

transporte 50 ANOS

Todos os modais

MODERNO

www.otmeditora.com.br Ano 51 - n° 467 - R\$ 22,00

CTM



IAA 2014

SALÃO DE HANNOVER DESTACA TECNOLOGIAS QUE PRIVILEGIAM EFICIÊNCIA OPERACIONAL



Volvo FH deixa transporte mais digital e competitivo

Portugal começa a testar nas ruas caminhão elétrico japonês

Aplicativo Truckpad aproxima carga do motorista autônomo

Reestruturação vai tornar Mercedes-Benz mais dinâmica

Tecnologia da Michelin aumenta a durabilidade da carcaça

Wilson Sons leva gado nobre de São Paulo para a Venezuela

Iveco entrega centésima unidade do blindado Guarani

FetransRio prepara maior evento da indústria do ônibus

Exportação de frutas exige agilidade para garantir a qualidade

ESPECIAL

LOGÍSTICA NO BRASIL

infraestrutura

Comércio Exterior

ANUÁRIO DA LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E COMÉRCIO EXTERIOR

Bosch Diesel Center

Seu especialista em sistemas eletrônicos diesel.



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

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



www.boschdieselcenter.com.br

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Encontre a oficina **Bosch Diesel Center** mais próxima de você.

Bahia

Simões Filho
Simões Filho Diesel
(71) 2104 2736

Ceará

Fortaleza
Retífica Frandiesel
(85) 3235 3466

Distrito Federal

Brasília
Imperial Diesel
(61) 3356 6162
BH Diesel
(61) 3034 6218

Espírito Santo

Cariacica
Contorno Eletrodiesel
(27) 3336 4599

Linhares

Noca Retífica
(27) 2103 6363

Goiás

Formosa
Ideal Diesel
(61) 3642 4473

Goiânia

Águia Diesel
(62) 4008 6363
Eurodiesel
(62) 3576 3646
Santana Turbo Diesel
(62) 3296 1545
**Tec Diesel Serv
& Auto Peças Ltda.**
(62) 3291 3131

Minas Gerais

Belo Horizonte
Turbo Brasil
(31) 3390 7800

Contagem

Tractordiesel
(31) 3396 2200

Perdões

Perdões Diesel
(35) 3864 1516

Sete Lagoas

GG Tecnodiesel
(31) 3773 6232

Uberlândia

Nogueira Truck Service
(34) 3213 8099

Mato Grosso do Sul

Campo Grande
**Bodicampo Peças
& Serviços**
(67) 3351 2636

Mato Grosso

Rondonópolis
Sabin
(66) 3423 3855

Várzea Grande

Doriocan Diesel
(65) 3682 4050

Pará

Ananindeua
Mundial Diesel Center
(91) 3255 1492

Paraupébas

Bom Diesel Center
(94) 8191 0504

Paraná

Cambará
Cambará Bombas Diesel
(43) 3532 2293

Curitiba

Retibombas
(41) 3347 1618

Ponta Grossa

Mário Diesel
(42) 3227 2566

Umuarama

DHM Distribuidora de Peças
(44) 3621 6655

Pernambuco

Jaboatão dos Guararapes

Recidiesel
(81) 3479 1412

Recife

Dieselnorte
(81) 3428 0333

Piauí

Teresina
Araujo Diesel
(86) 3218 4241

Rio de Janeiro

Nova Iguaçu
Box Diesel
(21) 2667 3548

Rio de Janeiro

R Tamburini
(21) 2270 7540

Volta Redonda

Retífica Sul Fluminense
(24) 3348 3996

Rio Grande do Sul

Caxias do Sul
Bormana
(54) 3289 9500

Novo Hamburgo

**BM Diesel Bombas
Injetoras**
(51) 3595 3769

Porto Alegre

Egon Frichmann
(51) 3342 8277
J. C. Lui
(51) 3341 4089

Rondônia

Porto Velho
Remopeças
(69) 3227 7840

Santa Catarina

Biguaçu
Bodiesel Bombas Injetoras
(48) 3243 6511

Blumenau

HG Diesel
(47) 3338 4033

Caçador

Bressan Autopeças
(49) 3563 0799

Joinville

Oficina Soares
(47) 3472 3082

Mafra

Veículos Mallon
(47) 3641 1000

Tubarão

Zanotto Truck Service
(48) 3628 1803

São Paulo

Araçatuba
Lopes Diesel
(18) 2103 9700

Campinas

Formaggioni & Cia
(19) 3272 7099

Itapira

Dieseltruck
(19) 3863 0004

Jundiaí

SS Eletrodiesel
(11) 4582 8254

Limeira

**Mercuri Centro
Automotivo**
(19) 3451 4498

Osasco

Coel
(11) 3683 3224

Presidente Prudente

Euro Bombas Diesel
(18) 3908 2424

Ribeirão Preto

Sodiesel
(16) 3969 8888

Santo André

MGM Eletrodiesel
(11) 4479 5800

São Bernardo do Campo

Astro Diesel
(11) 4399 1914

São Paulo

Leon Motores
(11) 2954 4888

Sorocaba

Sorodiesel
(15) 3331 6666

Tocantins

Palmas

Bom Diesel
(63) 3223 9900

IAA 2014 - SALÃO DE HANNOVER

Resolvida a questão de emissões, a indústria concentra sua atenção na eficiência, no conforto e na segurança dos caminhões e ônibus do futuro 8

LANÇAMENTO

Volvo moderniza fábrica de Curitiba para produzir o novo FH, caminhão que mantém status elevado entre os extras pesados 16

MERCEDES-BENZ

Ao apresentar caminhão pesado com freio a tambor no Mato Grosso, montadora anuncia uma reestruturação de sua operação no Brasil 20

LEVES E SEMILEVES

Ford inicia a produção dos caminhões F-350 e F-4000 para recuperar share de mercado e fortalecer sua linha de produtos 22

BLINDADOS

Iveco entrega centésima unidade do blindado Guarani, veículo que já atua na vigilância de fronteiras no Brasil 24

IMPORTADOS

Foton lança caminhão de 10 toneladas e aposta numa rede de vendas mais enxuta e eficiente 26

ELÉTRICOS

Daimler Trucks inicia em Portugal operação em condições reais do caminhão elétrico desenvolvido no Japão 28

NACIONALIZAÇÃO

Sinotruk resolve questões tributárias com o governo e ganha autorização para construir sua fábrica catarinense 30

COMBATE A INCÊNDIO

Com chassis da Scania, veículos da Lavrita que atende normas internacionais serão locados a vários aeroportos 32

PNEUS

Michelin lança tecnologia x core que oferece mais resistência e durabilidade à carga e diminui custo operacional 34

EXPORTAÇÃO DE FRUTAS

Embarques de frutas para o exterior precisam de agilidade para manter a qualidade ideal do produto 36

CARGAS VIVAS

Wilson Sons exporta via porto de São Sebastião cerca de 11 mil cabeças de gado de elite para a Venezuela 40

INDÚSTRIA

Com 50 anos no Brasil, Voith tem instalações no país entre as mais modernas do grupo alemão no mundo 42

AVIAÇÃO

A Azul expande suas atividades com o início da operação internacional no transporte de passageiros e carga 44

AEROPORTOS

Estudo indica os aeroportos regionais com maior potencial de expansão com base nas relações socioeconômicas 46

SERVIÇOS DE APOIO

TAM investe em novos equipamentos para reduzir tempo de traslado de aeronaves nos aeroportos 48

TECNOLOGIA

Aplicativo Truckpad chega para racionalizar a contratação do transporte de carga e proporcionar frete mais justo 50

AMBIENTE

Uma malha rodoviária sustentável passa pela identificação de espécies ameaçadas por atropelamentos 52

AUTOBAN

Em cinco anos de parceria com a Mata Ciliar, concessionária já reintegrou 156 bichos silvestres à natureza 54

INFRAESTRUTURA

Além de dinamizar a mobilidade no Rio de Janeiro, Arco Metropolitano beneficia o porto de Itaguaí 56

VELA

A regata Volvo Ocean Race começa pela Espanha e terá passagem pelo Brasil em 2015, em Santa Catarina 58

EXPOSIÇÃO

FetransRio agrega mais valor por abrigar a primeira conferência de ônibus da UITP na América Latina 60

ROTEIRIZAÇÃO

A Distribuidora Paulista adotou o software Rota Plan que resultou no aumento de 25% na produtividade 62

HIDROVIAS

Tietê-Paraná deve retomar operações a partir de janeiro com a redução da vazão de usinas hidrelétricas 65

PORTOS

Investimentos ampliam a capacidade da Vale nos terminais de exportação da Costa Verde no Rio de Janeiro 68

CABOTAGEM

Com crescimento de 15% nos últimos 12 anos, modal quer movimentar 40% das cargas nos portos brasileiros 70

MERCADO

Vendas de caminhões reagem e apontam tendência de alta no último trimestre do ano, segundo a Anfavea 72

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

COLABORADORES

Amarilis Bertachini, Márcia Pinna Raspanti,
Sonia Moraes, Wagner de Oliveira

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

Érica Marques

cursoscorporativos@otmeditora.com.br

Glenda Pereira

glenda@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com.br

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

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

Tiragem da edição:

11.000 exemplares

Impressão

Elyon

Assinatura anual: TM R\$ 220,00 (seis edições e quatro anuários);
TB R\$ 200,00 (seis edições e três anuários).

Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta corrente, cartão de crédito Visa, Mastercard e American Express ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoques apenas as últimas edições.

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

A edição circula no mês subsequente ao da capa.



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 707
Campo Belo - CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)



O caminhão do futuro cada vez mais próximo

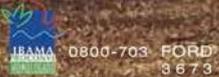
Agora que as emissões de poluentes nos veículos comerciais foram reduzidas na Europa e nos Estados Unidos a níveis que pouco mais podem diminuir, a atenção da indústria volta-se para alcançar a máxima eficiência e segurança no transporte de bens. O foco dos fabricantes de caminhões, ônibus e comerciais leves daqui para frente será no desenvolvimento de tecnologias que otimizem a condução desses veículos a fim de se obter a maior produtividade possível para o proprietário, aliando a eficiência operacional ao conforto para o motorista. Essa eficiência será reforçada com o uso da interconectividade entre os diversos componentes da operação de transporte – caminhão, central de controle, outros veículos e fontes de informações.

No caso dos caminhões, os primeiros passos estão sendo dados para o desenvolvimento do chamado caminhão do futuro. A Daimler Trucks alemã já se adiantou nessa direção com seu projeto “Mercedes-Benz Future Truck 2025”, um protótipo do caminhão para daqui a dez anos. Após testes realizados em uma rodovia em construção na Alemanha, em julho, o veículo foi apresentado oficialmente no Salão Internacional de Veículos Comerciais em Hannover, em fins de setembro. Além de design aerodinâmico arrojado, o caminhão pode rodar automaticamente, sem a intervenção do motorista. Outras inovações introduzidas no veículo futurístico incluem sensores e câmeras que monitoram o entorno para garantir a segurança na condução e um ambiente tranquilizante na cabine. É uma demonstração de como a tecnologia poderá tornar o transporte de carga mais eficiente, seguro e interconectado dentro de uma década, além de proporcionar conforto ao condutor de caminhão como se ele estivesse em casa. Tudo para aumentar a produtividade na operação de transporte.

Esse e outros exemplos de tecnologias que facilitam e aprimoram o transporte de carga serão a principal preocupação da indústria no desenvolvimento de veículos comerciais nos próximos anos. É o que indicam os ensaios sendo feitos e as inovações recentemente introduzidas no mercado.

TODO DIA É UMA BATALHA

ESCOLHA O CAMINHÃO
CERTO PARA VENCÊ-LA



Novo Motor Cummins com 150cv:
melhor performance e maior
economia de combustível.



Freios ABS com EBD:
mais segurança
para você.



Nova transmissão EATON:
5 velocidades: oferecendo
maior conforto ao dirigir.

Todos juntos fazem um trânsito melhor.



fordcaminhoes.com.br/serief

A/C

Ar-condicionado:
escolha a temperatura ideal
para seu conforto na cabine.

2 ANOS
DE GARANTIA

FORD F-350.
TÃO FORTE QUANTO VOCÊ.



*Garantia de 2 anos para motor, câmbio e diferencial, sem limite de quilometragem.



Tecnologias centradas no aumento da eficiência e da produtividade



O Caminhão do Futuro da Mercedes-Benz exibido na IAA 2014

A 65ª edição do Salão Internacional de Veículos Comerciais (IAA 2014), em Hannover, na Alemanha, foi palco de dezenas de lançamentos de caminhões, ônibus e comerciais leves e de uma série de inovações tecnológicas que visam otimizar a operação de transporte

■ EDUARDO CHAU RIBEIRO, DE HANNOVER

O 65º SALÃO INTERNACIONAL DE VEÍCULOS Comerciais (IAA 2014), realizado em Hannover, na Alemanha, empolgou os visitantes com um grande número de novidades em veículos comerciais, tecnologias e demonstrações de produtos e serviços. Um total de 322 lançamentos mundiais foram apresentados na mais importante feira internacional para mobilidade, transporte e logística. O mundo inteiro de veículos comerciais se reuniu naquela cidade alemã. Os expositores provenientes de 45 países totalizaram 2.066. A inauguração oficial da IAA 2014 organizada pela Associação da Indústria Automotiva (VDA) alemã, aconteceu no dia 25 de setembro passado. Nos dois dias anteriores reservados à imprensa, representantes de publicações

especializadas, sites e programas de televisão do mundo todo tiveram a oportunidade de conhecer as inovações do setor.

Entre os principais fabricantes de veículos comerciais presentes na exposição, a Daimler AG alemã compareceu à exposição com cinco marcas, muitas estreias mundiais de veículos e novos serviços, e com o espetacular protótipo "Mercedes-Benz Future Truck 2015", o Caminhão do Futuro da montadora, que exemplifica a avançada tecnologia em ação em Hannover. A montadora ocupou com 63 modelos de veículos comerciais seu tradicional pavilhão inteiro, além de outros espaços na feira.

A MAN também teve forte presença na IAA 2014 apresentando lançamentos e uma linha completa de caminhões e ônibus em

seu amplo estande. Outros grandes fabricantes de veículos comerciais presentes na exposição incluíram a Volvo, Scania, Iveco, DAF, Renault, bem como marcas chinesas que mostraram seus novos modelos de veículo aos visitantes. A feira contou ainda como uma área onde se concentraram os fabricantes de ônibus e outra para marcas de implementos e componentes automotivos.

Entre as empresas de componentes veiculares destacou-se a ZF Friedrichshafen alemã, que apresentou diversas inovações tecnológicas recém-lançadas, sendo a que mais chamou a atenção do público a tecnologia que permite efetuar manobras de um grande caminhão no pátio com o uso de um software instalado em um iPad, sem a presença de um motorista ao volante.

Com os veículos das suas cinco marcas – Mercedes-Benz, Setra, Fuso, Western Star e BharatBenz – a Daimler demonstra que seu foco atual é o Custo Total da Propriedade (CTP), uma forma de gestão que considera todos os custos ao longo da vida útil de um veículo, incluindo os da aquisição, operacionais e de manutenção, bem como eventuais paradas e custos fixos e administrativos. Ou seja, as marcas do grupo Daimler propõem oferecer produtos que aliam a minimização dos custos à otimização da eficiência e do desempenho. Para a Mercedes-Benz Trucks especialmente, o CTP envolve as questões de investimento e financiamento, consumo de combustível, manutenção e valor residual. O consumo de combustível também afeta outra área, que é a preservação ambiental, em decorrência dos baixos níveis de emissões de CO₂. Segundo a fabricante alemã, nada incorpora melhor o slogan da exposição IAA 2014 “Conduzindo o Futuro” do que as marcas de veículos comerciais da Daimler, que fornece desde furgões para distribuição urbana até pesados veículos rodoviários de carga. E a presença da Daimler na mostra de Hannover destaca a liderança tecnológica em cada segmento. Isto ficou aparente para os visitantes logo na entrada do pavilhão da montadora com três caminhões de continentes diferentes: o Western Star 5700 americano, o BharatBenz 3143 indiano e o Fuso DHT-2528R LHD desenvolvido japonês.

Na edição da IAA deste ano, a Daimler estreou seu “Mercedes-Benz Future Truck 2025”, uma prévia do caminhão para longo percurso do amanhã. Segundo a fabricante, dentro de dez anos, esse caminhão poderá ser conduzido em regime autônomo por rodovias e vias expressas europeias. Seus motoristas não serão apenas condutores, mas também “gestores de transporte”, que irão operar em atraentes estações de trabalho sobre rodas com novos campos de atuação profissional. Aumenta assim a eficiência do transporte, com trânsito mais seguro para todos os



O caminhão Western Star 5700 com design superebendo foi protagonista de cinema



O TGX D38, com motorização de 520 cv a 640 cv, novo carro-chefe da família de veículos MAN

usuários da estrada e o nível de emissões de CO₂ continuará diminuindo. A conectividade é a base desse avanço técnico revolucionário. Um requisito para isso são as condições adequadas, que incluem um diálogo entre todos os envolvidos.

O “Future Truck 2025” com “highway pilot” (piloto rodoviário) é o Mercedes-Benz Actros 1845. Seu motor desenvolve 449 cv de potência, com torque máximo de 2.200 Nm. Para a transmissão de força foi adotado

o câmbio totalmente automatizado Mercedes Powershift 3 de 12 marchas.

O design do semirreboque já é uma promessa de futuro, afirma a montadora. É resultado do “Aerodynamics Trailer” da Mercedes-Benz, que fez sua estreia mundial há dois anos na IAA 2012. As medidas de otimização da aerodinâmica deste protótipo permitem reduzir o consumo em até 5%.

Dentro da cabine do novo Actros já estão visualmente separadas a área de trabalho



>> IAA

23. September
10. Oktober 2019
Hannover



O BharatBenz indiano de quatro eixos..



... e o Fuso Canter elétrico fabricado em Portugal

do motorista e a área de descanso. No futuro, haverá a estação de trabalho confortável e funcional para a condução autônoma.

Fator decisivo do "Future Truck 2025" como caminhão para a condução autônoma são seus equipamentos tecnológicos. Na parte dianteira inferior, por exemplo, encontra-se um sensor de radar que explora a região de curta e de longa distância adiante do caminhão. O de curto alcance atinge 70 metros e possui ângulo de abertura de 130 graus. Já o de longo alcance chega a 250 metros, monitorando a estrada em um ângulo de abertura de 18 graus. O sensor de radar toma por base os equipamentos já disponíveis no Actros, como o sistema de controle de proximidade e o servofreio de emergência.

Uma câmera estereoscópica situada sobre o painel de instrumentos, atrás do para-brisa, também varre a área situada à frente do veículo. Atualmente, está instalada ali uma câmera 2D do sistema de orientação de faixa de rolagem. A câmera estereoscópica tem um alcance de 100 metros e cobre uma área de 45 graus na horizontal e 27 graus na vertical.

A câmera estereoscópica do "Mercedes-Benz Future Truck 2025" consegue identificar uma ou duas pistas da estrada, além de pedestres, obstáculos estáticos ou em movimento, outros objetos dentro da área monitorada e as características da via. Ela reconhece tudo o que se distingue do

fundo, para que possa calcular com precisão o espaço livre disponível. O equipamento registra também as informações dos sinais de trânsito.

Junto com a detecção de objetos e do espaço livre, o reconhecimento da pista é essencial para a orientação do veículo na condução autônoma.

Para monitorar as áreas da estrada à esquerda e à direita do caminhão são utilizados sensores de radar instalados nas laterais. Eles são montados em ambos os lados à frente do eixo traseiro da unidade de tração. Seu alcance é de 60 metros e os sensores cobrem um raio de 170 graus.

Os sensores estão interconectados em rede, de modo que geram uma imagem completa do entorno do caminhão, reconhecendo todos os objetos estáticos e em movimento. Segundo a Daimleer, graças à fusão dos dados obtidos pelo sensor de radar dianteiro, pelos sensores de radar laterais e pela câmera dianteira, com a ajuda de um computador central com processador de múltiplos núcleos de alta potência, é possível "ver" por completo a área adiante e dos lados do caminhão. Os sensores e a câmera estão ativos em todas as marchas de velocidade, tanto com o veículo parado como à velocidade máxima autorizada pela lei para os caminhões, 80 km/h. A nova técnica intervém na direção e mantém o caminhão no centro de sua pista, automaticamente e com toda a

segurança. Além disso, o sistema dispõe dos dados do mapa digital viário em três dimensões já usado pelo sistema de assistência à condução "Predictive Powertrain Control - PPC" (controle preditivo do trem de força). Desse modo, o caminhão detecta perfeitamente, a todo o momento, o traçado da estrada e a topografia da rota. Para a determinação da própria posição do caminhão são utilizados o mapa viário digital e as informações da fusão multissensorial.

Quando o motorista ativa o sistema "Highway Pilot", pode girar seu assento 45 graus no sentido horário, para uma posição de trabalho ou de descanso. O posto de condução do futuro contará com um console central com design totalmente diferente, similar a uma estação de trabalho de um escritório. O motorista tem à sua disposição um tablet removível com tela sensível ao toque para poder executar outras atividades e para a comunicação com seu entorno. O novo interior da cabine também aumenta muito sua liberdade de movimentos.

Outro destaque nesse caminhão é seu sistema de iluminação frontal baseado em um moderno conjunto de lâmpadas de Led com luminosidade que aumenta ou diminui conformas as necessidades.

Além do Caminhão do Futuro, os três modelos de caminhão de continentes diferentes apresentados na feira mostram como as linhas da montadora se ajustam



ECONOMIA SUPERIOR



GOODYEAR G657 E G687 FUELMAX. ECONOMIZAM ATÉ 4 MIL LITROS DE COMBUSTÍVEL POR VEÍCULO.*

- tecnologia fuelmax:
rolamento mais eficiente
- tecnologia duralife:
carcaça mais resistente,
aumentando a quantidade
de recapagens
- melhor assistência técnica
do segmento

*A tecnologia FuelMax™ proporciona até 5,2% de economia de combustível (1).
(1) Se comparado a pneus similares para a mesma aplicação, sem essa tecnologia.
(2) Considerando veículo com motor 6x2 e carga de três eixos em perfis de
condições e manuseio, no qual todos os pneus estão equipados com pneus
novos com tecnologia FuelMax™.

GOODYEAR
QUILÔMETROS DE HISTÓRIAS



Cinto de segurança salva vidas



com exatidão às necessidades de regiões específicas. O caminhão da marca Western Star americana é uma demonstração de design surpreendente e, ainda por cima, um herói de cinema: foi protagonista de um dos filmes da série Transformers. O caminhão inclui elementos estilistas da nova aerodinâmica da série da Western Star 5700, que será lançada ainda este ano e disponível aos compradores em 2015.

O BharatBenz impressiona de maneira totalmente diferente. Com dois eixos traseiros direcionais e como veículo rígido de quatro eixos, o caminhão desenvolvido pela filial indiana da Daimler tem um pbt de 48 toneladas e seu motor de seis cilindros e 12 litros é bem conhecido em todo o mundo.

O terceiro caminhão apresentado é um perfeito exemplo da integração global na Daimler Trucks: um Fuso HDT-2528R rígido da série FJ. O caminhão da marca japonesa também é produzido na Índia pela Daimler India Commercial Vehicles. Sua cabine lembra a do Mercedes-Benz Axor.

A Daimler também apresentou na feira outros modelos das suas linhas Actros, Axor, Sprinter, bem como o caminhão Fuso Canter E-cell fabricado em Portugal com um sistema de propulsão completamente elétrico e o novo FleetBoard Cockpit, sistema de gerenciamento de transporte, tempo e manutenção que aumenta a eficiência na condução.

Nos 10 mil metros quadrados de seu estande na IAA 2014 a MAN apresentou sua

linha de novos caminhões e ônibus cujo destaque é a economia no consumo de combustível. Segundo a fabricante, a tecnologia inovadora reduziu o consumo de combustível nos caminhões e ônibus, com os resultantes benefícios de custos operacionais menores e menos emissões de poluentes.

A estreia fica por conta do seu caminhão topo de linha TGX D38, com motorização de 520 cv, 580 cv e 640 cv, o novo carro-chefe da família de veículos MAN. Este modelo superior oferece um trem de força customizado com muitos novos aspectos de eficiência e tem vocação para tarefas de transporte exigentes. No cerne do veículo está o recém-desenvolvido motor D38 de seis cilindros em linha, de 15.2 litros. Este propulsor equipa o TGX D38 com tração máxima para satisfazer todas as necessidades, sem precisar bater recordes em termos de potência.

O novo modelo MAN TGX EfficientLine 2 também reflete esta filosofia. Todas as tecnologias de eficiência estão incluídas como componentes padrão embutidos – como o controle preditivo de velocidade de cruzeiro Efficient Cruise e o TopTorque que aumenta o torque e uma versão mais potente da MAN TeleMatics. Após testes, foi confirmada uma redução de 6,57% no consumo de combustível neste modelo com motorização otimizado pelo TopTorque em relação à versão anterior. A linha MAN TGX Efficient que chegou ao mercado em

2010 já vendeu mais de 27 mil veículos.

A MAN está entre os fabricantes de veículos comerciais mais inovadores do mundo, incluindo a América Latina. Sua subsidiária brasileira, a MAN Latin America, líder do mercado de caminhões, participou pela sétima vez da IAA – a única montadora a exibir produtos fabricados no Brasil. A empresa levou ao estande da MAN o caminhão extrapesado VW Constellation 24.280, com quatro eixos e transmissão automatizada, e o ônibus VW 17.230 V-Tronic de piso baixo, equipado com motor MAN D08 de quatro cilindros e movido a diesel de cana-de-açúcar.

Desde seu lançamento em abril de 2012, mais de 2.000 unidades do caminhão TGX feito no Brasil foram comercializados, segundo a montadora. A boa notícia para a MAN Latin America na IAA não se limitou ao mercado brasileiro. A marca que tem produtos em mais de 30 países reforça sua presença internacional com o anúncio de diversas vendas de exportação na América Latina. Foram anunciados contratos de exportação com a Bolívia, Equador e Peru. No México, onde mantém uma unidade fabril na cidade de Querétano, a empresa comemorou dez anos de operação com o lançamento da linha de caminhões Delivery Euro 5 que completa sua linha de produtos Volkswagen de fabricação local.

No Salão de Hannover, a fabricante alemã de componentes automotivos ZF Friedrichshafen apresentou uma série de



inovações lançadas nos últimos meses. É o caso do sistema de transmissão modular TraXon para caminhões pesados. A TraXon alia o conceito modular a uma transmissão básica totalmente nova e atende à demanda do mercado de veículos comerciais por uma solução versátil que abrange uma vasta série de aplicações. A transmissão inovadora, que emite menos ruído, pode combinar diversas soluções ao mesmo tempo e proporciona mais torque sem comprometer a relação entre peso e potência. Dependendo da aplicação, a Traxon pode ser acionada por uma embreagem seca, por um módulo híbrido, um módulo de dupla embreagem ou conversor de torque, com o resultado de melhorar a eficiência.

Outra transmissão apresentada é a

TraXon Hybrid, que reduz o consumo de combustível em viagens de longa distância. A nova transmissão inaugura o uso da tecnologia híbrida para os caminhões pesados. Na sua configuração, um motor elétrico foi instalado na carcaça de embreagem, o que significa que todas as funções híbridas podem ser usadas nos caminhões pesados, desde a recuperação da energia de frenagem até as ações puramente elétricas.

Na IAA, a empresa fez demonstração do uso da tecnologia ZF Innovation Truck com um protótipo de cavalo-mecânico com carreta, de 25 metros de comprimento no total. O veículo com a tecnologia instalada pode, por exemplo, ser manobrado remotamente na posição desejada em um pátio por meio

de um aplicativo de tablet – com facilidade e rapidez, de maneira precisa e com emissões zero graças ao acionamento híbrido.

