

transporte

Todos os modais

MODERNO



1956 - 2006

Meio século em prol
do setor automotivo

OTM

Ano 43 - n° 417 - R\$ 12,00

Novo Museu Mercedes-Benz

Uma viagem pela história da indústria automobilística

FORD

Motor eletrônico equipa
toda a linha Cargo

IVECO

Mais opções do
extrapesado Stralis

CARGA INTERNACIONAL

Entraves legais
restringem operações

FERROVIAS

Seminário indica caminhos
para manter expansão

VOLKSWAGEN: Montadora comemora 25 anos de produção de caminhões

Linha Volkswagen Constellation.

Agora ainda mais sob medida.

Conheça as novas versões com cabine estendida.



13-180

15-180



Os veículos em referência apresentam itens opcionais.

Espaço para mala e objetos pessoais atrás dos bancos.

Bancos dos passageiros independentes, que proporcionam maior conforto aos ocupantes da cabine.





19-320

17-250

24-250

Constellation



Motorização eletrônica:
13.180 e 15.180 – 180 cv/4,8 L
17.250 e 24.250 – 250 cv/5,9 L
19.320 – 320 cv/8,3 L

Painel de instrumentos
com computador de
bordo – inúmeras
informações do veículo
e de operação.

Facilidade para
manutenção:
rápido acesso aos
principais itens de
manutenção diária.



VW 2006

Um investimento com retorno bem rápido: o novo motor é 2.8 HDI.



Jumper Minibus 2.8 HDI. Agora com novo design e novo motor.

- Potência com 127 CV e torque com 30,6 kgfm • Embreagem hidráulica (evita rompimento do cabo e dispensa regulagem)
- Novo design • 16 lugares • Bancos individuais • Ar-condicionado com 10 saídas • Prancheta dobrável no painel
- Regulagem elétrica dos faróis • Citroën Assistance - 24 horas por dia, 7 dias na semana, em todo o território nacional



As especificações técnicas do veículo poderão ser alteradas sem aviso prévio. Fotos meramente ilustrativas.



www.citroen.com.br 0800 11 80 88



CITROËN

A vez da iniciativa privada

O Brasil é o país das oportunidades. Vejam só o exemplo da infra-estrutura. Está toda por fazer, é inadiável e é atrativa sob o prisma de operação de longo prazo. Com a queda dos juros no País, a tendência é que tais projetos passem a fazer parte do portfólio dos fundos de pensão, que buscam projetos firmes e de retorno assegurado.

Dias atrás, na capital paulista, no lançamento do FIP InfraBrasil, fundo de investimento e participação para projetos de infra-estrutura no Brasil, o superintendente do ABN Amro Real, banco selecionado para fazer a gestão do programa, disse que projetos de infra-estrutura são verdadeiros "monopólios naturais", desde claro, que sob uma gestão eficiente.

Estradas, portos, telefonia, energia elétrica e outros serviços públicos têm público cativo e natural.

Diante da nudez financeira do estado brasileiro para enfrentar as enormes demandas geradas pelas necessidades brasileiras no capítulo da infra-estrutura, sobra grande espaço para a iniciativa privada. Investidores estão interessados em parceria com o governo paulista na operação do metrô de São Paulo, que, mesmo eleito regularmente pelos usuários como serviço público primoroso, nota 10, não consegue decolar.

Há espaço para a infra-estrutura brasileira, sobretudo de transporte, crescer. Tal potencial deve ser aproveitado, e, para isso, o governo tem que ser competente e ter metas, atributos que têm faltado ao Ministério dos Transportes há muito tempo.

Com a aproximação das eleições presidenciais, as propostas dos principais candidatos para o setor de transporte e infra-estrutura são aguardadas com grande ansiedade. Espera-se ainda que o vencedor do pleito tenha a determinação de executar tudo que for prometido, para sanar de vez as deficiências que vêm prejudicando a atividade de transporte e, por conseqüência, a economia nacional.

Linha Ford Cargo.

A linha que mais cresce no Brasil agora com os motores eletrônicos mais eficientes do mercado.



Uma linha completa e versátil:

- 13 modelos nos segmentos de 8 a 50 toneladas e mais de 350 diferentes configurações disponíveis.
- 9 novos modelos:
C-1722e
C-2422e/C2428e MaxTruck
C-2622e/C-2628e/C-2632e
C-2932e/C5032e
C-4432e MaxTon



Mais robustez e segurança:

- Transmissão Eaton com servo-assistência para toda a linha;
- Capacidade de carga útil aumentada para diversos modelos;
- Todos os modelos equipados com Válvula Sensível a Carga (LSV) e Filtro Secador de Ar (Air Dryer). Maior eficiência nas frenagens e maior durabilidade do conjunto.



Nova motorização:

- Motores eletrônicos Cummins Interact 6 com 220 e 280 cv (exclusividade Ford Caminhões). Novo motor Cummins ISC, de 320 cv. Todos com injeção common rail, acelerador eletrônico e controle automático de velocidade.
- Melhor performance e consumo, mais conforto ao dirigir, maior interatividade e menores custos operacionais.



Qualidade em serviço:

- Ampla rede com 120 distribuidores em todo o Brasil;
- 85 totalmente exclusivos;
- 100% da rede treinada, com mais de 1.200 técnicos especializados em motores eletrônicos;
- Disk Ford e SOS Ford: serviços exclusivos e gratuitos, 24 horas por dia, 7 dias por semana;
- Estoque completo de peças a preços justos e com pronta entrega.



A Linha Ford Cargo cresceu. Além dos novos modelos com motores eletrônicos, são 120 distribuidores espalhados por todo o Brasil. É mais rentabilidade, eficiência, robustez. E um atendimento próximo de você e da sua frota.

Acesse www.caminhoes.ford.com.br ou ligue 0800 703 3673

Caminhões



O melhor negócio em transportes

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

REDAÇÃO**Editor**

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
soniacrespo@otmeditora.com.br

Aline Feltrin

alinefeltrin@otmeditora.com.br

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

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

Tiragem
8.000 exemplares

Auditado por

PRICEWATERHOUSECOOPERS

Assinatura Anual: R\$ 120,00 (seis edições e três Anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.

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

OTM
EDITORA LTDA

Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 702
Campo Belo

CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

Atendimento ao assinante:
0800 702 8104

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:

ANATEC
PUBLICAÇÕES ESPECIALIZADAS

CARGA INTERNACIONAL

Empresas brasileiras querem autorização para atuar nos demais países do Mercosul, que atualmente convive com excesso de acordos internacionais

10

ANFAVEA

A entidade que representa o setor automotivo, responsável por faturamento de US\$ 42,3 bilhões e 11,5% do PIB industrial brasileiro em 2005, chega aos 50 anos

16

CAMINHÕES

Cabines estendidas são a novidade da Volkswagen para sua linha de caminhões pesados Constellation e oferecem múltiplas opções de acessórios

22

IVECO

Empresa amplia linha de veículos extrape-sados Stralis com o lançamento de quatro versões de 380 cv a 420 cv de potência e tem como objetivo atingir 10% de market share

26

ANTF

Para manter o atual ritmo de expansão do setor ferroviário brasileiro e ampliar sua produtividade o modal terá de superar dificuldades históricas

32

LOGÍSTICA

Parceria entre a TNT Logistics e a Itapemirim Cargas cria eficiente estratégia para abastecer a linha de montagem da fábrica da Ford, em Camaçari, na Bahia

38

ASLOG

A Conferência Nacional de Logística, promovida pela entidade, apresentou alguns dos mais bem sucedidos cases de logística colaborativa brasileira

42

PIRELLI

A multinacional italiana inaugura nova fábrica de pneus radiais para ônibus e caminhões, na cidade gaúcha de Gravataí, que produzirá mil unidades por dia

48

AEROPORTOS

Para atender com maior rapidez às exportações, a Infraero ampliará em 40% a capacidade operacional do CD do Aeroporto de Guarulhos, em São Paulo

52

PORTOS

Armadores internacionais poderão evitar os portos brasileiros que não cumprirem as normas mundiais de segurança, cujo prazo de implementação terminou em junho

56

CORREIOS

Para oferecer aos clientes soluções de transporte mais personalizadas, empresa cria o CorreiosLog, que dispõe de serviços de logística e armazenagem

60

RODOVIÁRIO

A empresa pernambucana Rapidão Cometa, que vem crescendo 25% a cada ano, expande projeto empresarial de atendimento às capitais nordestinas

12

VOLKSWAGEN

Fábrica de caminhões em Resende (RJ), uma das mais modernas do mundo e que opera em regime de consórcio modular, completa 25 anos de atividades

18

FORD

Linha de caminhões Cargo entra definitivamente na era da motorização eletrônica e lança nove modelos com motores Cummins em três versões

24

NOVO MUSEU MERCEDES

Aberto em maio deste ano na cidade de Stuttgart, na Alemanha, o espaço mostra os 120 anos da história da indústria automobilística desde seu início

28

FERROVIAS

A ALL compra a Brasil Ferrovias, transforma-se na maior empresa brasileira do setor e expande sua atuação para as regiões Sudeste e Nordeste do País

36

MARÍTIMO

A DHL Global Forwarding lança serviço door-to-door de transporte de perecíveis do Brasil para a Europa, com transit time de no máximo 15 dias

40

CONTINENTAL

A multinacional alemã inaugura sua primeira fábrica de pneus no Brasil, em Camaçari, produzindo 1.000 unidades diárias para caminhões e 9.000 para carros de passeio

46

MONTADORAS

Depois de percorrer, com sucesso, mais de 16 mil quilômetros em todo o território nacional, a Caravana Vem Mercedes-Benz retorna à cidade de São Paulo

50

AÉREO

Sediada em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, a empresa Emirates SkyCargo entra no páreo de transporte aéreo entre Brasil e Oriente Médio

54

AUTOPEÇAS

Para manter o crescimento na produção, setor terá de continuar com os atuais volumes de exportação e estimular cada vez mais a demanda doméstica

58

TURISMO

Revitalizado pela Vale do Rio Doce, o trem Maria Fumaça volta a operar entre as cidades históricas de Mariana e Ouro Preto, em Minas Gerais

66

SEÇÕES

Editorial **5** - Atualidades **61** - Custos Operacionais **65**



Master
RENAULT CRIADOR DE AUTOMÓVEIS

Aproveite quando várias oportunidades de negócio aparecem em sua frente.



fabricado
no **BRASIL**

Gol. Empresa Master.

Uma empresa Master é muito exigente na hora de escolher o seu utilitário. Por isso, a Renault tem uma linha completa para o transporte de cargas ou passageiros.
Faça como a Gol. Entre para a categoria Master.



Master Minibus

Master Chassi-cabine

Master Furgão L2H2

Kangoo Express

SAC Renault: 0800 055 5615 www.renault.com.br



Para mais informações sobre especificações, versões, opcionais e motorizações desses veículos, consulte a sua Concessionária Renault. Fotos para fins publicitários. Alguns itens mostrados e/ou mencionados são opcionais e/ou acessórios e/ou referem-se a versões específicas. Preserve a vida. Cintos de segurança em conjunto com air bags podem salvar vidas.



Muito além da fronteira

Empresas brasileiras de transporte internacional de cargas querem autorização do Mercosul para operar internamente nos países do bloco

Sonia Crespo

DE DOIS ANOS PARA CÁ O TRANSPORTE rodoviário de cargas internacional entre o Brasil e os demais países da América Latina anda meio devagar. De uma maneira geral, as transportadoras sentiram na pele a desvalorização do dólar, que comprometeu o valor do frete e o lucro, até então garantido. Para completar, as importações oriundas da região também caíram nos últimos tempos: outros mercados, entre eles o asiático, surgiram como alternativa à opção latina. Verdade é que as relações comerciais entre os quatro países do Mercosul – Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai – não

deslançaram com os acordos coletivos firmados pelo bloco, assim como os negócios entre o Brasil com o Chile. E pouca carga vai para a Bolívia, o Peru e a Venezuela, tornando esses mercados pouco representativos no saldo comercial. Além disso, o setor vive às voltas com o emaranhado legal dos acordos internacionais, que acabam comprometendo a eficiência das operações. Atualmente, a maioria das cerca de 250 transportadoras brasileiras que atuam em rotas internacionais pleiteia o direito de operarem internamente em todos os países integrantes do Mercosul.

De acordo com o fluxo de movimenta-

ção nas fronteiras divulgado pela Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI), passaram pela fronteira do Brasil no ano passado, em direção ao exterior, 254 mil caminhões. No sentido inverso, nesse mesmo período, entraram no País 191 mil caminhões. Durante o mês de março de 2006, nos onze principais pontos de travessia da fronteira (ver tabela), apenas dois registraram fluxo bilateral crescente em relação ao mesmo período de 2005: São Borja (RS), onde as travessias aumentaram 22,33%, e Santana do Livramento (RS), cujo movimento foi 28,79% superior ao registrado em 2004. Esses dois postos são passagens para a Argentina. Em 2005, no maior porto terrestre internacional do Mercosul, Uruguiana (RS), a retração nas operações (importação e exportação) foi de 3,88%. Em Foz do Iguaçu (PR), segundo maior porto seco da região, que tem fronteira com a Argentina e Paraguai, o movimento geral apresentou queda maior: 15,71%.

