

TRANSPORTE DE CARGA 2008



Nº 13 - 2008 - R\$ 40,00

www.revistatransportemoderno.com.br



MODERNO

Demanda crescente valoriza transporte e logística



RODOVIÁRIO

Aquisições ajudam a alcançar R\$ 1 bilhão

FERROVIÁRIO

Intermodalidade, uma exigência para crescer

MARÍTIMO

Profissionalismo chega aos portos

INFRA-ESTRUTURA

CD alugado, uma solução sob medida

CAMINHÕES

Passar de 100 mil unidades virou moda

FLUVIAL

Norte ganha destaque no PAC

AÉREO

Mais capacidade para suprir demanda

RASTREAMENTO

Além de segurança, um salto na gestão

GUIAS:

- MONTADORAS • FABRICANTES DE IMPLEMENTOS • TRANSPORTADORAS
- OPERADORES LOGÍSTICOS • FORNECEDORES DE COMPONENTES E SERVIÇOS



A REFORMA DE PNEUS VIPAL PRESERVA SEU DINHEIRO E O MEIO AMBIENTE.

NOVAS GERAÇÕES

A tecnologia Vipal para reforma de pneus traz benefícios econômicos e ecológicos. Para as futuras gerações, a reforma de pneus é a certeza de um planeta muito melhor.



ESPERANÇA PARA O PLANETA

A reforma de pneus diminui a geração de resíduos sólidos na natureza, minimizando até mesmo o aquecimento global. Anualmente, um volume superior a 342 milhões de litros de petróleo é economizado com a reforma.



REFORMA QUALIFICADA E GARANTIDA VIPAL

É a garantia de qualidade e durabilidade dos pneus reformados na Rede Autorizada Vipal, para o motorista ter total segurança ao dirigir.



PROCESSO DE RECUPERAÇÃO

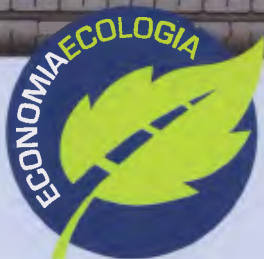
Com alta tecnologia e muito investimento em pesquisa é possível a restauração de partes danificadas do pneu e correção de suas imperfeições, garantindo o excelente padrão de desempenho e segurança.



VIDA NOVA AO PNEU

Um pneu reformado atende às mesmas exigências de segurança de um pneu novo. Só em 2007 foram mais de 6 milhões de pneus recuperados rodando com total desempenho e segurança no Brasil.

A Borrachas Vipal reafirma seu compromisso de aliar economia com ecologia no Brasil e em todos os continentes.



www.vipal.com.br

VIPAL
RENOVANDO A QUALIDADE DO SEU PNEU

DV-RL

Coleção de revistas e eventos

Limitado, mas nunca igualado, estamos entregando a você o 13º Anuário do Transporte Rodoviário de Carga, editado por OTM Editora, empresa colecionadora de publicações de prestígio tais como Transporte Moderno, a mais tradicional revista de transporte multimodal do País e editada há 45 anos.

OTM responde também por outra revista, Technibus, identificada e reconhecida como a mais importante publicação voltada exclusivamente ao público especializado em assuntos ligados à cadeia de produtos e serviços dirigidos ao mundo do ônibus.

OTM Editora – além de Transporte Moderno, Technibus, Anuário do Transporte de Carga, Anuário do Ônibus, Maiores e Melhores do Transporte e Logística, Anuário de Gestão de Frotas, Anuário de Logística, Anuário do Transporte Público e Anuário de Infra-estrutura em Transportes – passa a partir de agora a responder também pela publicação de Global, especializada em navegação, comércio exterior e logística.

Somos um grupo editorial que tem em sua gênese o germe da conectividade. Simultaneamente ao nascimento de Technibus, criamos feiras e exposições ligadas ao mundo do ônibus. Também respondemos pela organização de congressos e eventos relacionados com o transporte e logística. O prestígio da publicação realimenta os eventos e vice-versa. Tanto assim que, hoje, temos uma extensa agenda de feiras, seminários e cursos ligados às áreas que tratamos cotidianamente em nossas publicações.

Boa leitura!

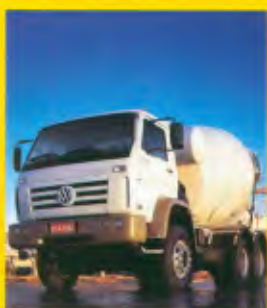
Mais sob medida para
o seu negócio, só
se já viesse com a
marca de sua empresa.



www.vwcaminhoeseonibus.com.br



Linha Delivery:
veículos leves,
ágeis, fáceis
de dirigir
e manobrar com
baixo custo de
manutenção,
sob medida para
entregas rápidas
nas cidades ou
zonas rurais.



Linha Worker:
confiabilidade,
qualidade e
robustez para
todo tipo de
serviço pesado
em rodovias,
centros urbanos,
áreas rurais
e operações
fora de estrada.



Linha Constellation:
veículos para
operações de
médias e longas
distâncias,
equipados com
cabine leito,
teto alto, cabine
estendida e a
mais avançada
tecnologia.



Imagens meramente ilustrativas.

Linhas de Caminhões Volkswagen: Delivery, Worker e Constellation.

