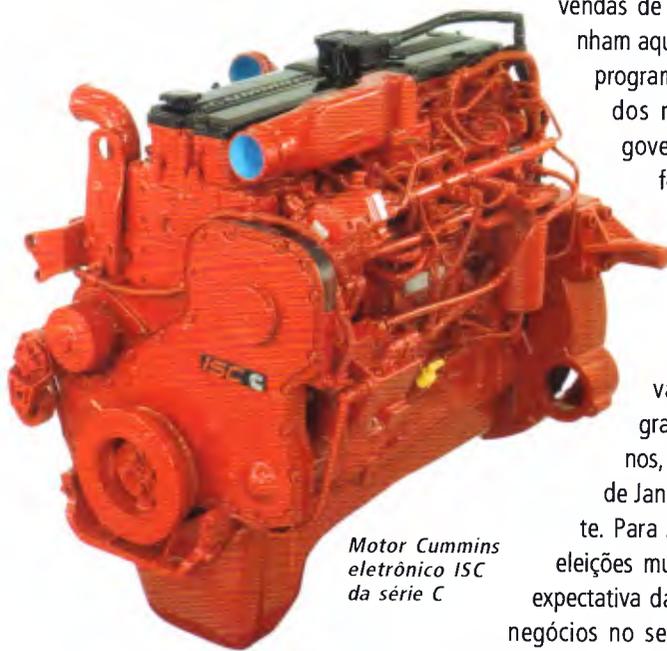


Linha de montagem da MWM em Caxias do Sul (RS); empresa teve um crescimento de 36% na produção de motores até julho

afirma Santos. A MWM teve um aumento de 23,9% nas vendas de motores para caminhões no primeiro semestre do ano e aumentou sua participação no segmento de 17,5% para 18%. Segundo Santos, nos seis primeiros meses de 2007 foram produzidos 11.006 motores para caminhões e 5.208 motores para ônibus. No mesmo período do ano passado a empresa forneceu 8.883 motores para caminhões e 4.942 motores para ônibus. No segmento de ônibus, o aumento na produção de motores da MWM no primeiro semestre de 2007 foi de 5,4%.

O maior aumento verificado pela em-

presa nos seis primeiros meses deste ano foi registrado no segmento de motores para caminhões leves (43,1%), o que fez a participação da montadora bater nos 38,4% no período. No primeiro semestre do ano passado, a participação da empresa no segmento de caminhões leves foi de 30% do mercado, segundo Santos. Para ele, o aumento verificado no primeiro semestre de 2007 na produção de motores para ônibus (5,4%) é bastante significativo porque a base de comparação é boa, já que 2006 foi considerado um ótimo ano de vendas para o setor por conta de programas de renovação de frotas e por ter



Motor Cummins eletrônico ISC da série C

sido um ano eleitoral, fator que costuma elevar as vendas de ônibus por conta de melhorias e ampliação feitas pelas administrações nos sistemas de transporte público. "No ano passado o movimento nas vendas de ônibus foi bastante forte, o que melhora ainda mais o crescimento que temos verificado neste ano", afirma. A expectativa é fechar o ano com crescimento de 5% a 6% em relação a 2006 no segmento de motores para ônibus por 2007 ser um ano pós-período eleitoral.

De acordo com Santos, a expectativa para o segmento de ônibus é que as

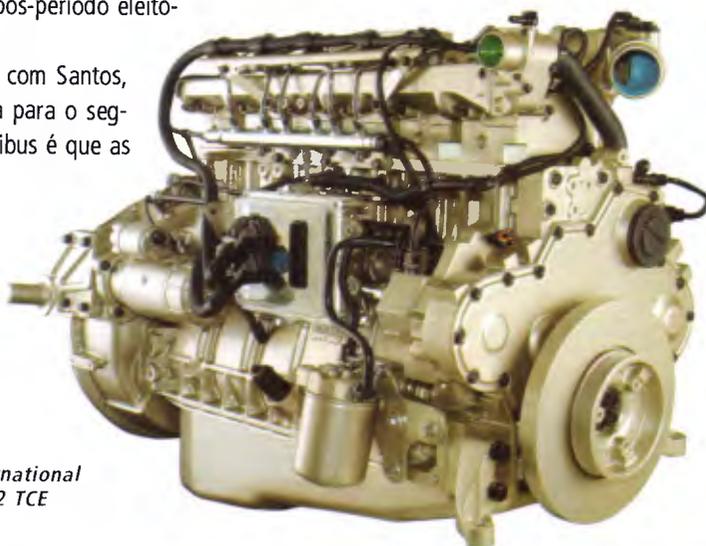
vendas de motores se mantenham aquecidas por conta de programas como os lançados recentemente pelo governo federal para o fornecimento de veículos para o transporte de estudantes em áreas rurais, pela continuidade da renovação de frotas em grandes centros urbanos, como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

Para 2008, ano que terá eleições municipais no País, a expectativa da empresa é que os negócios no segmento de ônibus cresçam a taxas maiores que os 5% a 6% previstos para 2007. Por conta de novos investimentos em ampliação e renovação de frotas que deverão ocorrer nos municípios no próximo ano, a estimativa da empresa é que a venda de motores registre crescimento entre 8% e 10% em 2008.

Santos aponta como principais fatores para o aquecimento nas vendas do segmento de motores para caminhões e ônibus a maior disponibilidade de crédito e as menores taxas de juros em relação aos

últimos anos. Segundo ele, o aumento do consumo no varejo foi um dos pilares do crescimento nas vendas de caminhões leves e a retomada de investimentos por setores como o agríbuisness, que deverá ter safra recorde neste ano, o aquecimento em setores como a construção civil impulsionou a venda de motores para veículos mais pesados. A empresa lançou recentemente no mercado brasileiro seu modelo de motores de 370 cv para equipar caminhões pesados da Volkswagen e espera atingir 2,7% deste filão em 2007, com previsão de chegar aos 10% em 2008.