MUY AMIGOS – “Nosso maior mercado de compra é a Argentina, para onde seguem entre 60% e 70% das cargas exportadas”, analisa o presidente da ABTI, Luiz Alberto Mincarone. Ele explica que, tradicionalmente, o Brasil exporta produtos industrializados e importa matérias extrativas: “Da Argentina trazemos carne, arroz e leite, entre os principais produtos. Do Uruguai vem produtos agrícolas e cevada, entre outros. Do Chile compramos principalmente cobre e frutas”, cita. O executivo diz ainda que um grande negócio para as transportadoras internacionais ainda é o acordo automobilístico comercial bilateral entre o Brasil e a Argentina.

Mincarone, que também é diretor de Relações Institucionais da DM Transporte e Logística Internacional, diz que existem onze passagens de fronteira com movimentação significativa, além de postos de

Fluxo de transporte rodoviário internacional de cargas nos principais portos da fronteira

(março 2006)

Uruguiana (BR) X Passo de Los Libres (AR)

Operações	Caminhões	Varição
Com. Exterior	carregados	março 2005/ março 2006
Importação	5.250	-1,02%
Exportação	9.870	-5,33%
Total Imp+Exp	15.120	-3,88%

Itaqui (BR) X Alvear (AR)

Operações	Caminhões	Varição
Com. Exterior	carregados	março 2005/ março 2006
Importação	218	-57,92%
Exportação	66	0,00%
Total Imp+Exp	284	-45,17%

São Borja (BR) X Sto. Tomé (AR)

Operações	Caminhões	Varição
Com. Exterior	carregados	março 2005/ março 2006
Importação	2.132	13,28%
Exportação	2.163	32,78%
Total Imp+Exp	4.295	22,33%

Porto Xavier (BR) X San Javier (AR)

Operações	Caminhões	Varição
Com. Exterior	carregados	março 2005/ março 2006
Importação	1.297	-18,73%
Exportação	226	56,94%
Total Imp+Exp	1.523	-12,47%

Dionísio Cerqueira (BR) X Bernardo de Irigoyen (AR)

Operações	Caminhões	Varição
Com. Exterior	carregados	março 2005/ março 2006
Importação	1.032	12,54%
Exportação	591	-37,66%
Total Imp+Exp	1.623	-12,98%

Guaíra (BR) X Salto del Guairá (PY)

Operações	Caminhões	Varição
Com. Exterior	carregados	março 2005/ março 2006
Importação	437	-76,53%
Exportação	124	15,89%
Total Imp+Exp	561	-71,51%

Chuí (BR) X Chuy (UY)

Operações	Caminhões	Varição
Com. Exterior	carregados	março 2005/ março 2006
Importação	848	-10,64%
Exportação	1.127	-16,15%
Total Imp+Exp	1.975	-13,87%

Jaguarão (BR) X Rio Branco (UY)

Operações	Caminhões	Varição
Com. Exterior	carregados	março 2005/ março 2006
Importação	672	-19,62%
Exportação	653	18,51%
Total Imp+Exp	1.325	-4,47%

Santana do Livramento (BR) X Rivera (UY)

Operações	Caminhões	Varição
Com. Exterior	carregados	março 2005/ março 2006
Importação	547	43,19%
Exportação	482	15,59%
Total Imp+Exp	1.029	28,79%

Barra do Quaraí (BR) X Bella Unión (UY)

Operações	Caminhões	Varição
Com. Exterior	carregados	março 2005/ março 2006
Importação	5	-94,90%
Exportação	14	-48,15%
Total Imp+Exp	19	-84,80%

Foz do Iguaçu (BR X AR X PY)

Operações	Caminhões	Varição
Com. Exterior	carregados	março 2005/ março 2006
Importação	3.613	-8,83%
Exportação	3.401	0,98%
Operações Noturnas	1.496	-45,90%
Total geral	8.510	-15,71%

travessia para a Bolívia, em Corumbá (MT), e para a Venezuela, no Acre (AC). A viagem para o Peru costuma ser realizada pela Cordilheira dos Andes, via Argentina.

ACORDOS ESTAGNADOS – Um dos maiores entraves das negociações entre os países que integram o Mercosul é a estagnação de alguns acordos entre as nações que compõem o bloco, comenta Mincarone. Ele afirma que existem muitas restrições, que variam de país para país, e até hoje, mesmo depois de dez anos, elas persistem. “Cada país tem suas leis, particularidades e limitações que, muitas vezes, entram o livre trânsito entre os

países”, explica. “Atualmente, por exemplo, cada país só pode transportar desde a origem até o destino, e depois retornar com mercadoria para o país de origem. Estamos tentando estender essa mobilidade para que as empresas possam trabalhar internamente em todos os países, simultaneamente. Isso ampliaria as operações e facilitaria o intercâmbio no Mercosul”, acrescenta. O presidente da ABTI avalia que o caminhão que segue para a Argentina com 100% de carga, geralmente volta com 50% de capacidade ociosa. Para o Chile a situação é pior: os caminhões vão com a carga máxima e voltam utilizando apenas 30% da capacidade.

A carga internacional também tem que superar as “barreiras” burocráticas fiscais da fronteira. “Há muita demora na liberação da carga pelo lado brasileiro: ela tem de passar pela avaliação de órgãos como a Anvisa – que recentemente se manteve em greve por 70 dias –, o Ministério da Agricultura e a aduana, por exemplo, e depois por órgãos correspondentes no lado estrangeiro. A demora nas inspeções acaba mantendo o caminhão dois dias parado na fronteira, tanto para as exportações como para as importações. Nos fins-de-semana, o caminhão que passa pela fronteira chega a ficar parado até quatro dias”, conclui Mincarone. ■



Em marcha acelerada

A transportadora Rapidão Cometa vem mantendo expansão de 25% ao ano desde 2001 e quer aumentar seu foco em cargas fracionadas, principalmente nas áreas de telecomunicações e vendas diretas

Juliana Mausbach

COM 64 ANOS DE ESTRADA COMPLETADOS em abril último, a transportadora Rapidão Cometa vem se modernizando e atualizando suas estruturas a cada dia. Desde 2001 a empresa pernambucana vem crescendo 25% ao ano e faturou R\$400 milhões no ano passado. A meta para 2006 é manter o ritmo de expansão, com foco na ampliação de entregas de cargas fracionadas, segmento em que se concentra a companhia. Agora, as atenções da empresa estão voltadas para as áreas de telecomunicações e vendas diretas (como cosméticos e perfumes), que já respondem por 15% a 20% do negócio.

A abrangência e a agressiva atitude de expansão da empresa são verificadas em todas as regiões do País. De Manaus e Porto Alegre, a Rapidão Cometa possui sete pontos de apoio, cinco terminais

logísticos, 22 agentes de carga aérea, 15 centros avançados de logística e 32 filiais para atender aos seus oito mil clientes ativos em todas as especificidades de serviços que oferece.

A mais nova filial em operação é a de Sumaré, interior de São Paulo, construída para atender à crescente demanda da região que inclui as cidades de Campinas, Americana e Limeira. Resultado de investimentos de R\$ 3,5 milhões, o novo centro de distribuição conta com 14 mil m² de área total, sendo 4 mil m² de área construída, e 60 plataformas para operar em sistema de cross docking. O transporte de carga dos segmentos de calçados, eletroeletrônicos, autopeças e telefonia celular são operações comuns na região. No novo CD existe ainda um setor destinado às operações da divisão Rapidão Farma.

Para dar mais agilidade a esse crescimento em todo o Brasil, a Rapidão Cometa descentralizou o poder de decisão, criando três diretorias regionais e uma de logística. "Com o crescimento dos últimos anos achamos necessário aproximar a empresa e as decisões do cliente para facilitar e garantir a qualidade nos serviços oferecidos", justifica Ricardo Araújo, responsável pela diretoria Sudeste da transportadora. Atuando com produtos diversificados, como eletroeletrônicos, cosméticos, telecomunicações e medicamentos, a empresa é uma das maiores empresas do setor de transporte e logística do País e oferece uma variedade de soluções integradas como o Rapidão D2D, Rapidão Aéreo, Rapidão Logística, Rapidão Rodoviário e o Rapidão Farma.

Todas essas soluções são viabilizadas



por uma frota de mil veículos próprios e cerca de mil agregados que realizaram aproximadamente 4,2 milhões de entregas em todo o território nacional no ano passado. A empresa pretende comprar mais 120 veículos até o final do ano e ampliar o volume de entregas em até 35%.

PROJETO EMPRESARIAL – Uma das novidades em andamento da Rapidão Cometa é a expansão do Projeto Empresarial nas capitais nordestinas, voltado para pequenos e médios empresários da região, com o intuito de facilitar o atendimento aos clientes do varejo, setor responsável por 10% do PIB nacional.

Já presente nas praças de Salvador (BA), Recife (PE), Aracajú (SE), João Pessoa (PB) e Maceió (AL), este ano o projeto alcançou a cidade de Feira de Santana (BA),

Teresina (PI) e Belém (PA). Em Feira de Santana foram investidos R\$100 mil na contratação de pessoal especializado e a praça passou a oferecer soluções de acordo com a necessidade de cada cliente, além de uma estrutura 100% informatizada que fornece todos os dados necessários ao cliente via serviço de atendimento e internet. Nesta unidade foram implementadas mudanças no valor de R\$ 3,5 milhões para capacitar o funcionamento 24 horas por dia em um espaço três vezes maior que o anterior – 2.500 m² de área construída. Com a mudança, o número de docas passou de três para 18 e todas permitem operações cross docking. A expectativa do gerente-geral da unidade em Feira de Santana, Jonmar Júnior, é de que até o final do ano 500 novos clientes estejam utilizando o serviço.

Já em Teresina, capital do Piauí, foram investidos R\$100 mil em marketing e contratação de equipe, com uma expectativa de 200 novos clientes adeptos ao serviço dentro de seis meses. Em Belém, no Pará, a conquista de 100 novos clientes é esperada, resultado de um investimento de R\$ 300 mil na otimização da operação na unidade e na contratação de uma equipe de vendas para atender especificamente o mercado varejista.

RAPIDÃO FARMA – Outro caminho que vem sendo trilhado com sucesso desde 2003 é o Rapidão Farma, serviço especializado em coleta, transferência e distribuição de produtos farmacêuticos. Quando a Rapidão Cometa inaugurou o Rapidão Farma há três anos tinha só a Unidock's como cliente, tanto que este contrato de serviço serviu como pontapé inicial da empresa no universo do transporte de medicamentos. Hoje o Rapidão Farma co-



Novo CD em Sumaré (SP): 60 plataformas para operar em sistema de cross docking

memora a posição de transportadora mais bem colocada em nível de serviços da Unidock's, com 98% das entregas dentro do prazo estabelecido.

O serviço que dobrou de tamanho desde que foi criado, agora já atende mais de 20 clientes, realiza quatro mil entregas por mês e pretende crescer 25% este ano. De acordo com Araújo, gerente de negócios da região Sudeste, a carga do Rapidão Farma normalmente é composta, já que não existe volume suficiente para lotar um caminhão de São Paulo ao Piauí, por exemplo. Portanto, além de seguir rigorosamente normas de higiene e segurança exigidos pela Anvisa, existe ainda um estudo de compatibilidade – no qual, em São Paulo, é o produto farmacêutico que comanda quem será transportado com ele –, e uma equipe especializada com farmacêuticos para atender à demanda de transporte de medicamentos.

Além disso, por ser uma carga muito visada, todos os veículos do Rapidão Farma possuem rastreadores, cerca eletrônica, trava de baú e um chip de localização que acompanha os produtos, batizado de "anjo da carga". Esta é uma ação de gerenciamento de risco da Rapidão Cometa em parceria com a Pamcary que busca localizar especificamente a carga, e não só o caminhão, para oferecer mais segurança e tranquilidade aos clientes. ■

Preparando novos profissionais para novos desafios.

Conhecimento e desempenho são desafios impostos, cada vez mais, a pessoas, organizações e à sociedade em geral. Novos processos de criação e condução de negócios surgiram. Os profissionais devem estar preparados para identificar e utilizar estes recursos no enfrentamento da concorrência, gerando vantagens competitivas que auxiliem na busca de resultados. Neste cenário, a OTM Editora e a Logistar Brasil lançam a **Academia do Transporte**, trazendo como sua primeira iniciativa um curso que visa a formação de profissionais que assumirão importante posição na estrutura de empresas de transporte no país.



Curso de formação plena Gerentes de filiais de empresas de transporte de cargas

Objetivo do curso

Desenvolver técnica e comportamentalmente profissionais para assumirem esta posição de fundamental importância na estrutura da empresa de transporte. A formação destes profissionais será focada para a prática de ações direcionada para o resultado. O processo de formação será implementado através do conhecimento, domínio e habilidade na aplicação de modernas ferramentas e técnicas de gestão.

Estrutura administrativa do curso

O curso terá uma duração de 12 meses, com um intervalo de férias de um mês, totalizando 550 horas. As atividades acadêmicas serão desenvolvidas em uma semana por mês, divididas em 25 horas/aula na sala de aula e outras 25 horas/aula, aplicadas em estudos, pesquisas e elaboração de projetos desenvolvidos na empresa.