**Volkswagen.
Caminhões sob medida.**



Nº 13 - 2008 - R\$ 40,00

DIRETORMarcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br**SECRETÁRIA EXECUTIVA**Márcia Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br**FINANCEIRO**Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br**SEMINÁRIOS E CURSOS**Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br**MARKETING**Maira de Castro
maira@otmeditora.com.br**REDAÇÃO**Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br**Colaboradores:**Ariverson Feltrin, Sonia Crespo,
Raimundo de Oliveira, Vicente Vilaradaga, Marcia Pinna**Projeto Gráfico**Artworks Comunicação
www.artworks.com.br**EXECUTIVOS DE CONTAS**Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.brVito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.brGustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.brAlessandra Amadei
alessandra@otmeditora.com.brAlcindo Fontana
fontal@otmeditora.com.br**CIRCULAÇÃO**Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.brRepresentante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. PaulinJoão Mário
Tel.: (41) 3027-5565
spala@spalamkt.com.brTiragem
8.500 exemplares**AUDITADO POR****PRICEWATERHOUSECOOPERS** Assinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e quatro Anuários).
Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-
corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora
Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não
são necessariamente as mesmas da OTM Editora.**Redação, Administração, Publicidade
e Correspondência**Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 702 Camp. Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP - Tel./Fax: (11) 5096-8104

Filiada a:

**EDITORIAL**

3

ANÁLISEOperadores de todos os modais de transporte de carga desenvolveram,
em 2007, uma capacidade incomum de atender ao aumento das demandas

8

CONJUNTURAAlcançando uma expansão de 4,82% em 2007, as atividades de transporte
acompanharam o acelerado ritmo de crescimento do PIB

12

RODOVIÁRIOOnda de aquisições domina setor; quem compra, consolida posição, cresce e
chega ao cubo de R\$ 1 bilhão de faturamento

14

SUPERPESADOSA travessia de cargas de grandes dimensões por áreas urbanas exige um detalhado
plano logístico e o trabalho de uma afinada equipe de técnicos

16

MARÍTIMOA eficiência e o bom aproveitamento dos portos nacionais estão nas mãos
do planejamento que será traçado pela Secretaria Especial de Portos

22

SANTOSAs obras de construção da Avenida Perimetral no porto paulista, que separa o tráfego
rodoviário do ferroviário, serão concluídas até o final deste ano

26

FERROVIÁRIOBem estruturadas, as ferrovias de carga querem intensificar as conexões com outros
modais e consolidar sua importância na cadeia logística nacional

28

AÉREOO aumento na movimentação de carga aérea foi garantido pelos despachos
de produtos ao mercado internacional, que cresceram 18% no ano passado

36

FLUVIALMesmo sem ser prioritário para o PAC, setor receberá investimentos para
importantes obras como a conclusão da eclusa de Tucuruí, no Pará

40

CAMINHÕESDurante 2007 todas as faixas de caminhões produzidas no País apresentaram
vigorosa expansão e as vendas superaram a marca de 100 mil unidades

48

IMPLEMENTOSImpulsionado por demandas crescentes de setores como agronegócio
e mineração, setor vive uma das melhores fases de sua história

106

RASTREAMENTOSeja por satélite ou por rastreadores híbridos, o negócio de transporte está
cada dia mais conectado a serviços de tecnologia da informação

114

LOGÍSTICA	152
Também chamada de Logística Reversa, a troca de produtos com defeito feita com agilidade pode funcionar como ferramenta para fidelizar clientes	
INFRA-ESTRUTURA	154
À medida em que atendem novos clientes em seus CDs, os operadores logísticos buscam otimização de serviços e melhoria de margens de lucro	
CURSOS	166
O aumento do número de cursos na área de Logística e Transportes acompanha a tendência global de procura por profissionais qualificados	
AUTOPEÇAS	170
Indústria de autopeças e montadoras programam investir US\$ 20 bilhões até 2010 em melhorias de processos produtivos e novos produtos	
PNEUS	172
Apesar do aumento da produção nacional, os pneus importados, principalmente chineses, estão cada vez mais presentes nas vendas do País	
REFORMAS	174
Com a proibição da importação de carcaças de países europeus, setor prevê uma queda na produção em torno de 15% no mercado este ano	
COMBUSTÍVEIS	210
O controle do preço do diesel, combustível responsável pela propulsão dos motores de veículos pesados e locomotivas, é um assunto de Estado	

Montadoras

Agrale	52
Caoa/Hyundai	54
Citroën	55
Fiat	56
Ford	58
General Motors	65
Iveco	66
Mercedes-Benz	68
Nissan	74
Peugeot	76
Renault	77
Scania	78
Toyota	80
Volkswagen	82
Volvo	88
Fichas técnicas	90

Guias

Fabricantes de implementos	110
Transcadoras	122
Operadores logísticos	158
Fornecedores de componentes e serviços	176



Transporte usa **engenh**ho para superar barreiras

Seja qual for o modal, operador aprendeu a fazer das tripas coração para atender à demanda crescente sem repassar estresse para o embarcador

Ariverson Feltrin

Quando a economia cresce, como vem ocorrendo felizmente nos últimos anos, os dividendos da expansão podem ser repartidos e os frutos do progresso são percebidos em detalhes. Por exemplo: na incorporação de novas levas de pessoas ao consumo. Massa de brasileiros que nunca havia pisado num avião, já o faz. De um extremo a outro, tudo está bombando: nunca se vendeu

tanto carro e nem tanto sabonete.

O transporte que se vire para dar conta de tamanha demanda. Nunca se vendeu tanto caminhão. No ano passado as vendas chegaram a 100 mil unidades, este ano vão superar 120 mil veículos. Deve-se reconhecer, também, que nunca se vendeu tanto vagão, principalmente com os bons frutos da privatização das ferrovias.