Na Cummins, o aumento da produção fez com que a empresa adotasse a implantação de um terceiro turno, com funcionamento das linhas de segunda-feira a sábado e uso do domingo para atividades não relacionadas com a produção. Segundo o gerente de Marketing da empresa, Luís Chain Faraj, a expectativa da empresa é atingir uma produção de 77 mil unidades de motores para ônibus e caminhões em 2007, sete mil unidades a mais que o volume produzido no ano passado. Segundo Faraj, no mês de julho de 2007 a participação da empresa no fornecimento de motores para caminhões acima de 4 toneladas foi de 33% e no mesmo mês do ano passado foi de 29%. No acumulado entre janeiro e julho deste ano, neste mesmo segmento de mercado, a participação da empresa no mercado passou de 31% para 32%. Na faixa de motores para caminhões semipesados a empresa atingiu no primeiro semestre de 2007 uma participação de 50,2% do mercado, afirma o gerente de Marketing. A expectativa é fechar 2007 com 8 mil unidades exportadas, 7 mil a menos que o registrado no ano passado. Pela projeção da empresa, a participação no mercado de caminhões deve ficar em 32% neste ano, mesmo índice obtido no ano passado. No segmento de ônibus, a expectativa é atingir 4% de share. ■



Motor MWM-International Acteon 6.12 TCE

Linha Brasil-Dubai facilita carga para o Oriente

Para abocanhar parte do esperado crescimento da carga aérea no mundo, a Emirates Airline acelera preparativos, incluindo vôos diretos entre São Paulo e Dubai, que estimulará o transporte de carga entre a América do Sul e o Oriente



No último exercício a Emirates transportou mais de 1 milhão de toneladas de carga

COM A INAUGURAÇÃO DE VÔOS SEM ESCALA dos modernos aviões da Emirates Airline, entre o Brasil e o Dubai, um dos sete integrantes dos Emirados Árabes Unidos, prevista para o início de outubro, os exportadores e importadores terão novo reforço para expandir seus negócios com o Oriente Médio e o Extremo Oriente.

Serão sete vôos por semana entre São Paulo e Dubai e, nesta rota, a Emirates utilizará seu novo Boeing 777-200LR, o primeiro de um total de dez aeronaves a serem entregues à empresa neste semestre. O vôo de 14 horas e 40 minutos será o primeiro a oferecer aos clientes latino-americanos uma conexão direta, através de Dubai, entre a América do Sul e o Oriente Médio, subcontinente indiano e Extremo Oriente, incluindo ligações com uma escala para cidades da China e do Japão.

"São Paulo é o coração comercial do Brasil e um importante centro financeiro e industrial da América Latina e Dubai é a principal rota do Oriente Médio para negócios e turismo", afirma o xeque Ahmed bin Saeed Al-Maktoun, presidente e executivo-chefe da Emirates Airline e do grupo Emirates. "Acreditamos que esta ligação aérea direta irá estimular ainda mais os negócios e o turismo entre essas duas prósperas economias, e estamos confiantes em que nosso serviço se tornará popular entre os passageiros, quer viajem a negócios ou a turismo".

Os 777-200 LR da Emirates vão oferecer oito luxuosas "suítes" particulares na primeira classe, 42 de suas mais recentes poltronas totalmente reclináveis na classe executiva e um amplo espaço para 216 passageiros na econômica. O 777-200LR também oferecerá até 18 toneladas de capacidade de carga.

Os passageiros terão refeições e serviço de sua equipe internacional de bordo,

recrutada em mais de 100 países, incluindo o Brasil, além do avançado sistema denominado "ice" (informação, comunicação e entretenimento) da Emirates. São mais de 600 canais a pedido e a possibilidade de enviar e receber e-mails e mensagens de texto a partir de seus sistemas de entretenimento na própria poltrona.

Os vôos partem de São Paulo à 01h25 todos os dias, exceto às sexta-feiras, e chega a Dubai às 23h05 (vôo de 14 horas e 40 minutos). Partem de Dubai às 09h30 todos os dias, exceto às quinta-feiras, e chegam em São Paulo às 18h00.

Sobre essa linha direta, Ralf Aasmann, diretor geral para o Brasil da Emirates declarou: "Estamos ansiosos para trabalhar mais perto dos nossos parceiros comerciais no Brasil, para fazer com que esse serviço seja um sucesso. Também desejamos promover o Brasil como destino de viajantes de outras cidades da rede global da Emirates".

Faz parte do grupo a Emirates SkyCargo. No exercício fiscal de 2005-2006, a divisão estabeleceu um novo recorde e transportou mais de um milhão de toneladas de carga. Este volume representa volume de 180 mil toneladas, ou 21,4%, a mais do que no período anterior. O faturamento da divisão alcançou US\$ 1,2 bilhão, 29,2% superior ao do ano anterior e representa 21,2% da receita operacional da companhia.

Além da capacidade de carga nas aeronaves de passageiros, a SkyCargo utiliza mais nove aviões configurados para o transporte de mercadorias – três Airbus A310-300F, cinco Boeing 747-400F e um Boeing 747-200F. Há um ano a Emirates anunciou a compra de oito cargueiros Boeing 777F, além dos novos cargueiros Airbus A380F, com capacidade para 150 toneladas e 1.134 m³ de carga.

Segundo a empresa, a entrega rápida em

qualquer lugar do mundo é assegurada por uma rede de parceiros aéreos e empresas associadas especializadas em transporte terrestre. O Emirates SkyCargo Center em Dubai oferece à divisão uma das modernas instalações do mundo. O Cargo Mega Terminal, em construção, com capacidade prevista para receber 1,2 milhão de toneladas de carga por ano indica a importância dada pela empresa ao transporte de carga.

Seu sistema computarizado de reserva assegura a confirmação imediata de espaço e informações atualizadas a cada minuto sobre os procedimentos de destino e regulamentos, informa o diretor geral Aasmann. O acompanhamento em tempo real de carga monitora o progresso da encomenda desde a reserva até a entrega final e relatórios da situação da carga estão à disposição dos clientes pela internet. A divisão emprega hoje mais de mil funcionários em todo o mundo e é apoiada por muitas agências e pessoal em terra. Para entrega fora dos pontos-chave, a Emirates SkyCargo utiliza uma ampla rede de conexões por caminhões terceirizados. A gama de produtos que a empresa atende inclui carga prioritária, itens perigosos, animais vivos, valores, objetos frágeis, perecíveis, courier e mala postal.

Atualmente a companhia voa para 88 cidades em 59 países. Sua frota de 101 aeronaves é formada pelos mais recentes aviões "wide body" Airbus e Boeing. A frota tem idade média de cinco anos, uma das mais novas do mundo. Desde o início de suas atividades em 1985, a empresa tem crescido de forma acelerada, mais de 20% ao ano em média e apresentado lucro nos últimos 19 anos. Nos próximos anos a Emirates terá mais de 100 jatos "wide body" a receber, num valor equivalente a cerca de US\$ 30 bilhões, acrescentou a empresa. ■



Terminal de cargas do aeroporto de Viracopos, o segundo em movimentação de cargas no Brasil

Movimentação de cargas cresce 13,2%

■ RAIMUNDO DE OLIVEIRA

Segmento de cargas internacionais representou 22% das receitas brutas da Infraero no ano passado. Expectativa para este ano é que este setor obtenha receita de R\$ 725 milhões

A MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NOS 32 terminais de logística da Infraero aumentou 13,2% entre janeiro e julho deste ano em relação ao mesmo período de 2006. De acordo com a estatal que administra os aeroportos brasileiros, a movimentação de carga exportada teve um crescimento de 6,8% e o movimento nas opera-

ções para importações aumentou 18,2% nos sete primeiros meses do ano. Segundo a empresa, foram movimentadas 217,9 mil toneladas de cargas importadas e 155,6 mil toneladas de cargas exportadas nos terminais até o mês de julho. No ano passado, a Infraero movimentou 1,2 milhão de toneladas de cargas.