As turmas serão formadas por um mínimo de 30 e um máximo de 35 alunos.

Ao final de cada uma das disciplinas, de que é composto o curso, será aplicada uma avaliação do aproveitamento do participante. A avaliação será representada por um grau de aproveitamento situado entre 0 (zero) e 10 (dez). O aluno que obtiver um resultado igual ou superior 6(seis), será considerado aprovado na disciplina

Ao final do curso será fornecido um certificado de aproveitamento aos participantes que obtiverem grau igual ou superior a 6 (seis) em todas as disciplinas. Aos alunos cujo aproveitamento apresentou um grau inferior ao mínimo estabelecido será fornecido um certificado de participação. No verso dos certificados constará o histórico escolar.

A frequência mínima em cada disciplina será de 70% das aulas ministradas.

Responsabilidade técnica

O curso terá como responsáveis técnicos os professores Günther Horst Schlüter e Mauro Roberto Schlüter, especialistas em Administração de Empresas de Transporte e Logística, e autores do livro "Gestão da Empresa de Transporte de Carga e Logística - A gestão focada no resultado". A publicação, inédita no Brasil, será entregue aos participantes do curso como base de consulta para todo o programa.



Certificado



Critérios de ingresso no curso

- O curso é destinado a jovens empresários, sucessores de empresários do transporte, gerentes de filial em atividade e candidatos ao cargo.
- Os candidatos serão indicados pela empresa e considera-se relevante que o nível de instrução seja o superior.
- Os inscritos passarão por uma entrevista e atividade de dinâmica de grupo por um dia;
- As vagas serão ocupadas pela ordem de inscrição.

Estrutura curricular do curso

O curso será composto das seguintes disciplinas:

- TEORIA GERAL DA ADMINISTRAÇÃO APLICADA À EMPRESA DE TRANSPORTES
- GESTÃO FINANCEIRA
- GESTÃO EM RECURSOS HUMANOS
- GESTÃO EM OPERAÇÕES
- GESTÃO POR DESEMPENHO - HTS
- GESTÃO EM LOGÍSTICA
- GESTÃO EM MARKETING (COMERCIALIZAÇÃO)
- PRÁTICA PROFISSIONAL

Investimento e forma de pagamento

- O investimento no curso será de R\$ 12.000,00, divididos em 12 parcelas mensais com vencimento no dia 10 de cada mês.
- Independente das mensalidades, será cobrada uma taxa de R\$ 100,00 por ocasião do preenchimento da ficha de inscrição.
- As mensalidades serão cobradas através de boleto bancário amparados por nota fiscal relativa a cada trimestre.

REALIZAÇÃO:

transporte
Todos os modais MODERNO

OTM
EDITORA LTDA.


LOGISTAR


Horst
Transportes

MAIS INFORMAÇÕES:

OTM EDITORA:
Fone/Fax: 11-5096-8104 - otmeditora@otmeditora.com.br
www.revistatransportemoderno.com.br
www.revistatechnibus.com.br



Como o Brasil virou o jogo

De importador de carros na década de 1950, o Brasil se tornou um dos dez maiores produtores de veículos do mundo. A história contada pela Anfavea mostra fatos e personagens dessa transformação

O BRASIL TEM UMA CAPACIDADE INSTALADA para produzir 3,5 milhões de veículos e mais 98 mil máquinas agrícolas. No total, as indústrias se espalham em 45 fábricas distribuídas por 26 municípios de sete estados. Em 2005, as montadoras e autopeças, que formam a cadeia automotiva, tiveram um desempenho que representou 5,3% do total do Produto Interno Bruto (PIB) ou 14,9% do PIB industrial.

Geradora de 1,3 milhão de empregos diretos e indiretos, a indústria automotiva brasileira ocupou ano passado o nono lugar no ranking entre os maiores produtores de veículos do mundo e recolheu R\$ 21 bilhões de tributos. Para 2006 a produção prevista

é de 2,6 milhões de veículos.

Pois essa indústria, em 16 de agosto de 2006, completa 50 anos de existência — sua certidão de batismo é de 16 de agosto de 1956, data em que o presidente da República Juscelino Kubitschek formalizou a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (Geia) com a missão de estimular a fabricação local de carros, caminhões e tratores.

O Brasil virou o jogo. Se em 1951 gastou com importação de veículos um total de US\$ 166 milhões, mais do que a despesa com trigo e petróleo, hoje o País é franco exportador. No ano passado, do faturamento total, incluindo autopeças, de

US\$ 42,3 bilhões, US\$ 18,1 bilhões vieram das vendas externas.

No acumulado de 1957 a 2005, a produção brasileira de veículos atingiu 46.457.719 unidades (36.105.689 automóveis, 6.849.293 comerciais leves, 2.843.980 caminhões e 613.757 ônibus). As máquinas agrícolas fabricadas no período somam 1.784.102 unidades.

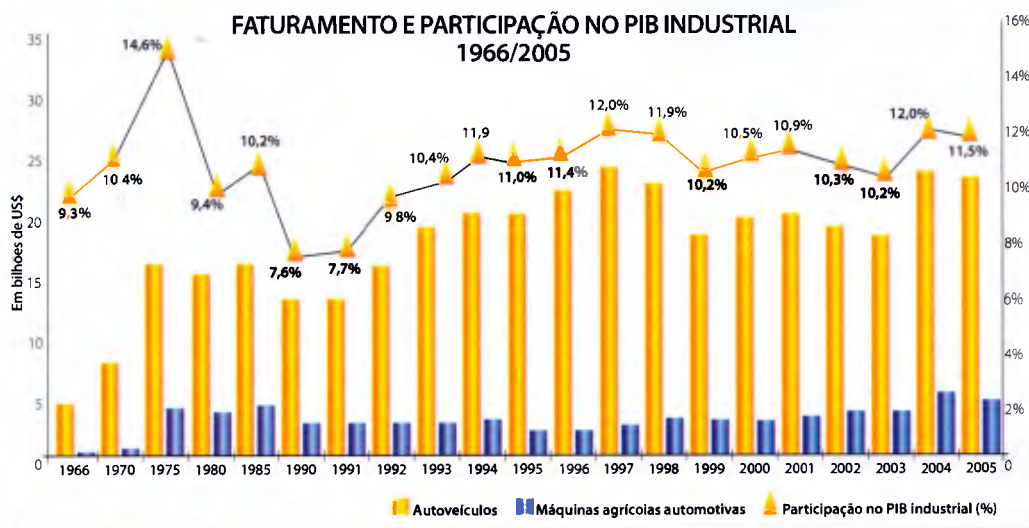
O Brasil, que reúne 24 fabricantes de veículos e máquinas agrícolas, tem passado por um processo de descentralização das fábricas. Desde sua fundação, na década de 1950, concentrada com gigantismo em São Paulo, o setor de veículos buscou outros estados, atraído por incentivos fiscais e mão-de-obra de menor custo. Assim, se em 1990, 75% dos carros, caminhões e ônibus eram montados em São Paulo e apenas 25% vinham de outros locais, em 2005 o estado paulista caiu para 46% do volume, cabendo a outros estados 54% do volume (Minas Gerais, 20%, Paraná, 13%, Bahia, 10%, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Goiás, 11%).

Um dos capítulos interessantes da implantação da indústria automotiva no Brasil foi sua destinação inicial. O País precisava sobretudo de caminhões e ônibus. Isto se deveu a dois motivos: a expansão

das estradas e a alta soma de divisas utilizadas para importação de veículos comerciais.

O Brasil, mesmo antes da criação da indústria nacional, já montava caminhões e ônibus, mas ainda dependentes de componentes importados. Por isso, de início, o foco maior foi concentrado sobre os veículos de cargas. De 1957 a 1960, dos 321,1 mil veículos fabricados no País, metade foi de caminhões.

No ritmo que está, su-



perior a 100 mil unidades por ano, em 2007 a indústria brasileira de caminhões completará 3 milhões de unidades produzidas a contar de 1957, quando começam os registros oficiais da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). Até 2005 o volume estava em 2,8 milhões de caminhões, com oito marcas respondendo por 94,4% do total. Os 5,6% restantes pertencem a marcas que descontinuaram a produção.

A Mercedes-Benz, representada pela DaimlerChrysler, produziu 34,9% do total acumulado de caminhões. A Ford é a segunda em produção acumulada, com 23%. A General Motors ainda é a terceira marca que mais produziu, embora tenha desativado o negócio em janeiro de 2002. Nos 45 anos de fabricação acumulou 363 mil caminhões, ou 12,8% do total.

A indústria demorou 22 anos para produzir o primeiro milhão de caminhões. O segundo milhão veio em menos tempo, após 16 anos e o terceiro milionésimo deverá ser atingido num espaço de 12 anos, em 2007.

Há dois movimentos de fortalecimento do setor de caminhões. Um deles é a produção física em si, outro é o tipo de caminhão, de uns tempos para cá com predominância do perfil pesado e semipesado, contrapondo com aquilo que se via até a década de 1980, quando a maioria dos veículos era de pesos leves e médios.

A história dos caminhões produzidos no País pode ser dividida resumidamente em três fases. A era pioneira, na década de 1950, quando surgiram as montadoras que agora completam meio século de existência. A etapa posterior, na segunda metade da década de 1970, marcou a entrada da Volvo e Volkswagen — que trouxeram mais competitividade ao setor. A fase mais recente, caracterizada pela reestréia da Iveco — que havia deixado o Brasil na década de 1980 — tem como destaque o País, não apenas como importador de projetos, mas incluído entre os participantes do de-

VEÍCULOS	
PRODUÇÃO ACUMULADA - 1957-2005	
46 milhões de unidades	
AUTOMÓVEIS	36.105.689
COMERCIAIS LEVES	6.894.293
CAMINHÕES	2.843.980
ÔNIBUS	613.757
TOTAL	46.457.719

envolvimento dos caminhões.

Tal inserção traz dividendos. A Scania, que há muitos anos alinhou o Brasil com a produção dos mesmos caminhões que faz em outras partes do mundo, em 2005 exportou mais do que vendeu no mercado interno. Em 2006 se dará o mesmo. A Mercedes-Benz, que também colocou o País no circuito de seus centros de desenvolvimento, pela primeira vez está mandando caminhões do Brasil para a Ásia. Até então, sua atuação se restringia a países da América Latina, África e Oriente Médio.

A marca Volkswagen, que acaba de investir quase R\$ 1 bilhão no desenvolvimento da linha de caminhões pesados Constellation, tem o mundo todo para conquistar a partir do Brasil — afinal só aqui produz e desenvolve caminhões.

Prova disso é que a empresa, embora tenha iniciado sua operação em 1981, já é a terceira maior exportadora de caminhões no regime acumulado e a quarta do ranking em produção.

O grande mercado de caminhões no País — cerca de 80 mil unidades por ano — favorece desenvolvimentos locais com forte agregação de componentes nacionais — até porque a linha Finame, do BNDES, banco público de fomento, prescreve altos índices de conteúdo local para liberar créditos com taxas favorecidas.

Os 50 anos da indústria automobilística brasileira estão revividos na publicação especial editada pela Anfavea, que, num dos capítulos, traz uma cronologia

dos registros mais importantes dessa trajetória. É rememorado o fato de que até a Primeira Guerra Mundial, que durou de 1914 a 1918, o Brasil só importava carros montados. Em 1919 foi criada a primeira linha, da Ford, que passou a montar o Ford Bigode aqui. Em 1925 foi a vez da GM instalar sua linha para montar veículos trazidos do exterior. Em 1926 surgiu a International Harvester, também no mesmo esquema, seguida pela Fiat, em 1928. Há outras iniciativas de instalar linha de montagem, entre elas a da Studebaker, em 1945, mais tarde transformada em Vemag.

As bases para a criação da indústria nacional foram lançadas pelo governo do presidente Getúlio Vargas, grande entusiasta do conteúdo local. Uma de suas medidas nesse sentido foi tomada em agosto de 1952 (dois anos antes de seu suicídio), quando proibiu a importação de autopeças com similar nacional. No ano seguinte, em março, Vargas vetou a entrada de veículos completos e, em 1954 criou a Comissão Executiva de Material Automobilístico.

A morte de Vargas adiou a implantação da indústria nacional automotiva para o presidente seguinte, Juscelino Kubitschek, que governou de 1956 a 1961.

No ano da posse de Juscelino, em Santa Bárbara do Oeste, interior paulista, foi montado o primeiro carro de passageiros com índice de nacionalização de 70%. Era a Romi-Setta, miniveículo com porta frontal para duas pessoas. Em seguida, a Vemag apresentou seu primeiro veículo nacional, o DKW.