Pois está claro que se cresce a carga movimentada por caminhões — o que se pode perceber claramente pela passagem

de veículos pesados no pedágio — aumenta também o movimento de cargas por ferrovia, cabotagem e por via aérea.

Do lado do transporte rodoviário, nunca houve maré tão favorável para compra e venda de empresas como a verificada nos dias que correm. Fica claro que o desempenho da economia, em franca expansão, tem grande efeito para a impulsão dos negócios. Antes um ativo desprezado, boas transportadoras viraram a jóia da coroa e passaram a ser assediadas por potenciais compradores.

No papel, e o que já se sabe, vários negócios foram fechados. Os mais comentados, pelo seu porte, envolveram, por exemplo, a Lubiani Transportes, comprada pela Julio Simões Transportes e Serviços. Já a tradicional DM, nascida há 40 anos no Rio Grande do Sul, foi comprada pela quase sessentona Gafor. E houve também a negociação que resultou na compra da BoniGatx pela Tegma Logística. Mais recentemente, o Grupo Luft, a caminho de R\$ 1 bilhão de faturamento, comprou a Transcamila, com receita de R\$ 30 milhões.

Fernando Simões, vice-presidente da Julio Simões, diz que crescer, organizar-se, consolidar operações, é uma forma de ser reconhecido pelo mercado. "Com escala, negociamos muito melhor, por exemplo, as compras de caminhões. Precisamos de diferenciais de custos para enfrentar a grande informalidade que acomete a atividade", resume o empresário

Seja como for, grandes empresas, como Julio Simões, Grupo Luft e Tegma Logística, não escondem que estão à busca de novas aquisições. "Estamos programando mais duas a três aquisições de transportadoras. O caminho é a consolidação", diz Luciano Luft, diretor do conglomerado Luft.

Com a expansão do País mantida de forma sustentada, também fica evidenciado o déficit de infra-estrutura que se apresenta, principalmente nas ruas, rodovias e portos com reflexos profundos na redução de produtividade e aumento de custos.

Do lado dos portos, pode-se dizer, muito já se fez em nome da eficiência dos terminais. A privatização da maioria deles foi um avanço considerável.

Os arcaicos entraves representados pela secular burocracia portuária vão sendo enfrentados. Em maio de 2007, ao empossar Pedro Brito como ministro de Portos – um cargo até então inexistente, como inexistente era a a Secretaria Especial de Portos – o presidente Luiz

Inácio Lula da Silva enfatizou: "Porto não pode ser uma partilha de partidos políticos, de pessoas que não têm a competência profissional para administrar".

Brito parece estar fazendo o que dele Lula espera. Fez uma varrição nos cargos ocupados por apadrinhados nas companhias docas, gestoras dos portos. No Porto de Santos, o maior disparado do País, por exemplo, a diretoria em peso foi trocada. Saíram os pistolões políticos, entraram profissionais com perfil técnico, muitos trazidos da iniciativa privada.

Apesar de reconhecidos avanços, ainda há muitas e pesadas críticas aos portos. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) propõe também a privatização da gestão portuária. E o ministro Marcos Vilaça, do Tribunal de Contas da União (TCU) é um crítico feroz. Diz que apesar do avanço da Lei 8.630, "a realidade dos portos nacionais é de um anacronismo que afeta a economia". Vilaça se refere ao despreparo dos estivadores (protegidos por sindicatos paternalistas) e aos elevados custos de operação, entre outras mazelas.

Na questão da privatização da gestão portuária, Pedro Brito fecha as portas à reivindicação da CNI. "Está fora de cogitação. Temos que afastar o fantasma da privatização tornando os portos eficientes. Nossa missão é justamente esta", diz.

Quanto à mão-de-obra desqualificada, o Porto de Santos dá sinais de querer virar o jogo. Com atraso de 15 anos em relação ao que previa a Lei dos Portos, a 8630, baixada em 1993, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) criou em convênio com a prefeitura de Santos e a Secretaria Especial de Por-



Fernando Simões, vice-presidente da Julio Simões: crescer, organizar-se e consolidar operações é uma forma de ser reconhecido.

tos, o Centro de Excelência Portuária (Cenep) destinado a qualificar a mão-de-obra do setor. Pretende-se, a partir do Cenep de Santos, criar-se uma referência de alcance nacional.

Passados mais de dez anos da privatização das ferrovias, os trilhos conduzem muito mais cargas e há declaradamente um ambiente de profissionalismo que resgatou a auto-estima do setor.

As operadoras, em peso, se lançaram também à conquista de cargas de maior valor agregado que rendem melhores fretes. Para isso, por exemplo, além da multiplicação de terminais ao longo dos trilhos, novos pontos estão sendo implantados para fomentar a intermodalidade das cargas.

Segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) o total de contêineres movimentados no ano passado sobre trilhos, de 220 mil TEUs (unidade equivalente a contêiner de 20 pés) foi 63 vezes maior que há uma década, quando se deu o início das concessões.

Na América Latina Logística (ALL), uma das principais ferrovias surgidas com a privatização, de dois anos para cá cresceu a participação da carga industrializada. "Os fabricantes, que antes só procuravam as rodovias, hoje nos procuram para saber em qual ponto da ferrovia podem construir seus terminais", diz Adriano Bernardi gerente de Cargas Industrializadas da ALL.

Independente de vontades políticas – o que na maioria dos casos não é objetivo de consenso –, o mercado procura se ajeitar em busca de seus interesses que invariavelmente convergem para o caminho da racionalidade.