De acordo com a Infraero, a movimentação de cargas registrada até julho rendeu R\$ 417 milhões para a empresa, o que representa um aumento de 8% na receita obtida neste segmento entre janeiro e julho do ano passado. Segundo a estatal, a movimentação de cargas internacionais é um dos setores mais rentáveis da empre-

sa e representou 22% da receita bruta da empresa em 2006. A expectativa da estatal é atingir R\$ 725 milhões de receita bruta com a movimentação de cargas em seus terminais até o final de 2007.

Os terminais da Infraero com maior volume de carga internacional movimentada são o do Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos), com 243 mil toneladas

entre internacional (161,7 mil toneladas) e doméstica (81,2 mil toneladas) registradas nos sete primeiros meses do ano e arrecadação de R\$ 135 milhões, seguido pelos de aeroportos internacionais de Viracopos (Campinas-SP), que teve um movimento total de carga de 127,6 mil toneladas, sendo 124,1 mil de carga internacional e 3,51 mil toneladas de carga doméstica, do Galeão (Rio de Janeiro), com um movimento total de carga da ordem de 46 mil toneladas, sendo 30,2 mil internacionais e 15,8 mil toneladas de carga doméstica, e de Manaus (AM), que teve no mesmo período uma movimentação de 99,4 mil toneladas de cargas, sendo 50,7 mil toneladas de carga internacional e 48,7 mil toneladas de carga doméstica.

De acordo com a Infraero, além do aumento na produção industrial do País, a mudança no perfil das exportações e importações brasileiras também contribuiu



Guarulhos movimentou 243 mil toneladas de carga nos sete primeiros meses

para o crescimento na movimentação de cargas da empresa. Segundo a estatal, os produtos eletroeletrônicos como aparelhos de telefones celulares e DVDs estão entre os que mais cresceram em movimentação de cargas, o que alterou o perfil das exportações, calcado em produtos de baixo valor agregado como frutas até pouco tempo.

A movimentação de cargas da Infraero teve significativo crescimento entre 2004 e 2005 e uma pequena queda no ano passado. Em 2004, a movimentação atingiu 1,358 mil toneladas, sendo 717,6 toneladas de cargas domésticas e 640,8 toneladas de cargas internacionais. Em 2005, a Infraero movimentou 1,36 mil toneladas, sendo 752,2 toneladas de cargas domésticas e 607,8 toneladas de cargas internacionais. No ano passado, a movimentação de cargas atingiu 1,229 mil toneladas, sendo 641,4 toneladas de cargas domésticas e 558,2

toneladas de cargas internacionais.

O movimento de passageiros nos 67 aeroportos administrados pela Infraero também teve crescimento entre janeiro e julho deste ano em relação ao mesmo período do ano passado. De acordo com a estatal, nos sete primeiros meses deste ano o volume de passageiros somou 64,3 milhões de pessoas, o que representa

um aumento de 7,73% em relação ao mesmo período do ano passado. Nos vôos domésticos, que concentram a maior parte dos passageiros transportados, o número de passageiros registrado entre janeiro e julho foi de 57 milhões, 9,12% a mais que os 52,2 milhões transportados no mesmo período do ano passado. De acordo com a Infraero, no mês de julho foram transportados 9,9 milhões de pessoas, o que representou um aumento de 2,94% em relação aos 9,3 milhões transportados no mesmo mês de 2006. O movimento de aeronaves teve um crescimento de 6% entre janeiro e julho de 2007 e atingiu o número de 1,2 milhão de pousos e decolagens. Nos vôos internacionais, o aumento foi de 13,5% nos sete primeiros meses do ano. De acordo com a Infraero, foram feitos no período 81,2 mil pousos e 92,3 mil decolagens de vôos internacionais. ■

A solução definitiva para quem roda muito mas quer gastar pouco.

Fornecemos rodas p/ caminhões, ônibus, empilhadeiras, máquinas agrícolas, tratores, trailers e equipamentos industriais.

Seja qual for a sua necessidade, a América Rodas está apta a atender sua empresa oferecendo sempre o melhor custo benefício do mercado.

América
RODAS

Rua da Alegria, 236 - Brás - CEP: 03043 010
São Paulo/S.P. - Fone: (11) 3207-5985
Fax: (11) 3399-4762 - www.americarodas.com.br
e-mail: vendas@americarodas.com.br

Representantes

A firma britânica Interlube Systems quer contatar vendedores para sistemas centralizados e automáticos de lubrificação de veículos pesados – caminhões e ônibus. Os interessados deverão ser ativos no ramo automobilístico com acesso a frotistas e concessionárias de veículos.
ver: www.interlubesystems.com

Enviar CV via e-mail
info@interlubesystems.com (c/ref: SALES IN BRAZIL)
contato no Brasil: Michael Bryan mmbryan@gmail.com

INTERLUBE
Liderança em Soluções de Lubrificação



Descarregamento rápido

A Rossetti introduz no mercado de caçambas uma versão com acabamento interno diferenciado, à base de plástico especial importado, que agiliza o descarregamento de grãos

DESCARREGAR ARGILA E OUTROS TIPOS de pequenos grãos, que habitualmente ficam grudados no interior da caçamba do caminhão, agora não é mais problema para os transportadores. A Rossetti Equipamentos Rodoviários está lançando no mercado a caçamba revestida com um plástico importado especial, produzido pela Braskem, que facilita o descolamento

da carga do fundo da caixa do basculante, agilizando a operação. "É um revestimento anti-aderente, que isola o material transportado e reduz o tempo de descarregamento habitual", comenta Daniel Rossetti, gerente de Marketing da fabricante. Existem alguns produtos, como argila ou certos tipos de minério, em que mais de 50% do carregamento permanece

dentro da caixa de carga, mesmo com a operação de elevação e o efeito da gravidade. "Às vezes, é preciso retirar o carregamento com uma pá ou até mesmo com uma retroescavadeira", exemplifica.

"Percebemos que alguns clientes procuravam por revestimentos deste tipo, mas a aplicação do material nacional é



trabalhosa e toma tempo. Além disso, o material era fixado ao basculante por solda, o que queima a pintura do acabamento interno. Outra dificuldade era que os clientes tinham que paralisar as atividades de um ou mais veículos para deixá-los na fábrica da Rossetti, onde era efetuada a aplicação. O executivo diz que a partir dessa experiência surgiu a idéia de produzir uma caçamba diferenciada, que já saísse com o revestimento adequado de série.