A primeira grande montadora inaugurada foi a Volkswagen, em 2 de setembro de 1957, em São Bernardo do Campo, ABC paulista. Seu primeiro veículo foi a Kombi com motor 1.200. No mesmo ano foi instalada a Scania, a Ford montou seus primeiros caminhões nacionais, o F600 a gasolina, a GM fez o mesmo e a FNM passou a produzir caminhões. Outra marca que começou a operar em 1957 foi a Willys-Overland. ■



Uma marca feita por brasileiros

Volkswagen Caminhões comemora 25 anos de operação desde que começou a produzir caminhões na fábrica adquirida da Chrysler em São Bernardo do Campo, produção transferida para o Complexo do Ipiranga, antes da inauguração da planta de Resende em 1996

A VOLKSWAGEN NASCEU PARA OS CAMINHÕES numa época de transição entre fartura e grave crise. Em 1980, um ano antes de a montadora estreitar com sua própria marca, o País brilhava com 9,2% de crescimento no Produto Interno Bruto (PIB) e cravava produção de 102.017 caminhões, número só ultrapassado, em 2004, 25 anos depois.

Mas, o Brasil exibia pontos frágeis em quesitos importantes. Naquele mesmo 1980 a inflação se acelerava, havia dependência de 83% em relação ao petróleo externo e o País tinha um déficit na balança comercial de US\$ 3,5 bilhões.

Por essa época, havia na Via Anchieta,

uma das primeiras estradas de alto nível do Brasil, uma fábrica construída nos anos 50, que primeiro fez eletrodomésticos, depois carros. A rodovia e aquele prédio industrial nasceram na mesma época, na década de 50, quando o Brasil dava os passos iniciais na sua industrialização. A fábrica ficava em São Bernardo do Campo, na Grande São Paulo, no meio do trajeto entre a capital paulista e a cidade de Santos, dona do maior porto brasileiro.

Aquela fábrica era muito acanhada comparada à vizinha de frente, a Volkswagen. Daí se dizia, em tom de pura troça, que os funcionários que primeiro montaram o Simca, marca francesa, depois o Dodge,

carro de origem americana, subiam na marquise, sobre o portão principal, para ver do outro lado da Anchieta como se produzia carro. Na verdade, o vizinho era mesmo gigantesco. Com os modelos Brasília, Fusca, Kombi, os mais vendidos, a Volkswagen, em 1980, montou mais de 500 mil carros, metade da produção nacional daquele ano.

Os recordes brasileiros na área de caminhões podem ter estimulado a marca líder em automóveis no Brasil a entrar no ramo dos veículos industriais, que, a bem da verdade, a Volkswagen só conhecia, na Alemanha, até a linha LT, resumida a furgões leves de cargas e passageiros.



Transporte Moderno antecipou para seus leitores na edição de maio de 1980 o lançamento dos caminhões Volkswagen, dez meses antes de sua estréia no mercado

Na fábrica da Chrysler, além de automóveis, também havia caminhão. Com a crise da marca nos Estados Unidos, a montadora queria se desfazer de ativos fora da matriz. E a oportunidade de entrar em veículos de cargas foi aproveitada pela Volkswagen, ao comprar, em 1979, 67% das ações da Chrysler do Brasil.

Com a compra, primeiro de dois terços, depois, em 1980, dos 100%, a Volkswagen abraçou o negócio de caminhões. Herdou a tecnologia Dodge, o conhecimento da engenharia brasileira e deu início ao projeto.

Em 1981 vieram os primeiros caminhões com a marca Volkswagen, os modelos VW 11.130 e VW 13.130. Usavam a base Dodge, cabine MAN-VW, desenvolvida na Alemanha em parceria com a fabricante de caminhões MAN. Explica-se o início por caminhões médios de 11 e 13 toneladas: era a faixa mais vendida na época.

Mas, se em automóveis a Volkswagen, com sua liderança, era referência em marca, nos caminhões a situação se mostrava totalmente distinta. Havia outro complicador para a Volks: o mercado de caminhões, até então florido, passou a cair. No confronto com 1980, o ano de 1981 desceu 32%, 1982 despencou 50% e 1983 desabou 60%.

Passos da construção de uma marca "made" aqui:

1979 – Volkswagenwerk AG anuncia em janeiro compra de 67% da Chrysler Motors; em outubro fica pronto o primeiro protótipo do caminhão VW.

1980 – Na edição de maio, TM flagra o protótipo VW rodando em São Bernardo do Campo (SP). O segredo é capa da revista; em novembro a Volkswagenwerk compra 100% da Chrysler.

1981 – Chrysler muda razão social para Volkswagen Caminhões Ltda. e lança oficialmente em Salvador os primeiros dois caminhões VW, os modelos 11.130 w 13.130; nasce em junho a Acav, Associação Brasileira dos Distribuidores Volkswagen Caminhões, formada por um grupo precursor de 40 distribuidores remanescentes da antiga associação de bandeira Chrysler.

1982 – Surge o terceiro modelo, o VW de 6 toneladas. É lançado também o motor a álcool para caminhões e o primeiro caminhão a gás metano/biogás.

1985 – Início de programa de exportações do VW 11.130 para a China.

1986 – Acordo com a Paccar para a exportação de caminhões Volkswagen aos Estados Unidos. Os caminhões brasileiros são vendidos no mercado americano (entre os maiores do mundo) com a marca Paccar, americana.

1987 – Criada a Autolatina, que juntou as operações da Volkswagen e da Ford. A junção incluiu as operações de caminhões.

1990 – Conseqüência da Autolatina, fábrica da Volkswagen Caminhões é transferida para o chamado Complexo Industrial do Ipiranga – "casa" da Ford;

1993 – Volkswagen e Ford entram no mercado de ônibus, com motor de 180 cavalos. O desenvolvimento contou com a assessoria de um conselho consultivo formado por frotistas. Com o fim da Autolatina, Ford saiu do mercado de ônibus e VW continuou – é a segunda no ranking, atrás da Mercedes-Benz.

1994 – VW produz o caminhão de número 100 mil.

1995 – Resende, no Rio, é escolhida para sediar a nova fábrica de caminhões e ônibus da Volkswagen.

1996 – Fábrica é inaugurada em tempo recorde, sob o comando do polêmico diretor mundial de compras e produção da Volkswagen, o espanhol José Ignacio López de Arriortua.

1998 – Caminhão VW entra na Argentina e começa o embarque de microônibus para a Colômbia em regime CKD.

2000 – Volkswagen Veículos Comerciais, da Alemanha, assume a operação caminhões e ônibus.

2003 – É criada a operação de caminhão e ônibus no México com a construção de linha de montagem em Puebla. O Brasil exporta o conceito da linha de montagem. Começam os testes com ônibus movido a biodiesel em convênio com governo do Rio e UFRJ.

2004 – Primeiro caminhão é montado no México a partir de CKD enviado do Brasil. É anunciada a construção de outra fábrica no exterior, em Port Elizabeth, na África do Sul, que passou a montar ônibus com direção do lado direito no ano seguinte a partir de CKD mandado do Brasil. Começa o segundo turno em Resende. É anunciada a marca de 300 mil veículos produzidos, incluindo caminhões e ônibus.

2005 – Fábrica de Resende passa pela primeira ampliação. Famílias Constellation, de pesados, e Delivery, de semileves, passam a ser produzidas. Total de produção de caminhões da Volkswagen supera pela primeira vez o volume da DaimlerChrysler do Brasil.

2006 – Com o Delivery, Worker e Constellation, Volkswagen passa a atuar em todas as faixas de caminhões.

Ranking em 25 anos (1981 a 2005)

	Caminhões (em %)			Caminhões (em unidades)		
	Produção	Vendas	Exportações	Produção	Vendas	Exportações
MERCEDES	38,4	38,1	40,5	626.868	517.019	123.269
FORD	21,3	20,4	23,4	348.196	277.015	71.320
VOLKSWAGEN	17,6	18,8	11,1	288.522	252.276	33.962

Em momentos de crise, marcas líderes padecem menos que as demais. A Volkswagen pagou esse custo. Sem tradição em caminhões, restou brio e amor próprio dos brasileiros para superar infinitos e graves desafios.

Antônio Dadalti, egresso da Chrysler, hoje diretor de Marketing da Volkswagen Caminhões e Ônibus, lembra dos serões que fazia com a equipe de campo, a maior parte vinda da concorrência, para que listasse falhas que havia presenciado em suas passagens pelos competidores. Depois de ouvir relatos, serenamente, Dadalti dizia: "Vamos certamente ter erros, mas, por favor, não vamos cometer os que já conhecemos".

Ao completar 25 anos desde a produção do primeiro caminhão, a marca Volkswagen conseguiu mostrar, de maneira emblemática, que colecionou mais acertos do que erros. Em 2005 a marca

produziu 32.709 caminhões, exatas 376 unidades a mais que sua conterrânea Mercedes-Benz. Foi uma sonora virada de placar para quem começou em 1981 com 1.488 caminhões, 35.470 unidades a menos que a rival alemã.

Desde 1981, quando a Volkswagen entrou no páreo, até 2005, a produção total de caminhões no Brasil atingiu 1.633.855 unidades, as vendas foram de 1.358.271 unidades e as exportações alcançaram 304.493 caminhões. A Mercedes-Benz, nesse período, absorveu 38,4% da produção, a Ford ficou com 21,3% e a Volkswagen, a terceira no ranking, teve 17,6% de participação. Nas vendas internas, a classificação tem as mesmas posições — Mercedes absorveu 38,1%, Ford, 20,4%, e Volkswagen com 18,8%. E, nas exportações, a ordem também é mesma — Mercedes, 40,5%, Ford, 23,4% e Volkswagen com 11,1%.

Depois do veloz crescimento que obteve, daqui em diante, tem dito o presidente mundial e CEO das operações caminhões e ônibus da Volkswagen na América do Sul, Roberto Cortes, a expansão será em menor ritmo. A média de participação nas vendas domésticas da marca tem sido de 29,7% nos últimos três anos, pouco atrás da Mercedes-Benz, com 31,8%. Parece pouca diferença, mas não é bem assim, já que nessa altura da disputa qualquer ponto percentual é suado e valorizado. "Assim, o mais provável é que crescamos com mais ímpeto nas exportações", apregoa Cortes, ainda que o câmbio não seja dos mais favoráveis.

De qualquer forma, a briga promete. Se de um lado a Mercedes apresentou sua seleção, formada pelo Accelo, nos leves, Atego, médios e semipesados, e Axor, na faixa dos pesados, a Volkswagen escalou seu time com dois recém-lançados: Delivery e Constellation, nas extremidades, posicionando o Worker para competir no segmento dos leves, médios e semipesados.

Além de produtos novos e renovados, a Volkswagen conta com duas poderosas armas: uma rede de revendedores estruturada e rentável — ou rentável, por isso, estruturada — e uma fábrica entre as mais modernas do mundo, em Resende (RJ), que opera em regime de consórcio modular. Ou seja, sob o teto da VW, oito grupos de fornecedores convivem e respondem pela montagem dos caminhões e ônibus. Trata-se de uma competente maneira de produzir com custos fixos rateados, condição que aumenta a flexibilidade e reduz os custos de produção. ■



Fábrica da Volkswagen em Resende (RJ) onde foi introduzido o sistema de consórcio modular na montagem de caminhões e ônibus

Volkswagen e Cummins. 25 anos trabalhando pelo Brasil.

Deixamos milhões de quilômetros para trás.

E podemos dizer que temos muita estrada pela frente. Pode confiar.

A **Volkswagen Caminhões** iniciou suas atividades há **25 anos**. E, desde o começo, a **Cummins** esteve presente nesta empreitada. Hoje, depois de rodar por todas as estradas desse país, estamos evoluindo juntos, cada um em sua especialidade. O resultado é a nova linha **Constellation** equipada com os motores eletrônicos **Interact** e **ISC** de última geração. E o melhor ainda está por vir. Fique de olho na estrada e confira.

www.cummins.com.br

0800 12 33 00

falecom@cummins.com

EM TODAS
AS SITUAÇÕES.





A nova cabine do Constellation passou por rigorosos testes de resistência e absorção de impacto, corrosão e basculamento, cumprindo exigências tanto brasileiras e como européias

Constellation com cabine estendida

Nova configuração, além de permitir maior conforto à tripulação, traz outra vantagem da ampliação do chamado habitáculo: mais espaço para acomodar objetos pessoais e até ferramentas

O MAIOR INVESTIMENTO JÁ FEITO NUMA LINHA de produto pela Volkswagen Caminhões desde sua fundação há 25 anos, a família Constellation, incorpora nova opção, a cabine estendida, que se junta às outras duas lançadas, leito e teto alto.

O lançamento do Constellation cabine estendida coincidiu com a inauguração das definitivas instalações da BMB Mode Center, empresa vizinha e parceira da fábrica da Volkswagen, em Resende, no Rio

de Janeiro, que responde pelas "transformações nos veículos que não podem ser feitas durante a linha de produção devido ao sistema de montagem contínua", informa a Volkswagen. A BMB foi criada em 2002. Estava instalada num prédio a 10 km da montadora. "A BMB atende diretamente a fábrica e os concessionários Volkswagen que enviam veículos já faturados ao centro de modificações, onde são transformados conforme o exigido

pelo cliente". A BMB faz relacionamento com o cliente e fornecedores e a gestão de pessoas, produção e infra-estrutura.

A cabine estendida Constellation, com 1,8 metro de comprimento interno, oferece três bancos. Atrás deles há espaço para acomodar mala de viagem e outros objetos dos ocupantes. O encosto do banco central pode ser escamoteado e transformado numa mesinha de apoio.