A Vale, que mesmo na época em que



era estatal tinha uma operação ferroviária primorosa, depois de privatizada incorporou trechos, frotas e novas perspectivas. Ao longo de suas ferrovias, a Vale tem 229 terminais intermodais – o maior número de pontos entre as operadoras ferroviárias. Há de tudo: terminais próprios, de clientes e de operadores independentes. E tanto podem ser rodoferrviários como marítimo-ferrviários.

A união de interesses casou a MRS Logística, a maior operadora ferroviária do País, com a Libra Terminal, em torno do Teval, um dos maiores terminais multimodais do País. Localizado na margem direita do Porto de Santos, o Teval, previsto para iniciar operação no segundo semestre de 2008, terá capacidade para movimentar até 1 milhão de contêineres por ano. "Será capaz de atender as demandas sem gargalos", comenta o presidente da MRS, Julio Fontana.

Quando a economia cresce, todos vão juntos. Na carga aérea, particularmente, o câmbio favorável à importação beneficia circunstancialmente as cargas vindas do exterior. A Absa Cargo, com duas aeronaves Boeing 767-300, por exemplo, anotou no ano passado importações de cargas no valor de US\$ 141,4 milhões (expansão de 32,8%), ante exportações de US\$ 90,5 milhões, 2,9% a mais do que em 2006.

De qualquer modo, o mercado de carga aérea está aquecido. Extremamente sensível à deficiência e insuficiência de outros modos de transporte, o avião por vezes é convocado a missões emergenciais, como lembra Norberto Jochamann, presidente da Absa, ao se referir à crise atravessada em 2007 com o abastecimento de leite em pó na Venezuela. "Tivemos quase 20 vôos extras para o mercado venezuelano", afirma. Em 2008,

por conta da greve dos auditores fiscais da Receita Federal, cargueiros em geral foram convocados para atender emergencialmente linhas de produção afetadas por cargas retidas nas fronteiras secas.

TAM e Gol Linhas Aéreas, as duas maiores companhias domésticas de passageiros, extraem das encomendas, levadas em porões das aeronaves, parcela cada vez maior de faturamento. Atualmente a Gol Log, braço de carga da Gol, transporta em um só mês o que antes movimentava durante um ano. Do total de 5.962 toneladas transportadas em 2001, ano de seu nascimento, passou a transportar 54,5 mil toneladas em 2007, quando faturou com cargas, R\$ 170 milhões. Para 2008, segundo Cyro Fernando Lavarello, diretor de cargas da Gol Log, a previsão é faturar R\$ 300 milhões, aumento de 76%.



FABRICADO NO BRASIL

SAC 0800 707 1000

Fotos meramente ilustrativas com alguns itens opcionais

Leo Burnett Brasil

Motor eletrônico 2.8 JTD:
maior potência, com 127 cv,
e maior torque, com 31,0 kgfm.

Aumento de distância entre eixos nas
versões Multi Teto Alto e Maxi Cargo.

Embreagem hidráulica.

Painel muito mais moderno.

A maior taxa de assistência do Brasil
com o menor custo de manutenção.



Transporta de tudo um pouco.



Novo Ducato Muito mais espaço interno.

MOVIDOS PELA PAIXÃO.
www.fiat.com.br



Transporte segue os passos do PIB

Em linha com o ritmo do Produto Interno Bruto, o movimento de cargas, nunca antes tão acelerado e intenso, apresenta recordes consecutivos

Ariverson Feltrin

Todo o conjunto de bens e serviços produzidos e consumidos pela sociedade precisa ser coletado, transferido, entregue, enfim, requer movimentação física. Quando o Produto Interno Bruto (PIB), que é a formação da economia, vai bem, cresce, o conjunto de atividades segue o passo e, claro, o transporte, não é diferente.

Em 2007, pois, o PIB do transporte, que totalizou R\$ 121,1 bilhões (com participação de 4,73% no PIB total) seguiu o trilho da economia. Com uma expansão de 4,82%, o transporte, pode-se dizer acompanhou o ritmo do crescimento do PIB, que totalizou R\$ 2,56 bilhões.

O ritmo crescente do PIB em 2006 e 2007 se manifestou na expansão da atividade de transporte. Nos gráficos, tanto

da carga rodoviária ou ferroviária, o crescimento fica evidente. Nos números coletados pelo Idet-Fipe/CNT, a carga rodoviária, depois de atingir seu pico em 2006, de 630 milhões de toneladas, mesmo com recuo para 584 milhões de toneladas no ano seguinte, continua em ritmo forte. Afinal, são os dois volumes mais expressivos na série de dados desde 1999.

E não será 2008 que vai interromper a arrancada da economia brasileira. O ritmo das atividades continua aquecido, e, mais uma vez, o transporte precisará operar intensamente para dar conta das cargas.

No transporte rodoviário de carga, líder na matriz, as vendas de caminhões novos são superadas todos os meses. Em abril de 2008, por exemplo, o número de caminhões licenciados, de 11.091, foi 16,7% acima do mês anterior e simplesmente 46,3% acima do registrado em abril de 2007.

Outro indicador importante da expansão das cargas é a passagem de veículos pelas praças de pedágio. A partir do índice base de 100, em 1999, pode-se ver pelo gráfico que o índice está atualmente em 130. Ou seja, há o registro de sensível aumento de tráfego de caminhões nas estradas. E, como se sabe, caminhão não costuma rodar vazio, até porque sem carga não há frete.