A ZF apresentou ainda duas novas aplicações de telemática que oferecem valor agregado expressivo: o Profi Driver e o Driving Times, para facilitar a vida dos operadores de frotas e dos motoristas todos os dias, tornando-os mais eficientes. Os sistemas foram criados por sua divisão Opennomatics. O Profi Driver é um aplicativo que oferece treinamento a condutores e melhora seu estilo de condução para aumentar a eficiência no consumo de combustível e na condução do veículo. O Driving Times exibe informações atuais de forma contínua sobre o tempo que o condutor deve dirigir em um dia, uma semana ou em uma quinzena. Isso evita a violação das normas legais.

LANÇAMENTOS DE ÔNIBUS – Entre as montadoras que levaram seus novos modelos de ônibus à exposição estavam a Mercedes-Benz, MAN, Volvo, Scania e Iveco, que se empenham em oferecer opções para o transporte de passageiros, como os veículos com propulsão alternativa, incluindo os sistemas híbridos e puramente elétricos.

Em Hannover, além de outros veículos comerciais, a Mercedes-Benz apresentou no seu pavilhão exclusivo seis ônibus Mercedes-Benz, sete modelos Setra e diversas vans Sprinter. O foco principal da marca



A tecnologia ZF Innovation Truck permite manobrar remotamente o caminhão no pátio


O MAN Lion's City GL CNG, o "Ônibus do Ano 2015"

Mercedes-Benz foi para o ônibus rodoviário premium Travego high deck, que combina todos os sistemas de segurança hoje disponíveis. Outro destaque foi o articulado Citaro G, veículo de linhas regulares. A Setra deu destaque à estreia mundial do modelo ComfortClass MD e P às novas variantes de comprimento – o ComfortClass S 511 HD e o ComfortClass S 519 HD.

Durante o evento, Harmut Schick, presidente da Daimler Buses, apresentou os dados mais recentes da divisão de ônibus da marca. Segundo ele, 2014 foi um bom ano até agora. Houve um aumento de 13% na receita no primeiro semestre, em relação ao mesmo período de 2013 e um crescimento de 6% nas vendas. Mas no Brasil as vendas foram influenciadas pelo cenário macroeconômico da América Latina e registraram queda de 17%, enquanto o


Novo modelo rodoviário da Setra

share de mercado da marca continuou superior a 46%, com 7.900 unidades comercializadas. Segundo Schick, 33 sistemas BRT no mundo dependem da Mercedes-Benz, que oferece assistência em implantação desses sistemas, com a missão de fornecer as melhores soluções.

Quanto aos novos modelos superarticulados desenvolvidos para corredores de ônibus, cujas vendas já chegaram a 600 veículos no Brasil, Schick destacou que diversas cidades do exterior, como na Espanha e no Canadá, manifestaram interesse em implantar sistemas urbanos com esses ônibus superarticulados.

Para a Mercedes-Benz a força vem das vendas mundiais e da sua linha completa de ônibus.

A MAN, por sua vez, exibiu no seu amplo estande na IAA, um novo modelo do seu modelo top, o Neoplan Skyliner. Este estará disponível a partir de junho de 2015 na versão Euro 6 e será então o veículo com as taxas de emissão de CO₂ mais baixas por passageiro da sua classe. O ônibus de dois andares em design premiado oferece espaço para até 83 pessoas. A versão de exposição dispõe de dois lugares para usuários de cadeiras de rodas.

Outro destaque no estande foi o recentemente eleito "Ônibus do Ano 2015", o MAN Lion's City GL CNG. Este ônibus urbano movido a gás natural convenceu o júri de jornalistas internacionais do setor com a sua propulsão especialmente ecológica,


Citaro U, da família de ônibus urbanos Mercedes-Benz

potente e, simultaneamente, econômica. O ônibus a gás natural não só é mais ecológico do que um ônibus com acionamento a diesel como é também cerca de 15% mais econômico na manutenção e na operação ao longo de todo o seu ciclo de vida.

A MAN foi a única fabricante a levar ônibus fabricado no Brasil para a IAA: o VW 18.280 OT, com piso baixo e preparado para operar com diesel de cana-de-açúcar, que reforça a opção da fabricante por estudos de combustíveis renováveis.

Durante a exposição, Roberto Cortes, presidente da MAN Latin America, anunciou que a empresa acabara de vencer uma licitação para fornecer 750 ônibus Volksbus para Salvador. Com isso, a marca vice-líder no mercado brasileiro fica responsável pela renovação de mais de 90% da frota de cidade. Os chassis adquiridos por seis operadores de transporte urbano são do modelo Volksbus 17.230 V-Tronic, com transmissão automatizada. "Os clientes de Salvador testaram nosso ônibus automatizado por quase um ano antes de fecharem as compras. O serviço dedicado aos clientes de ônibus de nossa rede de distribuidores e o baixo consumo de combustível foram os pontos-chave para este importante negócio. Segundo os compradores, a economia poderá atingir R\$ 3 milhões por ano", salientou Cortes. A MAN Latin America também anunciou novas vendas de ônibus para mercados internacionais, como Bolívia, Colômbia, Peru e Equador.

PEGA LEVE NO SEU BOLSO E PESADO NO DESEMPENHO.

Alliance Truck Parts, marca do Grupo Daimler.

CELESTIO



A marca, consagrada mundialmente, chegou para encarar com você os desafios da estrada, oferecendo uma linha de peças de reposição a preços competitivos para o seu caminhão. Disponível nos concessionários Mercedes-Benz dos seguintes estados: Acre, Alagoas, Amapá, Amazonas, Bahia, Goiás, Maranhão, Mato Grosso, Minas Gerais, Pará, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e São Paulo.

alliancetruckparts.com.br



ALLIANCE
TRUCK PARTS



Novo FH põe transporte na era digital

Com a modernização da fábrica em Curitiba, a Volvo começa a produzir em janeiro seu novo pesado de maior prestígio no mercado brasileiro

■ WAGNER OLIVEIRA

VÁRIAS NOTÍCIAS CHEGAM DE CURITIBA, terra da Volvo no Brasil. A montadora de caminhões e ônibus que melhor vem superando o atual ciclo negativo de vendas no mercado nacional anunciou novas linhas de produtos e modernizou a sua fábrica para estabelecer um novo patamar de relacionamento com sua crescente base de clientes.

Para quem gosta de produto, a melhor informação é novo FH, tradicional caminhão pesado que entra na “era digital” – baseado nos conceitos de economia, disponibilidade, segurança, produtividade e motorista. Com isso, a montadora espera ajudar o transporte de carga a estabelecer um novo patamar de produtividade.

Com maior conectividade e tecnologia de ponta desenvolvidos ao longo de sete anos e ao custo de US\$ 3 bilhões, o novo FH chega para aumentar ainda mais o conceito da Volvo como uma marca inovadora – estratégia que a montadora europeia sempre buscou imprimir em sua trajetória de 35 anos de produção no Brasil.

Além do FH, a Volvo traz ainda novidades no FM e no FMX, estradeiros e todo-terreno que chegam com nova arquitetura eletrônica, design externo e interno atualizados e maiores possibilidades de motorização e tração. A linha VM foi a primeira a passar por atualizações, apresentadas ao público e os consumidores durante a

Fenatran do ano passado.

“Com esta nova linha de produtos, não avançamos um, mas três estágios”, disse o presidente do Grupo Volvo América Latina, Roger Alm, que além da imprensa, vai receber na fábrica paranaense até novembro clientes para apresentação dos produtos e das novas instalações da fábrica. Até lá, 3.000 pessoas vão visitar a empresa.

A linha de produção onde são montados os caminhões médios e pesados está passando por adaptações para a montagem de caminhões – o novo FH só começa a ser produzido em janeiro. Importadas da Suécia, as cabines já estão sendo montadas em Curitiba por modernos robôs que dão maior

precisão à produção. O novo FH já tem 65% de índice de nacionalização.

A Volvo também construiu um moderno prédio de oito andares para concentrar seus escritórios e belo espaço denominado Casa do Cliente para receber consumidores. A aproximação com seus clientes sempre foi uma estratégia da Volvo, que também vai disponibilizar os veículos para testes dos potenciais clientes.

PRAZER – O FH é um caminhão que torna a profissão do motorista muito mais prazerosa. Foi essa a impressão ao se dirigir o veículo na pista de teste que fica dentro da fábrica da Volvo. Apesar de seus imponentes 4,2 metros de altura, a percepção é que se está dirigindo mais uma picape do que um veículo dotado de capacidade para transportar cerca de 40 toneladas de carga.

O controle fácil do volante, o raio de visão do motorista, a funcionalidade dos instrumentos e o amplo espaço interno da cabine Globtrotter proporcionam muito conforto ao profissional que tem a missão de cortar um imenso território como o brasileiro – ainda muito carente na infraestrutura viária. A caixa eletrônica I-Shift de 12 velocidades é divertida, no modo automático ou manual.

A Volvo conseguiu um novo padrão de estilo e conforto ao reprojeter totalmente a cabine do FH, que ganhou um metro cúbico a mais em relação à versão anterior. Além de estar mais arredonda para obter ganhos aerodinâmicos, seu design está surpreendentemente mais bonito, mantendo o caminhão como ícone entre os pesados.

A cabine do FH é melhor que muita kitchnette por aí. Exageros a parte, a nova cabine tem cama mais larga – 800 mm de largura. Toda a área envidraçada foi modificada e as colunas laterais ficaram mais estreitas. Os retrovisores têm um novo e arrojado design, o que diminuiu em cerca de 20% a obstrução da visão do motorista.

A suspensão do FH detém uma série de tecnologias que suavizam as imperfeições do piso, o que diminui a vibração interna. Outra

inovação é o sistema I-See que “decora” a geografia de uma rota inteira. Ao repetir a viagem, o veículo “toma” decisões para economizar equipamento e combustível – desde que o motorista acione o piloto automático.

Toda a plataforma eletrônica foi desenvolvida para proporcionar melhor nível de interatividade homem-máquina. A Truck Electronic Architecture (TEA2+) permite instalar muito mais módulos e componentes, possibilitando uma série de vantagens tanto para o motorista e o transportador, como para o implementador. Aumenta a possibilidade de diagnósticos e a própria velocidade dos diagnósticos das ocorrências no veículo. Houve redução substancial de fios e um aumento das conexões digitais.

Numa área da fábrica, a Volvo preparou um show à noite para exibir seus novos veículos. Um grupo de dança que se apresenta com trajes futuristas com luzes que se apagam e acendem conseguiu chamar a atenção para o novo conjunto ótico do FH, que tem o design do farol destacado em led.

Externamente, o caminhão tem novos defletores de ar, tanto no teto como na lateral, novas saias laterais e spoilers. “Além de terem deixado o FH ainda mais bonito, a nova aerodinâmica proporciona menor resistência ao ar e menor consumo de combustível”, observa Deonir Gasperin, engenheiro de vendas da Volvo. Os novos para-brisas são arredondados nos cantos e os espelhos retrovisores têm novo design.

O ar-condicionado passa a ser item de série no FH, que também ganhou novos e ergonômicos bancos. O condutor pode retroceder o banco em 40 mm a mais para conseguir ainda mais espaço e dirigir o caminhão mais confortavelmente e com mais segurança.

A engenharia da Volvo também promoveu mudanças na coluna de direção, para melhorar ainda mais a posição de conduzir o veículo. Com a alteração, é possível ajustes em mais 15 graus. Este sistema da direção se mostrou muito interessante durante o teste drive.

A Volvo também fez uma mudança no



Roger Alm: “Com a nova linha de produtos, não avançamos um, mas três estágios”

freio de estacionamento, cujo acionamento agora é feito eletricamente por meio de um botão no painel de instrumentos. Até a geração anterior, o freio era acionado por uma alavanca. Na nova linha, o freio de estacionamento também é acionado automaticamente quando se desliga o caminhão.

CONECTIVIDADE – Para a Volvo, o FH passa a ser um caminhão “conectado” do mercado – ainda que para isso seja necessário um bom sinal de telefonia celular, nem sempre disponível no imenso território nacional. “A conectividade é a base dos avanços tecnológicos que promovemos na nova linha de caminhões Volvo. Nossos veículos têm agora ainda mais dispositivos para tornar a operação de transporte mais rentável”, disse Alm.

O executivo se refere às possibilidades ofertadas nos novos veículos, desde sistemas de gestão de frota e da manutenção dos caminhões, passando por dispositivos para aumentar a produtividade até o entretenimento do motorista nas horas de descanso.

Além do I-See, a Volvo oferece o Dynafleet. Com ele, o transportador pode obter relatórios de desempenho do veículo e motorista, facilitando o acompanhamento do consumo de combustível e de emissões de

LANÇAMENTO



Importadas da Suécia, as cabines são montadas em Curitiba por modernos robôs



O FMX 8x4 tem 50 mm a mais de altura entre o eixo e o solo e suspensão mais robusta

poluentes. “É possível corrigir procedimentos com base no ranking dos motoristas”, disse Alvaro Menoncin, gerente de engenharia de vendas da Volvo.

O My Truck é um aplicativo para smartphones que reproduz no aparelho funções exibidas no painel do caminhão. Com ele, pode-se, mesmo longe do veículo, ter acesso a uma série de informações sobre o veículo, como níveis do combustível, do óleo e Arla 32. “Informação à distância é um elemento fundamental para que o transportador tome decisões para aumentar a produtividade de sua frota”, disse Glênio Karas, engenheiro de vendas da Volvo.

Se a cabine for violada, um alarme também dispara no celular. O FH traz também como opcional de conectividade um navegador GPS integrado ao sistema Volvo Multimídia. Além disso, o caminhão já vem

preparado para interagir com ferramentas de acompanhamento e diagnóstico remoto a serem lançadas.

Uma das inovações da linha F é temporizador de marcha lenta – solução que diminui o consumo de combustível e o desgaste do motor. Outra novidade é o alternador de alta eficiência que a nova linha ganhou. Este dispositivo diminui o consumo de energia no caminhão, poupando-a para situações onde possa ser mais útil e adequada.

CONFIGURAÇÕES – A Volvo lança no Brasil o cavalo mecânico FH com configurações de eixos 8x4, podendo vir equipado com motores de 500 cv ou de 540 cv, destinado principalmente para transportar cargas indivisíveis. “Além do FH com motor 16 litros e 750 cv de potência, que é importado da Suécia, agora oferecemos mais uma opção para o nicho de mercado que necessita de veículos em que se exige grande performance”, disse Bernardo Fedalto, diretor comercial de caminhões da Volvo no Brasil.

O cavalo mecânico FH 8x4 com motor de 500 cv ou 540 cv é opção para o segmento de transportes que atualmente faz adaptação de veículos com configuração de eixos 6x4 para um caminhão 8x4, instalando um quarto eixo. “Agora, a Volvo oferece uma solução de fábrica robusta e configurada justamente para o fim a que o caminhão se destina”, observa Glênio Karas.

A Volvo traz ainda de fábrica a configuração de cavalo mecânico FH 8x2, que pode ser acoplado a uma carreta de três eixos, configuração muito útil para transportar grãos, carga geral e combustíveis – este último com um tanque como implemento. “É destinado para aplicações variadas, mas principalmente para cargas de alta densidade”, afirmou Karas. Por essa razão, pode ser usado também com carreta basculante para transportar areia ou pedra.

O FH cavalo mecânico 8x2 tem dois eixos direcionais, o que facilita sua condução em áreas mais restritas. Pode transportar 54,5 toneladas de PBTC (peso bruto total

combinado), ou 37 a 38 toneladas de carga líquida, dependendo do implemento.

De acordo com Alexander Boni, gerente de caminhões da linha F, o cavalo mecânico 8x2 tem um mercado crescente no Brasil. A Volvo também está oferecendo de fábrica o 8x2 rígido, que pode ser acoplado a um reboque, a chamada composição romeu e julietta. O FH 8x2 rígido pode sair de fábrica equipado com motorização de 420 cv, 460 cv, 500 cv ou 540 cv.

Outra novidade importante que a Volvo anuncia é a chegada de um cavalo mecânico 6x2 com suspensão a ar, equipado com freios a tambor ZCam e ABS. A suspensão a ar com freios a tambor complementa a oferta atual de veículos com suspensão pneumática e freios a disco com EBS (Electronic Brake System). É também uma opção para o caminhão com configuração de eixos 6x4

Apresentado há um ano e meio na Europa, o novo FH já tem 35 mil unidades rodando pelo mundo. A América Latina era a última região do planeta onde o modelo faltava ser introduzido. Mas o FH chega para estabelecer novos padrões.

Mesmo que os novos padrões de conforto, eficiência – o FH promete uma economia de até 8% no consumo de diesel – e atendimento representem um aumento de preço de até 20% em relação à versão anterior do FH. “A economia em toda a operação paga o custo maior do produto”, afirmou Fedalto.

Para ele, é obrigação da indústria fazer a introdução de produtos mais avançados tecnologicamente – mesmo a um custo maior. “Sem isso, não há avanços”, disse. Segundo Fedalto, o consumidor aceita novos produtos, mesmo numa fase negativa do mercado. “Além disso, passada essa fase ruim, a Volvo quer estar preparada para a retomada da demanda.”

FORA DE ESTRADA – Como o novo Volvo FMX torna agradável um trabalho duro que é o de um caminhão todo-terreno. Pelo menos foi essa a impressão ao se dirigir um dos modelos colocados à disposição em uma pista

off-road montada pela Volvo em uma área de testes de sua fábrica em Curitiba.

Rampas, alagadiços e caixa de ovos – trecho com buracos em sequência. Todos esses desafios foram vencidos usando os muitos recursos eletrônicos que o novo FMX traz. Também com nova cabine e design externo e câmbio automatizado, o veículo busca aumentar sua participação no nicho de veículos voltados para a mineração e construção.

O FMX passa a ser oferecido com um motor de 540 cv, além das potências de 370 cv, 380 cv, 420 cv, 460 cv e 500 cv e pode sair de fábrica também com as novas configurações de tração integral 4x4 ou 6x6. O FMX tem nova opção de eixo para 150 toneladas de PBTC (peso bruto total combinado).

A caixa de câmbio eletrônica I-Shift configurada para operações off-road é muito divertida quando se dirige um bruto como o FMX. Ela torna a atividade brincadeira de criança. “É um novo FMX, com vários atributos que o tornam ainda mais vocacionado para aplicações em construção, mineração e cana-de-açúcar”, afirma Alexander Boni, gerente de caminhões Volvo da linha F.

Os caminhões FMX também chegam com tração integral para atender demandas específicas do mercado. O FMX pode sair de fábrica a partir de agora com configurações de eixos 6x6 e 4x4. “São caminhões que podem transitar melhor em terrenos irregulares em virtude de sua maior capacidade de tração”, disse Fedalto.

Na configuração 6x6 cavalo mecânico, ele pode ser utilizado com vários tipos de implemento, desde tanque e bitrem até tritrem, para uma série de aplicações específicas, como veículo-bombeiro ou de resgate, para ser operado em aeroportos e até no segmento florestal, pois é um caminhão bastante robusto, que pode vencer rampas e topografias ruins com mais facilidade.

Na configuração 6x6, o Volvo FMX pode sair de fábrica com motorização que vai de 380 cv a 540 cv. O modelo também pode sair como um veículo rígido, que pode ser acoplado a um reboque, dependendo das



Chega ao mercado brasileiro o novo caminhão FM com motor de 380 cv de potência

necessidades do transportador.

A Volvo ainda está oferecendo o FMX com configuração de eixos 4x4 rígido. É um veículo destinado para aplicações de nicho, como resgate ou bombeiro, por exemplo. Como ele tem tração nas quatro rodas e é também muito robusto, pode ser utilizado em operações mais severas. Na versão 4x4, o FMX pode sair de fábrica equipado com um motor de 370 cv ou 380 cv.

Além do 6x6 e do 4x4, a Volvo está lançando o FM com as configurações de eixos 4x2 e 6x2 cavalos mecânicos, e 4x2, 6x2 e 8x2 rígidos, estes últimos com a possibilidade de saírem equipados com motores com 370 cv ou com motores de 380 cv. “São veículos que serão muito úteis em atividades de apoio, seja em mineração e cana-de-açúcar ou em outros tipos de operações severas”, observa Menoncin.

Outra opção que a Volvo oferece é o FMX 8x4 com 50 milímetros a mais de altura entre o eixo e o solo. É um veículo com maior capacidade de trafegar em pisos ruins, bastante útil, por exemplo, para ser acoplado a caçambas e guindastes, em operações dos segmentos de mineração e construção. Os caminhões receberam reforços estruturais, o que tornou a suspensão traseira mais robusta.

FM COM 380 CV – A Volvo passa a oferecer ao mercado brasileiro um novo modelo de caminhão: o FM com motor de 380 cv de potência. Dirigido principalmente para alguns segmentos específicos, o novo FM chega com um eixo traseiro mais robusto, podendo ser destinado para transporte logístico, como operações com tanque, sider e composições com carretas de três eixos.

“O FM com motor de 380 cv é uma excelente alternativa para trechos rodoviários não muito longos”, observa Menoncin. Implementado com tanque, é muito útil para o transporte de líquidos em geral, desde suco de laranja e leite, passando por derivados de petróleo até produtos petroquímicos. A suspensão recebeu uma nova geometria das molas e também uma nova calibragem dos amortecedores, além da nova suspensão a ar com freios a tambor. O interior da cabine do FM também foi completamente mudado. O painel é novo e totalmente ergonômico, com os comandos e botões ainda mais ao alcance das mãos do motorista.

Além do motor de 380 cv, a Volvo mantém o motor de 370cv, com configurações 4x2, 6x2 e 8x2 e um novo eixo traseiro que eleva sua capacidade de carga para 65 toneladas de PBTC, garantindo maior robustez.

Uma Mercedes-Benz mais transparente

Ao apresentar caminhão pesado Axor com freio a tambor no Mato Grosso, montadora anuncia uma reestruturação de sua operação no Brasil para torná-la mais dinâmica

■ WAGNER OLIVEIRA



A linha Axor ganhou versão com cabine mais confortável para ficar mais competitiva

A AÇÃO PARA DEMONSTRAR UMA NOVA solução de freios em caminhão pesado Axor a operadores em Rondonópolis (MT) já faz parte da nova postura da Mercedes-Benz do Brasil. A montadora está revendo todos os seus conceitos para atender cada vez mais à necessidade dos clientes e, com isso, fortalecer a marca e voltar a liderar em vários segmentos do nacional de caminhões.

Há três meses e meio no cargo de vice-presidente de vendas, marketing e pós-vendas da Mercedes-Benz, Roberto Leoncini, disse que ganhou carta branca do presidente da montadora, Philipp Schiemer, para "questionar linha de produtos, procedimentos internos (na produção de

veículo) e (posicionamento da) rede."

Após a chegada do novo executivo tirado da concorrente Scania, marca em que Leoncini fez um trabalho notável reconhecido pelo mercado, a Mercedes-Benz já tomou muitas decisões importantes para ter uma imagem, digamos, de maior transparência e para ser mais receptiva aos pedidos que chegam de fora dos muros da fábrica de São Bernardo do Campo, QG da montadora no Brasil.

Uma dessas novas decisões é a de tornar a fábrica de Juiz de Fora (MG) mais especializada, concentrando-se na produção do extrapesado Actros e de cabine. É no interior de Minas Gerais que a montadora tem uma

das linhas mais modernas de pintura e soldagens do mundo. Com isso, toda produção de cabines passa a ocorrer agora em Minas, decisão que vai exigir da empresa uma grande operação logística: 44 mil cabines vão circular pelas estradas anualmente entre Juiz de Fora e São Bernardo do Campo.

A produção do leve Acello foi transferida de Juiz de Fora, que mantém a produção do extrapesado Actros, para São Bernardo. Com a saída da pintura e soldagens das cabines, a fábrica do ABC ganhará mais espaço para a implantação de um centro de desenvolvimento. O objetivo é trazer para dentro de casa soluções atualmente terceirizadas. Com isso, a montadora quer fortalecer e usar sua reconhecida engenharia para desenvolver solicitações aos clientes.

O Actros também está passando por um reposicionamento de marketing. "Cometemos alguns erros. O Actros hoje é visto como um caminhão caro e de manutenção cara porque não teve seus pontos fortes devidamente explorados", considera o novo executivo, que lembra que o extrapesado está chegando em uma fase de ter 100% do financiamento pelo Finame.

Leoncini também foi conversar com o Sindicato dos Metalúrgicos do ABC. O executivo disse que abriu as contas para os trabalhadores e afirmou que o aumento anual dos salários estava inviabilizando a fabricação de caminhões no ABC. "Pela primeira vez na história, não vamos dar aumento nenhum, nem repor a inflação. Abri todas as contas e mostrei ao sindicato que o mais importante agora é a preservação dos empregos. Já está mais vantajoso produzir caminhões em alguns países da Europa do que aqui no Brasil", afirma.

Leoncini também quer um plano de atualização para a rede de venda, que precisa ser mais enxuta e eficiente. Ele lembra que boa parte dos 186 pontos de venda da Mercedes-Benz, que é uma montadora das mais antigas instaladas no país, está localizada em partes centrais de cidades,

inviabilizando a chegada dos grandes caminhões para a manutenção.

O executivo também quer mais reforço do pós-venda. “Eu quando visito um concessionário, não entro pelo showroom. Eu entro pela oficina. Neste instante, não estou interessado tanto em vender caminhões, estou mais preocupado é qualidade dos serviços. É nisso que precisamos melhorar para criarmos uma nova cultura de atendimento ao cliente”, diz.

Nestes cerca de 100 dias na Mercedes-Benz, Leoncini disse que se decidiu a ouvir as pessoas e conhecer detalhadamente a estrutura da montadora. “Na antiga empresa, eu convivia com 162 pessoas. Agora são mais de 580 colegas. A estrutura é muito maior”, afirma. Para ele, a força da engenharia da Mercedes-Benz, que tem marcas e uma estrutura forte em vários países do mundo, é o diferencial da marca alemã.

“Essa força da Mercedes-Benz me fez aceitar o desafio e deixar a zona de conforto que estava em minha antiga empresa. Tudo o que eu ajudei a construir lá tenho de fazer aqui agora, inclusive recuperando parte do mercado que eu mesmo ajudei a tirar da Mercedes-Benz e levar para a concorrência”, comenta.

Leoncini relata que decidiu aceitar o convite como parte de um grande desafio pessoal. “Temos de ter tempo para trabalhar. O meu chefe me questiona o que vai acontecer no dia seguinte. Eu digo que amanhã, talvez, não aconteça nada, mas depois de amanhã pode acontecer alguma coisa. As coisas vão evoluir dentro do seu ritmo.”

PRODUTO – Capital do agronegócio do Brasil, Rondonópolis (200 quilômetros distante de Cuiabá, MT) foi o local escolhido pela Mercedes-Benz para a demonstração do freio a tambor no caminhão pesado. Devido à intensa poeira levantada pelos caminhões que recolhem a produção nas fazendas, o freio a disco sofre muitos desgastes.

Apesar de mais evoluído, o freio a disco



O caminhão pesado Axor incorporou o freio a tambor sem perder o requisito de segurança

não atende bem às necessidades não só locais como em várias regiões do Centro-Oeste, Sul e Norte. O freio a tambor também faz parte da nova estratégia da Mercedes-Benz de entregar o que o mercado quer e não impor um produto que até pode ser mais adiantado tecnologicamente, mas inviabilizado pelas condições nacionais.

A reportagem teve a oportunidade de dirigir um modelo bitrem carregado com lastro de 57 toneladas com o novo freio. Impressiona o comportamento estável num circuito de terra elaborado pela Mercedes-Benz em Rondonópolis. Vários clientes da marca também tiveram oportunidade de experimentar o modelo com o freio a tambor.

Só o que não agradou ninguém foi o calor de 38 graus – com sensação térmica de 45 graus. Não fosse o eficiente sistema de ar-condicionado da nova cabine do Actros, ninguém teria vontade de fazer nenhum test-drive.

As versões dos caminhões extrapesados estradeiros Axor e Actros com freio a tambor é uma solução para demandas de transportadores que, numa mesma operação, circulam tanto em rodovias pavimentadas, como em vias não asfaltadas.