Como já ocorre no Constellation versão



A cabine estendida, com 1,8 m de comprimento interno, tem três bancos – o do meio com encosto escamoteável para se transformar em mesinha de apoio – e incorpora iluminação com temporizador

opcionalmente ajustável e teto ventilante com várias opções de abertura.

A cabine estendida está disponível nos Constellation já lançados, os modelos 19.320, 17.250 e 24.250. Além deles, a cabine passou a equipar novos produtos – 13.180, 15.180 e o Titan Tractor 19.320.

A cabine estendida incorpora iluminação com temporizador e dois avisos sonoros, um é de buzina para evitar o basculamento da cabine com as portas abertas; outro aviso sonoro localiza-se no

leito, a cabine estendida traz console de teto. E incorpora, num console central, o porta-copos, o porta-objetos e a tomada (opcional) para acessórios elétricos. E oferece, em cada painel das portas, espaço para uma garrafa de água de 1,5 litro. Como itens adicionais de conforto, a cabine estendida tem coluna de direção

para alertar o motorista que o caminhão está com lanternas ou faróis acesos e a chave fora do contato.

A Volkswagen informa que da mesma maneira que se deu nos modelos leito e teto alto, a cabine estendida "passou por longos e rigorosos testes" exigidos pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran),

e Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). "Também foram levadas em conta exigências européias de trânsito em itens, por exemplo, de resistência e absorção de impacto, corrosão e basculamento".

O desenvolvimento da cabine Constellation, informa a montadora, exigiu, entre outros testes, simulações de impacto frontal – primeiro em computador, com bonecos virtuais, posteriormente usando bonecos com formas humanas, seguindo normas americanas e européias. E os cintos de segurança foram "rigorosamente avaliados em vários quesitos, entre eles a durabilidade. Para isso, nas avaliações realizadas no Constellation, a carga utilizada foi 20% superior à exigida pelo Contran".

Outro dos vários testes, realizado em laboratório, consistiu em aplicar produto químico sobre os faróis do Constellation. O objetivo é "comprovar que nenhuma parte interior seria danificada". Uma avaliação adicional se deu com o pára-brisas a fim de avaliar danos ao condutor no caso de algum acidente.

Já os testes forçados de corrosão, que duraram um ano, se deram na Alemanha e Estados Unidos. "As chapas das cabines Constellation passaram por um processo novo de galvanização que garante seis anos de proteção contra corrosão perforante", revela a montadora.

Entre as atrações do Constellation está um computador de bordo de série, que informa ao motorista data e hora, consumo de combustível em média ou em tempo real, velocidade média, tempo total de viagem e a distância rodada. "Ainda no painel dos caminhões estão disponíveis informações como a tensão da bateria, quilômetros restantes para a próxima manutenção e horímetro", acrescenta a montadora, que complementa: "A central elétrica está preparada para receber futuras tecnologias como transmissão automática ou automatizada e freios ABS". ■



C-1722e: motor mais potente e transmissão Eaton de seis marchas sincronizadas ganham vantagem na concorrência

Totalmente eletrônica

Linha Cargo 2006 da Ford entra de vez na era da motorização eletrônica com desempenho suficiente para ampliar seu share no mercado doméstico

Sonia Crespo

ÚLTIMO DOS MOICANOS A PRESERVAR motores mecânicos em alguns de seus caminhões até o início deste ano, a Ford completou a linha Cargo com motorização eletrônica. Na versão 2006, os nove novos modelos da linha apresentam propulsores Cummins, em três versões: o Interact 6, de 220 cv e 275 cv e o ISC, de 319 cv, que conferem maior ganho de potência e torque aos veículos, além de outros avanços proporcionados pela tecnologia do

sistema. Todos atendem aos padrões de emissões e ruído da norma Proconve 5 (Euro III). Apenas quatro modelos da Linha Cargo — C-815e, C-1317-e, C1517-e e C1717e — já vinham sendo produzidos com motor eletrônico Cummins Interact 4, de quatro cilindros, desde o início do ano passado.

Flavio Padovan, gerente de Operações de Caminhões da Ford para a América do Sul, anunciou os lançamentos com otimismo, e não é para menos: no segundo se-

mestre de 2005, mesmo diante da retração de 16% nas vendas internas de caminhões em relação aos primeiros seis meses do ano, a Ford Caminhões cresceu 11,3% na comercialização de seus veículos. É certo que para a montadora, no ano passado, o mercado doméstico representou apenas 0,6% de crescimento nas vendas em relação ao expressivo avanço de 53% das exportações, segundo divulgou o gerente nacional de Vendas e Marketing

da montadora, Cláudio Terciano. O executivo estima que entre 2003 e 2005 o aumento das exportações para a Ford Caminhões foi de 187%. Com a Linha Cargo 2006, a montadora quer estrategicamente expandir seu share doméstico.

Os novos modelos lançados pela empresa apresentam inovações diversificadas. O novo caminhão médio C-1722e ficou mais potente que seu antecessor mecânico e seus concorrentes da categoria. A nova versão recebeu ainda transmissão Eaton de seis marchas sincronizadas. Os trucados C-2422e e C-2428e MaxTruck – modelos da marca mais vendidos em 2005 –, além de maior potência também têm maior capacidade de carga útil, o que amplia sua competitividade no segmento dos caminhões 6x2. O cavalo-mecânico C-4432e MaxTon agora possui controle automático de velocidade, acelerador e gerenciamento eletrônico, que proporcionam melhor dirigibilidade e conforto, além de consumo mais eficiente de combustível. Os modelos traçados C-2622e (líder no segmento de caminhões 6x4 em 2005), C-2628e, C-2632e (que substitui o Cargo 2631) e C-2932e (nova versão do C-2831) oferecem agora melhor desempenho com o veículo carregado. A nova versão C-5032e foi desenvolvida a partir do antigo modelo C-5031 6x4 e permite transportar cargas altamente densas e volumosas em terrenos de difícil acesso. Vem também preparado para montagem de gancho reboque para uso de implementos do tipo “julietta”. A variedade de modelos – somados às três versões lançadas em 2005 – permite aos clientes optar pela configuração que melhor atende às suas necessidades de utilização, afirma Padovan.

APROVEITAMENTO MÁXIMO – Os novos motores da linha Cargo 2006 vêm com injeção eletrônica common rail, que controla a quantidade de combustível, e acelerador eletrônico, que proporciona ace-



Modelo trucado mais vendido pela montadora em 2005, o MaxTruck C-2428e agora tem maior capacidade de carga útil



O C-5032e, nova versão do C-5031 6X4, apresenta melhor desempenho no transporte de cargas altamente densas e volumosas

lerações e retomadas no tempo certo, permitindo a redução de emissões. Além disso, contam com um sistema de proteção monitorado por sensores, que impede a sobrecarga e danos no motor. A motorização eletrônica também possibilita uma manutenção mais precisa e rápida: o sistema de diagnóstico facilita a identificação de falhas de motor, com a sinalização de 40 códigos diferentes para

alterações. Esse sistema também armazena informações sobre a última viagem, o desempenho do motor e os hábitos de condução do motorista, por exemplo.

Um dos principais benefícios do motor eletrônico é a ótima performance que proporciona ao veículo. No caso dos veículos Cargo, deve-se destacar ainda a economia de combustível e a comodidade nas operações. ■



Stralis tem novas opções

Quatro novos modelos equipados com motor Cursor 13 de 380 cv a 420 cv compõem a família Stralis de caminhões extrapesados

A IVECO AMPLIOU A LINHA DE CAMINHÕES extrapesados Stralis com o lançamento de quatro novas versões. Os veículos equipados com motores Cursor 13 são agora oferecidos nas configurações 6x2 com 380 cv e 420 cv de potência, 6x4 com 420 cv e 4x2 com 420 cv. "Com essas novas versões do Stralis, temos agora como competir em segmentos onde não tínhamos produtos", afirma Marcelo Bracco, diretor comercial da Iveco para a América do Sul e Central. A partir dos lançamentos, ele acredita no aumento de participação de mercado para a marca no segmento de

45 toneladas a 57 toneladas. Os novos veículos, de acordo com o executivo, fazem parte de um programa contínuo de renovação e ampliação da linha de produtos Iveco no Brasil, que compete em todos os segmentos do mercado. Ainda para este ano estão previstos mais lançamentos nos segmentos de leves e médios, informa empresa. "Nosso objetivo no Brasil é deter 10% de market share", acrescenta Bracco. "Serão montados este ano 1.200 caminhões da linha Stralis, com uma produção estimada em 4.700 unidades, entre veículos leves e pesados".

Os novos caminhões Stralis, com mais opções de tração e motorização, mantêm o design interno e externo do modelo já comercializado no País. Os modelos HD570S38T e HD570S42T, com tração 6x2, são disponíveis com 380 cv e 420 cv de potências, respectivamente. São indicados para composições do tipo bitrem com pbtcc de até 57 toneladas, um segmento em alta, estimulado pela demanda dos setores químico, petroquímico, siderúrgico, alimentício e agroindustrial, segundo a montadora.

Para atingir outro nicho importante entre



Caminhão trator Stralis HD450S42T pode tracionar semi-reboques de 15,37 m para 30 paletes

os extrapesados, a Iveco oferece o Stralis HD740S42TZ, 6x4, ideal para composições do tipo rodotrem com pbt de 74 toneladas em aplicações rodoviárias. Assim como bitrem com pbt de 57 toneladas e semi-reboques de três eixos convencionais.

Outra opção é o HD450S42T, 4x2, com 420 cv de potência e cmt de 60 toneladas, atende aos pbt máximos permitidos. Está disponível na versão caminhão trator, com cabine leito de teto alto e distância entre-eixos de 3.500 mm, permitindo tracionar semi-reboques com 15,37 m de comprimento para 30 paletes, sem exce-

der o limite máximo de comprimento total regulamentado.

Toda a linha Stralis é equipada com a caixa de mudanças ZF 16 S 221, com 15 marchas à frente sincronizadas, carcaças de alumínio e planetário com dentes helicoidais. Seu sistema auxiliar de engate Servoshift permite aos modelos mudanças de marchas comparáveis às de automóveis em termos de suavidade e precisão, segundo a montadora. Além dessa caixa de câmbio, a família Stralis conta com freio-motor de descompressão e o sistema "cruise control", que pode ser

acionado a partir de 30 km por hora. Este mecanismo permite manter um ritmo constante de velocidade, sem a necessidade de utilizar o pedal do acelerador.

A família de extrapesados Stralis está sendo produzida integralmente na fábrica de Sete Lagoas (MG), com cabines provenientes da unidade argentina e chassis fornecidos pelo mercado interno. Os motores Iveco Cursor 13, de 13 litros, disponíveis com 380 cv e 420 cv são produzidos no Brasil desde novembro de 2005. Na fábrica mineira também são produzidos os modelos EuroCargo e Daily da Iveco. ■

Museu Mercedes-Benz reinventado

A DaimlerChrysler da Alemanha inaugura em Stuttgart, perto de sua fábrica principal, um novo museu de linhas futurísticas para mostrar a história dos automóveis desde sua invenção

O NOVO MUSEU MERCEDES-BENZ ABRIU as portas no dia 19 de maio deste ano. É o único museu do mundo capaz de apresentar a história de 120 anos da indústria automobilística desde o começo. Dentro do edifício que também é um marco de design arquitetônico na região de Stuttgart, Alemanha, onde fica a fábrica principal da DaimlerChrysler, dona da marca Mercedes-Benz, o conceito de exposição também é singular: 160 veículos e mais de 1.500 outros itens são apresentados aos visitantes em duas rotas de visita interligadas que ocupam uma área de 16.500 metros quadrados em nove níveis.

A proximidade do museu com a principal fábrica da Mercedes-Benz em Stuttgart-Untertürkheim cria a ligação entre a tradição e os dias atuais. De acordo com a montadora, "o museu mostra que a indústria de automóveis sempre foi visionária, baseada em força inovadora contínua da marca Mercedes-Benz".

As linhas marcantes do design oferecem um olhar sobre o futuro, mas preservam a tradição da Mercedes-Benz, apresentando a empolgante história da marca. Esta função dupla está refletida no projeto arquitetônico, de autoria dos famosos arquitetos holandeses Ben van Berkel e Caroline Bos — obra executada em apenas dois anos e meio. O edifício ilustra a composição genética da marca. O interior tem por modelo a estrutura de



hélice dupla do espiral de DNA que leva os genes humanos. Isto, por sua vez, ilustra a filosofia original da Mercedes-Benz, que é "a contínua invenção de coisas completamente novas para manter a mobilidade pessoal - desde a invenção do automóvel até a visão orientada ao futuro da motorização sem acidentes".

Dentro do novo conceito de apresentação no museu, criado pelo arquiteto ▶



Centro de informações e serviços

Ao lado do Museu Mercedes-Benz, a empresa construiu outro marco surpreendente. Com seu formato cúbico e jardim no teto, o Mercedes-Benz Center Stuttgart forma um contraste arquitetônico com os contornos ondulantes do museu, com o qual é ligado pela Passagem. Stuttgart, a capital do estado de Baden-Württemberg, é a quarta cidade a ter um centro desses, em que os clientes podem viver a experiência do mundo completo da marca Mercedes-Benz sob um único teto.