Nesse momento de carga intensa, o transporte ferroviário colhe também expressiva parcela dos volumes gerados pela expansão da economia. Ainda segundo números coletados pelo Idet-Fipe/CNT, a carga ferroviária teve em 2006 e 2007, pela ordem, seus dois recordes desde a privatização do setor. Em 2006 o movimento pelos trilhos atingiu 432 milhões de toneladas e, no ano passado, 418 milhões. Tal desempenho é quase 70% acima do registrado pelo setor em 1999.

PIB DO TRANSPORTE

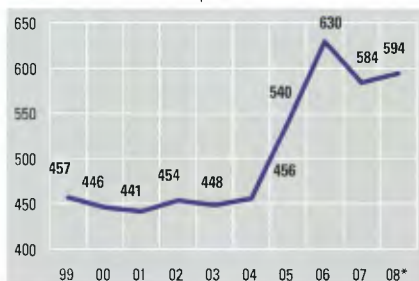
Variações reais - em %



Fonte: IBGE

CARGA RODOVIÁRIA

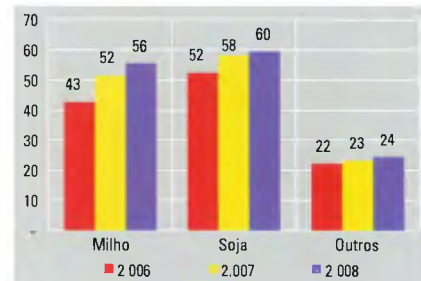
Milhões de toneladas transportadas



Fonte: IDET-FIPE/CNT - (*) 12 meses até fevereiro

PRODUÇÃO DE GRÃOS

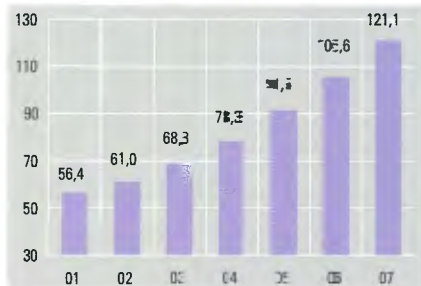
Milhões de toneladas



Fonte: IBGE. * Estimativa em fev/2008.