Rossetti diz ainda que o material nacional anti-aderente tem instalação muito trabalhosa pois é fornecida em placas e a aplicação se dá como uma colcha de retalhos. "Conhecemos a Quicksilver em eventos fora do

Brasil e questionamos a Braskem sobre a tecnologia que eles tinham para produzir bobinas de revestimento do produto, método muito mais simples e rápido de instalação, já que a bobina dispõe o produto em camadas inteiriças. Coincidentemente a Braskem é fornecedora da Quicksilver e a parceria ganhou um bem-

vindo intermediário da cadeia. A Braskem fornece o polímero para a Quicksilver, que processa a bobina e fornece o material para a Rossetti. "A bobina é, portanto, um processo rápido e inédito no Brasil", diz. Enquanto o material nacional tem que ser usinado e demanda quase três dias de mão-de-obra para ser concluído, o material da Quicksilver é instalado em apenas cinco horas", compara.

Com a caçamba revestida, o equipamento hidráulico só precisa ter elevação média de altura para que o carregamento escorregue suavemente para fora. A parceria Rossetti/Braskem, diz o executivo, tem também o intuito de divulgar amplamente a tecnologia e os benefícios da aplicação desse produto em caçambas basculantes.

PRODUÇÃO CRESCENTE — O revestimento pode ser instalado em qualquer tipo de caçamba. O recurso, no entanto, é contra-indicado para o transporte de materiais que contenham pedras. "É um revestimento com avançadas propriedades anti-aderentes, mas que não resiste a impactos constantes. Grandes pedras danificariam o material, levando a uma diminuição da performance e da durabilidade", explica Rossetti. "Desde julho, quando o produto foi lançado, estamos revestindo cerca de 30 caçambas por mês. Para nós ainda é pouco, pois temos um amplo mercado para explorar, de clientes que não conhecerem bem seus benefícios de produtividade", revela Rossetti.

A Rossetti espera fechar o ano com uma produção de pelo menos 850 semi-reboques — entre furgões, lonados e basculantes, mantendo o share de aproximadamente 20% do mercado nacional de basculantes. A empresa tem matriz sediada em Guarulhos (SP), em área de 70 mil m², e filial em Betim (MG), com 57 mil m². A fabricante produz basculantes, furgões e lonados, sobre chassis e semi-reboques. "Também estamos desenvolvendo tanques de inóx para transporte de produtos químicos, corrosivos, quentes ou criogênicos", anuncia o gerente de Marketing. Este ano, a Rossetti está completando dez anos de atividades. A família Rossetti começou a trabalhar no segmento com a Iderol, em 1967, e esteve à frente de seus negócios até 1997, quando abriu nova empresa com o nome de Rossetti. Ao todo, são 40 anos de experiência no segmento de implementos.

Hoje o carro-chefe da Rossetti continua sendo o basculante, tanto sobre chassis quanto o semi-reboque. Mas o objetivo atual dos fabricantes é intensificar a produção de furgões e lonados. "Queremos ser mais competitivos nestes mercados", diz o gerente de Marketing da fabricante. O executivo estima que perto de 8% da produção atual é destinada às exportações, mas diz que este percentual vem caindo gradativamente, devido à cotação declinante do dólar. Para 2007, o empresário prevê crescimento de 25% no faturamento da empresa. ■

www.revistatransportemoderno.com.br

O mundo dos transportes passa por aqui.

Saiba tudo o que acontece no mundo dos transportes acessando o site da Revista Transporte Moderno. Lançamentos de novos produtos, Análises setoriais, Operações, Logística, Entrevistas, Eventos, Cursos e Seminários. E mais: você pode fazer a assinatura da revista pelo site e receber TM na sua empresa ou residência. Tudo num só clique.

OTM
EDITORA LTDA.

transporte
MODERNO



Santos e Itajaí sobem no ranking mundial

Em movimentação de contêineres os portos Santos e Itajaí estão entre os 120 maiores do mundo, classificando respectivamente em 39ª e 113ª posições no ranking

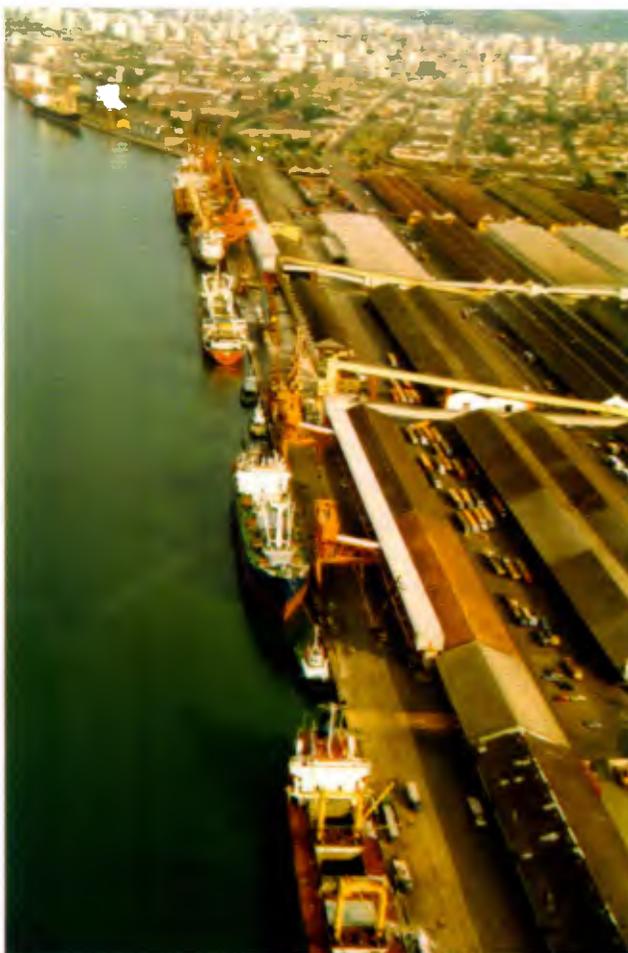
OS PORTOS BRASILEIROS DE SANTOS (SP) e de Itajaí (SC) melhoraram suas posições na última publicação do ranking mundial de movimentação de contêineres feito pela revista inglesa "Container Management" e que é referente ao movimento registrado em 2006. O Porto de Santos subiu do 44º lugar entre os maiores em movimentação de contêineres no ranking de 2005 para a 39ª posição e o de Itajaí melhorou uma posição, passando do 114º para 113º lugar. Os dois portos são os únicos entre os 42 brasileiros que figuraram no ranking dos 120 maiores em movimentação de contêineres no mundo. A lista dos maiores é encabeçada pelos portos asiáticos, que ocupam os seis primeiros lugares. Os primeiros colocados são o porto de Cingapura (Cingapura), de Hong Kong (China), Xangai (China), Shenzhen (China), Busan (Coreia do Sul) e Kaoshiung (Taiwan). Em seguida vem o porto de Roterdã (Holanda), em 7º lugar, o de Dubai (Emirados Árabes Unidos), em 8º, de Hamburgo (Alemanha), em 9º, e o de Los Angeles (EUA), em 10º.