O centro está localizado na extremidade de um terreno inclinado, onde contrasta com o museu que tem o dobro de sua altura. Um eixo de vidro de 80 metros de comprimento – a Passagem, com restaurante e lanchonetes, lojas e áreas de eventos – liga os dois complexos e muda o foco para a atual linha de veículos.

Em uma área de mais de 9.100 metros quadrados de salões de exposição envidraçados em três níveis, banhados de luz natural, o mundo todo da marca Mercedes-Benz é mostrado ao cliente. Rotas especialmente estruturadas orientam os visitantes por áreas de tópicos ou de séries de modelos específicas, como cabriolets, veículos com tração nas quatro rodas e modelos com designs especiais – um conjunto de 130 veículos expostos, que representam a ampla variedade de produtos Mercedes-Benz.

Em posição destacada no conjunto está uma torre cônica com 27 metros de altura, revestida de alumínio, um símbolo visível à grande distância. Dentro da torre, o Mundo Mercedes-Benz apresenta aos visitantes exposições regularmente renovadas que abrangem temas como pesquisa, segurança e design. As atuais 19 séries de modelos estão expostas em uma apresentação de produtos que representam os valores básicos da marca. O complexo inclui ainda um auditório externo para 500 pessoas sentadas e espaço para eventos com capacidade para 30 mil visitantes.

Além de exposições e eventos, o Mercedes-Benz Center Stuttgart terá sofisticadas instalações de serviço para veículos. Provido de um sistema de recepção por diálogo, centro de suprimento de peças e as mais recentes técnicas de trabalho, este conjunto de atendimento a carros de passeio comportará 16 baias para consertos, manutenção e outros serviços.



alemão H. G. Merz, os visitantes – em uma caminhada de pelo menos duas horas – entram em contato com 120 anos da história do automóvel como uma viagem pelo tempo. Um elevador leva-os ao nível mais elevado do museu, donde duas rotas de visita em espiral descem por nove níveis até o ponto de partida como uma hélice dupla que representa metaforicamente a composição genética da marca. Ao longo da primeira rota existem sete "Salas temáticas". A segunda rota é orientada aos veículos em exposição, reunidos em cinco "Salas de coleção" diferentes. Em

separado, o novo museu também documenta a história de veículos comerciais de mais de cem anos da companhia.

A história da Mercedes-Benz é contada por tópicos e períodos históricos. Dessa forma, os itens expostos são colocados dentro de seu contexto histórico. As sete áreas temáticas apresentadas em ordem cronológica refletem uma era específica com seus ícones automotivos correlatos: "Pioneiros - A invenção do automóvel, 1886 a 1990; "Mercedes - O nascimento da marca, 1900 a 1914; "Tempos de mudança - Diesels e Superalimentadores,

1914 a 1945; "Milagre pós-guerra - Forma e diversidade, 1945 a 1960; Visionários - Segurança e o meio ambiente, 1960 a 1982; "Movendo o mundo - Global e individual, 1982 aos dias atuais"; "Flechas de prata - Corridas e recordes".

A enorme variedade de veículos Mercedes-Benz é mostrada nas salas de coleção, conforme as áreas temáticas. Nelas o visitante pode visualizar produtos como o ônibus de serviço regular Mercedes-Benz O 305, perfeitamente normal, o famoso Millipede (caminhão pesado LP 333) um veículo de combate a incêndio LF 3500 com escada sobre plataforma giratória ou o Papamóvel usado por João Paulo II. Veículos que têm história própria e, em alguns casos, que também ajudaram a escrever a história, segundo a empresa. Os 160 veículos expostos incluem 80 carros de passeio, 40 veículos comerciais, 40 carros de corrida e recordistas.

No prédio com 47,5 metros de altura, construído em terrenos de 4.800 metros quadrados, podem ser vistos ainda um barco, duas aeronaves, três veículos rodoviários e 19 motores, fora os outros itens.

O novo museu também se destaca pelas inovações de projeto, engenharia e construção, reveladas no teto e pisos suspensos de 33 metros de comprimento, sem pilares de suporte, nas 1.800 janelas triangulares de vidro, que proporcionam visão panorâmica empolgante das áreas vizinhas, e no sistema de iluminação. ■

BRASEIXOS Rockwell **ArvinMeritor** 50 ANOS

O diferencial de valor

A ArvinMeritor, fabricante de eixos diferenciais para veículos comerciais em Osasco, SP, que traz em sua história a tradição da Braseixos e Rockwell, faz 50 anos. Líder de mercado, é parceira da Agrale, Ford, International, Iveco, Scania, Volvo, Volkswagen (no Consórcio Modular de Resende) e Randon (Freios Master e Suspensys). Uma das principais exportadoras de autopeças do segmento, desenvolve no Brasil projetos globais de engenharia. Considerada por 6 anos consecutivos pela revista Exame uma das melhores empresas do País para trabalhar e pela consultoria Great Place to Work Institute por 3 anos uma das 100 melhores empresas da América Latina para trabalhar, adota um modelo de gestão inovador conhecido pela *camisa branca*, estimula a tomada de decisão, a formação de lideranças, a cultura de melhoramento contínuo, a camaradagem e o profissionalismo. Na ArvinMeritor, onde teoria e prática se alinham no mesmo eixo, o diferencial que a empresa coloca acima de tudo são seus profissionais, que criaram valor e a identidade da companhia ao longo de seus 50 anos de existência.

Commercial Vehicle Systems

www.arvinmeritor.com.br

Tel. 11 3684 6628



ArvinMeritor





Ferrovias em expansão desenfreada

Seminário promovido pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) conclui que é preciso uma agenda de trabalho conjunta para que o setor cresça ainda mais

NOS ÚLTIMOS DEZ ANOS O SETOR FERROVIÁRIO evoluiu de forma acelerada no Brasil e hoje já responde por 26% da matriz de transportes. As projeções mais otimistas apontam que este índice deve chegar a 28% até 2008, com chances de alcançar inclusive 30% antes de 2010. Mas, para manter o atual ritmo de expansão, o modal terá de superar dificuldades históricas, que reduzem a capacidade e a produtividade nos principais corredores do País.

Esta é uma das principais conclusões do seminário "Brasil nos Trilhos – As ferrovias trilhando o século 21", promovido pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), no início de ju-

no, em Brasília. O evento reuniu concessionárias, governo, órgãos reguladores, clientes e fornecedores. Todos saíram do encontro com a sensação de que é preciso adotar uma agenda de trabalho conjunta para que o setor cresça ainda mais no futuro.

Desde o início da privatização da malha rodoviária, em 1996, foram investidos cerca de R\$10 bilhões no setor, e as operadoras atingiram um aumento de 62% na produção (de 137 bilhões para 222 bilhões de TKUs). Também houve redução de 56% no índice de acidentes e crescimento de 85% no volume de car-

gas gerais, com destaque para o agronegócio e produtos de maior valor agregado como eletroeletrônicos e automóveis. Além



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva, ao lado do ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, e do presidente da ANTF, Mauro Dias

disso, os empregos – diretos e indiretos – aumentaram 81% entre 1997 e 2005, o equivalente a 14 mil novos postos de trabalho.

"O sucesso da última década, no entanto, não pode ser encarado como garantia de crescimento futuro", ponderou o presidente da ANTF, Mauro Dias. A entidade preparou uma agenda estratégica para o setor, que inclui dez pontos prioritários para os próximos dez anos.

A ANTF também defende um aporte de R\$ 7,5 bilhões da iniciativa privada, além de R\$ 4 bilhões do governo, para eliminar os problemas da malha ferroviária até 2008. De acordo com Rodrigo Vilaça, diretor-executivo da associação, esses valores permitirão um aumento de 57% na oferta de transporte ferroviário de carga, um ganho de 6% na matriz de transporte e uma redução de custos para o País na ordem de R\$ 11 bilhões.

O primeiro item da agenda para os próximos anos é a eliminação de tradicionais gargalos, como as invasões de faixa de domínio, as passagens de nível, os trechos que precisam ser substituídos por variantes, e os contornos das cidades. Apenas para se ter uma idéia, as concessionárias identificaram 824 focos de invasão ao longo da malha arrendada, sendo 434 invasões consolidadas. Já as passagens de nível alcançam o alarmante número de 12.400 – o equivalente a uma a cada 2,3 km –, sendo que várias delas são clandestinas.

Outra meta dos empresários é a expansão e melhor cobertura da malha, considerada de baixa densidade se comparada com nações em desenvolvimento como a África do Sul e a Índia. "É preciso levar as ferrovias para novas regiões do Brasil, principalmente o Centro-Oeste, Norte e Nordeste, que vêm apresentando grande crescimento das produções agrícola e industrial, e precisam de logística adequada para chegar de forma competitiva aos mercados nacional e



Presidente Luiz Inácio Lula da Silva: as ferrovias voltaram a ser uma realidade no Brasil

internacional", pondera Dias.

De acordo com o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Carlos Eduardo Moreira Ferreira, um dos setores mais prejudicados pelo tamanho da malha e situação das ferrovias é a agricultura brasileira, que precisa de escoar sua produção para o mercado externo e enfrenta muitos obstáculos. "Se a malha não tivesse sido toda sucateada ao longo do tempo por falta de visão dos governantes, estaríamos vivendo uma situação bem melhor. Sem uma boa malha ferroviária, não teremos desenvolvimento sustentado, essencial em um mercado globalizado", acrescentou.

Completam a lista da ANTF o aperfeiçoamento da intermodalidade, a resolução dos passivos trabalhista e ambiental da

extinta Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), a regulamentação do setor e o aperfeiçoamento da estrutura tributária aplicada às ferrovias. Além do fortalecimento da indústria ferroviária nacional, campanhas de segurança, investimentos tecnológicos e capacitação profissional.

O ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, admitiu que a malha ferroviária brasileira, com 29.314 km de extensão, ainda é "insuficiente e incompatível com o tamanho da economia nacional", mas destacou que várias questões incluídas na agenda da ANTF já vêm sendo trabalhadas pelo governo. Uma delas é o investimento em grandes ferrovias para ampliar e aprimorar a malha existente. "Nossa posição é de acolhimento ao que está posto na agenda", afirmou, acrescentando que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva colocou as ferrovias na agenda do governo. "Um bom exemplo disso são a Norte-Sul e a Transnordestina", completou, citando os dois grandes projetos do governo federal nesta área.

A ferrovia Norte-Sul está orçada em R\$ 1,2 bilhão e irá minimizar custos de transporte de longa distância ao interligar as regiões Norte e Nordeste ao Sul e Sudeste. Beneficiará principalmente o transporte de produtos agrícolas (soja e algodão), industrializados (açúcar, farelo e óleo de soja), além de minerais, combustíveis e fertilizantes. O ministro lembrou que durante 15 anos se conseguiu avançar nesta rodovia apenas 215 km. Em 2006, o governo espera chegar com os trilhos até Araguaína e, com isso, agregar 150 km em três anos e meio de gestão.

Já a Transnordestina, cuja ordem de serviço foi recentemente assinada pelo próprio presidente, terá extensão de cerca de 1,8 mil km e ligará os dois principais portos do Nordeste –



Mauro Dias, da ANTF: sucesso das ferrovias na última década não é garantia de crescimento futuro

Suaape, em Pernambuco, e Pecém, no Ceará — à nova fronteira agrícola brasileira, que se expande pelo sul do Maranhão, sudeste do Piauí e oeste da Bahia, espaços territoriais considerados ainda bolsões de pobreza. A obra deve ficar pronta em três anos, com investimento estimado de R\$ 4,5 bilhões.

De acordo com o ministro, um dos piores trechos ferroviários do País — localizado entre as cidades de São Felix e Cachoeira, na Bahia — também começa a ser solucionado. As manobras de trem nesse local paralisam o tráfego de veículos e pessoas nessas duas cidades até nove vezes ao dia, em função das dezenas de passagens em nível. Cada interrupção dura em torno de 1 hora e 45 minutos. "As obras para eliminar essas passagens em nível, e de uma ponte sobre o rio Paraguaçu, que separa os dois municípios, já foram licitadas", disse. As obras, orçadas em R\$ 140 milhões, devem ser concluídas em quatro anos.

Passos ressaltou, no entanto, que o papel do governo é fazer estudos de viabilidade e que cabe ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) conceder os financiamentos à iniciativa privada. Mas acrescentou que os desembolsos do BNDES para projetos do setor ferroviário em 2006 estão estimados em R\$ 1,2 bilhão, valor duas vezes superior aos R\$ 616 milhões liberados pelo banco no ano passado. São novos investimentos em construção de vagões, na redução de gargalos e modernização da malha.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva fez um discurso vigoroso em defesa do modal e disse que as ferrovias "voltaram a ser uma realidade no Brasil". Segundo Lula, o crescimento do setor é resultado de empenho político, do aumento da credibilidade das empresas que investiram na área, da



Ministro Paulo Passos: a malha ferroviária ainda é incompatível com o tamanho da economia

indústria de vagões que está crescendo e, principalmente, dos empresários que voltaram a acreditar neste meio de transporte.