PIB DO TRANSPORTE

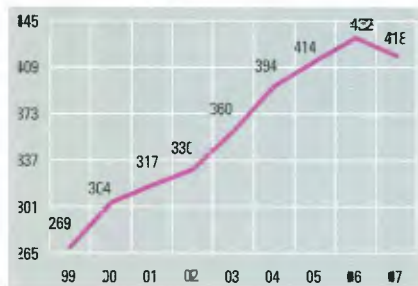
R\$ bilhões



Fonte: IBGE

CARGA FERROVIÁRIA

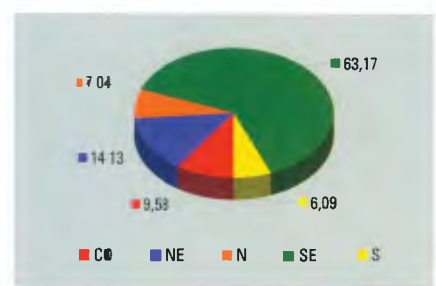
Milhões de toneladas transportadas



Fonte: IDET-FPE/CNT

CONSUMO REGIONAL DE DIESEL

% do consumo nacional em 2007



Fonte: ANIP

PIB DO TRANSPORTE

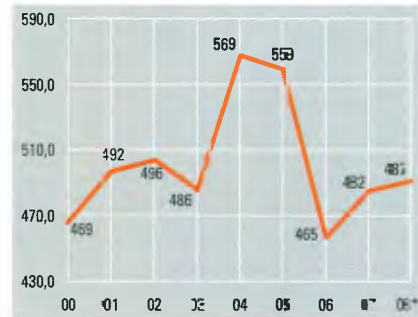
Participação no PIB total - em %



Fonte: ANTT

CARGA AÉREA

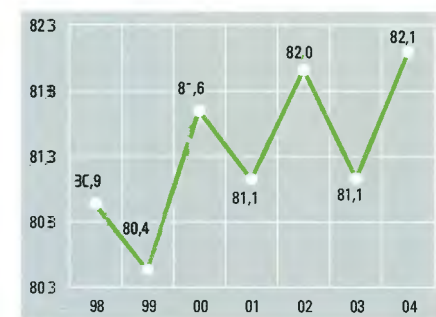
Milhares de toneladas transportadas



Fonte: IDET-FPE/CNT - (*) 1/2 meses até fevereiro

DIESEL NO TRANSPORTE

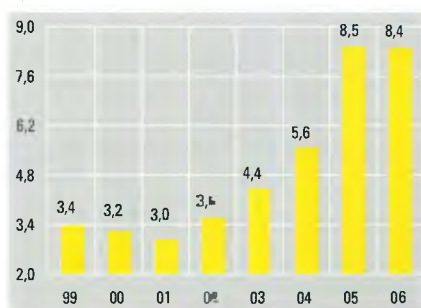
% do consumo nacional



Fonte: ANME

RECEITA DO TRC

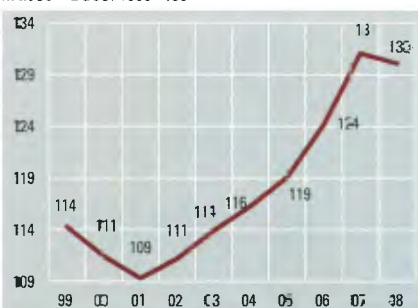
R\$ bilhões



Fonte: Maiores do Transporte

PEDÁGIO - VEÍCULOS LEVES

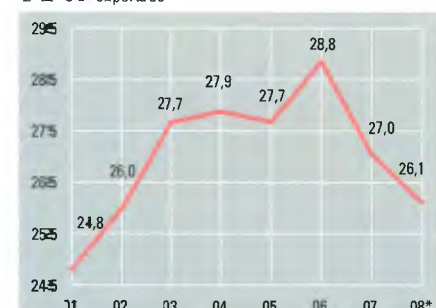
Índices - Base: 1999=100



Fonte: ABCR

EXPORTAÇÕES POR SANTOS

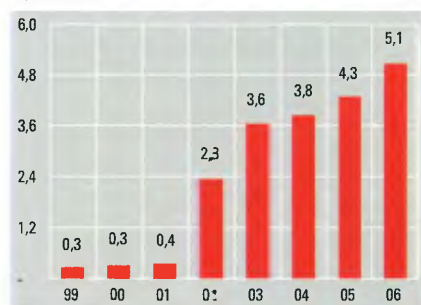
% do a exportado



Fonte: Saeex - * No ano até fevereiro.

RECEITA DA LOGÍSTICA

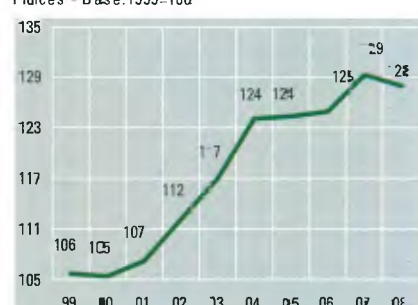
R\$ bilhões



Fonte: Maiores do Transporte

PEDÁGIO - VEÍCULOS PESADOS

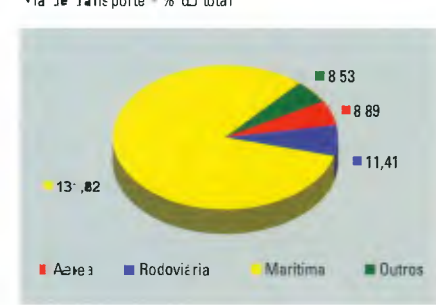
Índices - Base: 1999=100



Fonte: ABCR

EXPORTAÇÕES - 2007

Via de transporte - % do total



Fonte: Saeex.

Maré favorável para compra e venda

Transportadoras criam forças, aumentam escala, consolidam posições, enfim, juntam diferenciais para atender a embarcadores que cada vez mais exigem soluções globais, integradas e competitivas

Ariverson Feltrin

Nunca houve maré tão favorável para compra e venda de empresas de transporte e logística como a que se está verificando nos dias que correm. Fica claro que o desempenho da economia, em franca expansão, tem grande efeito para a impulsão dos negócios.

Nos últimos anos foram fechados alguns negócios que chancelam o clima favorável para que eles aconteçam. Um deles ocorreu pelos lados da Tegma Logística, com sede em São Bernardo do Campo, Grande São Paulo, operadora que se apóia sobretudo na logística automotiva, incluindo a movimentação de carros zero quilômetro. Ao comprar a BoniGatx, quase simultaneamente à abertura de seu capital na Bolsa de Valores de São Paulo, a Tegma diversificou as cargas, captou dinheiro no mercado e abriu portas para entrar no clube seletíssimo de operadores que faturam R\$ 1 bilhão por ano. A Tegma, incansável, está à busca de novas aquisições para consolidar sua expansão.

Também em 2007, por um valor que, se diz, chegou a R\$ 110 milhões, o Grupo Julio Simões, com matriz em Mogi das Cruzes, na região da Grande São

Paulo, comprou a Lubiani Transportes, de Piracicaba (SP). Com isso, deu mais um decisivo passo para alcançar, por volta de 2010, faturamento beirando os R\$ 3 bilhões, grande parte derivada do transporte e logística.

Fernando Simões, vice-presidente da Julio Simões, afirma que crescer, organizar-se, consolidar operações, é uma forma de ser reconhecido pelo mercado. "Com escala, negociamos muito melhor, por exemplo, as compras de caminhões. Precisamos de diferenciais de custos para enfrentar a grande informalidade que aco-

mete a atividade", resume o empresário.

Bastante discretas até recentemente, as empresas globais que operam no Brasil já deixam um pouco a reserva de lado para expor seus planos. A DHL, uma das maiores operadoras de cargas expressas do mundo, está crescendo dois dígitos por ano e não esconde seu interesse em dar novos saltos em sua atuação no mercado doméstico. A TNT Mercúrio, multinacional que comprou a Expresso Mercúrio e a adotou como seu sobrenome no Brasil, também planeja expansão de negócios, tanto no âmbito doméstico



Edilson Binotto: negociação de aquisição para dobrar o faturamento em 2008

quanto nos países vizinhos.

Quem não esconde seu interesse por acelerar o crescimento via aquisição é a Binotto S.A., uma das maiores transportadoras do País. Na primeira quinzena de maio de 2008, Edilson Binotto negociava com três interessados. "Se fecharmos um deles, nosso faturamento em 2008 será de R\$ 700 milhões, o dobro do que faturamos em 2007".