Os cavalos-mecânicos Axor e Actros são indicados para tracionar multicombiões, com destaque para configurações de semirreboques de três eixos convencionais e distanciados com PBTC (Peso Bruto Total Combinado) de 48,5 a 53 toneladas,

bitrem com PBTC de 57 toneladas e bitrem com PBTC de 74 toneladas.

De acordo com Leoncini, a oferta de freio a tambor para o Axor e Actros propiciará à marca aumentar sua participação de mercado na região Centro-Oeste. “E como mais uma grande novidade, o freio a tambor também estará disponível para os caminhões extrapesados rodoviários da linha Actros, o que amplia ainda mais as opções de escolha para nossos clientes, que continuam contando com a versão de freio a disco”, completa o executivo.

NOVA CABINE – Ao participar do test-drive oferecido pela Mercedes-Benz, os motoristas tiveram ainda a oportunidade de desfrutar do elevado padrão de conforto e praticidade oferecido pelos caminhões Axor Econfort. A começar pela suspensão pneumática da cabine, configuração que amplia notavelmente o bem-estar a bordo, assegurando maior satisfação ao motorista e maior produtividade no dia a dia de trabalho.

A suspensão pneumática propicia uma melhor absorção e amortecimento dos impactos causados pelas irregularidades das estradas. Além disso, isola as vibrações e minimiza os solavancos provocados pelos desníveis do piso, tornando a tarefa de dirigir mais agradável e segura.

O novo banco pneumático do motorista foi reestruturado para melhor acomodação das pernas.

Ford inicia produção dos novos caminhões F-350 e F-4000

Depois de apresentar a jornalistas e à rede de distribuidoras em Bragança Paulista os novos modelos F-350 e F-4000, a montadora retomou a produção regular dessa linha de caminhões para preencher uma lacuna no mercado



Durante test-drive o F-4000 passa por tanque de água para simular condições reais de uso

A FORD CAMINHÕES INICIOU A PRODUÇÃO da Nova Série F na fábrica de São Bernardo do Campo, com a montagem das primeiras unidades dos modelos F-350 e F-4000 destinadas ao mercado. Os novos caminhões começaram a ser entregues em setembro para os clientes que fizeram a reserva durante o programa de pré-venda. Essa ação, que foi realizada pela internet e gerou mais de 800 pedidos de compra, ciou uma grande expectativa em torno do relançamento da linha.

“Com a Nova Série F começamos mais uma etapa importante para a Ford Caminhões, que hoje vive um novo momento no Brasil”, diz Guy Rodriguez,

diretor de Operações da Ford Caminhões para a América do Sul. “Os novos caminhões têm características únicas no mercado e nos permitirão atender novos e antigos clientes, para reforçar a nossa liderança no segmento de leves.”

A fábrica da Ford Caminhões no ABC paulista recebeu investimentos de US\$ 70 milhões para a produção da nova linha, que incluíram a aquisição de equipamentos de última geração e novas ferramentas de estamparia, além de novos dispositivos na linha de montagem. Para a sua operação, também foram contratados 200 novos empregados.

A Nova Série F é formada por três modelos: o semileve F-350 e os leves

F-4000 e F-4000 4x4. Suas novidades incluem o motor Euro 5 Cummins 2.8, com potência de 150 cv e até 6% mais econômico, transmissão de cinco marchas da Eaton e aprimoramentos de engenharia que aumentam ainda mais a robustez e reduzem os ruídos e vibrações na cabine, segundo a Ford.

Como itens de segurança e conforto, os novos caminhões também vêm equipados de série com freios ABS com distribuição eletrônica de frenagem (EBD) e ar-condicionado. Uma das linhas de caminhões mais tradicionais do Brasil, a Série F é indicada tanto para uso urbano como rural, em diversas aplicações que exigem robustez, versatilidade, potência e capacidade de carga superior, acrescenta a fabricante. Os novos caminhões Ford vão atender os mercados do Brasil e da Argentina, este último exclusivamente com a versão F-4000.

As principais diferenças entre o F-350 e o F-4000 estão na capacidade de carga e no sistema de rodas traseiras. O primeiro tem o chamado rodado simples, com duas rodas traseiras, enquanto o F-4000 tem rodado duplo, ou seja, quatro rodas traseiras. O modelo F-4000 apresenta duas versões, com tração 4x2 e 4x4. Esta última é a única do segmento a oferecer essa característica técnica para uso em operações fora de estrada.

“O lançamento da Nova Série F para o mercado de transporte de carga de

PBT de 4,5 t e 6,8 t reforça a nossa condição de liderança entre os caminhões de entrada. A marca já é líder no segmento de caminhões leves, com os modelos Cargo 816 e Cargo 1119, respectivamente para transporte de até 8 t e 11 t. É a mais completa linha do segmento”, diz Guy Rodriguez.

APLICAÇÕES – O F-350 tem peso bruto total de 4.500 kg e capacidade de carga útil de 2.128 kg. É ideal para transporte de hortifrúts, entregas fracionadas, serviços de manutenção e distribuição comercial, de acordo com a montadora.

O F-4000, com peso bruto total de 6.800 kg e capacidade de carga útil de 3.949 kg, é indicado para o transporte de verduras e frutas, insumos agrícolas, materiais de construção e animais vivos, além de entregas fracionadas, manutenção de serviços públicos e aplicações fora de estrada.

O F-4000 4x4 tem peso bruto total de 6.800 kg e capacidade de carga útil de 3.810 kg. Seu ângulo de entrada de 26 graus e ângulo de saída de 27 graus facilitam a rodagem em terrenos de difícil acesso. Único do segmento com tração 4x4, pode ser utilizado em serviços especiais como manutenção de redes



O F-4000, que transporta carga útil de 3.949 kg, é indicado para aplicações urbanas como rurais

elétricas, telefonia, água e esgoto, além de aplicações rurais diversas, suporte na mineração, construção civil e militar.

Com a Nova Série F, a Ford Caminhões passa a oferecer caminhões em todos os segmentos do mercado: semi-leves, leves, médios, pesados e extras-pesados. A Nova Série F conta com garantia de 12 meses para os veículos e 24 meses para motor, câmbio e diferencial, sem limite de quilometragem.

O preço do F-350 é de R\$ 101.290, enquanto o F-4000 sai por R\$ 117.290

e o F-4000 4x4 custa R\$ 133.290. Os modelos são habilitados ao financiamento pelo Finame e também contam com a opção de um grupo especial do Consórcio Nacional Ford para aquisição em até 100 meses.

O projeto da Nova Série F foi liderado pela engenharia da Ford Brasil e envolveu

mais de 700.000 km de testes no campo de provas da Ford em Tatuí, no interior paulista.

Com o relançamento da Série F, a Ford registrou uma alta expressiva de vendas em setembro – passou de 1.478 veículos comercializados em agosto para 1.744 unidades, aumento de 18%. O resultado, no entanto, não foi suficiente para compensar as perdas acumuladas no ano de 12,4%, isto é, antes da retomada da produção dos modelos F-350 e F-4000.

TEST-DRIVE – Para a apresentação da Nova Série F, a Ford montou um Centro Experimental em Bragança Paulista, interior de São Paulo, em que os jornalistas puderam testar os veículos em vários tipos de terreno. O local foi preparado com diferentes estações simulando condições reais de uso, como, por exemplo, a rampa “king”, tanque de água, “caixa de ovos” e ondulações para mostrar a potência do motor, a suavidade da transmissão e o comportamento da suspensão, com um nível superior de conforto na cabine.



O F-4000 4x4 tem ângulos de entrada e saída que facilitam a rodagem fora de estrada

Iveco entrega centésimo blindado Guarani fabricado no Brasil

Desenvolvido em parceria com o Exército Brasileiro, blindado chama a atenção de outros países por sua tecnologia e já opera em ações de vigilância nas fronteiras e em outras missões no país

A IVECO FEZ A ENTREGA SIMBÓLICA do centésimo VBTP-MR Guarani ao Exército Brasileiro no final de setembro passado. O veículo é produzido na unidade de Veículos de Defesa da Iveco em Sete Lagoas (MG), inaugurada em junho de 2013, e foi desenvolvida nacionalmente em parceria com as Forças Armadas para substituir os blindados Urutu e Cascavel. A cerimônia na fábrica da Iveco em Sete Lagoas, Minas Gerais, teve a presença do Ministro da Defesa, Celso Amorim; do comandante do Exército Brasileiro, general Enzo Martins Peri e de outras autoridades militares, além do presidente mundial da Iveco Veículos de Defesa, Roberto Cibrario.

O VBTP-MR Guarani une a tradição da Iveco, que há mais de sete décadas fabrica veículos de defesa, e o desejo de modernização da frota do Exército Brasileiro, que mantém a propriedade intelectual do blindado. A parceria, que começou em 2007 com o desenvolvimento do projeto industrial, foi consolidada em 2013 com a inauguração da primeira fábrica de Veículos de Defesa da Iveco fora da Europa. "É essencial que a sociedade civil compreenda a importância de equipamentos de defesa para um país com as dimensões do Brasil. Não podemos depender de tecnologia importada e o projeto do Guarani é simbólico porque demonstra a capacidade de produzir aqui", afirmou Celso Amorim.

Para produzir cada blindado são



O VBTP-MR Guarani incorpora muitas inovações tecnológicas

necessárias cerca de 3.200 horas de trabalho. Com capacidade para transportar até onze pessoas, o Guarani pesa 18 toneladas, possui tração 6x6, pode chegar a 110 km por hora e tem função anfíbia. Além de ar-condicionado, apresenta um série de inovações tecnológicas, como sistema automático de detecção e extinção de incêndio e baixas assinaturas térmica e radar (o que dificulta sua localização pelos inimigos). A plataforma do blindado poderá ser usada como base para o desenvolvimento e a produção de uma família de blindados em diferentes versões, entre as quais viaturas de reconhecimento, socorro, posto de comando, porta-morteiro e ambulância.

"A produção do Guarani no Brasil é um marco para a reconstrução da indústria bélica nacional. A parceria entre a Iveco e o Exército posicionou o país novamente como um produtor de alta tecnologia nesse segmento", afirma Giovanni D'Ambrosio, diretor de Pesquisa e Desenvolvimento da

divisão de Veículos de Defesa da Iveco na América Latina. Ele acrescenta que o veículo tem despertado o interesse comercial de outros países – localizados, principalmente, na América do Sul e na África.

A divisão de Veículos de Defesa da Iveco existe há mais de 75 anos na Europa e é reconhecida internacionalmente pelo know-how e excelência na produção de equipamentos do gênero. Atualmente, mais de 50

nações fazem parte do portfólio de clientes, incluindo países-membros da Otan (Organização do Tratado Atlântico Norte). No Brasil, algumas dos veículos produzidas pela Iveco participam de experimentação doutrinária e já estão em operação na região de Cascavel (PR), onde são utilizados em ações de combate a delitos transfronteiriços. No Rio de Janeiro, o veículo foi utilizado em operações de Garantia da Lei e da Ordem no Complexo da Maré por forças de pacificação. Além disso, o Centro de Instrução de Blindados do Exército Brasileiro, em Santa Maria (RS), realiza capacitação em operação e manutenção da viatura.

A fábrica da Iveco foi inaugurada em junho de 2013, sua primeira unidade de veículos de defesa fora da Europa, tornando possível a concretização do projeto Guarani, em parceria com o Exército Brasileiro. A planta é resultado de investimentos que ultrapassam R\$ 100 milhões, incluindo o desenvolvimento do blindado. ■

Noma do Brasil, eleita pelo 2º ano consecutivo a Marca Mais Desejada.



Em recente pesquisa realizada pela Fenabrave, a Noma do Brasil foi reeleita a marca mais desejada no ramo de implementos rodoviários. A todos os distribuidores e parceiros, o nosso muito obrigado.

Cinto de segurança salva vidas.



Fundada no ano de 1967, em Maringá (PR) a Noma é uma das maiores fabricantes de implementos rodoviários da América do Sul, reconhecida por oferecer os implementos mais leves e robustos do mercado.

A empresa, 100% brasileira, possui uma das mais qualificadas redes de distribuição do setor, com 45 lojas em todo o país.



NOMA®

0800 704 4083 | noma.com.br

Foton apresenta caminhão de 10 toneladas

Marca chinesa também aposta em um novo modelo mais simples de concessionária para se aproximar de cliente potencial

■ WAGNER OLIVEIRA

A FOTON MOSTROU EM SUA NOVA CONcessionária de Guarulhos o seu caminhão 10-16 DT, veículo de 10 toneladas com o qual pretende se firmar no segmento leve no Brasil. Buscando se aproximar do cliente com um modelo de concessionária mais espartana que exija menor grau de investimento, a Foton quer atingir seu objetivo comercial evitando erros que outras marcas já cometeram.

Ao focar no cliente, ela decidiu apostar no caminhão de 10 toneladas e não mais trazer o de oito toneladas, que têm preços semelhantes. Além disso, o 10-16 DT permite receber o terceiro eixo e se transformar em um veículo com capacidade 13 toneladas.

O modelo possui entre-eixos de 3.360 mm, 3.800 mm e 4.500 mm. Com a medida de entre-eixos de 3.360 mm, o caminhão seve à aplicação de veículo urbano de carga (VUC) exigida na cidade de São Paulo e demais grandes metrópoles do Brasil para acessar zonas de restrições de circulação de veículos de carga.

Desenvolvido em conjunto pelas equipes de engenharia do Brasil e da China para a criação de um caminhão especialmente destinado ao mercado brasileiro, a Foton Caminhões investiu mais de R\$ 2 milhões em esforços de engenharia e homologação do produto.

De acordo com a direção da Foton, a previsão de vendas do novo modelo é de 300 unidades até o final deste ano. O volume deverá chegar a 1.500 unidades em 2016, ano em que será iniciada a fabricação nacional, em Guaíba, RS.



Caminhão criado especialmente para o mercado brasileiro exigiu investimento de R\$ 2 milhões

“A robustez do novo Foton 10-16 DT e sua notável qualidade, aliada ao melhor posicionamento de preço do mercado, nos permite competir diretamente com caminhões do segmento de 8 toneladas. Desta forma temos total certeza que atingiremos nosso objetivo em termos de volume de vendas e satisfação dos nossos clientes”, diz Bernardo Hamacek, CEO da Foton Caminhões.

O Foton 10-16 DT será o primeiro modelo a ser produzido na fábrica da Foton em Guaíba. Já foram definidos e negociados os fornecedores locais que farão o modelo alcançar índice de nacionalização superior a 65%.

“Já iniciamos a comercialização desses veículos em nossas concessionárias no Brasil e, considerando a aceitação inicial do produto, acreditamos que atingiremos expressivos volumes de vendas até o início da produção deste modelo no país. Além do preço competitivo e vários itens de série, o veículo vem com dois anos de garantia. É algo que reforça a confiabilidade do nosso produto”, diz Hamacek. A garantia é sem limite de quilometragem e contempla todo o veículo.

DIFERENCIAIS – O Foton 10-16 DT busca aliar agilidade no trânsito com a alta capacidade de carga – diferencial para entregas

urbanas e intermunicipais. Usualmente são implementados com baús ou carrocerias de carga seca (abertas). Também podem receber outros implementos como tanques de água, coletor de resíduos, bebidas e gás.

O Foton 10-16 DT vem com motor Cummins de 3.8 litros, de 160 cv, torque de 600 Nm e elevada capacidade de carga com PBT de 9.500 kg, podendo ser trucidado, o que eleva sua capacidade para 13.000 kg de PBT. Outro diferencial do modelo é sua conceituada caixa de transmissão ZF-6-S-500 de seis marchas, com overdrive que faz com que o motor trabalhe em menor rotação, aumentando sua vida útil e oferecendo até entrada para tomada de força.

“Nossos concorrentes utilizam câmbios de cinco marchas, e quando oferecem o de seis marchas só o trazem como opcional e, conseqüentemente, com maior preço. O 10-16 DT tem câmbio de seis marchas e overdrive de série, valor agregado na planilha de custo operacional do nosso cliente”, disse Eustaquio Sirolli, gerente de desenvolvimento de produto da Foton Caminhões.

O Foton 10-16DT é um veículo concebido para oferecer o máximo conforto aos seus ocupantes. A cabine tem basculamento por meio de alavancas de alta resistência, leves no seu acionamento, sendo este mais um destaque na ergonomia do produto. Apresenta tanque de combustível com capacidade para 120 litros. “É um caminhão concebido para atuar no segmento de leves, que exige alto desempenho, versatilidade de aplicação, confiabilidade mecânica e baixo consumo de combustível”, afirmou Sirolli.

ITENS DE SÉRIE – O Foton 10-16 DT conta com outros de itens de série. A lista inclui defletor aerodinâmico no teto, ar-condicionado, vidros com acionamento elétrico e rádio com saída auxiliar. A cabine oferece espaço para acomodar documentos, notas



O Foton 10-16 DT será o primeiro modelo a ser produzido na fábrica da Foton em Guaíba

fiscais e objetos pessoais dos ocupantes. A coluna de direção é ajustável em inclinação e altura.

O veículo tem peso próprio do veículo (tara) de 3.200 kg, o que permite maior capacidade de carga. O cilindro atuador da embreagem minimiza o esforço de acionamento e oferece conforto e comodidade ao motorista. O acelerador manual é outro item de série.

Há ainda freios de serviço a ar dotado de ABS e de estacionamento com molas acumuladoras (spring brake), longarinas do chassi com módulo seccional de alta resistência, garantindo a durabilidade do produto.

REDE – A Foton inaugurou uma concessionária com novo padrão despojado em Guarulhos. Pertencente ao grupo empresarial LCM, a nova instalação realocada a marca para uma região com alto fluxo de caminhões e fácil acesso aos clientes. Um novo padrão visual foi criado para facilitar a comunicação com cliente.

“A nova localização da concessionária faz parte da estratégia comercial da empresa de identificar pontos de vendas e assistência técnica com grande vocação industrial e comercial que é o caso de São Paulo, sem contar que o mercado da cidade é muito importante para o segmento em que vamos

atuar a princípio, que são os caminhões leves e semileves”, disse Ricardo Mendonça de Barros, proprietário da LCM Caminhões e diretor comercial e desenvolvimento de rede da Foton Caminhões.

Para Maurim Silva Junior, gerente geral da LCM Caminhões, a padronização das concessionárias Foton foi desenvolvida para proporcionar aos clientes a qualidade dos serviços de maneira ágil, competitiva, e com conforto. “Além do padrão visual, a nova casa de Guarulhos conta com um espaço para o descanso e lazer com uma estrutura com banheiros, café, água, internet wi-fi, TV por assinatura e jogos interativos”. Silva possui mais de 16 anos de experiência no setor automotivo, trabalhando 13 anos para a Volkswagen Caminhões e quatro anos para a Iveco, sempre atuando na gerência de vendas ou comercial das empresas.

Com uma área total de 1.200 m², sendo 800 m² de área construída, a estrutura da concessionária conta com oito boxes de atendimento ao cliente, além de serviços de mecânica, elétrica, revisões de troca de óleo, área de financiamentos, seguros e vendas e espaço de lazer para os motoristas. As próximas concessionárias-padrão do grupo LCM serão inauguradas em Várzea Paulista e no Ceagesp na cidade de São Paulo.

Daimler Trucks inicia testes do Fuso Canter E-Cell em Portugal

Oito caminhões elétricos do modelo desenvolvido no centro de tecnologia da Daimler no Japão serão utilizados em condições reais de operação nas estradas portuguesas durante um ano



O novo caminhão Canter E-Cell é fabricado na planta da Fuso em Tramagal, em Portugal

A MAIS LIMPA TECNOLOGIA, SEJA QUAL for a aplicação: o caminhão Fuso Canter é pioneiro dos sistemas de propulsão alternativos no segmento de veículos comerciais leves. A marca Fuso, subsidiária da Daimler no Japão, abriga o Centro de Competência em Tecnologia Híbrida da Daimler Trucks e, com base nesta experiência, também é responsável pelo desenvolvimento do novo Canter E-Cell “zero emissões”, com propulsão elétrica por bateria. Assim, o primeiro caminhão leve totalmente elétrico, produzido em série, circula pelas vias livre de emissões e é quase totalmente silencioso.

O Canter E-Cell “zero emissões” para a Europa é fabricado na planta de Tramagal, localizado na região central de Portugal. Esse veículo elétrico responde às restrições cada vez maiores ao trânsito nas

grandes regiões metropolitanas, atendendo especialmente às operações em locais de acesso limitado, como, por exemplo, o trânsito nos centros das cidades, áreas de proteção ambiental e espaços exclusivos para pedestres.

“O Canter E-Cell nos permite novamente enfatizar a nossa liderança no campo dos sistemas de propulsão alternativos”, diz Albert Kirchmann, presidente e CEO da Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation. “Guiados pela equipe de engenharia avançada da Daimler Trucks do Japão, nossos colegas de Portugal conquistaram mais um importante marco de desenvolvimento, apresentando ao mercado as mais recentes inovações da Companhia.”

Os testes feitos por clientes portugueses com o Canter E-Cell, em condições reais de operação, terão um ano de duração. Os

oito caminhões destinados a esta finalidade baseiam-se num modelo com distância entre-eixos de 3.400 mm. Eles são equipados com carroceria do tipo plataforma com comprimento de 4,3 metros ou baú com comprimento de 4,4 metros.

As habilidades desses caminhões elétricos leves serão testadas em uma ampla série de operações. A cidade de Lisboa utilizará o Canter E-Cell para transporte de produtos agrícolas e coleta de lixo enquanto na cidade do Porto o veículo fará transporte geral entre órgãos municipais. Na cidade de Abrantes, próxima a Tramagal, também atuará no setor agrícola.

A empresa Transporta usará o Canter E-Cell nas entregas domiciliares em seus serviços de distribuição de curta distância. Na fornecedora de energia REN, o caminhão destina-se às atividades de transporte dentro da região portuária de Sines, ao sul de Lisboa. E, por fim, o Canter E-Cell atuará no serviço de correios nacionais portugueses CTT no transporte entre seus centros de distribuição na capital do país.

Um total de quatro conjuntos de baterias está localizado em cada lado do quadro de chassi do caminhão, acomodados em duas caixas totalmente encapsuladas. São baterias de lítio-íon com uma capacidade nominal de 48,4 kWh. Isso dá ao Canter E-Cell uma autonomia de mais de 100 km, superior à distância que a maioria dos veículos de distribuição em curto percurso roda por dia. A carga das baterias em 230 volts leva cerca de sete horas, enquanto o uso de um sistema de carga rápida pode reduzir esse tempo para somente uma hora. ■



Powered by **FPT**
POWERTRAIN TECHNOLOGIES

A CABINE MAIS CONFORTÁVEL DO SEGMENTO. AFINAL, NÃO ADIANTA A SUA CARGA CHEGAR INTEIRA, E VOCÊ, QUEBRADO.

IVECO HI-WAY. O NOVO PATAMAR MUNDIAL PARA O TRANSPORTE RODOVIÁRIO.

- Cabine mais confortável e **completa** do mercado, com teto alto de série, cortina elétrica e basculamento de cabine elétrico.
- 3 opções de potência: 440cv, 480cv e 560cv.
- Câmbio automatizado de série.
- 2 anos de garantia.



CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE **0800 702 3443**

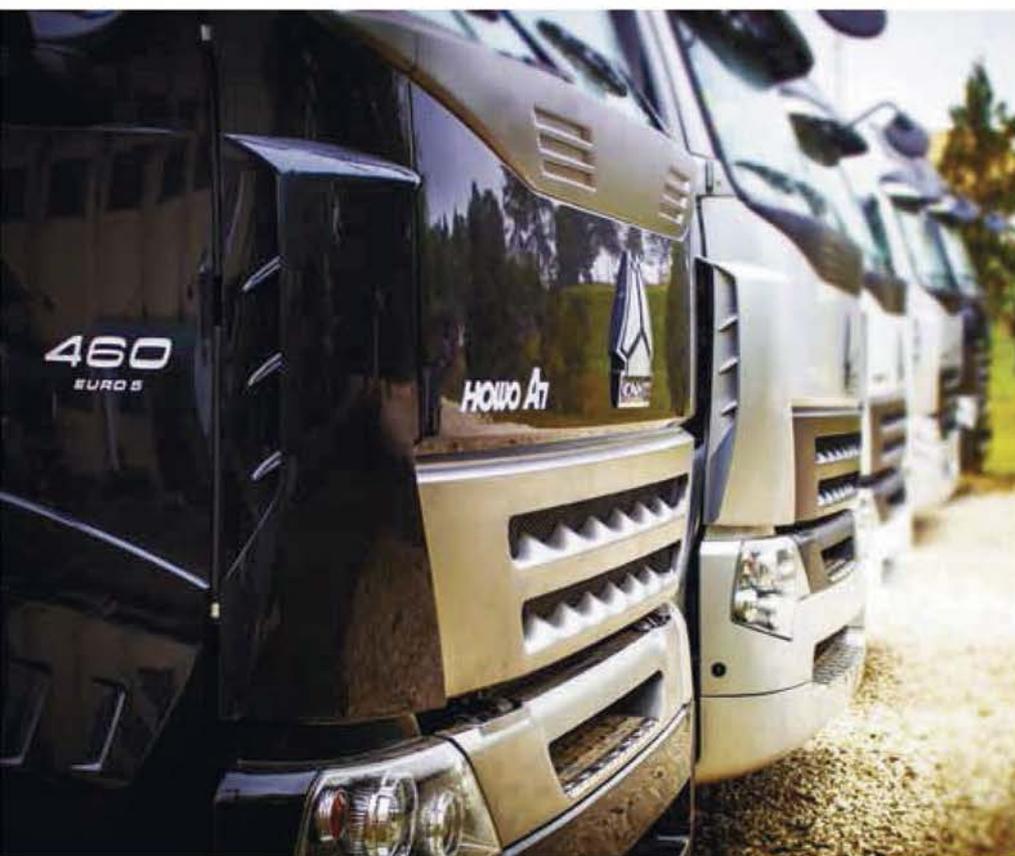
Todos juntos fazem um trânsito melhor.



Sinotruk segue no Brasil

Empresa obtém autorização do Inovar-Auto após exaustivo processo de autorização de fábrica

■ WAGNER OLIVEIRA



No primeiro ano de operação a fábrica da Sinotruk deverá produzir 1.800 caminhões

FOI UMA BATALHA DE BASTIDORES NO governo, mas a Sinotruk venceu a etapa de tramitação burocrática para conseguir importar caminhões sem pagar uma carga maior de impostos e ter liberada a construção de sua fábrica em Santa Catarina.

A empresa chegou a ter parte de caminhões importados da China retida no porto até que o projeto fosse aprovado. A demora prejudicou a evolução de seus concessionários – alguns chegaram a deixar a marca em razão da dificuldade criada pelo governo com a tributação sobre

caminhões importados.

“Vencidas estas questões vamos agora tocar o projeto da fábrica e reforçar nossa rede de concessionários”, disse Joel Anderson, diretor presidente da SBTC, cujo capital é formado por sócios brasileiros, o governo de Santa Catarina e uma subsidiária da chinesa CNHTC – um novo investidor deve se integrar ao grupo.

A autorização para a construção da montadora Sinotruk Brasil dentro do programa Programa Inovar-Auto foi homologada pelo Ministério de Desenvolvimento,

Indústria e Comércio Exterior em agosto passado.

Contou bastante para a aprovação do projeto pelo governo federal o envolvimento do governo de Santa Catarina, que busca desenvolver a indústria automobilística no estado. O trunfo comercial da Sinotruk, segundo seus diretores, é preço dos produtos, que podem ser até 30% mais baratos que similares nacionais.

Habilitada na categoria “Projeto de Investimento”, a SBTC Indústria de Veículos prometeu para este mês o início das obras de sua unidade fabril, localizada no município de Lages (SC), em uma área total de 1.000.007 m².

“A produção em escala da unidade fabril deve começar oficialmente em julho de 2016, mas, antes disso, a linha de montagem já terá cumprido uma fase de, pelo menos, um trimestre de produção de unidades de teste”, observou Anderson.