De acordo com o levantamento feito pela revista inglesa, no

porto de Santos foram movimentados 2,446 milhões de TEUs (unidade equivalentes a contêineres de 20 pés) no ano passado, o que representa um crescimento de 18% em relação aos 2,08 milhões movimentados em 2005. No porto de Itajaí foram mo-

vimentados 688,3 mil contêineres em 2006 e o aumento em relação aos 647,4 mil contêineres registrados em 2005 foi de 6%. No porto de Cingapura o movimento registrado em 2006 foi de 24,7 milhões de TEUs, seguido pela movimentação de 23,5 milhões em Hong Kong, 21,7 milhões em Xangai, 18,4 milhões em Shenzhen, 12 milhões em Busan, 9,7 milhões em Kaoshiung, 9,6 milhões em Roterdã, 8,9 milhões em Dubai, 8,8 milhões em Hamburgo e 8,4 milhões em Los Angeles.

De acordo com a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), em julho de 2007 o Porto de Santos registrou sua maior movimentação mensal de cargas – 7,5 milhões de toneladas – 131,2 mil toneladas a mais que a marca anterior, que foi registrada em agosto do ano passado com 7,4 milhões de toneladas. Segundo projeções divulgadas pela Codesp, a expectativa é que durante todo o ano de 2007 o porto atinja uma movimentação de 81 milhões de toneladas de carga. A maior parte das cargas que passaram por Santos, 31 milhões de toneladas, foi direcionada para exportações e representaram 66,8% de



MOVIMENTO DE CONTEINÊRES NOS DEZ MAIORES PORTOS BRASILEIROS ENTRE 2002 E 2006 (EM TEUS)

	2002	2003	2004	2005	2006
Santos (SP)	1,068 milhão	1,385 milhão	1,749 milhão	2,236 milhão	2,446 milhão
Itajaí (SC)	334,7 mil	441,8 mil	564 mil	642,3 mil	685,6 mil
Rio Grande (RS)	438,1 mil	522,9 mil	572,3 mil	666,8 mil	595,8 mil
Paranaguá (PR)	269,8 mil	309,9 mil	378,8 mil	420,3 mil	493,7 mil
Rio de Janeiro (RJ)	271,5 mil	325,2 mil	344,4 mil	326,1 mil	399,5 mil
Vitória (ES)	128,4 mil	143,5 mil	190,5 mil	220,7 mil	249,7 mil
S. Francisco do Sul (SC)	258,8 mil	281 mil	305,3 mil	280,9 mil	260,4 mil
Salvador (BA)	134,6 mil	169 mil	191,8 mil	208 mil	225,6 mil
Itaguaí (RJ)	20 mil	27,3 mil	132 mil	187,4 mil	214,3 mil
Suape (PE)	108,9 mil	60,7 mil	133,8 mil	171,4 mil	196,6 mil

Fonte – Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

participação no movimento nos sete primeiros meses do ano. As importações atingiram 15,4 milhões de toneladas no período. Segundo a Codesp, o açúcar foi o produto com maior movimentação entre janeiro e julho (7,2 milhões de toneladas), seguido pela soja (5,4 milhões de toneladas). Entre as cargas importadas, a maior movimentação ficou com o carvão (1,87 milhão de toneladas) e o adubo (1,66 milhão de toneladas).

O total de contêineres movimentados em Santos entre janeiro e julho de 2007 foi de 1,44 milhão de Teus, o que representa um crescimento de 33,3% no período em relação aos sete primeiros meses de 2006. De acordo com Codesp, a participação de Santos na balança comercial brasileira foi de 26% e atingiu US\$ 39,2 bilhões. O café (US\$ 1,34 milhão), as carnes (US\$ 1,16 milhão) e o açúcar (US\$ 1,13 milhão) foram as cargas de maior valor comercial entre os produtos movimentados em operações de exportação. Entre as importações, os destaques entre os produtos com maior valor foram os destinados à fabricação de aviões (US\$ 300,6 mil) seguido por partes e

acessórios para veículos e tratores (US\$ 277,9 mil) e o trigo (US\$ 255,9 mil).

No Porto de Itajaí, o crescente movimento de contêineres teve início há dois anos e a evolução na movimentação de carga geral também foi fortemente ampliada desde a última década. Segundo informações do porto, em 1990 foram movimentadas 732 toneladas de cargas e o volume subiu para 1 milhão de toneladas em 1992. O Porto de Itajaí concentra sua maior movimentação (76%) para exportação e os principais destinos de cargas embarcadas pelo porto catarinense são

países da Europa, América do Norte, Oriente Médio e do Oriente.

Segundo levantamento feito pelo Centro de Estudos em Logística do Instituto de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppead), apenas três portos brasileiros – Ponta da Madeira (MA), Tubarão (ES) e Suape (PE) – foram considerados excelentes por embarcadores consultados na pesquisa "Diagnóstico dos Portos Brasileiros". De acordo com o Centro de Estudos em Logística, a pesquisa foi feita com 152 empresas exportadoras e, na média geral, a avaliação dos portos brasileiros foi regular, com média de 6,3 pontos em uma escala de zero a dez. Os portos que tiveram as piores avaliações na pesquisa foram Salvador (BA), Fortaleza (CE) e Santos (SP). Outra consideração levantada na pesquisa é que, sem um choque de gestão, os investimentos previstos para o setor portuário no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) não serão suficientes para tornar os portos brasileiros competitivos globalmente. ■



Axor e Atego são exportados para a Argentina



A Mercedes-Benz iniciou a exportação de seus modelos de caminhões Axor e Atego para a Argentina e prevê que 15% do volume de exportações em 2007 seja direcionado para o mercado do país vizinho. De acordo com a empre-

sa, serão exportados para a Argentina os modelos Atego 1418, o semipesado 1725, o fora-de-estrada 1725 e os pesados Axor 1933, 2035, 2640 e 2831, todos adequados para atender à norma de emissão de poluentes Euro 3. Todos os

modelos são produzidos no Brasil e não passam por alterações, segundo a montadora. De acordo com a Mercedes, a primeira exportação de veículos da montadora fabricados no Brasil foi para a Argentina em 1961. A empresa registrou 31% de participação no mercado argentino nos seis primeiros meses de

2007. No ano passado, dos 8009 veículos produzidos pela Mercedes-Benz no Brasil e que foram exportados, 5.158 foram destinados à Argentina, país que representa 50% das vendas externas da empresa na América Latina.