Lula destacou os investimentos do governo na área, principalmente na construção e recuperação das ferrovias Norte-Sul e Transnordestina. "Vamos retomar as ferrovias e não vamos parar mais porque queremos interligar o Brasil de norte a sul, de leste a oeste, para que a gente possa baratear o escoamento da nossa rica produção", afirmou. O presidente disse ainda que "dinheiro não é problema", e desafiou os empresários do setor a apresentarem novos projetos de investimento.

O presidente BNDES, Demian Fiocca, já havia acenado que a questão financeira não era mais um problema. Durante seu

discurso, ele lembrou que os investimentos públicos no setor aumentaram de R\$ 72 milhões, em 2002, para R\$ 229 milhões em 2005, e que as liberações do banco para o setor ferroviário podem chegar a R\$ 2,3 bilhões ao ano até 2010. A atuação do BNDES, segundo o presidente da entidade, se dá em todas as pontas, com financiamento para os usuários do transporte ferroviário, empresas locadoras de material rodante, indústria fornecedora de material rodante e as concessionárias. Fioca destacou que a nova política operacional do BNDES privilegia investimentos destinados a sanar os gargalos do setor.

Durante o evento, também foi lembrada a importância da revitalização do setor ferroviário para o aquecimento da economia ligada ao setor, como indústrias de material rodante, peças e componentes. De 1996 a 2004, por exemplo, os fabricantes de vagões produziram 11.164 unidades, volume que cai para 1.769 unidades considerando os oito anos que antecederam à concessão. "No mesmo período, foram feitas encomendas de centenas de locomotivas, que hoje somam uma frota de 2.271 unidades e quase 75 mil vagões", destacou Vilaça.

O impacto da reestruturação do setor nas contas públicas foi outro item destacado durante o seminário. De acordo com as concessionárias, entre 1994 e 1996, anterior à desestatização, a rede ferroviária federal teve um prejuízo acumulado de R\$ 2,2 bilhões. Nos últimos dez anos, as empresas contribuíram com R\$ 5,6 bilhões em impostos, pagamentos de concessão, arrendamento e Cide. Se todos os envolvidos conseguirem conversar melhor daqui para frente, a frase do presidente Lula pode sair do mero discurso para virar realidade: "Não tem volta. Ninguém segura as ferrovias do Brasil". ■



Revitalização do setor ferroviário aqueceu aquecimento da economia ligada ao setor, como indústrias de matéria

Procurando orientação para sua empresa?

Conheça os cursos de **Gestão Empresarial do Transporte** IDT/SEBRAE para Microempresas e Empresas de Pequeno Porte do Transporte Rodoviário

Em parceria com o SEBRAE, a CNT, por meio do IDT, desenvolveu um programa completo para o aperfeiçoamento dos profissionais e dos empresários das micro e pequenas empresas do setor de transporte rodoviário de cargas e de passageiros. O programa é composto por cursos independentes sobre os temas:

- ➔ Empreendedorismo
- ➔ Conquista e fidelização de clientes
- ➔ Gestão da qualidade
- ➔ Gestão de pessoas
- ➔ Planejamento operacional
- ➔ Logística
- ➔ Gestão administrativa e financeira
- ➔ Relações trabalhistas

Informações: www.idt-cnt.org.br - 0800 728 2891





Bernardo Hees: a ALL investirá mais de R\$ 1 bilhão por ano

Maior e mais eficiente

ALL compra a Brasil Ferrovias e inicia uma nova fase de transporte ferroviário de grãos e industrializados nas regiões Sudeste e Centro-Oeste

Sonia Crespo

A grande ferrovia de carga brasileira América Latina Logística (ALL), que cresceu, expandiu seus negócios e se valorizou consideravelmente no mercado de ações nos últimos dois anos, agora é também uma ferrovia grande – mais especificamente a maior ferrovia do Brasil e da América do Sul, com quase 21 mil quilômetros de extensão, incluindo os 8 mil quilômetros da Argentina. A concessão comprou, no início de maio, com ações da própria empresa, os dois grupos ferroviários sob controle da Brasil Ferrovias: a Nova Brasil Ferrovias, que administrava as linhas Ferronorte e Ferroban, e a Novoeste Brasil, que controlava a ferrovia No-

voeste. A operação envolveu R\$ 1,4 bilhão e já foi aprovada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). "A anuência da agência era o que faltava para que pudéssemos dar andamento ao nosso plano de negócios para a recuperação destas empresas e início da integração das companhias", comenta Bernardo Hees, presidente da ALL.

O controle dessas linhas permitirá à ALL expandir sua atuação – antes restrita à região Sul do País – para as regiões Centro-Oeste e Sudeste, oferecendo aos clientes de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e São Paulo uma nova alternativa para escoar seus produtos. Além disso, a ALL,

que tem boa expectativa de crescimento operacional com a aquisição, pretende ampliar a participação da ferrovia no Porto de Santos, que nos últimos dois anos foi de 30%, o menor índice entre os principais portos exportadores de grãos do País. Além de focar no transporte de grãos, principal produto dessas regiões, a empresa tem na mira o transporte de carga industrial. "Nossa capacidade de intermodalidade e atendimento às cargas industriais será levada aos clientes da Brasil Ferrovias em toda a região de São Paulo", explica Hees.

O número de vagões da empresa cresceu de 19 mil para 27 mil unidades e o total de locomotivas saltou de 706 para 960. Hees já anunciou que a empresa irá investir mais de R\$ 1 bilhão por ano em novos ativos e na revitalização da via permanente. "A capacidade de investimento é fundamental para tornar a ferrovia a melhor opção logística para os clientes, tanto no segmento de commodities agrícolas como para clientes industriais. E neste último setor, o fator escala é essencial", salienta.

DO BRASIL PARA A ÁFRICA—A ALL também está prospectando o mercado ferroviário internacional, para oferecer sistemas desenvolvidos dentro da própria empresa. Nos próximos meses, implantará um projeto piloto de 25 computadores de bordo em locomotivas da Spoornet, ferrovia estatal da África do Sul, que movimentava volume total de carga próximo ao da ALL, CVRD e MRS juntas. O sistema foi desenvolvido pela divisão ALL Tecnologia e ajudará no processo de redução de consumo de combustível, entre outras funções. "A negociação mostra que o Brasil tem capacidade tecnológica para exportar e que o setor ferroviário no País tende a crescer cada vez mais com a diversidade de soluções que as operadoras podem oferecer", comenta Hees. ■

12^o CONGRESSO SOBRE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

6^a FEIRA RIO TRANSPORTES



8, 9 e 10 de novembro - Marina da Glória - Rio de Janeiro



6^a FE
TRANS
RIO



FETRANSPOR
Federação das Empresas
de Transportes de Passageiros
do Estado do Rio de Janeiro
E SINDICATOS FILIADOS

Apoio Institucional:

CNT - NTU - ABRATI
ANTTUR - ANTP
FABUS - SIMEFRE



Itapemirim, parceira da TNT, tem frota adequada às exigências da Ford

Parceria sólida

TNT Logística e Itapemirim Cargas unem expertises para levar autopeças desde o CD da Ford em São Bernardo do Campo (SP) até a fábrica da montadora em Camaçari (BA)

Sonia Crespo

ABASTECER A LINHA DE MONTAGEM DA fábrica dos veículos Ford Eco Sport e Fiesta, que produz cerca de mil unidades por dia e está localizada em Camaçari, no interior da Bahia, com autopeças fabricadas na região de São Bernardo do Campo, no estado de São Paulo, é essencialmente uma operação hercúlea, que exige estratégia logística, transporte de qualidade, motoristas experientes, frota dedicada e, mais que nada, rapidez nas operações. Para atender na medida certa essa demanda, a operadora logística TNT Logis-

tics se uniu à Itapemirim Cargas, para somar as forças e expertises necessárias para cumprir o percurso de 1.900 km. O acordo, que oficializa a parceria das duas transportadoras há quatro anos, será renovado já em 2007, segundo a expectativa do diretor de Transporte e Operações Internacionais da TNT Logística, Ricardo Melchiori. O case das transportadoras foi apresentado no evento Show Case, promovido pela Associação Nacional de Transportadores de Carga (NTC).

O desafio inicial era transportar um

grande volume de autopeças para atender à produção da planta da Ford baiana durante 360 dias ao ano, 24 horas por dia, com transit time de 48 horas e tempo para carga e descarga de 12 horas, infalivelmente. "Cada minuto de atraso na linha de montagem representa multa de R\$ 500 mil", conta Melchiori. A parceria com a Itapemirim Cargas foi pontual: a transportadora tinha frota adequada às exigências do fabricante – caminhões da marca Ford e Scania, sistema de rastreamento Autotrak em 100% dos veículos e pontos de apoio adequados ao tipo de carga transportada em diversos locais durante o percurso. Além disso, conta Marcius de Lucca, diretor de Operações da Itapemirim Cargas, "adotamos o modelo de troca de motoristas a cada 500 km, o que fez com que o índice de acidentes caísse significativamente. Outro ponto importante foi casar a parada para a manutenção com a parada para o carregamento, por exemplo".

PARADAS RÁPIDAS – Dos três percursos rodoviários viáveis para realizar o transporte das peças até Camaçari, partindo do CD da Ford em São Bernardo do Campo – Via Dutra, Fernão Dias e pelo litoral brasileiro – a TNT optou pela rodovia Fernão Dias, até a cidade de Governador Valadares (MG). A escolha levou em conta a análise de consumo, rampabilidade, esforço do carro e trechos de perigo. "A viagem se inicia na coleta em São Paulo, e segue até Atibaia (SP) para a emissão de documentos. A primeira parada é em Belo Horizonte (MG), onde há a primeira troca de motoristas, que se repetirá ao chegar em Governador Valadares (MG). Até o destino há mais três paradas: Teófilo Otoni (MG), Vitória da Conquista (BA) e Feira de Santana (BA). Cada parada oferece uma base de apoio segura, com alojamento para motoristas e para a carga.

"Por segurança, os pit stops duram, no máximo, 20 minutos", diz Melchiori. A Itapemirim mantém 330 motoristas em atividade exclusiva nessa operação.

Ao todo são 67 conjuntos de cavalos-mecânicos de 300 cv a 380 cv e semi-reboques top sider rebaiados para 114 m³ – com três eixos e suspensão a ar. Foram investidos cerca de R\$ 12 milhões na adaptação da frota, que é totalmente dedicada e realiza 312 viagens por mês. "Desembarcam doze ou treze caminhões por dia na planta", estima Melchiori. A TNT mantém cinco funcionários trabalhando em sistema in house, na entrada da fábrica, para descarregamento de mercado-rias. Cada caminhão chega carregado com 25 toneladas de autopeças e retorna ao CD de São Bernardo carregado de racks metálicos

vazios. Desde maio de 2002, quando começou a operação, já foram realizadas cerca de 16 mil viagens. "Nosso OTD (on time delivery) médio alcançou 82% em 50 horas. "Em transit times especiais, esse tempo caiu para 38,5 horas", conta Melchiori. O diretor da TNT Logistics calcula que já foram transportadas 380 mil toneladas de autopeças para a unidade da Ford em Camaçari.

META ALCANÇADA – A TNT Logistics é uma das divisões da multinacional holandesa TNT, que fatura cerca de 4 bilhões de euros por ano. No Brasil, a operadora atende os estados das regiões Sul, Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste, além da cidade de Manaus. Em 2005, movimentou 150 mil toneladas de carga e alcançou um faturamento de R\$ 387 milhões. En-

tre as operações inbound (chegada à fábrica com a matéria-prima) e outbound (saída da fábrica com o produto acabado para o mercado), a empresa estima que a frota dedicada rode cerca de 7 mil km por mês, consumindo 3 milhões de litros de óleo diesel. Por ano, a TNT Logistics do Brasil gasta R\$ 150 milhões em fretes.

A Itapemirim Cargas mantém no País 3,4 mil funcionários e mais de 300 pontos de apoio. A empresa optou por aperfeiçoar-se no transporte de cargas, o que lhe confere, hoje, cacife para oferecer seus serviços a grandes operadores logísticos. Criou, para isso, o transporte segmentado por produto. A frota tem hoje 974 veículos próprios e mais de 400 agregados. Marcius de Lucca diz que grande parte dos contratos firmados pela transportadora é realizada em nível mundial. ■

IMPORTAÇÃO DIRETA PARA A SUA EMPRESA

ÓTIMA RELAÇÃO CUSTO-BENEFÍCIO



Conheça a
Roda a Disco 22.5

RODO
LINEA



KRONORTE

Fornecedores para equipamentos originais



ORIENTE



TRIANGLE®

MAIOR FÁBRICA DE PNEUS DA CHINA E A 12ª DO MUNDO.

PNEUS

INMETRO #051 | ISO 9001 | ISO 14001 | QS 9000 | E4 | D.O.T.