Além da consolidação, outro caminho paralelo traçado por quem pensa em crescer é através da abertura de capital na Bolsa de Valores. Por ora, das operadoras logísticas e transportadoras nacionais, pelo menos três têm capital aberto – América Latina Logística (ALL), Log-In, da Vale, e Tegma Logística. Muitas outras, no entanto, estão se preparando para captar recursos no mercado.

Há algumas explicações para a febre em relação à abertura de capital. Uma delas parece óbvia: a necessidade cada vez maior de obter recursos para investimentos. Outra, menos óbvia: empresas brasileiras estão auditando suas contas como forma de tornar as operações mais transparentes até para controle dos próprios sócios. "Temos a empresa preparada para abrir o capital, mas ainda não decidimos quando dar este passo", diz Fernando Simões, da Julio Simões. Antonio Caetano Pinto, fundador da Transportadora Grande ABC, uma das maiores transportadoras de produtos da cadeia automotiva, costuma dizer que sua empresa é muito assediada por compradores. "O duro é que eles tomam muito tempo da gente...", ironiza.

Com faturamento de R\$ 1 bilhão projetado para 2010, o Grupo Luft, na lista dos maiores operadores logísticos e transportadores do País, não deixa por menos. "Estamos programando mais duas a três aquisições de transportadoras. O caminho é a consolidação", diz Luciano Luft, diretor do conglomerado. "Antecipamos tendências. Somos o grupo logístico brasileiro que mais incorpo-



rações fez. A mais recente ocorreu em 2008 com a compra da Transcamila, empresa de transporte com faturamento de R\$ 30 milhões em 2007", diz. O grupo tem frota de 1,65 mil caminhões, 4,4 mil funcionários e desde 2005 tem as contas auditadas pela KPMG.

Seja como for, parece haver um consenso de que, em pouco tempo, um grupo em torno de uma dezena de empresas, todas na casa de faturamento acima de R\$ 1 bilhão, vão compor o andar de cima do setor de cargas rodoviárias. O Grupo Gafor, fundado há quase seis décadas, certamente busca jogar nesse time. A compra da DM, tradicional transportador da rota do Mercosul, acelerou as ambições da Gafor, dirigida por Sérgio Maggi, de fazer parte do clube que fatura R\$ 1 bilhão.

Além da consolidação, outro caminho traçado por quem pensa grande é a encampação, cada vez maior, do tema que trata da chamada "operação dedicada", resumidamente, uma tarefa vinculada a contratos que prevêem gatilhos automáticos de reajustes de fretes quando houver alteração de preços de insumos.

Operações dedicadas pavimentam caminhos para operar com frotas agregadas – caso da Binotto, que tem um time de 1,2 mil agregados, para os quais vende parte



Cláudio Adamucho, da G10: no setor de commodities, a experiência mostrou ser melhor operar no mercado spot

de seus caminhões seminovos. "Sempre é duro repassar reajustes aos fretes, mas fica menos difícil quando se tem contrato dedicado", comenta Edilson Binotto.

Cláudio Adamucho, dirigente do G10, de Maringá, com frota de 500 caminhões pesados, diz que o grupo – formado inicialmente por dez pequenos e médios transportadores, hoje resumidos a cinco – tem se empenhado na direção de contratos dedicados. "Mas, temos buscado serviço dedicado com contrato nas cargas industrializadas. No transporte de commodities, com poucos contratantes e muitos transportadores, nossa experiência demonstrou ser melhor operar no mercado spot, já que contratos que prevêem gatilhos automáticos de reajustes são pouco respeitados", afirma.

Missão **quase** impossível

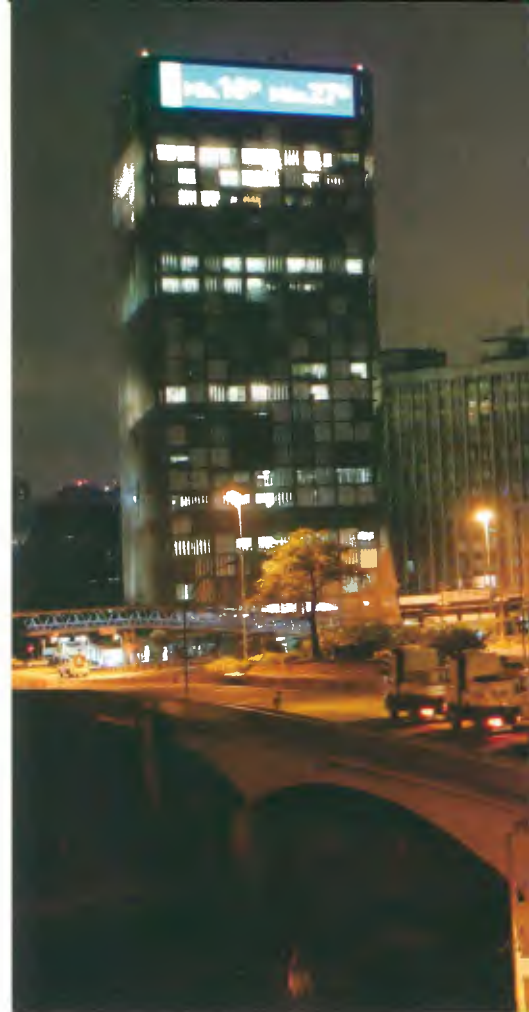
Grandes cargas desafiam a geografia urbana e as grandes distâncias ao criar gigantescas operações de logística para atravessar as metrópoles brasileiras