Pastre lança bitrem flex

A Pastre vai lançar na Fenatran seu modelo bitrem flex, um implemento basculante com possibilidade de ser carregado pelas laterais ou pela parte de cima, o que permite o transporte de cargas a granel, ensacada, paletizada e outras. "Assim, o novo produto torna-se bastante flexível, proporcionando agilidade e ganhos de fretes, pois permite o retorno do destino com outros tipos de cargas", afirma Lauro Pastre Júnior, diretor industrial da Pastre. A empresa atua no segmento de implementos rodoviários desde 1974 e faz industrialização de terceiros eixos, caçambas, carrocerias, plataformas, reboques, semi-reboques, bitrens e outros equipamentos.

Scania realiza Seminário de Transporte e Segurança

A cada doze minutos ocorre um acidente de trânsito nas rodovias federais no qual pelo menos um caminhão é envolvido. Até agosto, mais de 70 mil acidentes foram registrados nas rodovias federais do País, segundo informações da Polícia Rodoviária Federal. De acordo com levantamento feito pela polícia rodoviária entre 2004 e 2006, a participação de caminhões nos acidentes nas estradas federais foi de 25,7% em 2004, caiu para 25,4% em 2005

e subiu para 26,4% no ano passado. Segundo estimativa da economista Ieda Maria de Oliveira Lima apresentada no Seminário de Transporte e Segurança promovido pela Scania e NTC&Logística, cerca de 35% dos acidentes nas rodovias federais têm pelo menos um caminhão envolvido e, em todas as estradas brasileiras, o número de acidentes de trânsito com envolvimento de caminhões chega a 110 mil por ano. Dos acidentes com caminhões, cer-

ca de 70% não têm vítimas, cerca de 25% têm vítimas e em aproximadamente 5% dos casos há vítimas fatais. De acordo com o levantamento da Polícia Rodoviária Federal, em 15% dos acidentes com caminhões os motoristas estavam dirigindo há mais de quatro horas e em outros 15% os motoristas dirigiam a menos de 15 minutos. No seminário, o diretor da Scania Christopher Podgorski afirmou que um dos objetivos da montadora para

contribuir na diminuição dos acidentes com caminhões no País é desenvolver veículos seguros com a utilização de tecnologia de ponta, apoiar instituições que trabalhem com o treinamento de motoristas e na evolução do setor de transportes e também investir nos programas de qualificação de motoristas e em campanhas sobre a conscientização da importância dos motoristas para garantir segurança nas estradas.



Sider da Randon é destaque na ExpoConfenar

A Randon apresentou na ExpoConfenar, realizada em Atibaia (SP), seus modelos de carroceria semi-reboque tipo sider nas versões de 26 e 28 paletes. De olho no planejamento das empresas de distribuição de bebidas para as estratégias no verão de 2008, a Randon reforçou suas atuações

de marketing durante o evento. A empresa fabrica equipamentos sob medida para o segmento de transporte de bebidas com modelos de carrocerias planas e rebaixadas e nas versões em liga de aço e alumínio ou somente alumínio, com 4, 6, 8, 10 e 12 compartimentos.

Guerra cria grife para acessórios

A Guerra vai mostrar na Fenatran, além de novidades no mercado de implementos rodoviários, o lançamento de sua grife Emporium Guerra com linhas de vestuário, acessórios e presentes. Entre os equipamentos que a empresa vai apresentar está o tanque Fórmula G que será mostrado em novas versões. Uma delas, o bitrem, tem capacidade de transportar 48 mil litros de gasolina, 47 mil litros de álcool e 45 mil litros de óleo diesel. Outro lançamento da empre-

sa na Fenatran será o semi-reboque sider para transporte de bebidas, que possui um sistema pneumático no centro do equipamento para agilizar as operações de carga e descarga. De acordo com informações divulgadas pela empresa, também serão apresentadas novidades nas linhas de graneleiros e de sucro-álcool-eiros.



Caminhões da Volvo que não emitem CO²

A multinacional sueca Volvo apresentou em Estocolmo, capital da Suécia e sede da empresa, sete modelos de caminhões que não emitem dióxido de carbono (CO₂) e podem funcionar com sete tipos diferentes de combustíveis. Os modelos são equipados com motores de 9 litros que foram modificados para operar com combustíveis diferentes ou combinações de com-



bustíveis renováveis, como biodiesel, biogás, etanol/metanol, dimetil éter obtido por meio de gaseificação de biomassa (DME), diesel sintético e gás de hidrogênio combinado com biogás, todos produzidos a partir de matérias renováveis que não geram CO₂ quando queimados. Segundo a direção da empresa, o fornecimento dos combustíveis provenientes de fontes renováveis ainda é insuficiente e é preciso aumentar a produção em escala para garantir o fornecimento comercial para os novos veículos.

Festival do Rio 2007



DHL Express é distribuidora oficial de festival de cinema

Pelo terceiro ano consecutivo, a DHL é a responsável pelo transporte dos cerca de 400 filmes que serão exibidos no festival internacional de cinema da capital fluminense, a ser realizado até o dia 4 de outubro. Para trazer os filmes de outros países que participam do festival, a DHL vai usar seu serviço internacional de coleta expressa porta-a-porta que está disponível em 214 países. Segundo a empresa, os organizadores do festival podem acompanhar em tempo

real o embarque e a localização de cada fita durante todo o processo logístico. Para diminuir o tempo de desembarço alfandegário, ao chegarem ao Brasil as fitas são liberadas como carga courier. Depois das exibições, a empresa também fará a logística de devolução ou de transporte para outras mostras de cinema. Segundo a DHL, a maior parte dos filmes estrangeiros que participarão do festival carioca são dos Estados Unidos, França e Argentina.

Novos semi-reboques da Boreal na Fenatran



A Boreal vai apresentar na Fenatran um semi-reboque paleteira-gancheira, que possui as funções de transportar cargas paletizadas e frigoríficas. De acordo com o sócio-diretor da Boreal, Rafael Wolf Campos, a nova carreta vai reduzir custos para o transportador. "O nosso cliente poderá contar com a flexibilidade da carreta, usando, por exemplo, carga com paletes na ida e com

carnes em ganchos na volta", afirma ele. A empresa também vai lançar na feira um semi-reboque tanque de alumínio, com três eixos distanciados e capacidade para 53 mil litros. A Boreal foi fundada em 1995 e é sediada em Quatro Barras (PR). A empresa fabrica desde semi-reboques e carrocerias frigoríficas a tanques de alumínio para transporte de produtos líquidos.