A previsão de investimento é de R\$ 300 milhões na construção fábrica e equipamentos da linha de montagem. Estão previstos ainda um centro de distribuição de peças em Joinville, investimento em logística e desenvolvimento de rede, projeto que no total pode chegar a R\$ 1 bilhão.

A Sinotruk conta com 26 pontos de atendimento, dos quais 20 concessionárias e seis postos de serviço. A marca prevê a nomeação de novos distribuidores em Minas Gerais, Rio Grande do Norte e Pernambuco. “A meta é atingir 40 concessionárias até o ano que vem”, afirmou João Silvano Pacheco, gerente de operações da Sinotruk Brasil.

O terreno, doado pela prefeitura de Lages, faz parte de uma área industrial criada

em parceria com o governo do Estado de Santa Catarina, denominada Parque de Inovação da Serra Catarinense, no Distrito de Índios.

As obras civis contemplam, entre outros, a construção do prédio que abrigará a linha de montagem, com 34.000 m² de área construída. A terraplenagem deverá ser encerrada em janeiro. A construção dos galpões deverá levar um ano.

Com capacidade produtiva instalada de 8.000 unidades/ano, a linha de montagem começará produzindo caminhões Sinotruk da linha extrapesada em regime de CKD. O volume produzido no primeiro ano de operação deverá ser de 1.800 unidades.

Até o final 2017, adequando-se ao que dita o Programa Inovar-Auto, a empresa planeja atingir o índice de 60% de nacionalização de componentes de seus



Maquete da unidade fabril da Sinotruk, que será construída em Lages, Santa Catarina

caminhões e ampliar a gama de produtos ofertados, ingressando na linha de veículos comerciais médios e semipesados.

Até o fim 2017, planeja atingir o índice

de 60% de nacionalização de componentes de seus caminhões, conforme o mínimo exigido pelo Inovar-Auto e pelo BNDES para aprovar financiamentos via Finame. ■

transporte 50 ANOS
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

11-5096.8104

ACABE COM OS DESVIOS E DESPERDÍCIOS DE COMBUSTÍVEL DE SUA FROTA.

Com o sistema GTFrota sua empresa ganha em economia e confiabilidade, além de melhorar o desempenho da frota.

ABASTECIMENTO MONITORADO
GTFrota

DESPERDÍCIOS
FRAUDES!

COMBUSTÍVEL

O sistema GTFrota também contribui com significativos ganhos na gestão da manutenção.

Acesse www.excelbr.com.br e saiba mais.

Rua Jaboatão, 580/592 - São Paulo - SP
excelbr@excelbr.com.br
Fone: (11) 3858-7724

EXCELbr

Mais segurança nos aeroportos brasileiros

Com chassis da Scania, os veículos de combate a incêndio da Lavrita serão locados em cidades de diferentes estados brasileiros

■ MÁRICA PINNA RASPANTI



Veículo da Lavrita possui canhão monitor superior com alcance mínimo de 70 metros e canhão inferior que alcança pelo menos 46 metros

PARA REFORÇAR A SEGURANÇA DOS aeroportos brasileiros, principalmente nos regionais, a Secretaria de Aviação Civil fez a aquisição de cerca de 200 caminhões de combate a incêndio aeroportuário, por meio do Programa de Investimento Logístico. A Lavrita Engenharia já entregou 33 unidades do modelo CCI-AP2-Fênix, com plataforma do Scania P 440 4x4, que fazem parte de um lote de 64 veículos, a serem entregues até o final

do ano. “Atualmente o único chassi fabricado no Brasil que atende aos requisitos das normas é fabricado pela Scania América Latina”, informa Wilson Molina Ribas, diretor técnico da Lavrita.

Os 33 caminhões entregues neste primeiro lote serão enviados para aeroportos das cidades de Alta Floresta, no Mato Grosso; Altamira, Santarém e Marabá, no Pará; Araguaína, em Tocantins; Barreiras, Ilhéus, Vitória da Conquista e

Pedro Afonso, na Bahia; Bonito e Sinop, em Mato Grosso do Sul; Cacoal e Ji-Paraná, em Rondônia; Cruzeiro do Sul, no Acre; Fernando de Noronha e Caruaru, Pernambuco; Imperatriz, no Maranhão; Juazeiro do Norte, no Ceará; Macapá, no Amapá; Tabatinga e Tefé, no Amazonas.

O nome técnico do CCI-AP2-Fênix tem por significado: carros de combate a incêndio do tipo ataque principal classe 2, modelo Fênix. O CCI-AP2-Fênix possui

motor Scania de 13 litros com potência de 440 cv, tração 4x4 (para atuar em qualquer tipo de terreno), gerenciamento eletrônico total, ar-condicionado, sistema de freios ABS/EBS, capacidade para transportar no mínimo 6,1 mil litros de água para produção de espuma, reservatórios de LGE (líquido gerador de espuma) de 780 litros e de PQS (pó químico seco) de 200 quilos, bomba de 5.500 lpm, canhão monitor superior com alcance mínimo de 70 metros e canhão inferior de alcance mínimo de 46 metros.

Os veículos atingem uma velocidade de 0 a 80 km por hora em menos de 35 segundos, atendendo a normas internacionais. A velocidade final chega a 113 km por hora. Outro diferencial está na caixa de transmissão automática Allison série HD 4500 que permite o deslocamento do veículo e o uso da moto bomba simultaneamente, ou seja, é possível jogar água e andar ao mesmo tempo, o que reverte ao bombeiro um ganho de velocidade e eficiência. O câmbio, em forma de joystick, também deixa a marcha ser engatada em alta rotação, além de ser equipado com tomada de força e divisor de potência.

TECNOLOGIA – Os veículos foram especialmente desenvolvidos para atuar nos aeroportos. “Esse modelo de caminhão de combate a incêndio aeroportuário é o primeiro fabricado no Brasil, com 80% de índice de nacionalização. O peso entre as rodas e entre os eixos (dianteiros e traseiros) tem uma perfeita distribuição e seu centro de gravidade baixo, proporciona grande dirigibilidade e permite até 30 graus de inclinação lateral”, diz Ribas.

Cada unidade pode atuar em quaisquer aeroportos das Américas, pois recebeu homologações de 260 itens para cumprir normas e regulamentações internacionais e nacionais de instituições



Os veículos foram especialmente desenvolvidos para atuar nos aeroportos

como NFPA (EUA – Standard for Aircraft Rescue and Fire – Fighting Vehicles), Icao (Canadá – International Civil Aviation Organization), FAA (EUA – Federal Aviation Organization), Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) e SAC (Secretaria da Aviação Civil).

A Lavrita já forneceu caminhões Fenix para a Aeronáutica, que foram usados nas bases aéreas, e para o Departamento Aeroviário de São Paulo (Daesp), nos aeroportos de Araçatuba, Bauru, Marília, Presidente Prudente, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, no interior do estado. Além do CCI-AP2-Fenix, a Lavrita fabrica outros equipamentos para utilização em aeroportos, como o Carro de Extinção, Resgate e Salvamento, modelo AC4-Condor, que é utilizado

em heliportos (categoria H3) e aeroportos de categoria 4; o Carro de Resgate e Salvamento para utilização de aeroportos de categorias 7 a 10.

O Hidro-Vácuo é um equipamento de remoção de borracha em pistas aeroportuárias, sobre chassis de caminhão, que remove a borracha por meio de hidrojateamento de ultra alta pressão (2.500 bar) e por meio de bomba de vácuo recolhe os detritos, deixando a pista limpa e seca. Outro destaque é o Carro Limpa Pista Turbo-Air, um aspirador de grande porte, montado sobre chassis de caminhão que com o vácuo produzido por turbina recolhe sujeiras e detritos dos pátios e pistas aeroportuárias. Dispõe ainda de eletroímã que recolhe peças metálicas.

Michelin lança nova geração de pneus de carga

A tecnologia x core aplicada ao modelo oferece mais resistência e durabilidade à carcaça, proporcionando ganhos de até 10% no rendimento quilométrico

■ SONIA MORAES

A MICHELIN LANÇA NO MERCADO BRASILEIRO a nova família de pneus para caminhões e ônibus. A novidade é a tecnologia x core que, além de mais resistência, proporciona maior durabilidade à carcaça com o reforço aplicado em três áreas do pneu: no talão (que tem contato com a roda), no topo (que tem contato com o solo) e no flanco (lateral).

Entre as inovações incorporadas aos novos pneus a Michelin destaca o novo composto interno de borracha que oferece maior resistência a choques, perfurações e infiltrações. Tem ainda a nova proteção em náilon em volta do aro, que traz maior resistência ao aquecimento excessivo no talão do pneu. Estes itens proporcionam maior recapabilidade e quilometragem total ao pneu. Já a redução da distância entre os cabos no topo do pneu assegura maior resistência a choque, perfuração e agressão na banda de rodagem, reduzindo a morte prematura dos pneus, segundo a fabricante.

Entre os novos modelos que começam a ser vendidos no mercado brasileiro, os pneus para ônibus urbanos ganharam um reforço maior, com duas tecnologias que impedem a perfuração e assegura maior resistência ao talão para evitar desgaste excessivo dos pneus com o uso constante do freio.



“O caminho que a Michelin encontrou para a inovação é o equilíbrio da performance”, afirma Feliciano Almeida, diretor de marketing e vendas de pneus de caminhões e ônibus Michelin. “Para assegurar a performance, a Michelin procurou reunir no mesmo produto o desempenho e a qualidade graças à tecnologia de ponta, ao centro de testes e ao processo de inovação das fábricas. Tudo isso está dentro do pacote de investimentos de US\$ 1 bilhão aplicados no Brasil”, afirma Almeida. “Hoje temos várias tecnologias de ponta

para a fabricação de pneus e grande capacidade inovadora que está em nosso DNA”, frisa o diretor.

Almeida destaca ainda que é preciso entregar ao cliente pneus que ofereça segurança, produtividade e proteção ao meio ambiente. “Segurança é traduzida pela maior confiabilidade através de maior aderência e estabilidade. Produtividade pela redução do custo operacional com maior recapabilidade e meio ambiente com redução de descarte por meio da reciclagem”, explica Almeida.

Segundo o diretor de marketing, a nova tecnologia vai aumentar a recapabilidade e a quilometragem total do pneu em até 10%, resultando em um menor custo operacional no transporte. “Sabemos que o pneu é um dos três maiores custos de um transportador. Com a tecnologia x core o novo pneu vem ao encontro desta demanda, respondendo às necessidades e expectativas do mercado, ao contribuir para a redução do custo operacional do transporte.”

O acréscimo de 1% ao preço do pneu proporcionado pela nova tecnologia, segundo Almeida, poderá ser amortizado pelo empresário com o ganho na carcaça.

“Há mais de um século a missão do

grupo Michelin é contribuir para a melhor produtividade. O nosso compromisso é oferecer aos clientes produtos que trazem mais segurança, eficiência no transporte e mais respeito ao meio ambiente”, afirma Jean Phillipe Ollier, presidente da Michelin do Brasil.

PESQUISA – Em uma pesquisa realizada com seus clientes a Michelin constatou que um dos principais atributos dado ao pneu é a recapabilidade. “No Brasil os pneus têm grande índice de recapabilidade. São 1,6 pneu recapado para cada pneu novo”, informa Almeida.

“A nossa carcaça que já é boa pode ficar ainda melhor. Por isso, estamos desenvolvendo tecnologias que farão com que a gente possa entrar em uma nova era de inovação de produtos da Michelin no Brasil”, acrescenta.

Para assegurar a eficiência da nova tecnologia, a Michelin realizou testes de durabilidade e resistência com aproximadamente 80 mil pneus durante quatro anos em uso urbano, rodoviário e misto. “O teste mostrou um aumento significativo de recapabilidade”, destaca Almeida.

A empresa também realizou um estudo para identificar as causas que levam um pneu a se tornar inservível prematuramente em seus diversos tipos de utilização. “Com o resultado desenvolveu tecnologias que proporcionam melhorias na resistência e durabilidade da carcaça”, afirma Fernanda Pimenta, gerente de marketing de produto da Michelin América do Sul.

Para definir qual tecnologia seria utilizada em seus produtos, a Michelin fez um levantamento com uma base em 200 mil pneus utilizados no mercado brasileiro ao longo de 14 anos. “Constatamos que no Brasil as principais causas de morte prematura dos pneus são danos acidentais que causam perfurações e infiltrações, além de danos de resistência no talão que são os maiores responsáveis pela



Feliciano Almeida: nova tecnologia vai aumentar a recapabilidade e a quilometragem total do pneu em até 10%

inutilização dos pneus de carga”, diz Fernanda.

A gerente de marketing da Michelin informa que o centro de desenvolvimento tecnológico da Michelin analisa constantemente as causas de morte prematura dos pneus nas condições de uso no Brasil. “A partir deste acompanhamento podemos saber quais tecnologias serão integradas às novas carcaças que respondem às necessidades dos clientes.”

Entre os novos modelos que começam a ser vendidos no mercado brasileiro, os pneus para ônibus urbanos ganharam um reforço maior, com duas tecnologias que impedem a quantidade de perfuração e que assegura maior resistência ao talão para evitar desgaste excessivo dos pneus com o uso constante do freio.

MERCADO – Sem dar detalhes sobre volume e participação, o presidente da Michelin ressalta que a nova geração de pneus poderá ajudar a empresa a ampliar

a sua fatia no mercado brasileiro, principalmente no segmento de ônibus, onde a companhia tem forte presença. “Vamos trabalhar para continuar na liderança no mercado de pneus radiais”, declara Ollier. No segmento premium a participação da empresa é de 35%, segundo o diretor de marketing Almeida.

Em uma análise sobre o desempenho do Brasil, ele afirma que este ano o mercado de caminhão está muito difícil devido ao volume de produção muito baixo. “O que falam as montadoras é que, com a entrada do novo governo, poderá haver uma restrição no financiamento para caminhões e, com isso, o mercado de pneus em 2015 tende a ser igual a este ano”, diz Almeida.

Fora isso, há fatores que interferem também no mercado de caminhões. “O frete está caindo, o combustível teve reajuste de preço e ainda tem a lei do motorista. E os clientes estão com dificuldades e sem condições de honrar com os pagamentos do financiamento”, diz Almeida.

“Já o mercado de ônibus urbano, que não tinham tantos problemas, hoje enfrenta um período difícil com as manifestações. Os empresários estão muito pressionados e precisam repassar os custos para as tarifas e não conseguem”. Sobre o mercado de reposição Almeida comenta que este ano está muito mais difícil para o setor de pneus por causa da grande competitividade.

O diretor de marketing da Michelin esclarece que, apesar das dificuldades no mercado brasileiro neste ano, a empresa está indo bem e conseguindo manter o índice de participação.

Diferentemente de outras empresas, a Michelin não está compensando a queda do mercado brasileiro com exportações. “Vendemos alguma coisa para os mercados em que o Brasil tem acordo comercial, como a Argentina e a Venezuela. O restante é direcionado pra o mercado interno”, diz o diretor de marketing. ■

A logística das frutas

Embarques de frutas para o exterior precisam de agilidade para manter a qualidade ideal do produto desde a colheita até a mesa dos consumidores

■ AMARILIS BERTACHINI



Após a colheita, as frutas passam por um processo de tratamento antes de ser embaladas

OS MAMÕES QUE SAEM DA FAZENDA Santa Terezinha, na cidade de Linhares, no Espírito Santo, levam, em média nove dias para chegar à mesa dos consumidores europeus ou americanos. A logística para levar o mamão brasileiro, por avião, e distribuí-lo pelas prateleiras da Europa e dos Estados Unidos tem que ser bem planejada para garantir que o fruto chegue com sabor e qualidade ideais para o consumo.

A proprietária da fazenda, a Caliman Agrícola, uma das maiores produtoras brasileiras desse fruto, exporta para os mercados europeu e americano cerca de 500 toneladas de mamão por mês. O embarque,

que até há algum tempo era feito também pelo modal marítimo, hoje é 100% aéreo. Segundo Georgina Caliman Azevedo, diretora-executiva da empresa, apesar de mais caro, o transporte aéreo garante uma fruta de melhor qualidade.



Os mamões saem da fazenda diariamente, de segunda a sábado e, em média, três dias depois de colhidos já estão na mão do cliente. “A partir daí, mantida a temperatura ideal, o representante tem, em média, três dias para distribuir e o consumidor final tem mais três dias para retirar das prateleiras”, calcula Georgina.

Logo após a colheita, as frutas passam por um processo de triagem onde são avaliados aspectos como maturação, tamanho e formato de cada fruto. Depois, os mamões são lavados e tratados dentro das normas de segurança alimentar e das certificações exigidas pelos mercados consumidores. Na própria fazenda fica o chamado packing house, onde eles são embalados, acondicionados em caixas de papelão, colocados em paletes de madeira e guardados em câmaras frias, a 10° C. Da fazenda para o aeroporto os frutos seguem em caminhões refrigerados e são embarcados em aviões de linha comercial ou cargueiros, em paletas aéreas, com seis paletes de madeira cada. A Caliman utiliza o aeroporto do Galeão, que fica a cerca de 750 km de distância da fazenda.

Segundo Georgina, os principais cuidados nesse trajeto são o controle impecável da cadeia de frio e a higiene em todo o processo, seguindo todas as normas de segurança de boas práticas de fabricação.

Hoje as exportações de mamão da Caliman são feitas 100% por via aérea

A grande concorrência hoje deste mercado é a disputa por vantagens logísticas com outros países, como o México, que coloca a fruta pelo modal rodoviário, e países da América Central, que pelo modo marítimo conseguem um tempo de trajeto (transit time) de três dias. Segundo Georgina, o mercado se manteve estável nos últimos anos, mas a expectativa para 2015 é de um pequeno aumento nos negócios.

A Caliman exporta cerca de 35% de sua produção para a Europa e Estados Unidos e trabalha com os operadores Fermac, Kuehne + Nagel e DHL.

OPERADORA – Os embarques de produtos perecíveis, incluindo a exportação de frutas delicadas, como mamão, figo, caqui e manga, deverão representar um incremento nos negócios deste ano para a DHL Global Forwarding, unidade especializada no transporte aéreo e marítimo do grupo Deutsch Post DHL. A expectativa é de crescimento sobre o ano passado, quando a empresa transportou, aproximadamente, 3,5 mil toneladas de cargas perecíveis no Brasil, superando os números de 2012.

Em toda a região Nordeste e no Estado do Espírito Santo, concentram-se os polos de exportação de manga e mamão e no Estado de São Paulo estão os de figo, caqui e goiaba, informa Cristina Bishop, diretora de produto aéreo da DHL. As frutas são embarcadas, principalmente, para os mercados dos Estados Unidos, Alemanha, Holanda e Reino Unido.

A logística de exportação de frutas frescas começa sempre no campo onde logo após a colheita as frutas são selecionadas, lavadas e embaladas. Uma vez entregues no aeroporto de origem do embarque, as frutas são rapidamente transferidas para câmaras frias onde aguardam o momento da paletização, já nos terminais de carga. Depois deste processo, a carga está pronta para ser despachada para o exterior.

Devido às características especiais

Exportações de frutas - (jan a set de 2014)

Nº	FRUTA	EM US	EM Kg
01	Castanha de caju, fresca ou seca, sem casca	85.303.105	13.567.969
02	Limões e limas, frescos ou secos	76.900.443	76.292.878
03	Mangas frescas ou secas	73.061.136	63.336.332
04	Melões frescos	64.348.238	81.698.836
05	Mamões (papaia) frescos	35.327.613	24.584.617
06	Maçãs frescas	31.847.946	44.250.767
07	Bananas frescas ou secas, exceto bananas-da-terra	25.721.588	66.049.638
08	Uvas frescas	14.591.896	5.840.217
09	Abacates frescos ou secos	9.306.309	5.673.652
01	Laranjas frescas ou secas	8.719.369	18.916.726
11	Outras frutas congelad.n/cozidas, cozidas em água/vapor	8.450.891	3.174.684
12	Castanha-do-pará, fresca ou seca, com casca	7.274.155	6.514.721
13	Melancias frescas	7.190.885	12.800.135
14	Figos frescos	4.788.413	860.256
15	Outras frutas secas	4.779.988	109.160
16	Castanha-do-pará, fresca ou seca, sem casca	3.797.074	491.029
17	Nozes de macadâmia, com casca, frescas ou secas	2.464.869	600.290
18	Nozes frescas ou secas, sem casca	1.718.340	129.190
19	Nozes de macadâmia, sem casca, frescas ou secas	1.347.369	92.422
20	Cascas de cítricos, melões, melancias, frescas, secas, etc.	1.232.349	1.209.126
21	Outras frutas conservadas em água salgada, sulfurada, etc.	1.133.092	1.076.989
22	Outras frutas frescas	834.249	288.031
23	Caquis (diospiros), frescos	769.710	257.044
24	Goiabas frescas ou secas	307.687	124.007
25	Outros cocos secos	302.923	571.378
26	Abacaxis frescos ou secos	250.271	318.296
27	Bananas-da-terra, frescas ou secas	149.500	483.000
28	Cocos secos, sem casca, mesmo ralados	108.852	19.700
29	Cocos frescos	84.516	119.069
30	Damascos secos	54.332	13.959
31	Uvas secas	42.781	20.702
32	Mangostões frescos ou secos	39.338	15.130
33	Maçãs secas	27.807	3.808
34	Outras frutas de casca rija, frescas ou secas	26.262	42.110
35	Cerejas conservadas em água salgada, sulfurada, etc.	26.191	54.000
36	Cocos, frescos ou secos, dessecados	22.250	4.026
37	Brugnons e nectarinas, frescos	19.968	22.464
38	Tangerinas, mandarinas, satsumas, etc.frescos ou secos	19.644	43.350
39	Amêndoas frescas ou secas, sem casca	15.588	577
40	Morangos congelados, não cozidos/cozidos em água/vapor	13.550	5.872

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - Secretaria de Comércio Exterior



No ano passado a DHL transportou cerca de 3,5 mil toneladas de cargas perecíveis no Brasil

dessas cargas, o transporte exige muito cuidado e agilidade nos embarques. Além disso, devido à sua fragilidade, as frutas recebem tratamento prioritário nos portos, aeroportos e alfândegas, assim como outros produtos delicados, incluindo ovos, para evitar qualquer contratempo. “A DHL conta com um time de especialistas internacionais, além de toda infraestrutura técnica e tecnológica necessária”, relata Cristina.

“A DHL Global Forwarding tem como compromisso simplificar as cadeias de suprimento e nossa tecnologia facilita tanto a interação quanto o crescimento dos nossos clientes e seus negócios, por isso, analisamos com cuidado as melhores rotas para entregas”, declara Cristina. Ela esclarece que o tempo de trajeto das frutas depende da localização do produtor e do destino final da mercadoria, mas, a título de exemplo, uma remessa de frutas que sai do Espírito Santo com destino à Alemanha leva, aproximadamente, 48 horas para ser entregue.

A definição de qual modal será usado para o transporte de cada fruta depende do grau de perecibilidade de cada uma. Existem frutas específicas para o modal marítimo e outras para o transporte aéreo. O modal marítimo é o maior transportador em tonelagem, pois além de maior capacidade, o frete é bem mais econômico do que o frete aéreo.

No caso do transporte de frutas como figo, goiaba e morango, a empresa não utiliza o modal marítimo devido às características dos produtos. Entretanto, existem algumas frutas que podem ser transportadas tanto no modal aéreo quanto no marítimo, entretanto, segundo Cristina, existe uma diferença no sabor. “Por exemplo, se uma pessoa na Alemanha comer uma manga que foi transportada via aérea vai perceber que o sabor do produto é muito melhor, pois a fruta foi colhida aproximadamente três a quatro dias antes do consumo, ao contrário de uma “manga marítima” que foi colhida mais verde (duas ou três semanas antes). Por isso existem

peças que dão preferência para as frutas transportadas por ar, mesmo que o produto seja um pouco mais caro”, justifica Cristina. No mercado internacional as “frutas aéreas” possuem um selo informando que foram transportadas por esse modal.

Como a maioria das frutas é sazonal, é feita uma programação antecipada de todo o processo logístico para garantir o produto na mesa dos consumidores. Um exemplo é o mamão que, apesar de ser sazonal, pode ser encontrado o ano todo nas prateleiras. Isto em razão dos produtores fazerem o plantio em épocas diferentes e, desta forma, conseguem colher o ano todo.

Para o embarque das frutas a DHL utiliza voos comerciais de passageiros devido à sua pontualidade. Porém, para embarques de outras cargas delicadas, como ovos férteis, por exemplo, a empresa também opta por aviões cargueiros. Os embarques são feitos em aeroportos do Rio de Janeiro, São Paulo, Viracopos/Campinas, Salvador, Petrolina e Recife.

“Este mercado está em crescimento constante no país. De janeiro a julho deste ano, as exportações aéreas cresceram mais de 25%”, informa Cristina. No mercado brasileiro, a DHL está focada na exportação das frutas.

Nos primeiros seis meses deste ano, as exportações brasileiras de frutas frescas sofreram uma retração, de 10,3% no volume e de 3,45% no valor exportado. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Frutas (Ibrafr) foram embarcados para o exterior 265.525 toneladas de frutas de janeiro a junho de 2014, no valor de US\$ 226,75 milhões.

De acordo com Cloves Ribeiro, gerente de inteligência comercial do Ibrafr, o Brasil ocupa hoje o 27º lugar entre os exportadores mundiais de frutas. As mais exportadas são melão, manga, banana, maçã, limas e limões. Os embarques ao exterior são feitos 86,3% pelo modal marítimo, 7,66% pelo rodoviário e 6% pelo aéreo.

Sua empresa recebeu mais pedidos?
Ótimo. Nós cuidamos das entregas
com segurança e rapidez.



AlmapBBDO

A Gollog conta com a infraestrutura da GOL para atender à sua demanda com eficiência, qualidade e na hora em que sua empresa precisa. São mais de 900 voos diários para 52 destinos nacionais e 8 internacionais. Conheça alguns dos produtos que a Gollog oferece:



VOO CERTO - Cargas urgentes transportadas com a prioridade máxima em voo escolhido.



EXPRESS - Entrega rápida, porta a porta, com ampla cobertura e total agilidade.



E-GOLLOG - Para entregas de comércio eletrônico. Atende mais de 200 municípios, com prioridade de embarque, rastreabilidade e atualização de status via e-mail.

Saiba mais em www.gollog.com.br

Gollog
Serviço de cargas da Gol

GOL
Linhas aéreas inteligentes

Wilson Sons Agência exporta gado para a Venezuela

Na operação realizada de junho a outubro no porto paulista de São Sebastião, a empresa que é responsável pelo agenciamento marítimo, embarcou 11.610 cabeças de gado

■ SONIA MORAES

A EXPORTAÇÃO DE CARGAS vivas volta a ganhar força no país. Em uma operação realizada de junho a outubro deste ano a Wilson Sons Agência embarcou no porto de São Sebastião, litoral norte do Estado de São Paulo, 11.610 cabeças de gado zebu, um dos mais antigos da Índia, da raça Guzerá, Gír, Girolando, Sindi e Indubrasil – 2.300 (maio), 2.200 (junho), 2.100 (julho) e 2.200 (outubro) – e o destino foi o porto de Puerto Cabello, em Carabobo, na Venezuela. Os outros 2.810 embarques de setembro foram para a Angola. Do total de animais, em média 90% são fêmeas e 10% são machos. “O manuseio da carga segue o rigoroso aspecto sanitário e sustentável, sempre visando ao bem-estar do animal”, esclarece Valdner Bertotti, diretor da VB Agrologística, empresa paulista responsável pela operação.

Neste movimento de exportação os animais criados em fazenda do Mato Grosso são transportados para Minas Gerais, onde ficam em quarentena e percorrem em seguida cerca de 700 quilômetros até o porto para o embarque.