Sonia Crespo

A primeira vista, parece uma missão quase impossível. Uma carreta gigantesca com 500 toneladas de peso bruto total combinado (pbt), com 21 metros de comprimento, 5,50 metros de largura e 4,80 metros de altura, cruza a Avenida Eusébio Matoso, uma das principais avenidas da cidade de São Paulo (SP), na calada da noite. Sobre a imensa plataforma com 32 eixos está acomodado um reator de 300 toneladas – o maior já fabricado pela Jaraguá Equipamentos Industriais, empresa sediada em Sorocaba (SP). A carga segue em direção à fábrica da Oxiteno, situada na cidade de Mauá (SP) – um percurso de 110 quilômetros que duraria, ao todo, 21 dias. A passagem da carreta pela capital paulista, no início de fevereiro deste ano, durou cinco dias e aconteceu apenas de madrugada, entre meia-noite e as seis horas da manhã, para evitar transtornos no trânsito e garantir a segurança do equipamento. A velocidade média registrada foi de 5 quilômetros por hora.

Para completar o trajeto de cerca de 20 quilômetros dentro do perímetro urbano, o comboio fez quatro paradas diurnas, em pontos estratégicos. A estrutura do comboio exigiu que o veículo cruzasse algumas vias pela contramão – como as Avenidas Politécnica, Ricardo Jafet e Professor Luís Inácio Anhaia Melo. Após as três semanas de viagem o enorme reator chegou em perfeitas condições ao Pólo Petroquímico de Mauá.

A preparação de uma operação desse porte leva, em média, seis meses, como conta Fábio Gaeta, diretor operacional da Transdata Transportes, empresa que executou a megaoperação. Para elaborar a logística de transporte de uma carga com essas dimensões a empresa precisou de uma equipe de 25 técnicos e engenheiros, especialmente capacitados para este tipo de serviço. Além disso, teve o acompanhamento diário da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) em todo o percurso. "Quando somos contratados para realizar um serviço como este, a primeira providência que tomamos é analisar minuciosamente o tipo de carga que será transporta-



da e o conjunto transportador que realizará o transbordo", explica Gaeta. Com estas questões definidas, diz, a equipe elabora o percurso mais adequado e inicia o contato com órgãos municipais, estaduais e federais de trânsito para conseguir as autorizações necessárias de passagem.

Os veículos utilizados para o transporte de cargas superpesadas geralmente são cavalos mecânicos de 480 cv a 520 cv de potência, que rebocam os chamados "módulos em linha" – ou plataformas – com 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16 ou 32 eixos, de acordo com o peso. A configuração combinada destes equipamentos possibilita o transporte de turbinas de avião, rotores de hidrelétricas e outras cargas com volume extra e indivisíveis. As distâncias percorridas por essas carretas no País, dizem os executivos da área, podem variar entre alguns metros e mais de mil quilômetros. No Brasil existem atualmente 27 transportadoras associadas ao Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais (Sincipesa) – grande parte delas sediada nas regiões Sudeste e Sul, onde



Carreta com 32 eixos da Transdata, transportando um reator de 300 toneladas, atravessa trecho da cidade de São Paulo durante a noite

se concentram os fabricantes de equipamentos de grande porte, como a Siemens, Voith, Jaraguá e outros, conta o vice-presidente da entidade, João Batista Dominici. A distância percorrida, revela, é o maior desafio das operações rodoviárias. Em alguns casos específicos, como o transporte de porto a porto, o modal marítimo de cabotagem acaba sendo a opção mais viável para cargas especiais.

Autorizações de passagem – Dominici explica que as travessias de comboios de cargas especiais por estradas e cidades só são permitidas mediante a apresentação de Autorização Especial de Transporte (AET) emitida pelos órgãos públicos responsáveis pela manutenção das vias: do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) para passagem em rodovias federais, do Departamento de Es-

tradas de Rodagem (DER) para transporte em estradas estaduais e da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) da respectiva cidade, para a passagem destas cargas pelas ruas e avenidas do município.

Empresas como a Locar Transportes Técnicos e Guindastes, de São Paulo (SP), e a Makro Engenharia de Movimento, de Fortaleza (CE), também desenvolveram suas expertises para atender este segmento e

CABOTAGEM É OPÇÃO



Um transformador de 227 toneladas, com dimensões de 5,07 metros de largura, 8,75 metros de comprimento e 5 metros de altura partiu, no início de maio último, a bordo do navio Aliança Mara-

canã, do Porto de Santos (SP), com destino ao Porto de Santana, no Amapá (AP). O transporte marítimo de cabotagem é uma das especialidades da empresa Aliança Navegação e Logística, dona do cargueiro. O equipamento seguiu para a usina hidrelétrica de Tucuruí. Claudio Fontelle, gerente de Tráfego de Cabotagem e Mercosul da empresa, explicou que o navio recebeu e efetuou o transporte com o transformador acomodado em um conjunto hidráulico composto de dez eixos e dois cavalos-mecânicos, o que resultou em um peso bruto total de 312 toneladas. O transporte de cargas pesadas e de

projetos utiliza a catedral (porão segregado com acesso por rampa) dos navios através do sistema ro-ro/lo-lo, projetados justamente para esse tipo de embarque. Os navios Aliança Maracanã e Aliança Ipanema, ambos da Aliança, que contam com catedral, têm, cada um deles, capacidade de transportar, ao mesmo tempo, oito unidades compostas de transformador, linha de eixo e cavalo-mecânico, idênticas ao equipamento que foi transportado para Tucuruí. A catedral tem 1.100 m² de área e 4 toneladas/m² de resistência. A rampa possui capacidade de 500 toneladas no acesso de cargas rodantes.