Würth inaugura centro logístico em Brasília



A Würth do Brasil, especializada na fabricação de peças e químicos, inaugurou em Brasília seu centro logístico para atender as regiões Centro-Oeste e Norte do País. A empresa vai assumir o transporte dos produtos provenientes de sua fábrica localizada

em Cotia (SP), operação que era feita anteriormente por transportadoras terceirizadas. De acordo com as informações da empresa, foram investidos cerca de R\$ 1 milhão no centro logístico, que tem área operacional de 1.200 m². A unidade brasileira da multinacional alemã está há cinco anos no topo do ranking de crescimento entre as 370 integrantes do Grupo Würth e ocupa o 13º lugar em faturamento.

Air bag especial para cargas

A empresa do grupo ITW Company comercializa no mercado brasileiro o sistema SuperFlow da ITW Shippers para reduzir danos no transporte de cargas em trailers, vagões, navios, contêineres e carrocerias tipo baú. O sistema é composto por embalagens infláveis que são colocadas entre as cargas para garantir suporte e evitar que elas se

movimentem durante o transporte. De acordo com a empresa, uma embalagem tipo air bag pode ser inflada em oito segundos com a utilização do inflador SuperFlow, que usa tanto o ar comprimido como ar ambiente. As embalagens possuem válvulas que permitem a reutilização do produto e são feitas em papel tipo kraft biodegradável.

O prejuízo astronômico dos acidentes de trânsito

De acordo com estimativa da Associação Nacional de Transportes Públicos, os acidentes de trânsito no Brasil provocam custos de R\$ 28 bilhões por ano e causam 34 mil mortes, 100 deficiências temporárias ou permanentes nos acidentados e deixam cerca de 400 mil feridos. O levantamento foi feito com base na média de acidentes ocorridos entre 2003 e 2006 e fazem parte do estudo Trânsito no Brasil – Avanços e Desafios realizado sobre os dez anos da promulgação do Código de Trânsito Brasileiro. De acordo com o estudo, no País há cerca de 40 milhões de veículos e 27 milhões deles estão em circulação sendo que um terço deste total é revendido a cada ano. Todos os anos, 2 milhões de carros, caminhões e ônibus e 1 milhão de motocicletas entram em circulação no País, o

que projeta uma movimentação de R\$ 100 bilhões anuais pelo setor automotivo. De acordo com o cadastro de condutores, o Brasil tem cerca de 40 milhões de motoristas e a cada ano 1,7 milhão de novas habilitações de CNH são expedidas, a maior parte para pessoas com idade entre 18 e 24 anos. Anualmente, cerca de 1 milhão de pessoas renovam a habilitação para dirigir. De acordo com a ANTP, 30% das infrações cometidas no trânsito acontecem em estados diferentes dos que os veículos foram registrados, o que resulta na não punição dos motoristas e na não cobrança de multa, e representa uma evasão de cerca de R\$ 1 bilhão. Ainda segundo a ANTP, o transporte rodoviário representa 63,7% do transporte de cargas, seguido pelo ferroviário (20,7%) e pelo hidroviário (11,5%).

VEÍCULO	VOLKSWAGEN	
MODELO/CARROCERIA	GOL GERAÇÃO III T FLEX PLUS 1.0	
QUILÔMETROS RODADOS	5.000	

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	143,69	0,0287	3,8
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	269,78	0,0540	7,1
SALÁRIO DO MOTORISTA	1357,80	0,2716	35,7
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	117,12	0,0234	3,1
SEGURO FACULTATIVO	174,37	0,0349	4,6
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	181,26	0,0363	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	2244,02	0,4488	59,0

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	1035,20	0,2070	27,2
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	94,79	0,0190	2,5
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	227,18	0,0454	6,0
LUBRIFICANTE DO MOTOR	26,25	0,0053	0,7
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	4,13	0,0008	0,1
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	175,00	0,0350	4,6
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	1562,55	0,3125	41,0
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	3806,56	0,7613	100,0

VEÍCULO	FORD	
MODELO/CARROCERIA	F-4000 BAÚ	
QUILÔMETROS RODADOS	10.000	

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	541,60	0,0542	5,8
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	788,13	0,0788	8,5
SALÁRIO DO MOTORISTA	1807,92	0,1808	19,4
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	139,52	0,0140	1,5
SEGURO FACULTATIVO	501,17	0,0501	5,4
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	444,01	0,0444	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	4222,33	0,4222	45,3

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	3115,00	0,3115	33,4
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	498,75	0,0499	5,3
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	970,00	0,0970	10,4
LUBRIFICANTE DO MOTOR	157,50	0,0158	1,7
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	10,59	0,0011	0,1
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	350,00	0,0350	3,8
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	5101,84	0,5102	54,7
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	9324,17	0,9324	100,0

VEÍCULO	MERCEDES-BENZ	
MODELO/CARROCERIA	1725 4x2 CS	
QUILÔMETROS RODADOS	10.000	

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	684,60	0,0685	5,1
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1295,57	0,1296	9,6
SALÁRIO DO MOTORISTA	1807,92	0,1808	13,5
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	221,02	0,0221	1,6
SEGURO FACULTATIVO	783,97	0,0784	5,8
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	639,91	0,0640	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	5432,99	0,5433	40,4

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	4918,42	0,4918	36,6
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	725,71	0,0726	5,4
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1427,36	0,1427	10,6
LUBRIFICANTE DO MOTOR	244,50	0,0245	1,8
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	35,75	0,0036	0,3
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	653,33	0,0653	4,9
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	8005,08	0,8005	59,6
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	13438,07	1,3438	100,0

VEÍCULO	SCANIA	
MODELO/CARROCERIA	SV R-420 4x2 CR 19 GA	
QUILÔMETROS RODADOS	15.000	

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	1331,41	0,0888	5,3
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	2567,04	0,1711	10,1
SALÁRIO DO MOTORISTA	1807,92	0,1205	7,1
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	415,64	0,0277	1,6
SEGURO FACULTATIVO	900,72	0,0600	3,6
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	1205,56	0,0804	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	8228,29	0,5486	32,5

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	10782,69	0,7188	42,6
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	1348,43	0,0899	5,3
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	2861,10	0,1907	11,3
LUBRIFICANTE DO MOTOR	787,50	0,0525	3,1
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	58,78	0,0039	0,2
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	1250,00	0,0833	4,9
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	17088,51	1,1392	67,5
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	25316,80	1,6878	100,0

VEÍCULO	MERCEDES-BENZ SPRINTER 313 - 2.2	
MODELO/CARROCERIA	TETO ALTO - FURGÃO	
QUILÔMETROS RODADOS	10.000	

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	513,37	0,0513	6,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	732,59	0,0733	8,9
SALÁRIO DO MOTORISTA	1525,20	0,1525	18,4
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	162,93	0,0163	2,0
SEGURO FACULTATIVO	361,67	0,0362	4,4
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	394,12	0,0394	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	3689,88	0,3690	44,6