Bertotti explica que, além de cuidados especiais durante o embarque, com



O embarque exige cuidados especiais com o animal e sua alimentação

a alimentação e com o próprio animal, esta operação exige uma atuação diferenciada junto às autoridades. A carga viva também recebe um atendimento diferenciado no momento da liberação do navio e da atracação, que deve ser imediata à chegada ao porto.

O navio que transporta as cargas vivas não é uma embarcação comum. É

um modelo preparado para acomodar de 1.500 até 27.000 gados. A bordo, os animais são distribuídos entre os três decks sob o convés. Em cada um deles são instaladas baias intercaladas por corredores. Essa divisão ajuda a manter os animais ordenados e impede que eles se concentrem em um único lado do cargueiro. Isso causaria perda da estabilidade da embarcação e um possível tombamento. “Os animais ficam em curral de manejo como nos confinamentos e há todo cuidado para que não ocorra óbito”, afirma o diretor da VB Agrologística. “As fêmeas e machos viajam sempre separados.”

Segundo Bertotti, a quantidade de caminhões utilizados para levar os animais até o porto varia de acordo com o volume e

peso dos gados. Da mesma forma o tamanho do navio altera conforme o número de cargas vivas.

A duração da viagem alterna de acordo com o porto de destino e a classificação do navio. “Os gados recebem alimento pré-adaptado e feno durante toda a viagem. A água está disponível em tempo integral e sempre enviamos 20%



Embarcados no cargueiro, os animais são distribuídos em três deques sob o convés e confinados em currais de manejo para evitar que se concentrem em um lado do navio

a mais para eventual atraso na descarga. Os navios também dispõem de equipamento para tornar a água do mar potável”, conta o diretor da VB Agrologística.

“O próprio oceano faz o tratamento de temperatura, porém os navios dispõem de escotilhas para adequar a temperatura. O ar é trocado cerca de 60 vezes por minuto por turbinas que ficam ligadas 24 horas”, diz Bertotti.

Nesta operação a VB Agrologística sempre envia acompanhantes a bordo e toda a tripulação é treinada e capacitada para realizar o trato e a manutenção dos animais durante a viagem.

O porto de São Sebastião movimentava os gados de elite de várias raças que são somente para a reprodução, se firmando como o exportador de produtos brasileiros de excelência, não somente para a Venezuela, mas também para o Líbano, a República Democrática do Congo, República do Congo, Costa do Marfim e outros. Diferentemente das operações do porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA) e do Rio Grande (RS), em que o gado embarcado é destinado ao abate e direcionado principalmente para os países do Oriente Médio.

Presente nos principais portos

brasileiros por meio de 18 filiais próprias, a Wilson Sons Agência atende operacionalmente as escalas de navios em portos brasileiros, atuando na contratação de serviços portuários, previsão de despesas e pagamentos de fornecedores, informações das restrições dos portos e navios esperados, na relação com as autoridades em cumprimento com a legislação brasileira e contato com os terminais. A empresa também opera na logística de equipamentos e documentação de embarque. A empresa atua na representação comercial nos principais pontos do país.

Soluções SAUR em movimentação de cargas: inteligência para revolucionar a sua logística interna.

Projetados para gerar um trabalho mais dinâmico, preciso e seguro, os Trucklifts (Plataforma Hidráulica e Elevador em Coluna) possibilitam a inspeção, a manutenção e a montagem dos mais variados veículos de cargas e passageiros, enquanto as Niveladoras de Docas compensam a diferença de altura entre os caminhões e o piso dos armazéns, tornando as operações de carga e descarga mais rápidas.



Confira as diferentes soluções desenvolvidas, acessando www.saur.com.br

Telefones: (+55) 55 3376.9300 / (+55) 19 3518.7200 / 0800 701 4122

E-mail: site@saur.com.br

SAUR  [®]
A LÍDER EM MOVIMENTO.

Voith comemora 50 anos de atividades no Brasil

Presente em vários segmentos industriais, a subsidiária brasileira se destaca como a maior filial do grupo alemão fora da Europa

■ SONIA MORAES

COM TECNOLOGIAS PRESENTES NA exploração e transporte de matérias-primas, na geração de energia, na fabricação de papel e celulose e na mobilidade urbana, o Grupo Voith comemora 50 anos de fundação no Brasil, destacando-se como a maior filial fora da Europa, onde emprega 6 mil funcionários.

Com 142 mil m² de área construída na cidade de São Paulo, a fábrica brasileira é atualmente uma das mais modernas e completas do Grupo Voith no mundo. A empresa ainda possui uma unidade fabril em Manaus com 111.000 m², região onde despontam importantes projetos de hidrogenação de energia, além de unidades de serviços em Mucuri (BA) e Ponta Grossa (PR), Sorocaba (SP) e Pinhais (SP).

Junto com os grandes centros produtivos a Voith no Brasil desenvolve trabalhos de pesquisa e desenvolvimento de novas tecnologias, que são aplicadas mundialmente nos mercados em que a companhia atua. Um exemplo é o Centro de Tecnologia de Tissue em São Paulo, inaugurado em 2011.

Entre os vários segmentos que abastece, a Voith se destaca no de papel pelo desenvolvimento de constantes inovações, que contribuem para a otimização do processo de fabricação e para o desenvolvimento de produtos que economizam recursos, como redução do uso de energia, água e fibras.

Na área de hidrogenação e energia limpa a unidade brasileira é a única fábrica do grupo com capacidade para produzir qualquer tipo de turbina hidrelétrica (rotor e gerador,



por exemplo) e suas respectivas partes mecânicas e elétricas.

No setor de petróleo e gás a empresa oferece tecnologias e serviços eficientes e seguros para a exploração, o transporte e o processamento industrial nesses mercados.

Em seu portfólio a Voith inclui as mais diversas tecnologias para a exploração, o transporte e o processamento de matérias-primas, como o carvão, cobre, ferro e o níquel. No setor siderúrgico, a empresa está presente com o know-how dos engenheiros que desenvolvem e produzem componentes e máquinas, definindo novos padrões de qualidade para a indústria.

A empresa também é um dos principais fornecedores de tecnologias de mobilidade e serviços para o mercado automotivo e de transporte, fornecendo sistemas para ônibus, veículos leves por trilho (VLT), metrô e monotrilhos. No seu departamento de desenvolvimento estão surgindo acionamentos híbridos modernos, sistemas de aproveitamento de energia desperdiçada e uma nova geração do Aquatarder, o

retarder secundário de água para veículos comerciais.

GRUPO VOITH – Fundada em 1867, a Voith é um grupo tecnológico que atua em todo o mundo e fornece soluções inovadoras e tecnologia de ponta para vários segmentos industriais. No setor de energia a empresa participa de grandes projetos de usinas hidrelétricas no mundo inteiro.

A Voith é uma das grandes empresas de propriedade familiar. Ao longo de mais de 145 anos, a empresa fez história com tecnologias, passou por profundas transformações sociais, superou guerras mundiais e crises econômicas e continuou crescendo de forma constante. Hoje emprega mais de 43 mil funcionários, tem um volume anual de negócios de 5,7 bilhões de euros e subsidiárias em mais de 50 países.

DRUGOVICH

Qualidade em primeiro lugar



Peças para Scania, Volvo,
Volkswagen, Mercedes-Benz e Iveco.



Maringá PR
(44) 2101-8000

Maringá PR Via Emilia
(44) 3343-8080

Cambé PR
(43) 3711-2200

Cascavel PR
(45) 3411-8000

Ponta Grossa PR
(42) 3311-8000

Curitiba PR
(41) 3302-8080

Guarapuava PR
(em construção)

Araçatuba SP
(18) 2103-8100

Ourinhos SP
(14) 3512-1500

Campinas SP
(19) 3202-8200

Ribeirão Preto SP
(16) 3211-8080

S. J. do Rio Preto SP
(17) 3355-8000

Brasília DF
(61) 3421-8080

Canoas RS
(51) 3515-8080

Caxias do Sul RS
(54) 2991-8500

Estrela RS
(51) 3712-1011

Contagem MG
(31) 3878-8080

Uberlândia MG
(34) 2102-8888

Itajaí SC
(47) 2103-8800

Tubarão SC
(48) 3301-8300

Rondonópolis MT
(66) 3302-0888

www.drugovich.com.br

Azul voa para o exterior

Companhia aérea marca este ano seu início de operação internacional tanto para o transporte de passageiros quanto para cargas, por meio de sua unidade Azul Cargo

■ AMARILIS BERTACHINI



O turboélice ATR 72 pode transportar seis toneladas de carga distribuídas em paletes

DEPOIS DE INICIAR SUAS OPERAÇÕES INTERNACIONAIS de transporte de passageiros em setembro deste ano, a Azul anunciou que vai começar o transporte aéreo internacional também de cargas, através de sua unidade especializada, a Azul Cargo, a partir de dezembro próximo.

A estratégia da companhia encaixa-se no plano de expansão da Azul Linhas Aéreas, que contempla uma nova frota com 12 aeronaves de grande porte. Isto permitirá à Azul Cargo aproveitar os porões dos sete Airbus 330-200 e cinco Airbus 350-900 para transportar contêineres e cargas paletizadas. Os porões das aeronaves Airbus têm capacidade para até 18 toneladas de carga por voo. As rotas de importação e exportação também serão as mesmas dos voos comerciais diários da empresa que partirão do Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP) para Fort Lauderdale e Orlando, os Estados Unidos.

“O início das nossas operações no

mercado externo amplia a qualidade do serviço Azul Cargo para nossos exportadores e importadores”, declara Claudio Fonseca, diretor da Azul Cargo. “Estendemos ao mercado internacional a conveniência da conexão de uma malha aérea composta por mais de 100 cidades, por onde são realizados 800 voos diários, operados por uma frota de 143 aeronaves”, assinala o executivo. Ele ressalta que com essa operação os clientes da Azul poderão contar com um nível de pontualidade e regularidade maior nos serviços logísticos e de transporte.

No mês de junho, a companhia recebeu o primeiro de sete Airbus 330-200 arrendados. Essa aeronave deverá fazer, inicialmente, apenas rotas nacionais com transporte de cargas e de clientes. Serão também incorporados à frota cinco modelos A350-900, com entregas previstas para 2017. Os A330, que foram adquiridos para dar início aos voos internacionais,

também farão algumas rotas domésticas a partir do aeroporto de Campinas para Recife (PE) e Manaus (AM).

EXCLUSIVO PARA CARGAS – O foco na expansão e melhor atendimento dos clientes de cargas aéreas também levou a Azul Cargo a disponibilizar, pela primeira vez em sua história – a unidade de carga foi criada em 2009 – uma aeronave dedicada ao transporte de cargas. Foi escolhido um turboélice ATR 72, com capacidade para carregar cerca de seis toneladas de carga distribuídas em paletes, cujo peso pode exceder em 300 kg por unidade. Essa aeronave foi retirada do transporte de passageiros e adaptada para se dedicar exclusivamente às cargas.

Os voos dedicados à área de cargas são noturnos, a partir das cidades de Porto Alegre, Campinas, Belo Horizonte e Rio de Janeiro. Até o final do ano, Fernando de Noronha (PE) também deve começar a receber voos cargueiros.

“A operação desse modelo de aeronave cargueira é parte da estratégia da Azul Cargo para oferecer ao mercado regional brasileiro mais opções de transporte de cargas pesadas e sensíveis, além da possibilidade de fretamentos de carga nessas regiões. Com isso, a Azul cumpre mais um compromisso com o Brasil, integrando a carga aérea em seus hubs da região Sul, Sudeste, Norte e Nordeste. Isso vale também para o Estado de Pernambuco, onde pretendemos atender à necessidade de rápido transporte de mercadorias entre a ilha e o continente”, afirma Claudio Fonseca. ■

CHEGOU X CORE™

A NOVA GERAÇÃO DE PNEUS MICHELIN.
A TECNOLOGIA QUE VOCÊ NÃO VÊ, MAS SENTE A DIFERENÇA.

ATÉ
+10%
DE RENDIMENTO
QUILOMÉTRICO
NA VIDA TOTAL
DO PNEU*

Respeite a sinalização de trânsito.



X CORE™



Faça a leitura
deste QR
code e entre
no nosso site.

A nova tecnologia X CORE™ foi desenvolvida para oferecer mais resistência à carcaça dos pneus MICHELIN. Um conjunto de inovações que proporciona ganhos de até 10% de rendimento quilométrico na vida total do pneu.*
Ganhe mais produtividade com segurança e economia para o seu negócio.

SAC 0800 970 94 00 • www.michelin.com.br



MICHELIN

A melhor maneira de ir mais longe

*Comparado aos pneus antecessores

Os melhores regionais

Estudo indica os 100 aeroportos regionais do país com maior potencial de desenvolvimento com base nas relações socioeconômicas locais

■ AMARILIS BERTACHINI

OS AEROPORTOS DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS (SP), Ribeirão Preto (SP), Joinville (SC), Campos dos Goytacazes (RJ) e Uberlândia (MG) foram os cinco primeiros colocados em um ranking que indicou os 100 aeroportos regionais do país com maior potencial econômico. Esses 100 aeroportos estão entre os 270 que fazem parte do Programa de Investimentos em Logística: Aeroportos, do governo federal.

O estudo, chamado de "Ranking dos Aeroportos Regionais: Potencial de Desenvolvimento", foi elaborado pela empresa de consultoria Urban Systems e apresentado durante a Airport Infra Expo & Aviation Expo, feira realizada no mês de setembro, na capital paulista. "Para aferir o desempenho criamos o Índice de Qualidade Mercadológica (IQM), uma metodologia que leva em consideração aspectos como informações comerciais, urbanísticas, econômicas e infraestruturais dos impactos da atividade portuária na região estudada", explica Thomaz Assumpção, presidente da Urban Systems.

Segundo Assumpção, estes aeroportos encontram-se em diferentes situações. Alguns estão em operação regular, outros ainda não têm voos regulares e contam apenas com o movimento de aviação executiva e helicópteros; e alguns menores já estão até passando por reformas. Além de avaliar cada complexo, o estudo tem o objetivo de destacar o papel indutor dos aeroportos na economia regional. Ele calcula que cerca de 50% das viagens realizadas nos aeroportos regionais são feitas por executivos. "Uma região sem um ambiente positivo de negócios não tem uma aviação desenvolvida. Além disso, é

preciso discutir a mudança da matriz logística do país, fomentando o transporte aéreo de carga", complementa Assumpção.

Na opinião de Antônio Gustavo Matos do Vale, presidente da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero), os primeiros aeroportos a se beneficiar dos investimentos federais certamente estarão entre estes cem avaliados no estudo. A Infraero administra 29 dos 270 aeroportos que receberão melhorias de infraestrutura. "Todos estão em operação, mas com uma infraestrutura inadequada. A Secretaria de Aviação Civil (SAC), junto com o Banco do Brasil, estão revendo todos os projetos, tanto de pista, quanto de pátio e terminais de passageiros e todos eles terão algum tipo de alteração", declara Vale.

Nesta primeira fase, serão investidos cerca de R\$ 7,5 bilhões e os recursos, que não os privados, sairão do Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) que é administrado pela SAC. As primeiras licitações deverão sair no início do próximo ano.

Inicialmente, a presidente Dilma Rousseff havia anunciado um plano para a construção de cerca de 800 aeroportos regionais no país, com a intenção de que cada cidade com até 100 mil habitantes tivesse um aeroporto a uma distância de, no máximo, 60 quilômetros. De acordo com o presidente da Infraero, esse número baixou de 800 para 270 no momento em que "foram escolhidas as prioridades". Os 800 eram aeroportos de diversos tamanhos, inclusive alguns onde hoje não há operações comerciais.

"A rigor, somente 130 aeroportos têm hoje operações comerciais. Então, quando a SAC

fez um estudo com o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) para ver quais eram prioritários, chegou-se aos 270. Destes, 60 são ainda mais prioritários e serão os primeiros", antecipa Vale. Esta primeira fase de execução deverá ser concluída em cinco anos e os demais ficarão para uma segunda etapa.

Para Jorge Eduardo Leal Medeiros, presidente-executivo da recém-criada Associação Brasileira de Fornecedores de Serviços, Equipamentos e Tecnologia para Aeroportos (Abraset), a consolidação dos aeroportos regionais é importante para atender à intensificação do transporte aéreo. "Triplicamos a demanda de transporte aéreo no Brasil nos últimos dez anos, e a alta da demanda resultou num programa de concessões do governo", afirma Medeiros, ressaltando que hoje pouco menos de 50% da demanda de passageiros no Brasil é atendida por concessões. "Mais transporte aéreo significa mais negócios e mais empresas", complementa, para justificar a criação da Abraset que tem por objetivo unir, fortalecer e orientar as empresa do setor, estabelecer padrões de qualidade, de segurança e estimular a inovação, a competitividade e o crescimento.

RANKING – O primeiro colocado no levantamento, o Aeroporto de São José dos Campos - Professor Urbano Ernesto Stumpf fica a cerca de 94 km ao leste da capital paulista e é definido como um complexo de duas vocações distintas: a cargueira, que atende ao grande número de indústrias da Região Metropolitana do Vale do Paraíba, Litoral Norte e do Cone Leste Paulista; e a turística, por causa do Santuário

RANKING DOS AEROPORTOS REGIONAIS

UF	Município	Aeroporto	IQM*	Ranking	Região	População
SP	SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	AEROPORTO DE SÃO JOSÉ DOS CAMPOS	71,87	1	Sudeste	673.255
SP	RIBEIRÃO PRETO	AEROPORTO DE RIBEIRÃO PRETO	50,39	2	Sudeste	649.556
SC	JOINVILLE	AEROPORTO DE JOINVILLE - Lauro Carneiro De Loyola	50,09	3	Sul	546.981
RJ	CAMPOS DOS GOYTACAZES	AEROPORTO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES	49,38	4	Sudeste	477.208
MG	UBERLÂNDIA	AEROPORTO DE UBERLÂNDIA - Tenente Aviador C. Bombonato	49,18	5	Sudeste	646.673
PR	MARINGÁ	AEROPORTO REGIONAL DE MARINGÁ - Internacional de Cargas	47,11	6	Sul	385.753
PR	CASCADEL	AEROPORTO MUN. DE CASCADEL - Coronel Adalberto M. da Silva	44,70	7	Sul	305.615
PR	LONDRINA	AEROPORTO DE LONDRINA - Governador José Richa	44,26	8	Sul	537.566
RS	CAXIAS DO SUL	AEROPORTO DE CAXIAS DO SUL	43,39	9	Sul	465.304
PR	FOZ DO IGUAÇU	AEROPORTO INTERNACIONAL DE FOZ DO IGUAÇU - Cataratas	42,77	10	Sul	263.508
RJ	MACAÉ	AEROPORTO DE MACAÉ	41,17	11	Sudeste	224.442
GO	ANÁPOLIS	AEROPORTO CIVIL DE ANÁPOLIS	40,92	12	Centro-Oeste	357.402
SP	SOROCABA	AEROPORTO DE SOROCABA - Aeroporto Estadual Bertram Luiz Leupolz	40,45	13	Sudeste	629.231
PB	CAMPINA GRANDE	AEROPORTO PRESIDENTE JOÃO SUASSUNA - Campina Grande	40,37	14	Nordeste	400.002
SP	BAURU	AEROPORTO DE BAURU	39,76	15	Sudeste	362.062
SP	PRESIDENTE PRUDENTE	AEROPORTO ESTADUAL DE PRESIDENTE PRUDENTE	39,57	16	Sudeste	218.960
MG	UBERABA	AEROPORTO DE UBERABA - Mário de Almeida Franco	39,42	17	Sudeste	315.360
SP	SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	AEROPORTO DE SÃO JOSÉ DO RIO PRETO	39,14	18	Sudeste	434.039
SC	CHAPECÓ	AEROPORTO DE CHAPECÓ	37,46	19	Sul	198.188
MG	MONTE CLAROS	AEROPORTO DE MONTE CLAROS - Mário Ribeiro	36,25	20	Sudeste	385.898

Fonte: Urban Systems - * Índice de Qualidade Mercadológica

Nacional Nossa Senhora Aparecida, das estâncias turísticas da Serra da Mantiqueira, como a de Campos do Jordão, e das cidades dos litorais paulista, como Ilhabela, Ubatuba, e fluminense, como Parati e Angra dos Reis. O tráfego de passageiros é caracterizado, predominantemente, por viagens de negócios nos dias úteis.

O segundo colocado, o Aeroporto de Ribeirão Preto - Dr. Leite Lopes, fica a 310 km da capital paulista e é o quarto maior do estado. É administrado pelo Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo (Daesp). Possui voos regulares comerciais e no ano passado movimentou mais de um milhão de passageiros.

Na terceira posição aparece o Aeroporto de Joinville - Lauro Carneiro de Loyola, em Santa Catarina, inaugurado em 2004 com capacidade para atender até 600 mil passageiros por ano. Em junho deste ano o terminal começou a usar o Instrument Landing System (ILS), tecnologia que auxilia nas aterrisagens

em condições climáticas adversas. Segundo dados da Infraero, desde que o ILS começou a ser usado, houve um ganho operacional de 68,7%, o que representa maior eficiência no tempo de viagens entre um terminal e outro e maior segurança na aterrisagem.

O Aeroporto Internacional de Campos dos Goytacazes - Bartolomeu Lisandro, no Rio de Janeiro, aparece em quarto lugar na pesquisa. Foi incorporado pela Infraero em 1987 e, por sua vocação para voos regulares, é base para as operações offshore da Petrobras, o que gerou grande movimento de aeronaves e passageiros. Passou por diversas obras de melhorias nos últimos anos, como a revitalização da pista de pouso e decolagem, a instalação das torres de iluminação do pátio e obras de adequação do terminal de passageiros. Também adquiriu aparelho scanner raio-x com pórtico para detecção de metais. No ano passado, a SAC delegou ao município de Campos dos Goytacazes a exploração

do aeroporto por um período de 35 anos. Segundo o estudo, o terminal espera que a prefeitura termine o levantamento dos modelos de concessão de aeroportos para transferir o aeroporto campista à iniciativa privada.

O quinto colocado foi o Aeroporto de Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato, o segundo maior de Minas Gerais e pode movimentar até 600 mil passageiros por ano. No primeiro semestre deste ano, o fluxo de passageiros nesse aeroporto, que atende a praticamente todo o Triângulo Mineiro, aumentou 5% sobre igual período de 2013.

Além do ranking principal, a Urban Systems montou também rankings regionais, com os aeroportos de maior potencial de desenvolvimento em cidades com até 100 mil habitantes, de 100 mil a 300 mil habitantes e de 300 mil a 600 mil habitantes, no Sul, Sudeste, Norte, Nordeste e Centro-Oeste.

TAM investe em novos equipamentos

A companhia adquiriu o rebocador Towbarless, que pode reduzir em até 75% o tempo de traslado da aeronave entre o pátio de manobra e a área de manutenção e diminuir o consumo de querosene de aviação

■ AMARILIS BERTACHINI



O rebocador Towbarless permite economizar querosene de aviação na aeronave

PARA AUMENTAR A EFICIÊNCIA OPERACIONAL e reduzir custos de manutenção, a TAM Linhas Aéreas tem investido na renovação de sua frota de equipamentos aeroportuários dos 42 aeroportos nacionais em que atua. Do total de U\$ 17,5 milhões aplicados desde 2012, cerca de U\$ 5,5 milhões foram direcionados somente neste ano à renovação da frota de dois dos principais aeroportos do país, o Aeroporto Internacional de São Paulo (Guarulhos) e o Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro-Galeão.

"Priorizamos os investimentos nesses aeroportos por eles concentrarem o maior número de voos domésticos e internacionais da companhia, mas as melhorias se estendem aos principais aeroportos em que operamos no Brasil", declara Carlos Osorio, diretor de serviços aeroportuários da TAM.

Em meio a essas aquisições, a TAM adotou o modelo de trator Towbarless, um rebocador aeronáutico que já está em operação desde maio no aeroporto de Guarulhos,

usado no procedimento de push back para rebocar o avião desde o portão de embarque até a pista de taxiamento. Segundo a companhia, esse trator propicia uma operação extremamente segura e ágil, além de ser mais econômico do que os demais em operação no país. A TAM é a primeira empresa da aviação brasileira a operar o modelo que pode se adequar a toda a frota de aeronaves da companhia.

Esses tratores podem reduzir em até 75% o tempo de traslado entre o pátio de manobra e a área de manutenção em Guarulhos. Além disso, podem diminuir em 25% o tempo de processo de acoplamento e push back. A manutenção desses veículos também é mais barata, pois consome menos combustível e apresenta menor desgaste dos pneus e das peças móveis de motor e transmissão. Isso ocorre porque o Towbarless é mais leve, já que não precisa de lastro, como os rebocadores convencionais.

Quanto à economia de combustível, os

tratores Towbarless permitem que a aeronave que está sendo rebocada sem passageiros não precise estar energizada, ou seja, sem a necessidade da APU (Auxiliar Power Unit) estar ligada, o que permite economizar querosene de aviação (QAV). Outra vantagem dos novos veículos é sua configuração, que não possui barra de reboque, o que evita o "efeito canivete", que ocorre quando esta barra ou o trem de pouso da aeronave excede o limite máximo de torção. "Este equipamento é fácil e seguro de operar, já que, em conjunto com o avião, forma apenas uma articulação, reduzindo assim a possibilidades de danos ou acidentes", informa a companhia.

O equipamento é de uso exclusivo da TAM e foi adquirido da fabricante francesa TLD. Além deste primeiro Towbarless, até novembro deste ano serão entregues outras quatro unidades, três para o aeroporto de Guarulhos e um para o Galeão, no Rio. Hoje a empresa possui 133 unidades do outro modelo de trator para push back no Brasil.

A TAM também está incorporando à sua frota de equipamentos aeroportuários mais dez novos GPUs (Ground Power Unit) que fornecem energia aos aviões enquanto estão em solo, somando um total de 32 unidades em Guarulhos e no Galeão. Além disso, a companhia adquiriu mais 38 tratores elétricos, usados para o transporte de bagagens, e 22 novas unidades auxiliares de ar-condicionado. De acordo com análise da empresa, esses investimentos proporcionarão à companhia uma economia de nove milhões de galões de QAV, equivalentes a US\$ 12 milhões por ano somente nos aeroportos de Guarulhos e Galeão. ■

O ritmo da
sua empresa anda
muito pesado?

Dá Globus
pra ela.



A BgmRodotec é líder no desenvolvimento de software de gestão para o setor de transporte rodoviário de cargas e passageiros. E faz um diagnóstico prévio das necessidades do seu negócio, buscando soluções simples e eficientes para uma gestão 100% integrada.

Fique mais leve. Conheça o Globus, o software que elimina as dificuldades operacionais do dia a dia e mantém tudo funcionando de forma rápida, eficiente e segura.

www.bgmrodotec.com.br • ATENDIMENTO EM TODO O BRASIL 0800 200 2525

**TANTO FAZ O TAMANHO DA SUA EMPRESA
OU DO SEU PROBLEMA. A BGMRODOTEC TEM
A SOLUÇÃO NA MEDIDA CERTA.**

 **BgmRodotec**
globus

Um golpe duro no agenciador de carga

Aplicativo Truckpad chega com a missão de racionalizar o transporte e proporcionar frete mais justo ao caminhoneiro autônomo

■ WAGNER OLIVEIRA



Robson Machado já ficou até 40 dias parado no terminal à espera de transporte de carga

O CAMINHONEIRO ANDERSON LUCIANO Porto, 35, estava há dois dias esperando carga no Terminal Fernão Dias (Zona Norte de São Paulo) quando foi apresentado ao Truckpad, um aplicativo de celular que tem a missão de proporcionar um novo estágio na profissão do transportador autônomo de cargas.

Com o aplicativo instalado em seu aparelho, Porto começava a receber diretamente via online propostas de frete de transportadoras e embarcadores de vários cantos do país. De uma hora para outra, o profissional deixava de depender de agenciadores instalados no local para negociar livremente seu próximo frete.