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	2875,38	0,2875	34,7
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	396,50	0,0397	4,8
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	781,20	0,0781	9,4
LUBRIFICANTE DO MOTOR	127,50	0,0128	1,5
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	6,05	0,0006	0,1
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	400,00	0,0400	4,8
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	4586,63	0,4587	55,4
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	8276,51	0,8277	100,0

VEÍCULO	VOLKSWAGEN	
MODELO/CARROCERIA	15 180 4x2 BAÚ	
QUILÔMETROS RODADOS	10.000	

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	700,94	0,0701	5,7
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1131,71	0,1132	9,3
SALÁRIO DO MOTORISTA	1807,92	0,1808	14,8
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	201,39	0,0201	1,7
SEGURO FACULTATIVO	708,08	0,0708	5,8
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	580,49	0,0580	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	5130,54	0,5131	42,1

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	4063,04	0,4063	33,3
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	802,11	0,0802	6,6
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1347,80	0,1348	11,1
LUBRIFICANTE DO MOTOR	246,00	0,0246	2,0
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	27,50	0,0028	0,3
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	573,33	0,0573	6,1
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	7059,78	0,7060	57,9
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	12190,32	1,2190	100,0

VEÍCULO	IVECO	
MODELO/CARROCERIA	EURO CARGO 170 E 22 BAÚ	
QUILÔMETROS RODADOS	10.000	

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	704,19	0,0704	5,0
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1291,65	0,1292	9,2
SALÁRIO DO MOTORISTA	1807,92	0,1808	12,9
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	222,64	0,0223	1,6
SEGURO FACULTATIVO	654,00	0,0654	4,7
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	669,20	0,0669	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	5349,60	0,5350	38,1

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	5340,00	0,5340	38,0
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	847,64	0,0848	6,0
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1471,50	0,1472	10,5
LUBRIFICANTE DO MOTOR	174,00	0,0174	1,2
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	37,13	0,0037	0,3
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	833,33	0,0833	5,9
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	8703,59	0,8704	61,9
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	14053,19	1,4053	100,0

VEÍCULO	VOLVO	
MODELO/CARROCERIA	NH12 420 4x2 GLOBETROTTER	
QUILÔMETROS RODADOS	15.000	

CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	1203,53	0,0802	4,9
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	2341,75	0,1561	9,5
SALÁRIO DO MOTORISTA	1807,92	0,1205	7,3
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	380,77	0,0254	1,8
SEGURO FACULTATIVO	821,67	0,0548	3,3
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	1177,25	0,0785	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	7732,89	0,5155	31,3

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	10782,69	0,7188	43,6
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	1348,43	0,0899	5,5
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	2740,50	0,1827	11,1
LUBRIFICANTE DO MOTOR	810,00	0,0540	3,3
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	57,75	0,0039	0,2
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	1250,00	0,0833	5,1
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	16989,38	1,1326	68,7
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	24722,26	1,6482	100,0

Operação aérea para hipismo

Varig Log transportou 51 cavalos da Europa para evento internacional realizada na cidade de São Paulo, uma operação que exigiu know how e experiência para esse tipo de carga



Operação para transportar 51 cavalos entre Holanda e Brasil foi dividida em quatro vôos e envolveu dezenas de pessoas

O ATHINA ONASSIS INTERNATIONAL Horse Show, uma etapa do importante torneio internacional de hipismo Global Champions Tour realizada na capital paulista em agosto, contou com uma organização primorosa para assegurar o sucesso do evento internacional que oferece prêmios milionários aos vencedores. A realização do evento sem sobressaltos teve, entre outras contribuições, a da Varig Log, escolhida a transportadora oficial do evento.

Além dos promotores e dos cavaleiros

para o torneio hipico, a empresa transportou 51 cavalos entre o aeroporto de Maastricht, na Holanda, e a Sociedade Hípica Paulista, em São Paulo, o que comprovou sua ampla experiência em movimentação dos mais diversos tipos de carga, como animais vivos, perecíveis, objetos de valor, artigos perigosos, equipamentos para shows e eventos, obras de arte e veículos, entre outros.

Para o transporte dos 51 cavalos, a Varig Log utilizou aeronaves MD11F com capacidade de 90 toneladas. Por determinação

da organização os animais foram divididos em quatro vôos. Foram acomodados em baias novas fechadas apropriadas para transportes dessa natureza. Veterinários e outros profissionais responsáveis pelos cavalos também estavam nos vôos para garantir o sucesso da operação, que envolveu dezenas de pessoas.

A Varig Log é a maior transportadora brasileira de carga aérea e detentora de mais de 47% do mercado doméstico e 20% do mercado internacional de carga brasileira. ■

Assine Transporte Moderno e Technibus e tenha o máximo em informação do setor.



Technibus apresenta um panorama atualizado do setor de transporte de passageiros. Análises com enfoque econômico abordam o desempenho e as tendências do transporte urbano de passageiros, rodoviário e de fretamento e turismo. As expectativas do setor, novos produtos e os avanços da TI – incorporados ao transporte público – são acompanhados de perto por Technibus.



Transporte Moderno traça um mapa do setor de transporte de carga e logística, incluindo o de passageiros. Análises conjunturais avaliam o desempenho de cada segmento de transporte – rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo e fluvial – e mostram tendências e expectativas do setor, informações fundamentais que ajudam na tomada de decisões.



Assine por 1 ano e receba **09 edições**:
 06 exemplares de Technibus,
 01 Anuário Maiores e Melhores do Transporte,
 01 Anuário do Ônibus,
 01 Anuário de Gestão de Frotas,
 Treinamento e Pós-vendas.

R\$ 120,00(*)

(*) Pagamento em boleto, depósito bancário e cartão de crédito VISA



Assine por 1 ano e receba **10 edições**:
 06 exemplares de Transporte Moderno,
 01 Anuário Maiores e Melhores do Transporte,
 01 Anuário de Transporte Rodoviário de Carga,
 01 Anuário de Gestão de Frotas, Treinamento e Pós-vendas,
 01 Anuário Brasileiro de Logística.

R\$ 140,00(*)



Para mais informações ligue:
0800-7028104

ou pelo e-mail:
circulacao@otmeditora.com.br

É NESTE PONTO QUE
SEUS LUCROS AUMENTAM



Seu ganho = até 2 toneladas de carga útil,
cumprindo a lei da balança.

Faça como nossos clientes, abra espaço para mais lucratividade na sua empresa. Os equipamentos produzidos com a alta tecnologia dos aços DOMEX são os mais leves, resistentes, flexíveis e duráveis do mercado.

Resultado: Maior eficiência logística para sua empresa, muita economia de combustível, sem falar na redução da emissão de CO₂ - que contribui com a preservação do meio ambiente.

DOMEX[®]