"O Truckpad traz uma cultura disruptiva, inovadora", afirmou o empresário

Carlos Mira, criador do aplicativo. Para ele, o caminhoneiro autônomo, que ele classifica como "empreendedor da estrada" tem uma nova possibilidade de se livrar dos domínios de um sistema que contribuiu para o enfraquecimento econômico da classe.

O Truckpad instalou uma base no Terminal Fernão Dias, onde ainda predomina a figura do agenciador. Megafones ou

papéis afixados nas agências de fretamento instaladas dentro dos terminais anunciam as cargas. Um percentual é cobrado dos caminhoneiros, que até então não tinham alternativa senão pagar pela informação para conseguir trabalho.

"Já fiquei até 40 dias parado aqui esperando um frete", afirmou Robson dos Santos Machado, 36, caminhoneiro conhecido entre os colegas da estrada como Trinity por sua aparência física com ator italiano dos filmes do Velho Oeste. "Às vezes, temos de pagar até R\$ 1.000 para o agenciador, caso contrário não conseguimos um bom frete", reforçou.

O dinheiro que Trinity paga a intermediários faz falta, por exemplo, para comprar um veículo mais novo. Seu Scania Jacaré, ano 1977, estacionado nas proximidades do Terminal Fernão Dias, é o retrato da falta de perspectivas de autônomos que não conseguem renda suficiente para fazer a manutenção do veículo.

O aparecimento das novas tecnologias, no entanto, deve mudar o quadro — que ainda infelizmente se beneficia de um quadro cultural de acomodação da categoria. De acordo com Carlos Mira, o Truckpad surge em uma nova era virtual em que a mobilidade, o armazenamento das informações em nuvem (cloud) e a inovação já estão mudando completamente a forma como as pessoas se relacionam, negociam e consomem. Todo o processo ficará mais racionalizado e eficiente.

O lema do Truckpad é "o aplicativo que conecta o caminhoneiro à carga". Disponível na internet, a ferramenta dá ao





Com o Truckpad, Anderson Porto negocia livremente seu frete, sem depender de agenciador

caminhoneiro a possibilidade de negociar o frete à distância, economizando tempo e combustível. "Precário, caótico e perdulário, o processo se torna mais eficiente, preciso e confortável", disse Mira.

Para se conectar ao Truckpad na internet, caminhoneiros e transportadores devem disponibilizar informações ao operador do sistema virtual. As transportadoras precisam fornecer, por exemplo, seu CNPJ para comprovar se estão em atividade e em ordem com as obrigações legais.

Já o caminhoneiro também tem de estar com seu registro de atividade regularizado junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), além de fornecer dados sobre o veículo e as rotas de preferência. O preenchimento dos dados é rápido. Em poucos minutos, tanto a transportadora quanto o autônomo podem estar conectados no Truckpad.

Ao acessar o site www.truckpad.com.br, a transportadora consegue visualizar em tempo real quantos profissionais estão disponíveis para cumprir uma determinada rota. Em seguida, pode enviar uma proposta ao celular dos caminhoneiros e negociar com eles diretamente o valor do frete. Livre dos atravessadores, o autônomo obtém ganhos financeiros.

Atualmente, o que predomina é o monopólio da informação nas mãos de agenciadores e funcionários de transportadoras que, para distribuir os melhores fretes para os caminhoneiros, cobram "por fora". Até então parecia impossível desmontar esse quadro perverso que há décadas prejudica o autônomo.

O Truckpad também elimina a papelada atualmente necessária para se transportar uma carga. Apenas com o número do conhecimento eletrônico disponível no celular, o caminhoneiro consegue passar pelo posto fiscal nas estradas. Assim que concluir a entrega da mercadoria, também pode enviar via online ao transportador o documento que comprova a realização do serviço. Na maioria dos casos, esse processo ainda se dá com o conhecimento remitido pelo Correio, levando dias para o pagamento integral do frete.

Carlos Mira afirmou que a tendência é de a plataforma ficar mais robusta na medida em que houver maior adesão das transportadoras, embarcadores e caminhoneiros, dentro de um equilíbrio entre oferta e demanda. Criado há dois, o Truckpad vem recebendo cerca de 100 novos entrantes por dia.

Atualmente, o Truckpad conta com uma base de informações de cerca de 190 mil



Carlos Mira quer atrair capital do Vale do Silício

caminhoneiros em todo o país. Só os profissionais que estão online na plataforma eletrônica já somam 8 mil. A meta da empresa é chegar a 100 mil caminhoneiros virtuais com o projeto de expansão do Truckpad.

"Só com os dados que já temos hoje de caminhoneiros poderíamos formar a maior transportadora do Brasil", disse Mira. "Mas o objetivo não é esse." Segundo Mira, a viabilidade econômica do Truckpad está na venda de publicidade para marcas ligadas aos transportes, como fabricantes de veículos, combustíveis, pneus e autopeças.

Para expansão do aplicativo, Mira vai com sua equipe ao Vale do Silício, nos Estados Unidos, para "vender" sua ideia a investidores. Com a injeção de capital, a empresa quer difundir o aplicativo para uso intenso não só no Brasil, país onde se estima haver mais de um milhão de caminhoneiros autônomos.

No Brasil, o Truckpad tem apoio da Abril Plug and Play, braço do Grupo Abril que investe em startups com grande potencial de negócios. O projeto foi um dos quatro selecionados entre mais de 1.000 propostas avaliadas pela Abril. A equipe está instalada no prédio da editora na Marginal Pinheiros, em São Paulo, até ganhar autonomia. ■

A sustentabilidade chega às rodovias brasileiras

Para construir uma malha de transporte sustentável, é preciso entender o impacto ao meio ambiente e saber quais espécies estão ameaçadas com o grande índice de atropelamentos

■ SONIA MORAES

A PREOCUPAÇÃO COM A SUSTENTABILIDADE das rodovias começa ganhar dimensões cada vez maiores. Foi com o objetivo de destacar a importância da preservação do ecossistema em meio a um crescimento explosivo da malha rodoviária no Brasil que a Dersa - Desenvolvimento Rodoviário convidou Marcel Huijser, PhD em ecologia de rodovias pela Universidade Wagenigen, da Holanda, para apresentar aos seus funcionários e convidados a palestra sobre os princípios integrados de engenharia e ecologia para rodovias mais sustentáveis.

O biólogo tem trabalhado por mais de uma década em assuntos relacionados aos modais de transporte e a vida selvagem pela Western Transportation Institute na Montana State University (de 2002 até hoje). Apesar de a maioria dos trabalhos ter sido realizada na América do Norte, o pesquisador também desenvolveu tarefas em diversos países da Europa, Ásia e América do Sul. Sua pesquisa é focada em colisões com animais em rodovias e medidas de mitigação voltadas para reduzir esse choque, fornecendo oportunidades seguras de travessias para os animais, segurança ao usuário e análises de custo-benefício para implantação de tais medidas.

Segundo Huijser, a rede de infraestrutura de transporte tem crescido em todo o mundo no último século. "Enquanto estradas, ferrovias e rodovias fazem uma

conexão essencial entre vilas e cidades, esses empreendimentos também cortam e fragmentam áreas agrícolas e naturais, afetando o habitat da vida selvagem", destaca o biólogo.

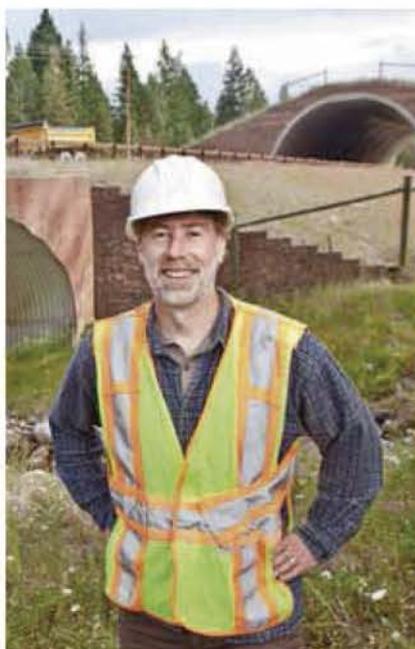
Huijser orienta que para construir uma malha de transporte sustentável é preciso entender o impacto ao meio ambiente com a perda do habitat do animal e saber quais espécies estão ameaçadas com o grande índice de atropelamentos nas estradas. "O lobo-guará, jaguatirica e tamanduá-bandeira estão morrendo nas estradas do Estado de São Paulo", alerta o biólogo. "Na Holanda os pássaros de prado, que precisam cantar e

demonstrar o seu território para as fêmeas, não conseguem reproduzir com sucesso porque não podem ser ouvidos por causa do barulho."

O biólogo também destaca outras espécies que estão ameaçadas com a falta de segurança nas rodovias, como as capivaras e os gnus, além dos anfíbios e répteis. "Temos diferentes motivos para explorar a mitigação e tentar reduzir a morte dos animais nas estradas", diz Huijser.

O pesquisador holandês que chegou ao Brasil em agosto para ministrar por um mês o curso sobre medidas de mitigação de colisões com animais em rodovias na Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq), da Universidade de São Paulo, em Piracicaba, disse que o trabalho de proteção nas estradas brasileiras é muito bom. "Mas as cercas construídas não têm uma boa manutenção e estão sendo destruídas pelos animais", relata Huijser. "Além de morrerem, provocam acidentes com as pessoas."

Segundo o biólogo, o grande número de atropelamentos representa um custo muito alto para a população. "Se fizer uma boa cerca e a sua conservação o custo para mitigação da vida selvagem pode reduzir em 80% o número de atropelamento."



Marcel Huijser faz pesquisa sobre colisões com animais nas rodovias e medidas para evitar estes acidentes

O biólogo disse não ter um número oficial de animais atropelados nas rodovias de todo o mundo. “Nos Estados Unidos são 365 milhões de animais vertebrados mortos por ano. No Brasil tem várias espécies que estão ameaçadas de extinção. Com certeza os números de atropelamentos são bastante altos e o impacto desses atropelamentos nas espécies ameaçadas é muito grande”, destaca Huijser.

Segundo Huijser, o maior exemplo de sustentabilidade de rodovias está nos Estados Unidos, Canadá e Austrália. “Eles têm mais ações para conservar os animais porque já causaram muito impacto nos territórios. Têm centros de pesquisas de ecologia de rodovias, universidades que fazem pesquisas específicas e décadas atrás começaram a ter uma preocupação enorme em conservar as espécies. Por isso, têm tantas ações, medidas de mitigação e passagem que são modelos para mundo”, esclarece o biólogo.

Mas o Brasil, segundo Huijser, tem oportunidade de fazer um trabalho melhor que os Estados Unidos porque é um país de maior biodiversidade do mundo. “As pessoas não focam somente nas espécies que podem causar algum problema para a segurança do usuário, mas na biodiversidade”, destaca o pesquisador.



Preguiça foi liberada à natureza após resgate e tratamento

Na opinião de Huijser, o maior desafio no futuro para manter a sustentabilidade das rodovias e reduzir a morte dos animais, é fazer o planejamento dos transportes rodoviários. “Todos sabem que rodovias, ferrovias e hidrovias são necessárias, mas não se deve fazer esses meios de transporte de qualquer maneira, sem planejamento”, frisa.

Huijser também acha importante fazer o monitoramento das causas e locais de atropelamentos para que se consiga aprimorar a segurança e a performance ambiental de rodovias. “Na construção

de túneis as passagens internas, as cercas e os sistemas de detecção de animais são as soluções mais aconselháveis”, aponta o pesquisador.

O biólogo argumenta ainda que os projetos de rodovias não se diz respeito somente sobre a morte de animais. “É preciso levar em conta todos os impactos ambientais que esses

empreendimentos de transporte causam no meio ambiente. Em relação aos animais, à vegetação, ao solo e à qualidade da água.”

Para Huijser, a ecologia de rodovias é um assunto completamente emergente no Brasil. Ele cita o exemplo de diversas rodovias que estão sendo abertas na Amazônia. “Isso é completamente impactante, porque em uma rodovia principal você tem várias outras rodovias e o problema só cresce. Então se não tiver planejamento a gente vai impactar muito o meio ambiente natural”, alerta o biólogo.

O pesquisador explica que não é possível mensurar a quantidade de dólares que é gasto para indenizar os usuários que sofrem acidente nas rodovias provocadas por animais. “Mas existe outro viés que não foi considerado, que é a conservação da biodiversidade”, afirma o pesquisador. “Quantos animais são atropelados que nem a ciência ainda sabe que o tal veneno, tais elementos químicos que aqueles animais podem trazer de benefícios para a sociedade com a produção de medicamentos. Ou qual a importância daqueles animais para a manutenção dos serviços ecossistêmicos”, questiona Huijser. ■



Capivara foi levada ao seu habitat natural

CCR AutoBAn resgata animais nas rodovias paulistas

Em cinco anos de parceria com a Mata Ciliar, concessionária já reintegrou 156 bichos silvestres à natureza

■ SONIA MORAES



Resgate de onça na Rodovia Anhanguera

DEPOIS DE SER CAPTURADA NA RODOVIA dos Bandeirantes, na região de São Paulo, pela CCR AutoBAn e ONG Mata Ciliar, uma capivara foi levada para o seu habitat natural, localizado no quilometro 75 da Via Anhanguera, região de Vinhedo (SP).

A operação faz parte do Projeto Guardiões da Mata, uma parceria que a concessionária CCR AutoBAn mantém com a Mata Ciliar desde 2009. Neste acordo está previsto que todo animal silvestre resgatado no sistema Anhanguera-Bandeirantes é encaminhado à ONG para ser reabilitado e reintegrado à natureza.

Segundo Jenny Magalhães, coordenadora de sustentabilidade da CCR AutoBAn, vários animais foram resgatados nas rodovias paulistas. Entre eles estão ave, macaco, veado, ouriço, bicho-preguiça, cachorro do mato, capivara, lebre, lagarto, raposa, cágado, coruja, cobra, porco-espinho, gambá, marreco, jacaré, onça, preá, tatu, tartaruga, bovino, cachorro, caprino, equino e gato.

"O caso mais complicado foi de uma onça parda (macho), de aproximadamente um

ano, resgatada na altura do km 71 da via Anhanguera após ser atropelada. A operação envolveu a polícia rodoviária, corpo de bombeiros, associação Mata Ciliar, CCR AutoBAn, polícia ambiental e defesa civil", conta Jenny. "Com ferimentos leves, o animal que recebeu o nome Anhanguera, foi encaminhado ao centro de reabilitação de animais silvestres da ONG Mata Ciliar, em Jundiá, no interior de São Paulo. Após mais de um ano em cativeiro, com cuidados especiais e sem contato humano, a suçuarana ficou por cerca de um mês em um recinto apropriado, dentro de uma floresta da região, onde pôde fortalecer seus músculos e reaprender a caçar para, enfim, ser definitivamente reintegrada à natureza."

A coordenadora da CCR AutoBAn esclarece que os animais capturados, quando não é possível identificar os donos, são encaminhados para instituições habilitadas para o trato de animais, com a ONG Mata Ciliar.

Na tentativa de reduzir os acidentes com animais ao longo das rodovias, a CCR AutoBAn realiza campanhas periódicas com proprietários de áreas rurais em regiões litorâneas, abordando a importância da manutenção de cercas para contenção de animais de criação (bovinos, equinos, caprinos). A empresa também coloca cercas em lugares estratégicos e mantém viaturas percorrendo todo sistema Anhanguera-Bandeirantes, durante 24 horas, com a função inclusive de identificar animais na pista.

"A CCR AutoBAn possui funcionários treinados no manejo de animais silvestres pela ONG Mata Ciliar, de Jundiá, com quem a concessionária mantém parceria. Os

colaboradores também são treinados em captura e contenção de animais de grande porte (captura de equinos e bovinos)", diz Jenny.

Com o programa Guardiões da Mata, a CCR AutoBAn aprimora a capacitação de 140 colaboradores que atuam diretamente no resgate dos animais das pistas, além de atuar na educação ambiental das comunidades sob sua influência a fim de contribuir para a preservação da fauna e da flora regional.

Em cinco anos, a parceria possibilitou reintegrar à natureza 156 animais silvestres resgatados nas rodovias, incluindo preguiças, gambás, lobos-guará e gaviões e outros.

Ao cumprir seu papel socioambiental na região onde atua com a parceira no Projeto Guardiões da Mata, a CCR AutoBAn foi certificada como empresa verde e recebeu o selo Mata Ciliar de Guardiões da Biodiversidade da Associação Mata Ciliar, entidade civil sem fins lucrativos fundada em 1987 e declarada de utilidade pública federal em 1999. A ONG é referência nacional em proteção, reabilitação e reprodução de animais silvestres por meio do seu centro brasileiro para conservação de felinos neotropicais e do seu centro de reabilitação de animais silvestres (CRAS).

A CCR AutoBAn é responsável, desde 1º de maio de 1998, pela administração do sistema Anhanguera-Bandeirantes. A concessionária gerencia 316,8 quilômetros de rodovias, incluindo a SP-330 (Via Anhanguera), de São Paulo a Cordeirópolis, com extensão de 147 quilômetros; a SP-348 (Rodovia dos Bandeirantes), de São Paulo a Cordeirópolis, com 160 quilômetros de extensão.

Soluções para Frotas

A Ituran conta com a mais moderna tecnologia de **Rastreadores para Frotas**. Qualquer que seja o seu negócio, a Ituran é sua **parceira**, garantindo eficiência e gestão de custo com os mais avançados recursos de **telemetria**.

Inteligência e Performance para seu Negócio



PREÇO
COMPETITIVO



IMUNE AO
JAMMER



RASTREADOR
SEM FIO



RECURSOS
DE TELEMETRIA



GERENCIAMENTO
DE FROTAS



AVALIAÇÃO ATIVA
DO MOTORISTA



MONITORAMENTO
ONLINE



IDENTIFICAÇÃO
DO MOTORISTA



RELATÓRIOS
DIVERSIFICADOS



SOLUÇÕES
PERSONALIZADAS

Ligue agora e solicite uma visita!

0800 33 FROTA | **0300 77 FROTA**

0800 33 37682

0300 77 37682



Arco Metropolitano do Rio beneficiará o porto de Itaguaí

Projeto teve primeiro trecho de 71 km inaugurado e depois de ficar totalmente pronto permitirá ligação de Itaguaí a Itaboraí e às principais vias que cortam o Estado do Rio de Janeiro

■ AMARILIS BERTACHINI



A estimativa oficial é de que circulem mais de 30 mil veículos por dia na fase inicial da obra

UMA DAS MAIS AGUARDADAS OBRAS de infraestrutura do Rio de Janeiro, o Arco Metropolitano, teve seu primeiro trecho entregue no início de julho, concretizando, ao menos parcialmente, um projeto esperado pela população fluminense há mais de 40 anos por sua importância estratégica para a mobilidade e o desenvolvimento da região.

Nessa primeira etapa foi inaugurado um trecho de 71,2 quilômetros, mas o projeto final prevê a ligação de Itaguaí a Itaboraí, num percurso total de 145 quilômetros, com acesso ao Porto do Sudeste e ao Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj). O percurso aproveita trechos de outras estradas já existentes e se conecta com todas as rodovias federais em território fluminense. Serve também para

integrar os municípios de Magé, Guapimirim, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri e Seropédica.

A estimativa oficial é de que circulem mais de 30 mil veículos por dia na fase inicial, até atingir 45 mil veículos no ano de 2030, desafogando vias expressas de entrada e saída do Rio como a Ponte Rio-Niterói, Avenida Brasil, Linhas Vermelha e Amarela e as rodovias Washington Luiz e Dutra.

O anel faz entroncamento com importantes estradas federais que cortam o estado ou têm o Rio como destino: BR-040 (Rio-Belo Horizonte-Brasília), BR-116 (Via Dutra), BR-101 (Rio-Santos), BR-465 (antiga Rio-São Paulo) e BR-116 (Rio-Bahia). "A conexão com os grandes eixos rodoviários do país permitirá a reestruturação da malha viária da Região Metropolitana,

melhorando a acessibilidade à capital e entre os municípios vizinhos", diz a Secretaria de Estado de Obras do Rio de Janeiro, em comunicado oficial.

"O Arco Metropolitano é a principal obra logística realizada pelo estado, fundamental para desafogar o tráfego na Região Metropolitana do Rio, facilitar o acesso das cargas ao porto e, ainda, reduzir o tempo de movimentação e custo com transporte de produtos no estado", declara Júlio Bueno, secretário de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços do Rio de Janeiro.

A presidente Dilma Rousseff, que esteve presente na solenidade de inauguração, destacou que a característica do Arco é a imensa oportunidade que ele abre do ponto de vista da logística, ligando rodovias e porto e afirmou que ele vai gerar oportunidades sociais e econômicas.

Além de integrar a Baixada Fluminense, o Arco Metropolitano atenderá o Vale do Paraíba e permitirá a ligação do porto de Itaguaí, na Baía de Sepetiba, ao complexo industrial e siderúrgico do entorno com o Comperj — o maior complexo petroquímico em execução pela Petrobras —, em Itaboraí. Outros empreendimentos industriais e de distribuição de mercadorias também serão beneficiados, o que reforçará a posição do Rio como importante centro logístico do país.

O empreendimento facilitará o escoamento de cargas com mais agilidade e rapidez. Segundo estudos da Federação das

Indústrias do Estado do Rio (Firjan), haverá uma redução de até 20% no custo dos transportes de cargas com o funcionamento do Arco e a abertura deste trecho do Arco deve alavancar o PIB (Produto Interno Bruto) do estado em R\$ 1,8 bilhão.

Segundo a Secretaria de Obras, as cidades da Baixada Fluminense diretamente influenciadas pelo Arco Metropolitano já começaram a se beneficiar com sua implantação e grandes indústrias e centros de distribuição de produtos e mercadorias estão se instalando no entorno da rodovia. O órgão estima que há, no momento, 38 empreendimentos, entre licenciados e em fase de licenciamento ambiental, com interesse em se instalar em algum ponto do entorno do Arco.

“O Arco Metropolitano vai impulsionar a economia do estado, gerando empregos, principalmente na Baixada Fluminense, que vai se transformar em uma grande área de logística” declara Hudson Braga, secretário de Obras do Rio de Janeiro.

O PORTO – O porto de Itaguaí, que deverá ser revitalizado com as operações do Arco Metropolitano, terá importância fundamental para o escoamento da produção do futuro Comperj e de diversas indústrias químicas de produção de material plástico, com previsão de intensa produção local. Além disso, o porto de Itaguaí passará a ter ligação com as principais vias de acesso interestadual que cortam o Estado do Rio de Janeiro, tornando-se competitivo para o escoamento da produção, inclusive de outros estados.

Segundo Bueno, um estudo da Firjan do ano de 2008, sobre os impactos do Arco Metropolitano, mostra que o projeto aumentará a competitividade do porto de Itaguaí na movimentação de soja e grãos líquidos, chegando até 500 mil toneladas nos fluxos rodoviários futuros. Além disso, segundo esse estudo, o Arco trará economia da ordem de 3% no custo de transporte para a ligação entre o Comperj e a

cidade de São Paulo.

“Além disso, os impactos logísticos da construção do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro se estendem por sete estados brasileiros através da redução do custo de transporte de e para o porto de Itaguaí. Mesmo estados afastados desse porto – como Mato Grosso e Mato Grosso do Sul – poderão obter ganhos com a obra. Naturalmente, essas reduções de custos diminuem com a distância e podem chegar, no caso dos estados mais afastados, a 2,5%, o que não é irrelevante, porque pode significar ter um produto competitivo ou não para exportação”, ressalta Bueno. A redução dos custos de transportes é mais intensa nos quatro estados do Sudeste, que representam conjuntamente mais da metade do PIB nacional.

De olho na oportunidade oferecida pela construção do Arco, a Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro-Codin, vinculada à Secretaria de Desenvolvimento, está estudando áreas para a instalação de novos distritos industriais. Com o apoio das administrações municipais, a Codin já recebeu a indicação de 58 quilômetros quadrados ao longo do Arco e vai fazer uma avaliação técnica que apontará quais áreas poderão receber empreendimentos no curto, médio e longo prazos.

Bueno defende o projeto de desenvolver um terminal de logística para a indústria do petróleo no porto de Itaguaí. “Acreditamos que é possível que haja um terminal em Itaguaí, já que há empresas interessadas e áreas disponíveis. Estamos tentando viabilizar essa possibilidade, em diálogo com a iniciativa privada”, afirma.

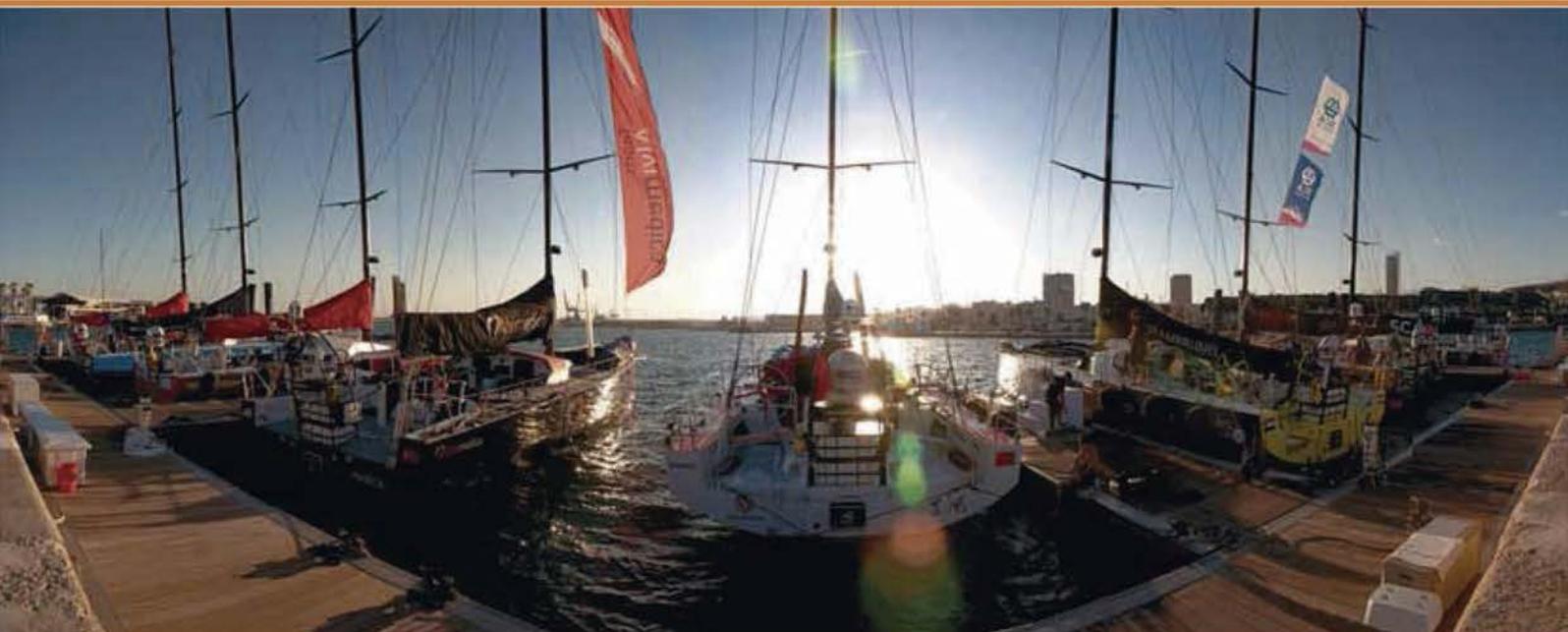
Segundo dados da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, enquanto a receita corrente líquida média dos municípios do Brasil cresceu 5,6% entre 2006 e 2012, na média dos municípios da Baixada o crescimento foi de 8,2%. A geração de empregos nesses municípios aumentou 50% nesse período, com cerca de 250 mil novas vagas abertas.

“A chegada de novas indústrias na Região Metropolitana, atraídas por políticas públicas de incentivo financeiro e tributário, e pela facilidade logística que o Arco possibilitará, estão melhorando as condições de vida na Baixada, gerando emprego, elevando a renda do trabalhador e promovendo a qualificação dos jovens. Tudo isso impulsiona o estado para um futuro muito melhor”, prevê Bueno.

Entre as oportunidades mais avançadas para a implantação de novos distritos industriais está uma área de quatro milhões de metros quadrados em Duque de Caxias, que será destinada à criação de um polo de navieças. De acordo com o secretário, além dessa área, Caxias foi o município que apresentou o maior volume de áreas potenciais para a criação de novos distritos industriais, um total de 26 milhões de metros quadrados.

PROJETO – A construção do Arco foi incluída em 2007 no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), por meio da Secretaria de Obras e do DER (Departamento de Estradas de Rodagem). Começou a ser executada em 2008 e custou R\$ 1,9 bilhão. Além de obras de terraplenagem, drenagem pluvial e pavimentação, foram construídas 156 obras de artes como viadutos, pontes, passarelas e passagens subterrâneas.

O Arco Metropolitano inclui também uma extensão de 22 quilômetros do trecho da BR-116, entre o entroncamento com a BR-040, em Duque de Caxias, e Santa Guilhermina, em Magé, e outros 25,2 quilômetros da BR-493 até a BR-101 Norte, na Manilha, em Itaboraí. A duplicação deste último trecho é de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), do Ministério dos Transportes, cuja obra já teria sido contratada. Segundo a secretaria, também integra a estrada um trecho de 26 quilômetros da BR-101 Sul (Rio-Santos), já duplicado, entre o distrito de Itacuruçá, em Mangaratiba, e a Avenida Brasil, na altura de Santa Cruz. ■



Volvo Ocean Race começa na Espanha

A Volvo Ocean Race começou no dia 4 de outubro, em Alicante, na Espanha, com sete equipes participantes da regata, e a parada brasileira será em abril de 2015, em Itajaí, Santa Catarina

NA ÚLTIMA EDIÇÃO DA REGATA VOLTA ao mundo realizada de 2011 a 2012, o porto da Volvo Ocean Race em Itajaí, Santa Catarina, foi um dos mais movimentados em todo o evento, reunindo mais de 250 mil visitantes durante o período em que a Vila da Regata permaneceu aberta na cidade catarinense. "Foi um sucesso enorme. A comunidade local e regional se envolveu bastante com o evento", declara Solange Fusco, gerente de comunicação corporativa do Grupo Volvo Latin America.

"A vela é um esporte ambientalmente correto, com muita familiaridade com os valores fundamentais da Volvo, que são a qualidade, a segurança e o respeito ao meio ambiente. E também reúne outros atributos como ousadia, espírito de equipe, coragem e determinação, sentimentos bastante valorizados no mundo corporativo em todos os lugares onde a Volvo atua", diz a executiva. "É uma das competições esportivas mais vistas em todo o mundo e o mais importante investimento do Grupo

Volvo na imagem institucional da marca", afirma Roger Alm, presidente do Grupo Volvo América Latina.

A Vila da Regata em Itajaí será aberta em 4 de abril de 2015. A In-Port Race, disputa interna entre os veleiros e que também faz parte da competição, será realizada em 18 de abril. A partida dos barcos para o trecho seguinte, com destino a Newport, na costa leste dos Estados Unidos, será no dia 19.

A regata é disputada ao longo de 38.739 milhas náuticas. As paradas serão na Cidade do Cabo (África do Sul), Abu Dhabi (Emirados Árabes Unidos), Sanya (China), Auckland (Nova Zelândia), Itajaí (Brasil), Newport (Rhode Island, Estados Unidos), Lisboa (Portugal) e Lorient (França). Está programado também um pit-stop de 24 horas em Haia, entre a França e a Suécia.

Esta edição conta com um novo barco de alto desempenho, o Volvo Ocean 65, concebido pela Farr Yacht Design, nos Estados Unidos, e construído por um consórcio de

estaleiros do Reino Unido, França, Itália e Suíça. Os novos veleiros de corrida são monoscacos e têm 65 pés (19,8 metros). Incorporam o que há de mais moderno em termos de instalações de vídeo, satélite e conteúdo de produção para proporcionar um Onboard Reporter (programa Repórter a Bordo) muito melhor, se comparado ao anterior.

São sete equipes para esta 12ª edição. A equipe SCA é a primeira equipe só de mulheres a competir na corrida desde 2001-2002. A Abu Dhabi Racing será comandada pelo duas vezes medalhista olímpico britânico Ian Walker. A Dongfeng Race Team tem como capitão Charles Caudrelier, da China, e é patrocinada pela Dongfeng Commercial Vehicle. A Brunel Team, da Holanda, será comandada pelo veterano Bouwe Bekking. A Team Alvmedica, com bandeira dupla (Turquia e Estados Unidos), será encabeçada por Charlie Enright, de Rhode Island. A equipe espanhola Mapfre é liderada por Iker Martinez. A Team Vestas da Dinamarca terá Chris Nicholson à frente.

INOVAÇÃO QUE SE TRADUZ EM ALTA PERFORMANCE NAS OPERAÇÕES DE TRANSPORTE.

Há 15 anos atuando no mercado nacional, a Sascar é especializada em gestão de frotas e rastreamento de veículos e cargas, preparando os clientes para enfrentar os desafios associados à gestão e à produtividade.

create

*Fonte: CNT/SEST SENAT (IDI) - Prova Condução Econômica
**Fonte: AMIP e Revista Carreiros

até **22%** 
de economia em combustível*

até **10%** 
de economia com pneus**



MONITORAMENTO DE VEÍCULOS

Realiza o monitoramento dos veículos e de todo o trajeto em tempo real, com a mais alta tecnologia, oferecendo segurança e eficiência na recuperação de veículos e cargas.



GESTÃO DE FROTAS

Monitora o desempenho da frota e também as atividades do condutor por meio de relatórios de performance, como tempo de direção, percurso, paradas e velocidade, proporcionando redução de custos e aumento da produtividade.



GESTÃO DE RISCO

Ferramentas de gestão que buscam evitar prejuízos com a tomada de medidas preventivas para impedir riscos decorrentes de roubo, furto e acidentes.

Entre em contato com a Sascar, a empresa com o maior número de veículos rastreados em todo o Brasil.



0300 789 6004 (televendas)

sascar
PAIXÃO PELA INOVAÇÃO

sascar.com.br facebook.com/sascaroficial twitter.com/sascaroficial



A edição anterior da FetransRio foi realizada no Rio de Janeiro em novembro de 2012

Expectativas para a FetransRio

Em sua décima edição, a FetransRio agrega ainda mais valor por abrigar o primeiro evento da UITP na América Latina, ao lado da 16ª edição do congresso de mobilidade urbana Etransport

■ AMARILIS BERTACHINI

HÁ 16 ANOS, QUANDO O ASSUNTO MOBILIDADE urbana ainda nem havia ganhado a popularidade e a importância socioeconômica que tem hoje, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (Fetranspor) realizou o primeiro Etransport, um dos mais respeitados congressos do país sobre mobilidade urbana, que chega este ano à sua 16ª edição.

Durante o Etransport 2014, que acontecerá de 5 a 7 de novembro, no Rio Centro, no Rio de Janeiro, serão apresentados e analisados temas importantes da mobilidade urbana, com propostas e soluções locais

e globais e com foco especial nas questões que ajudarão a assegurar o sucesso de eventos como os Jogos Olímpicos de 2016. Outros itens relevantes para a mobilidade de pessoas serão tratados no evento, como as possíveis novas fontes de recursos para o transporte público e a necessidade de se desenvolver um transporte sustentável, com foco nos ônibus elétricos. Serão também apresentadas as novas tecnologias veiculares e de informação que beneficiam os usuários.

Os participantes do evento, que é bienal, poderão acompanhar as visitas técnicas programadas para os dois novos corredores

de BRT (Bus Rapid Transit) do Rio de Janeiro, o Transoeste, que entrou em operação em junho de 2012, e o Transcarioca, inaugurado este ano. Haverá também visita ao Centro de Controle Operacional (CCO), responsável pelo controle da operação dos dois sistemas de BRT.

Paralelamente, o congresso abrigará dois outros eventos: a 10ª edição da FetransRio, uma das duas mais importantes feiras de ônibus do país, e a entrega do Prêmio Alberto Moreira 2014, que tem por objetivo valorizar os profissionais do setor de transporte de passageiros por ônibus. Além

disso, será realizada no mesmo local a 8ª Conferência Internacional sobre Ônibus da UITP, órgão internacional dedicado ao transporte público.

A estimativa da Fetranpor, organizadora do evento, é de que a FetranRio deste ano receba mais de 12 mil visitantes, quase dois mil a mais do que a última edição, entre representantes da indústria, serviços, governo e organizações voltadas para o transporte de pessoas. Mais de 80 expositores ocuparão uma área em torno de 35 mil m² no Rio Centro para apresentar os mais modernos ônibus urbanos e rodoviários e as novidades em material de transporte para este setor. São fabricantes de chassis e motores de ônibus, encarroçadoras, e empresas de tecnologia embarcada e do mercado de combustíveis e lubrificantes.

Das encarroçadoras nacionais de ônibus, estarão presentes Marcopolo, Comil, Caio Induscar, Irizar e Neobus e entre as fabricantes de chassis participarão do evento Mercedes-Benz, MAN, Agrale, Iveco, Scania e Volvo. Haverá também a participação da chinesa BYD.

Serão expostos cerca de 30 modelos diferentes de veículos, entre eles os megaônibus dos corredores BRT, da Marcopolo e da Neobus, o ônibus híbrido da Volvo e o ônibus chinês 100% elétrico da BYD, recentemente testado na cidade do Rio de Janeiro.

Para a conferência da UITP já estão confirmados palestrantes do Canadá, Suíça, China, Itália, Espanha, Bélgica, Alemanha, Irã e Estados Unidos. Segundo Lélis Teixeira, presidente da Fetranpor e da UITP América Latina e vice-presidente da UITP, um dos principais feitos de sua gestão foi ter colocado a divisão América Latina na agenda internacional da UITP, fato que acontece pela primeira vez em 128 anos de história da entidade.

Teixeira ressalta que o Rio de Janeiro inovou com a implantação do BRS (Bus Rapid Service) e que essas experiências têm trazido técnicos de outros países para verem de perto seus resultados. "Isso nos orgulha bastante", declara. O projeto da Fetranpor



As principais fabricantes de chassis e carrocerias de ônibus também participam da exposição

– BRS System-The New Vision in Rio de Janeiro's Public Transportation – foi um dos selecionados entre mais de 270 trabalhos, enviados por concorrentes de 50 países, para participar do 60º Congresso Mundial da UITP que aconteceu em maio do ano passado na cidade de Genebra, na Suíça.

A UITP foi criada há 128 anos como um fórum para discutir os problemas de transporte público e propor soluções. A entidade tem 3.200 associados no mundo todo e criou uma campanha com o objetivo de dobrar a utilização do transporte público até o ano de 2025.

Além da participação da FetranRio, a Divisão América Latina da UITP tem diversas outras atividades agendadas para os meses de novembro e dezembro no Brasil. Há um workshop sobre segurança, programado para o dia 4 de novembro, que será organizado em conjunto com a Comissão de Segurança Internacional da UITP, em São Paulo, e o anfitrião local será a Promobom Auto-pass, empresa responsável pela operação de mais de dois milhões de clientes e usuários do Cartão BOM.

Esse workshop terá foco no tema grafite e vandalismo, uma preocupação crescente para os operadores de transporte público porque, além de causar danos econômicos, eleva a percepção de crime e insegurança pessoal dos passageiros e transmite a impressão de que a área é negligenciada e fora de controle. No dia 5 de novembro, o grupo seguirá para o Rio de Janeiro para

fazer uma visita técnica ao sistema da Supervia e do Metrô Rio de Janeiro. Ainda no Rio, no dia 5, será feita a 12ª Assembleia América Latina UITP, reunindo os membros da entidade para um balanço do último ano.

Após a FetranRio, no dia 9 de novembro, a UITP América Latina terá uma reunião do Comitê de Ônibus Elétrico/Trólebus da UITP em São Paulo e os anfitriões locais serão a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) e a Secretaria de Transporte Metropolitanos. Na ocasião, será realizado o Seminário Ônibus Elétrico América Latina, com a participação de debatedores reconhecidos internacionalmente que comentarão os benefícios desse modal nas cidades e seus ganhos ambientais frente a outros modos de transporte.

No dia 11, haverá o Seminário Internacional de Trólebus e os anfitriões locais serão o Instituto de Engenharia e a EMTU. Será um seminário para promover o ônibus elétrico/trólebus com participantes do Comitê Internacional e da América Latina. No dia 12 será feita uma visita técnica aos sistemas da EMTU e da SPTrans.

Já no início de dezembro será realizado um treinamento sobre planejamento, projeto, construção, operação e manutenção de sistemas de trilhos urbanos, em São Paulo, com o apoio da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), para promover o desenvolvimento e o aprimoramento do transporte de passageiros sobre trilhos no Brasil. ■

Paulistana aumenta produtividade com software da Target Sistemas

Uso do roteirizador Rota Plan resultou em aumento de 25% na produtividade dos veículos da frota da distribuidora e reduziu em 32% o volume de entregas não realizadas por falta de tempo

■ AMARILIS BERTACHINI



A Paulistana entrega uma média de 14 mil volumes por dia, equivalentes a 130 toneladas

A DISTRIBUIDORA PAULISTANA – EMPRESA com 15 anos de mercado que atua exclusivamente com a distribuição de

produtos de higiene pessoal e limpeza, e um dos maiores distribuidores Procter & Gamble – está introduzindo novos

recursos logísticos que já lhe permitiram reduzir o tempo médio de trabalho em uma hora por dia e, em alguns casos, esse ganho chega a uma redução de duas a três horas por dia.

Uma das mais recentes ações da empresa foi a implantação do Rota Plan, um software roteirizador lançado pela Target Sistemas que em apenas um mês de uso foi responsável pelo aumento de 25% na produtividade dos veículos da frota e reduziu em 32% o volume de entregas não realizadas por falta de tempo.

“Atualmente, a área de logística representa até 70% dos custos de operação de um distribuidor. Sendo assim, a otimização de rotas é cada vez mais estratégica na operação de uma distribuidora. Com uma frota operando adequadamente a redução de custos é a principal consequência”, explica Marcelo Camargo, responsável pelo setor de transportes da Distribuidora Paulistana.

Segundo Camargo, com o Rota Plan, também é possível observar o melhor desempenho de cada veículo em suas entregas, possibilitando fazer ajustes, reduzindo o tempo de permanência do veículo na rua ou aumentando o número de entregas. A Paulistana entrega uma média de 14 mil volumes por dia equivalentes a 130 toneladas/dia.

A distribuidora, localizada na região de Cotia, na Grande São Paulo, tem uma frota de agregados, dedicados e treinados para entregar os produtos da P&G. E esse trabalho não é feito somente com

os motoristas. “A qualidade na distribuição começa com a operação integrada na separação e conferência dos produtos que, com a ajuda dos investimentos feitos em ferramentas informatizadas, como o controle de estoque e o Rota Plan, nos proporcionam uma operação segura e de qualidade. Portanto, além de um roteiro de entregas bem planejado, cada volume é bem preparado com etiquetas que contêm os dados de cada entrega”, relata Camargo.

A frota da empresa soma 130 caminhões e cerca de 80% dos veículos que prestam serviços para a Paulistana são de caminhões VUC, o que facilita o tráfego por toda a cidade. O caminhão sai da distribuidora com um roteiro determinado de entregas e essa rota é definida de forma que as entregas sejam feitas dentro de uma determinada região para que o deslocamento não seja muito extenso.

O Rota Plan, ao receber um conjunto de pedidos, apresenta em um mapa a localização de cada entrega, possibilitando ao usuário selecionar o conjunto de entregas geograficamente próximas. Emite também alertas sobre restrições de horário de entregas nos clientes e permite a visualização dos custos de entrega antes de efetivação do roteiro, identificação de pedidos de diferentes rotas através de cores e controle de limites de peso e cubagem do veículo selecionado para o roteiro.

A Paulistana é cliente da Target desde 2011 e foi convidada a usar a versão piloto do roteirizador Rota Plan. “O software foi recém-lançado e temos quatro de nossos clientes em implantação e dezenas em processo de apresentação. Investimos muito no desenvolvimento do

Rota Plan e estimamos que até o final do ano, teremos mais da metade de nossos clientes utilizando a solução. E não vamos parar por aí. Em breve, teremos a solução complementar que acompanha o veículo no campo, garantindo ainda mais segurança, qualidade e informação ao processo”, diz Rafael Rojas Filho, diretor da Target Sistemas.

Segundo Rojas Filho, a Paulistana foi a escolhida para ser a primeira a utilizar a nova solução devido à forte parceria entre as duas empresas e à distribuidora trabalhar diariamente com grande volume de entregas, em diversas regiões de São Paulo, o que a torna um rico campo para aplicação, validação e ajustes da solução.

“As mudanças tecnológicas estão para ajudar, simplificar e facilitar o cotidiano de uma empresa ou até mesmo dos que visam atender de forma mais rápida e eficiente seus clientes, garantindo aos mesmos a qualidade de serviço prestado e, por consequência, fidelizando e conquistando os clientes que procuram por eficácia nos serviços que contratam”, declara Marcelo Camargo.

DESAFIOS – De acordo com o executivo da Paulistana, alguns fatores do dia

a -dia são bastante desafiadores para o setor. Além do problemático trânsito, ele cita a dificuldade da falta de espaço físico no momento de fazer a entrega no cliente. “Com isso, pode acontecer de o nosso motorista chegar para entregar em um varejista e não encontrar lugar para estacionar ou mesmo ter que entrar em uma fila para esperar outros caminhões descarregarem primeiro. Isso pode demorar horas”, relata.

Neste caso, como o motorista tem um roteiro a seguir e uma quantidade de entregas a realizar, quando isso acontece ele entra em contato com o departamento de tráfego da própria empresa, registra a ocorrência e aguarda as orientações, que podem ser para ele esperar na fila ou para seguir até a próxima entrega.

Outra dificuldade mencionada pelo executivo são as regiões com risco na entrega. Nesses locais, as entregas são concentradas em determinados horários e, às vezes, feitas com carros menores e cargas de menor valor, para minimizar os riscos.

Segundo Camargo, 95% dos clientes da empresa são atendidos no prazo de 24 horas a 48 horas. A Paulistana tem um centro de distribuição próprio em Cotia, que atende toda a capital, grande São Paulo, cidades do litoral, Vale Paraibano e Vale do Ribeira. Emprega aproximadamente 700 pessoas entre motoristas, carregadores, pessoal de logística, vendas, merchandising e gerências.

Para os próximos anos, a expectativa da empresa é de incrementar os investimentos em novas ferramentas para facilitar o manuseio de produtos e dar agilidade ao setor operacional. “O distribuidor está sendo mais exigido e, com isso, executando um papel cada vez mais importante na cadeia de abastecimento”, afirma.

Rafael Rojas: “Estimamos que até o final do ano, teremos mais da metade de nossos clientes utilizando a solução”





Scania entrega mais 20 caminhões para a Construtora Barbosa Mello



A Scania entregou mais 20 caminhões G 440 8x4 para a mineira Construtora Barbosa Mello em um negócio fechado pela Casa Scania Itaipu, de Contagem (MG). O novo lote se junta aos 25 veículos do mesmo modelo entregues no

primeiro semestre.

As 25 unidades do G 440 8x4 adquiridas no início do ano são utilizadas na maior obra da indústria de minério de ferro do país, o Projeto S11D, em Carajás, no Pará. Os 20 novos caminhões serão utilizados em

outro negócio na mesma região. Todos os G 440 8x4 operam com implementação balsa de 20 metros cúbicos de capacidade.

“Essa venda para a Barbosa Mello tem um significado importante para a Scania, pois nosso produto quebrou a hegemonia da concorrência e vem oferecendo uma excelente solução de transporte para o cliente”, afirma Victor Carvalho, gerente executivo de vendas de caminhões da Scania no Brasil. “A linha fora de estrada da Scania tem sido reconhecida no mercado pela

robustez, economia de combustível, produtividade e rentabilidade. Trata-se de um verdadeiro caminhão off-road, sem adaptações, e com vocação para o trabalho pesado.

Com mais de 60 anos atuando em obras de infraestrutura no país, a Construtora Barbosa Mello se firmou como uma das mais importantes empresas do setor de construção pesada. Nesse período, a CBM superou muitos desafios, passou por grandes transformações e crescimento, marca de uma filosofia empresarial dinâmica que se moderniza continuamente e prioriza o trabalho, os resultados e o desenvolvimento dos negócios, das pessoas e comunidades.

Novo ônibus Torino articulado começa ser produzido na Marcopolo Rio



A Marcopolo Rio já começou a produzir o novo Torino articulado que irá operar no corredor BRT do Rio de Janeiro, no

sistema Transoeste e Transcarioca. Montado no chassi Volvo B340 MA, de 20,39 metros de comprimento e capacidade

para transportar mais de 130 passageiros, é o primeiro modelo articulado fabricado na unidade carioca.

O veículo foi desenvolvido para atender ao padrão definido para o município do Rio de Janeiro. Tem visual moderno, conforto e segurança, com sistema multiplex redesenhado, painel de instrumentos com tela colorida de LCD de 3,5 polegadas e sistema de ar-condicionado opcional. Também conta com novo conjunto óptico traseiro e frontal que incluem luz diurna, que agrega mais segurança no trânsito urbano.

“Demos um grande passo com a fabricação deste modelo. O Rio de Janeiro é o centro de excelência da Marcopolo em ônibus urbanos, porém os veículos articulados e biarticulados eram feitos na unidade Ana Rech, de Caxias do Sul (RS). Investimos mais de R\$ 40 milhões na Marcopolo Rio nos últimos anos, para atualizar e modificar a fábrica. Atualmente, estamos prontos para atender aos sistemas BRT das cidades de diversos estados”, afirma Alberto Calcagnotto, diretor da Marcopolo Rio.

Novo F-350 lidera mercado de caminhões semileves



O novo caminhão F-350 liderou o segmento de veículos comerciais semileves no Brasil com 34,2% de participação no setor. "Esse resultado mostra

a credibilidade que a série F tem no mercado de caminhões e que foi ampliada com novos atributos técnicos que fazem da linha um sinônimo de

robustez e produtividade. Antes mesmo de chegar à rede de distribuidores, o nosso caminhão semileve já tinha tido grande procura na fase de pré-venda", diz Guy Rodriguez, diretor de operações de caminhões da Ford América do Sul.

Com peso bruto total de 4.500 kg e carga útil mais a carroceria de 2.125 kg, o caminhão semileve F-350 é utilizado em aplicações como entregas fracionadas, serviços de manutenção e distribuição comercial de atacado e varejo. O veículo é equipado

com motor Cummins Euro 5 de 150 cv de potência que, além de menor nível de ruído, assegura maior economia de combustível em comparação a motorização anterior. Sua robustez foi aprimorada com a nova transmissão Eaton de cinco velocidades, com relações de marcha que geram mais torque nas rodas e aumentam sua força, principalmente em subidas. Também conta com eixo traseiro Dana 70, com opção track-lock, que auxilia a tração em condições de baixo atrito.

Ecovias inaugura anel viário de Cubatão

O novo anel viário de interligação entre as rodovias Anchieta, Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega já está liberado para os motoristas. Construído em 22 meses pela Ecovias, esta via de acesso elimina um dos principais gargalos do sistema Anchieta-Imigrantes – o antigo trevo do km 55 da via Anchieta, que ficou inadequado para a demanda atual de tráfego e provocava diversos conflitos de movimentos, além de congestionamentos diários.

Formado por seis viadutos e com extensão total de 2,8 quilômetros, o anel viário engenheiro Luiz Antonio Veiga Mesquita permite que cada um dos 16 movimentos, entre acessos e retornos, ocorra de forma ordenada, sem qualquer interferência de um sobre o outro, como ocorria na estrutura

antiga. O anel integra ainda uma faixa operacional na Padre Manoel da Nóbrega, entre os entroncamentos da Anchieta e da rodovia dos Imigrantes. A estimativa da Ecovias é que a capacidade de tráfego aumente em até 100% no trecho.

Foram entregues também as faixas adicionais em ambos os sentidos da rodovia Cônego Domênico Rangoni. A ampliação foi realizada do entroncamento com a via Anchieta, na altura do km 270, até o polo industrial de Cubatão, no km 262.

As duas obras compõem o pacote de R\$ 328 milhões (valores calculados em julho de 2011 ou R\$ 392,6 milhões corrigidos), que não faziam parte do contrato da concessionária, mas foram aprovadas pelo governo estadual após reconhecer a importância das



melhorias para a região.

Outra obra liberada pela Ecovias é o trevo de acesso à Rio-Santos, no km 248 da Cônego Domênico Rangoni, que eliminou os semáforos e deixou a viagem em direção ao litoral norte mais rápida e segura.

Para compensar as interferências provocadas no meio ambiente, a Ecovias plantará mais de 12 mil árvores nativas da Mata Atlântica, no município de Cubatão, que ocuparão 75.138 m², área equivalente a 16 campos de futebol.

Hidrovia Tietê-Paraná retomará as operações a partir de janeiro

Para garantir o reestabelecimento da navegação, o Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo começou reduzir a vazão de água das usinas hidrelétricas de Porto Primavera, Jupιά e Ilha Solteira

■ SONIA MORAES



Ao longo da hidrovia existem 26 terminais e sete estaleiros

Paralisada desde o final de maio por causa da estiagem que atinge todo o Estado de São Paulo, a hidrovia Tietê-Paraná deverá retomar as operações a partir de janeiro de 2015. Para garantir o reestabelecimento da navegação, o Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo (DH) começou colocar em prática ações para reduzir a vazão de água de três usinas hidrelétricas – Porto Primavera (PR), Jupιά (SP), Ilha Solteira (SP) – para conseguir elevar o nível dos reservatórios ao longo do rio Paraná.

Segundo o DH, os resultados dos testes da redução de vazão de água realizados na represa de Porto Primavera, nos dias 26, 27 e 28 de setembro foram positivos. O volume foi reduzido de 4.300 m³ para 3.000 m³ por segundo e não causou efeitos ao meio ambiente e à vida marinha. Na usina de Jupιά, em Castilho (SP), com os testes realizados nos dias 10 e 11 de

outubro a redução foi de 3.700 m³ para 2.500 m³ por segundo.

A hidrovia Tietê-Paraná é um dos principais corredores de escoamento do que é produzido em todo o centro-sul do país, integrando um grande sistema de transporte multimodal que conecta cinco dos maiores estados produtores de grãos (Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Paraná), uma região de 76

milhões de hectares, onde é gerada quase a metade do produto interno brasileiro, que liga áreas de produção aos portos marítimos e, no sentido do interior, serve os principais centros do Mercosul.

A hidrovia possui 2.400 km de extensão, sendo 1.600 km no rio Paraná e 800 km no Estado de São Paulo. O trecho paulista é administrado pelo Departamento Hidroviário, órgão vinculado à Secretaria Estadual de Logística e Transportes. Com a paralisação das operações por causa da falta de chuva, as cargas de soja estão sendo levadas até o porto de Santos (SP) por rodovias.

Ao longo de toda a hidrovia estão localizados 26 terminais, sendo em São Paulo: 13 terminais, nove eclusas, sete barragens, 17 pontes, sete estaleiros de responsabilidade do setor privado. Nestes terminais são processadas e armazenadas as matérias-primas até sua transferência para

outro modal, que pode ser o rodoviário, dutoviário ou ferroviário.

As embarcações que navegam pela hidrovia compartilham o mesmo espaço físico das barragens das usinas hidrelétricas, construídas com o conceito de aproveitamento múltiplo das águas: abastecem o Estado de São Paulo de energia e, ao mesmo tempo, possibilitam a navegação, a irrigação de culturas agrícolas, o turismo fluvial, os esportes náuticos e o lazer, entre outras atividades.

Segundo o DH, em 2013 a hidrovia Tietê-Paraná transportou no Estado de São Paulo 6,1 milhões de toneladas de cargas como milho, soja, óleo, madeira, carvão e adubo. Entre os produtos de maior movimentação estão a soja, farelo de soja e milho e cana-de-açúcar. As cargas têm como principais origens São Simão (GO), no rio Paranaíba, Três Lagoas (MS) e terminais do Paraguai, no rio Paraná. E como principais destinos os terminais de Presidente Epitácio e Pano-rama (no rio Paraná) e Anhembi, Pederneiras e Santa Maria da Serra, nos rios Tietê e Piracicaba que integram a hidrovia no trecho paulista.

O governo de São Paulo e o governo federal assinaram convênio para investimentos de R\$ 1,5 bilhão em melhorias na hidrovia. Do montante total, R\$ 900 milhões são provenientes do PAC 2 e R\$ 600 milhões do governo estadual. Os recursos destinam-se ao projeto de modernização e ampliação dos 800 quilômetros da hidrovia Tietê-Paraná no trecho paulista.

Onde você quer chegar ?



Componentes avançados

Para seguir em frente, você precisa dos melhores componentes.

O desenvolvimento da AmstedMaxion não para. Por isso estamos à frente do mercado, sempre buscando melhorias que superem suas dificuldades e garantam mais produtividade para você.

Nos últimos anos, apresentamos várias novidades para o mercado, como a porta de descarga automática e a tampa de escotilha plástica para os vagões hopper, que é mais leve e resistente à corrosão, apresentando maior durabilidade e facilidade na descarga, além do lonx Edge, um sistema de monitoramento que permite à operadora verificar, via satélite, a posição e estado de seus ativos.

Não deixe que seu desenvolvimento pare. A AmstedMaxion é o seu caminho.



Porta de Descarga Automática



Tampa Escotilha Plástica



Pintura Especial



Sistema de Monitoramento Eletrônico



Componentes Plásticos de Alta Resistência



Grampos de Fixação

www.amstedmaxion.com.br

Cruzeiro
(55 12) 2122-1400

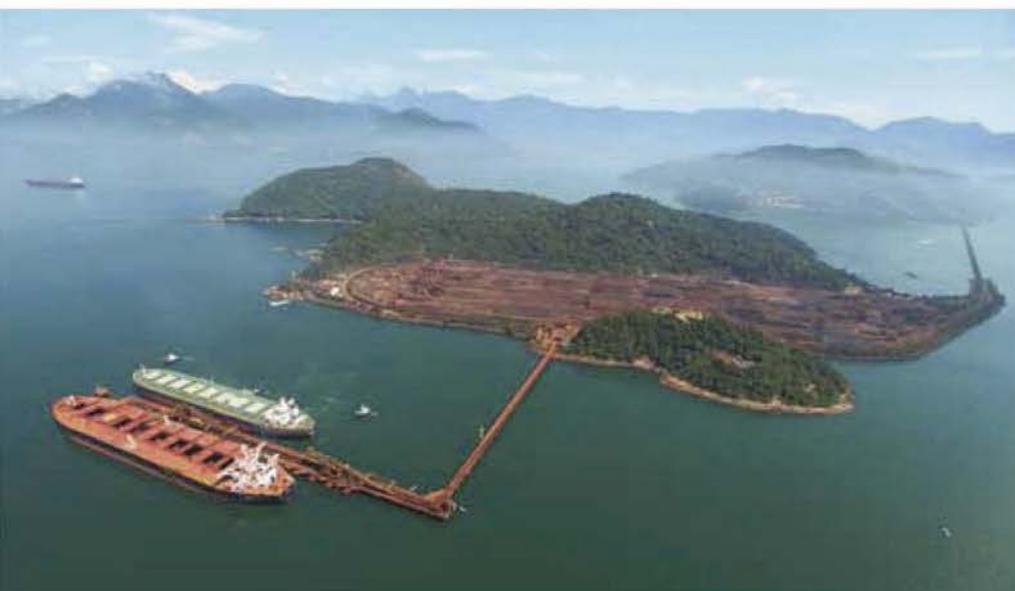
Hortolândia
(55 19) 2118-2000



Vale amplia capacidade dos terminais da Costa Verde

Os investimentos expandem a capacidade dos chamados Portos Sul em 15%; no primeiro semestre deste ano, os terminais foram responsáveis pela movimentação de 28,9 milhões de toneladas de minério de ferro

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



Terminal em Mangaratiba movimentou 40 milhões de toneladas de minério de ferro em 2013

A VALE VAI INVESTIR ATÉ 2016 MAIS DE R\$ 350 milhões para modernizar e aumentar a capacidade de transporte dos Portos Sul –, complexo formado pelo Terminal da Ilha Guaíba (TIG) e pelo terminal de minério que a empresa mantém na Companhia Portuária Baía de Sepetiba, ambos localizados na Costa Verde do Rio de Janeiro. O projeto de modernização, que gera cerca de 900 postos de trabalho na região, vai aumentar a capacidade de descarga dos dois portos em 15%. No primeiro semestre deste ano, os terminais foram responsáveis pela movimentação de 28,9 milhões de toneladas de minério de ferro. A produção total da Vale foi de 150,5 milhões de toneladas, ficando 11,1 % acima do montante referente ao mesmo período de 2013.

Considerado o terceiro maior terminal de embarque de minério de ferro do Brasil, o Terminal da Ilha da Guaíba recebeu R\$ 234 milhões como parte do projeto de modernização. A quantia está sendo investida na substituição de dois dos três viradores de vagões e na reforma da ponte ferroviária, que poderá receber trens com maior capacidade de transporte. Já para a unidade da Baía de Sepetiba, serão destinados R\$ 150 milhões, valor que será aplicado na substituição do virador de vagões que opera no local.

Localizado em Mangaratiba, o Terminal da Ilha Guaíba é operado pela Vale desde 2007, quando se deu o arrendamento dos ativos da Minerações Brasileiras Reunidas. O terminal conta com uma área física de mais de 515 mil metros quadrados

de extensão e capacidade instalada de 45 milhões de toneladas por ano. Em 2013, foram movimentados 39,8 milhões de toneladas de minério de ferro. Nos primeiros seis meses de 2014, foram 11,4 milhões de toneladas do produto.

Implantado na década de 1970, o terminal fica a cerca de 130 quilômetros do município do Rio de Janeiro e cumpre um papel estratégico importante para o sistema logístico da Vale. Seu arrendamento permitiu que a empresa ampliasse o volume de exportações de seus produtos. Comparado aos melhores terminais do mundo, o TIG funciona com um sistema operacional robusto, que garante à Vale rapidez e eficiência em todas as fases do processo de carregamento e transporte do minério para o mercado internacional. Seu píer permite a atracação de navios de até 300 mil toneladas.

O arrendamento pela Vale viabilizou a exportação do minério de ferro extraído das chamadas minas do sistema sul para mais de 27 países, com destaque para a China. Com canal de navegação marítima de 16,7 mil metros de extensão, o terminal tem calado de 20,4 metros (mais variações de maré) em seu berço sul, que tem capacidade para receber navios do tipo VLOC (Very Large Ore Carrier), embarcações que chegam a transportar até 280 mil toneladas. Já o berço norte, que tem 18,5 metros de comprimento, pode receber navios de até 180 mil toneladas de capacidade. Em 2013, o terminal recebeu cerca de 200 navios.

A ligação entre o continente e a Ilha Guaíba se dá por uma ponte ferroviária

de 1,7 quilômetro de extensão pela qual passam diariamente doze trens carregados com minério. O desembarque do produto no porto é feito por dois viradores de vagões, cada um com capacidade de oito mil toneladas por hora. Uma vez desembarcado, o material segue para um dos seis pátios do terminal por meio de correias transportadoras. Só então o minério é embarcado nos navios.

Já a Companhia Portuária Baía de Sepetiba passou a ser controlada diretamente pela Vale em 2003, após ser adquirida, em 2001, da Ferteco Mineração. Com 658 mil metros quadrados de extensão, o terminal (hoje conhecido como Porto de Itaguaí) possui quatro pátios de estocagem com capacidade de embarque de 25 milhões de toneladas por ano.

O projeto de modernização dos Portos Sul demandou, também, a revitalização do Centro de Controle Operacional (CCO), local onde é feito o controle e acompanhamento das operações do Terminal da Ilha Guaíba e da Companhia Portuária Baía de Sepetiba. O investimento foi de R\$ 850 mil. Dotado de sistemas de monitoramento que trazem a representação gráfica dos terminais para a tela, o CCO permite otimizar a programação e o controle operacional dos portos da Vale no Rio de Janeiro. Vinte e cinco pessoas atuam na operação do novo centro de controle, que passa a contar com uma plataforma com tecnologia inovadora e equipamentos mais modernos.

Como parte das ações socioambientais que desenvolve na Costa Verde do Rio de Janeiro, a Vale mantém, na área operacional do TIG, o projeto Fazenda Marinha. A iniciativa é voltada para a educação ambiental, para a capacitação dos moradores que dependem da pesca e para o monitoramento e repovoamento da fauna marinha da região. Entre as ações realizadas pela Fazenda Marinha está a soltura de camarões-rosa. Ao longo dos anos, mais de 15 milhões de camarões já foram lançados na baía.



No porto de Sepetiba (Itaguaí): o virador de vagões será substituído

A Fazenda Marinha da Vale também atua junto às comunidades pesqueiras oferecendo cursos de maricultura. Desde 2005 mais de 480 pessoas já foram treinadas, dando origem a diversas associações que hoje se dedicam à cultura de ostras, mexilhões e vieiras como fonte de renda. A Fazenda Marinha conta também com um laboratório especializado na reprodução e no cultivo assistidos das ostras e vieiras que são cultivados no local.

MINÉRIO DE FERRO – A Vale conta com um Sistema Logístico Integrado que faz a ligação entre as minas produtoras do minério de ferro e os portos, por meio de ferrovias que podem ser da companhia ou não. A empresa exporta tanto minério de ferro in natura, quanto em pelotas, após o produto ser beneficiado nas chamadas usinas de pelotização. A produção é destinada, em sua maioria, à Europa, à Ásia e também ao mercado interno, abastecendo indústrias siderúrgicas de diversos países.

A Vale opera hoje quatro sistemas. O Sistema Norte, que compreende as minas de Carajás, a Estrada de Ferro Carajás e o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, no Maranhão. O Sistema Sudeste, que conecta os complexos de minas de Itabira, Mariana e Minas Centrais ao Porto de

Tubarão, no Espírito Santo, por meio da Estrada de Ferro Vitória a Minas. O Sistema Sul, cuja produção dos complexos de minas de Paraopeba, Vargem Grande e Minas Itabirito é escoada pela operadora férrea MRS até os Portos Sul (Terminal da Ilha Guaíba e Companhia Portuária Baía de Sepetiba), na Costa Verde do Rio de Janeiro.

Além do Sistema Centro-Oeste, que compreende a Mina Urucum localizada em Corumbá, no Mato Grosso do Sul, cuja produção de minério de ferro e mangânês é escoada por meio rodoviário até o porto da Granel, localizado na cidade de Ladário. De lá, os produtos seguem pelo rio Paraguai até o porto público de San Nicolás, na Argentina, de onde seguem para os seus respectivos destinos. As embarcações que realizam essa operação são de uma empresa privada (não são da Vale). Complementando este sistema existe a mina Mineração Corumbense Reunida (MCR), que produz minério de ferro. O transporte é feito de trem pela América Latina Logística (ALL) até o Porto Gregório Curvo (em Corumbá), que é de propriedade da Vale. Então, o produto é embarcado em navios da empresa e também segue para o porto de San Nicolás.

Cabotagem: avanços e desafios



Com uma série de vantagens em relação a outros modais, a cabotagem deve representar 40 % da movimentação dos portos brasileiros em dez anos; em média, este tipo de transporte cresceu 15% nos últimos 12 anos

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

EM UM PAÍS COM MAIS DE SETE MIL QUILOMETROS de vias marítimas navegáveis, é inegável que o transporte marítimo possui grande importância logística. Segundo dados da Datamar Consulting, a cabotagem representa hoje 32% da movimentação dos portos brasileiros, ante 23% em 2003. O resto do movimento nos terminais se destina a rotas internacionais. Segundo a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), há no país 56 navios dedicados à cabotagem, sendo 22 voltados ao transporte de contêineres. Em dez anos, a expectativa é de que a cabotagem atinja 40% do movimento dos portos. Nos últimos 12 anos, este tipo de transporte de carga apresentou média de crescimento superior a 15%.

Hoje, 18 portos contam com serviços regulares de cabotagem, mas o mercado

acredita que, ao menos, outros sete terminais poderiam ter serviços —, como Natal, no Rio Grande do Norte; Maceió, em Alagoas; Cabedelo, na Paraíba; Ilhéus, na Bahia; e Santarém, no Pará — se houvesse a infraestrutura necessária. Com navios maiores praticando a cabotagem, a capacidade atual é o dobro do que havia em 2007, de acordo com dados da Antaq.

O modal apresenta uma série de vantagens. “O custo logístico utilizando a cabotagem é em média de 10% a 15% menor do que o do transporte rodoviário, e possui um índice muito baixo de sinistralidade e avaria da carga, além de ser um modal sustentavelmente correto”, informa Gustavo Costa, gerente de cabotagem da Aliança Navegação e Logística. Para exemplificar os ganhos ambientais, Costa conta que a movimentação da companhia na

cabotagem, de 1999 até 2013, foi de dois milhões de contêineres, o que equivaleria a 1,2 milhão de caminhões a menos nas estradas. “Enquanto um caminhão é responsável pela emissão de 50 gramas de CO₂ por tonelada por quilômetro, o navio libera na atmosfera 15 gramas por tonelada por quilômetro. Esta diferença corresponde à redução de 1,5 milhão de toneladas de CO₂ na atmosfera desde 2009”, completa.

Ao contrário do que muita gente acreditava, o modal não se mostra vantajoso somente nas longas viagens. “O mito que a cabotagem só é competitiva em distâncias superiores a dois mil quilômetros foi desfeito, pois há clientes que transportam suas cargas em portos com distâncias inferiores a mil quilômetros. A competitividade está no custo logístico total e não apenas no frete. Como exemplo, um cliente pode

eliminar a utilização de armazéns temporários e a movimentação de suas cargas de ou para estes em sua cadeia logística, usando o próprio contêiner a partir da estufagem da carga em sua planta até a entrega final de sua carga”, explica Costa.

Para Costa, o modal deve continuar a crescer significativamente. “Movimentamos 347 mil TEU em 2013, um crescimento de 22,2% em relação a 2012 e os números do primeiro semestre de 2014 estão acima de nossa expectativa quando comparados com o primeiro semestre de 2013. Com isso, projetamos crescer, novamente, dois dígitos neste ano”, acredita. A Aliança possui onze navios operando na cabotagem, com capacidades de 2,5 mil TEU, 3,8 mil TEU e 4,8 mil TEU.

A cabotagem, entretanto, ainda enfrenta uma série de dificuldades. “Temos vários desafios para ofertarmos um serviço ainda mais efetivo às cadeias logísticas nacionais e do Mercosul. Além dos itens de redução dos custos operacionais, principalmente em relação ao combustível, trabalhamos com a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC) para redução da burocracia do modal de modo a melhorarmos o lead time entre a coleta e entrega da carga. A redução da burocracia também possibilita a redução do custo da prestação dos serviços aos clientes”, resume Costa.

Atualmente, todos os tipos de produtos são transportados por cabotagem, desde alimentos, produtos de limpeza, eletroeletrônicos, móveis, motos e bicicletas. “Podemos afirmar que possuímos uma carteira de clientes que vai de A a Z – do arroz ao zinco – com grandes, pequenas e médias empresas e em praticamente todos os segmentos do mercado, com destaque cada vez maior aos segmentos de bens de consumo duráveis”, informa Costa.

A distribuição geográfica dos parques industriais e do agronegócio ainda está concentrada nas regiões sul e sudeste, enquanto o consumo cresce a maiores taxas

no norte e nordeste. “Tal característica brasileira cria maiores fluxos logísticos do sul e sudeste para o norte e nordeste, tanto no modal rodoviário quanto no de cabotagem. No sentido contrário, temos o maior fluxo logístico com origem no Polo Industrial de Manaus para todo o Brasil. Já no Mercosul, os maiores fluxos são do sudeste para os portos de Buenos Aires, Zaraté e Montevideú”, explica Costa.

A Aliança atende os portos de Buenos Aires até Manaus com o serviço de cabotagem, dividido em quatro slings (anéis) e um total de 124 escalas mensais. “A companhia possui três vetores de serviços: a cabotagem (transporte de carga nacional entre portos brasileiros), o Mercosul (transporte entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai) e Feeder (transporte da carga de importação e exportação entre portos). A cabotagem é uma opção natural em um país com um litoral tão extenso e 80% da população vivendo a 300 quilômetros da costa”, diz Costa.

GRANDES DIMENSÕES – As grandes obras de infraestrutura em andamento no Brasil estão estimulando o incremento da cabotagem para cargas de projeto. “A expectativa para este tipo de transporte será grande em 2015, principalmente de componentes de torres eólicas para as regiões nordeste e sul. Transformadores, geradores e peças de projetos de hidrelétricas são alguns dos equipamentos que também serão transportados. A Aliança participa do leilão da usina hidrelétrica de Belo Monte, em construção no Rio Xingu, no Pará, para contratação de transporte de peças pesadas, como rotores e eixos dos geradores”, informa Mark Juzwiak, gerente-geral de Assuntos Institucionais da Aliança.

No caso específico das cargas de projeto, a cabotagem com navios especializados tem vantagens competitivas quando comparada aos outros modais, nas distâncias maiores. “Acima de 1,5 mil quilômetro e quando a origem e destino se localizam



Gustavo Costa: a cabotagem ainda enfrenta algumas dificuldades, como a burocracia

numa faixa de até 200 quilômetros do porto de embarque e descarga. Cada transporte deve ser analisado com cuidado, já que cada carga tem suas particularidades como volume, peso, pontos de içamento e prazos de entrega”, explica Juzwiak.

De acordo com Juzwiak, com o uso da cabotagem, o tempo de viagem comparado ao rodoviário pode ser reduzido significativamente, de 50 dias para no máximo seis dias, em uma viagem de Santos para Fortaleza. “O modal marítimo é ágil e rápido. O investimento nesse setor é um pedido dos clientes, que necessitam de um serviço de credibilidade, e também do mercado, reflexo das obras que estão sendo realizadas no Brasil nas áreas de energia, óleo e gás, infraestruturas e também visando às Olimpíadas de 2016. A expectativa é de que o setor de carga de projeto equivalerá a 6% dos negócios de cabotagem da Aliança”, comenta.

Desde maio, a companhia conta com um navio para carregar equipamentos de grandes dimensões e volume. O “Aliança Energia” tem capacidade para transportar, aproximadamente, 19 mil toneladas de carga, sendo equipado com três guindastes, que juntos podem içar peças de até 800 toneladas.

Vendas de caminhões reagem

Se permanecer, tendência de alta pode suavizar no último trimestre perda em emplacamentos e produção acumulada pela indústria durante o ano

■ WAGNER OLIVEIRA

Como o mercado já vinha esperando, as vendas de caminhões apontaram tendência de alta em setembro. De acordo com levantamento da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), o mercado fechou o mês com 11.210 unidades comercializadas, alta de 3,7% em relação ao total de 10.807 unidades vendidas em agosto.

Para o presidente da Anfavea, Luiz Moan, contribuiu para o resultado positivo a decisão do governo federal de autorizar, por meio do Finame, financiamento de 100% de veículos comerciais. "Com juros mais atrativos do programa do BNDES, era de se esperar um aumento na venda de caminhões, que agora deve manter a tendência de alta", disse.

Mas a produção dos veículos pesados de carga não acompanhou a dos licenciamentos em setembro – dado que pode indicar formação de estoque acima da demanda nos pátios tanto das montadoras quanto da rede de revendas autorizadas. Segundo a Anfavea, foram produzidos 11.786 caminhões em setembro ante 11.969 em agosto, uma queda de 1,5%.

No acumulado do ano, vendas e produção amargam retração. Entre janeiro e setembro, foram fabricados 112.064 caminhões – redução de 23,6% em relação às 146.666 unidades produzidas no mesmo período de 2013. A Anfavea contabiliza 99.047 caminhões vendidos entre janeiro e setembro. No mesmo período de 2013, o volume comercializado era de 115.097 – queda de 13,9%. O mercado deverá encerrar 2014 dentro das projeções de 135 mil caminhões.

De acordo com levantamento da Anfavea, foram exportados até setembro 13.942 mil veículos de transporte de carga – retração de 23,5% ante 18.223 mil unidades de 2013. Em setembro, deixaram o país 1.690 unidades, 6,3% a menos que os 1.796 mil veículos de agosto e 11,9% menor que os 1.796 de setembro de 2013.

Entre janeiro e setembro deste ano, a produção de chassis de ônibus caiu 12,2%: passou de 31.667, em 2013, para 27.793 este ano. Ao comparar setembro com agosto, o setor registrou contração de 2,8% com 2.779 e 2.859 veículos fabricados, respectivamente, e queda de 8,9% em relação ao mesmo período do ano passado, com 3.050 unidades.

O licenciamento de ônibus apresentou estabilidade na análise mês a mês. Em setembro, foram vendidos 2.203 ônibus e em agosto 2.195. No acumulado do ano a retração é de 16,6% – 19.985 neste ano e 24.032 em 2013. Mantido este ritmo, o mercado deverá fechar o ano abaixo das 25 mil unidades.

Em setembro, a maioria das montadoras melhorou o desempenho de vendas em relação a agosto. O maior volume foi da MAN (3.079 caminhões), acompanhada de perto pela Mercedes-Benz (2.900). Ford, com 1.744 unidades comercializadas, e Volvo, com 1.432, completaram as primeiras colocações do mercado no último mês do terceiro trimestre.

Com 3.079 caminhões em setembro, a MAN obteve crescimento de 3,2% em relação a agosto. No ano, porém, a montadora de Resende (RJ), com volume de 26.322 unidades, enfrenta uma retração

de vendas de 14,8%, número dentro da média do mercado.

Em disputa aberta pela liderança do mercado com a MAN, a Mercedes-Benz conseguiu alta de 3,9% de vendas em setembro em relação a agosto – 2.900 veículos ante 2.790. Entre janeiro e setembro, o volume vendido pela Mercedes é de 25.711 unidades – queda de 8,2% em relação às 28.022 vendidas no mesmo período de 2013.

A Ford conseguiu uma alta expressiva de vendas em setembro – saltou de 1.478 veículos em agosto para 1.744 unidades, aumento de 18%. O resultado, no entanto, não foi suficiente para compensar as perdas acumuladas no ano de 12,4%, mas não deixam de ser animadoras para a montadora de São Bernardo do Campo.

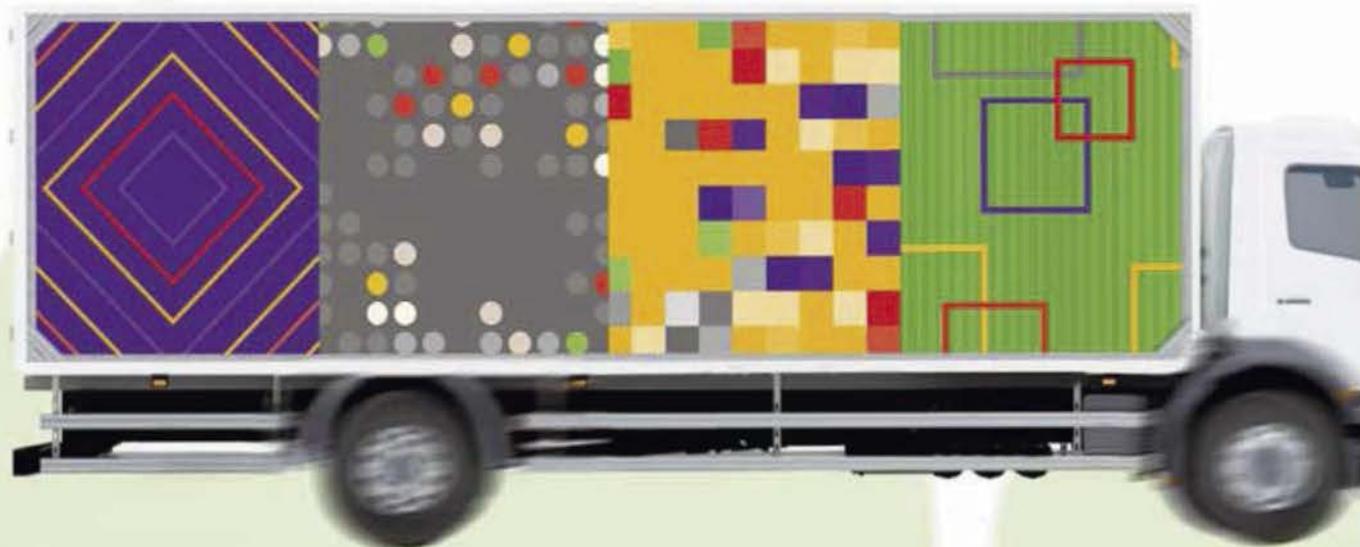
A Scania também conseguiu um bom resultado de vendas em setembro. A montadora vendeu 1.209 caminhões ante 1.068 em agosto, alta de 11,1%. No acumulado do ano, porém, a montadora enfrenta uma retração de 27,7%.

A Volvo, que anuncia a renovação de parte de sua linha de produtos, perdeu vendas em setembro, mês em que seu volume de vendas chegou a 1.436 veículos, queda de 11,5% em relação aos 1.622 caminhões que havia vendido em agosto. No acumulado do ano, a Volvo apresenta uma das menores quedas do mercado, de 6,9%.

DAF (14,3%), Iveco (1%) e Metro-Schacman (400%, mas um volume de 5 unidades) também registram alta das vendas em setembro em relação a agosto. Já a Agrale (-13,3%) e Caoa Hyundai (-3,7%) apresentaram queda.



PRONTO EM
APENAS
15 MINUTOS



Instalação rápida feita para quem
não tem tempo a perder.

Neoband|w e **Traxx™** o sistema inovador que
revolucionou o conceito de mídia externa.

Praticidade, eficiência e qualidade no mesmo produto.

Perspectiva altamente lucrativa para quem
explora a propaganda móvel.



vendas@neobandw.com.br

neobandw.com.br

(11) 2199 1256



Maiores & Melhores

DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

A EDIÇÃO ONDE AS MAIORES E MELHORES
EMPRESAS DO PAÍS SE ENCONTRAM.

Seu produto ou serviço
não pode ficar de fora.

PROGRAME-SE!



ANUNCIE E FAÇA PARTE DESTE SELETO GRUPO

Os resultados e a eficiência das empresas de transporte e logística, mais uma vez, serão destaque na 27ª edição de **Majores do Transporte e Melhores do Transporte**.

A publicação do ranking das empresas, classificadas por setores e modais, e as matérias com as melhores e maiores de cada setor também são pontos altos da edição.

Seu produto ou serviço não pode ficar de fora. Participe.

Fechamento e entrega de material - 17/11/14 | Circulação - 25/11/14

www.otmeditora.com.br
otmeditora@otmeditora.com.br
55 11 5096-8104



TECNOLOGIAS INOVADORAS DA ZF FAZEM O MUNDO GIRAR COM MAIS EFICIÊNCIA

Pessoas viajam em busca de seus objetivos. Seja indo para a casa, o trabalho, a escola ou o clube, diversos destinos são alcançados por diferentes meios de transporte. A ZF não se limita a enxergar a conservação dos recursos naturais, o aumento da segurança e a conveniência como requisitos fundamentais para quem viaja. Mas também os vê como uma oportunidade de criar soluções inovadoras e sustentáveis. Como uma das principais fornecedoras mundiais de sistemas de transmissão e tecnologia de chassi, a ZF faz parte – e é isto que nos impulsiona – deste desenvolvimento. Nosso objetivo é muito mais que criar produtos inovadores e eficientes. É melhorar a qualidade de vida e ajudar a moldar o futuro de forma sustentável.



MOTION AND MOBILITY