GUSTAVO LIMA Fone: 1-786-573-0748 - guslima@orientetriangle.com - Miami - FL - USA

EMERSON ROVEDA ASTOLFI Fone (51) 3019 4212 - emerson@orientetriangle.com - Porto Alegre - RS - Brasil

www.orientetriangle.com

Trabalhamos com rodas agrícolas, OTR e possuímos todas as medidas de rodas de carga. Representante exclusivo para América Latina



Uma média de 80 a 90 contêineres com perecíveis é despachado pela DHL todos os meses para o exterior

O mar está para perecíveis

DHL investe em novo serviço de transporte marítimo door-to-door para atender a exportações de produtos perecíveis, que cresceram cerca de 30% em 2005

Sonia Crespo

LARANJAS, FLORES, MANGAS, PEIXES E lácteos brasileiros estão sendo mais procurados pelo mercado europeu, que no último ano aumentou em 30% a compra desses produtos, segundo levantamento da DHL do Brasil. O desafio de atender a essa demanda de perecíveis, com transporte marítimo refrigerado *door-to-door*, levou a operadora logística a criar um serviço exclusivo na divisão DHL Global Forwarding, que oferece um *transit time* de, no máximo, 15 dias de viagem, a um preço bastante competitivo, se comparado ao frete aéreo. As mercadorias saem do CD do fabricante já em contêineres refrigerados, seguem para o porto e desembarcam em CD específico na Europa, onde é feita a distribuição das mercadorias em veículos adequados. Para garantir

a qualidade do produto, a DHL desenvolveu com a AGF Seguros um inédito tipo de seguro exclusivo para perecíveis.

“Estão sendo embarcadas duas mil toneladas de produtos perecíveis todos os meses, o que representa uma média de 80 a 90 contêineres padrão cheios”, conta Pablo Cousté, gerente de Perecíveis da DHL do Brasil. O executivo salienta que o transporte também está sendo realizado para a Argentina, que é um comprador em potencial desses produtos. Para esse país, o *transit time* é de 3 dias. O novo serviço da DHL também está atendendo aos Estados Unidos e Canadá, em rotas de 18 dias para Nova York e de 21 dias para Toronto.

A mercadoria que segue para a Europa sai desde os portos de Santos (SP) ou Itajaí

(SC) e pode desembarcar nos portos de Roterdã (Holanda), Hamburgo (Alemanha), Tilbury (Inglaterra) ou São Petersburgo, (Rússia). “As mercadorias exportadas geralmente têm procedência nas regiões Nordeste, Sudeste e Sul”, diz Cousté. O gerente conta que em abril último a empresa lançou um seguro específico para perecíveis, que garante a qualidade do produto durante o percurso.

A ROTA DO LIMÃO — O novo serviço da DHL permite que os europeus façam mais caipirinhas durante a Copa do Mundo, já que o limão é uma das frutas mais exportadas no momento para aquele continente, segundo Cousté. Partindo da cidade paulista de Araraquara, o limão sai da colheita, passa por lavagem e tratamento adequados para a exportação, é encaixotado e depois acomodado em contêiner refrigerado. A seguir, segue em caminhão em percurso de 450 quilômetros até o Porto de Santos. O contêiner é embarcado no navio e continua a viagem até chegar a Roterdã. Ao ser desembarcado, o contêiner é transportado até o CD do aeroporto, onde é aberto e a mercadoria separada em paletes individuais, que prosseguem em caminhões pequenos para diversos destinos do país, norte da Itália e norte da França. ■

Seminário Nacional de Transportes das Utilities / 2006

Local:



De 30 /Ago a 01/Set de 2006

**O SEMINÁRIO ESTÁ CRESCENDO,
E SUAS OPORTUNIDADES DE NEGÓCIOS TAMBÉM.**

Aproveite e participe

A edição de 2006 projeta um crescimento tanto de visitantes como de inscrições em palestras

A edição de 2005 apresentou números promissores

- Mais de 1.000 visitantes
- Mais de 700 inscritos nos seminários
- Crescimento de 62% em relação aos anos anteriores
- 15 palestras técnicas

Números do setor*

130 empresas participantes do setor de utilities

Frota média por empresa

47

Saneamento



49

Elétrico



34

Outros



640 X 130=

83.200



(Distribuição de Gás, Limpeza Pública Correlios,...)

Valor do patrimônio

83.200 veículos X R\$ 60.000,00/veículo = **R\$ 4,992 bilhões**

Gasto médio com combustível

168.960.000 lts X R\$ 2,037/l = **R\$ 344.171.520,00**

Quilômetros rodados

13.200 km/veículo/ano X 83.200 veículos = **1.098 bilhões kms**

Gasto médio com manutenção

R\$ 1.847,36/veículo/ano X 83.200 veículos = **R\$ 153.700.352,00**

Litros de combustível/ano

1.098.240.000 kms : 6,5 km/l/veic. = **168.960.000 lts**

Custo operacional da frota

R\$ 0,8585 X 1.098.240.000 = **R\$ 942.839.040,00**

* números referentes a 130 empresas pesquisadas

Empresas que participaram da última edição



REALIZAÇÃO:



ORGANIZAÇÃO E COMERCIALIZAÇÃO:



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



União estratégica

Essencial para a consolidação de novos negócios, a logística colaborativa entre produção e varejo foi tema da Conferência Nacional de Logística, promovida pela Aslog

Sonia Crespo e Juliana Mausbach

ENTRE A INDÚSTRIA QUE FABRICA UM produto e a loja que vai comercializá-lo existem caminhos logísticos que devem ser administrados e compartilhados por ambas as partes para que funcionem bem, garantindo assim o sucesso do negócio. Alguns dos casos mais bem sucedidos nessa relação bilateral foram apresentados durante a 10ª Conferência Nacional

de Logística, realizada pela Associação Brasileira de Logística (Aslog) no início de junho em São Paulo (SP), que contou com a participação de cerca de 300 profissionais da área e teve como tema central "Logística Colaborativa: Aplicações e Resultados". "Há um entendimento entre os principais formadores de opinião que está acontecendo uma evolução muito grande

em sistemas de armazenagem. No entanto, em muitos casos, a desova de produtos acaba congestionando o desembarque no depósito, por mais eficiente que sejam o fabricante, a empresa transportadora e o varejista", comenta Adalberto Panzan Júnior, presidente da Aslog.

Isso acontece, explica, porque muitas vezes o processo de compra leva em conta preço e oportunidade: o preço do produto em relação ao custo de sua acomodação parece atraente – mas no fim das contas o varejista tem até que alugar um segundo armazém para guardar a mercadoria e o preço final da compra acaba sendo desvantajoso. O fabricante, por sua vez,

A "cidade dos alimentos" do McDonald's

Exemplo de operação logística integrada no Brasil, o McDonald's atende aos seus 550 restaurantes brasileiros com apenas 100 veículos realizando de uma a três entregas por semana em cada loja: são 25 toneladas de produtos entregues por mês a cada um dos restaurantes. Elcio Grassia, diretor de Integração Logística para a América Latina, explicou em palestra durante o evento da Aslog como essas operações são realizadas há 27 anos no Brasil.

A McDonald's possui três centros de abastecimento: em Curitiba (PR), respon-

sável pelo atendimento de 11% dos restaurantes localizados na região Sul do País, em Recife (PE), estrategicamente posicionado para atender 9% das lojas, e um complexo industrial em Osasco (SP) que abastece os outros pontos de venda e funciona como um hub, centralizando a administração, planejamento e a gestão de estoques.

Também conhecido como a Cidade dos Alimentos, esse complexo industrial, com 33,4



Grassia: investindo em qualidade

mil m² de área construída em formato de "L", é hoje um dos maiores centros de produção nacional, resultado de um alto investimento em qualidade: foram mais de US\$ 70 milhões aplicados em sua construção. Nele funciona uma fábrica de pães

da FSBFoods, que produz 84 mil dúzias de pães por dia, e também a fábrica da Braslo, outra grande parceira e fornecedora do McDonald's, produtora de 100 toneladas de carne bovina e de frango diariamente.

também perde, pois deixa de vender novos lotes da mercadoria. "É a consequência direta do que podemos chamar de empurroterapia, praticada pelos vendedores da indústria.

A única maneira de injetar eficiência nessa relação é através da colaboração entre as partes", salienta. "Praticar logística colaborativa depende de exposição, entendimento, comunicação e networking e a conferência nos proporcionou tudo isso", comenta Luis Santamaría, gerente de Planejamento de Vendas e Operações da Multibrás, um dos palestrantes do encontro.

"Especificamente no setor de combustíveis, a logística colaborativa é um fator extremamente delicado e indispensável em dois aspectos: segurança e custo. Uma logística competente é essencial para a segurança da sociedade e do meio ambi-

Claro X Magazine Luiza

A Rede de lojas Magazine Luiza, que tem 48 anos de mercado e hoje conta com 360 casas nas regiões Sudeste e Sul, trabalha com 10 mil colaboradores e mais de 8 milhões de clientes. De acordo com Ramon Artur Martinez de Oliveira, gerente de Logística da empresa, 70% das vendas são realizadas a prazo e o faturamento da rede em 2005 alcançou os R\$ 2 bilhões.

A estratégia de expansão da rede leva em conta a criação de lojas virtuais. Com seis CDs, a empresa vem mantendo uma

ente, onde nossos produtos exercem constantemente um papel de potencial impacto



Martinez: lojas virtuais são estratégicas

logística colaborativa com a operadora de telefonia Claro e a fabricante de aparelhos celulares Motorola. "O cliente está sincronizando a produção de acordo com a demanda", comenta Ramon Oliveira. Ele lembra que o projeto começou em 2005, em dez lojas, passando em seguida para 50 lojas e agora já está em todas as lojas", diz o executivo. "Empurrar produtos para o varejo é uma visão de curto prazo dos fabricantes", argumenta. A frota que transporta para a rede é terceirizada e a gestão dos CDs, própria.

já que são de alta periculosidade", disse Adriano Dalbem, diretor de Suprimentos



Flash e NeoBand

Transforme veículos de transporte em veículos de comunicação

A **Flash** é uma empresa especializada na produção de kits para montagem de baús de caminhões, com lonas laterais, teto retrátil e lonas térmicas.

A **NeoBand** imprime lonas e adesivos que reproduzem imagens com altíssima resolução e consistência de cores.

Transforme sua frota em outdoors ambulantes. É a mídia que todo mundo vê, com custos baixos, de rápida produção, de fácil instalação e de resultados impressionantes.

FLASH
TEL: (11) 5641-0501
E-mail: flashnet@flashnet.com.br
www.flashnet.com.br

neoband

da Shell do Brasil, que participou da conferência. No setor de vestuário, representado pelo Grupo Fórum/Triton, o evento foi um marco evolutivo, conforme Marcelo Flório: "A logística praticamente não era pensada no segmento de varejo de vestuário algum tempo atrás e o convite para a conferência foi muito importante para o setor, fomos reconhecidos por um investimento que estamos realizando nos últimos anos".

"A logística colaborativa prega o conceito de trabalho que nós não temos expertise para realizar e terceirizamos hoje", comenta Jayme Souza, da Pepsico do Brasil, outro convidado do evento.

CAMINHOS DA LOGÍSTICA – De uma maneira geral, a sociedade começa a perceber a importância dessas questões, conforme salienta Geraldo Vianna, presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC), que esteve presente na abertura do evento. "Percebemos claramente como os caminhos da logística mexe com as pessoas. Acredito que hoje é o que vai fazer o País dar certo ou não", comenta. Ele diz que, para os fluxos de mercadorias funcionarem bem, o País precisa investir de 2% a 3% do seu PIB em melhorias na infra-estrutura e, mesmo nos melhores tempos, só chegou a investir 1,8%.

Para participar da 10ª Conferência Nacional de Logística foram convidados essencialmente embarcadores e fabricantes: "Esses são os protagonistas das ações de logística colaborativa, que podem efetivamente demonstrar os resultados do processo", diz Adalberto Panzan. Ao todo foram apresentadas 30 sessões técnicas e nove sessões gerais, sobre tributos e o impacto da energia na logística, entre outros. Junto às melhores práticas foram anunciados os principais programas de Graduação e Pós-Graduação do País, desenvolvidos por diversas universidades brasileiras como a USP, Fundação Dom Cabral, Unicamp, Fitel e IBTA. A área de

Panarello: logística de precisão

Com faturamento anual em 2005 de R\$ 2,2 bilhões, a Panarello vem se destacando no segmento de medicamentos e hoje é considerada uma das maiores distribuidoras de produtos farmacêuticos no Brasil. A empresa também participou da conferência realizada pela Aslog.

A distribuidora possui três mil funcionários, 700 representantes comerciais e 13 filiais localizadas no Ceará, Pernambuco, Bahia, Mato Grosso, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná, Rio Grande do Sul, duas em Goiás, no Distrito Federal e em Goiânia, e duas em São Paulo, uma na capital e uma em Bebedouro, interior do estado. Essas unidades são responsáveis por abastecer 35 mil farmácias de todo o país, através de uma



José Manuel:
segurança e precisão nas entregas

frota de 400 veículos próprios e terceirizados. Todos os pedidos devem ser entregues em um prazo máximo de 24 horas, sendo que as entregas começam às 5 horas da manhã e terminam ao meio-dia.

Os caminhões são carregados em seqüência, de acordo com um cronograma e uma rota de entrega previamente estabelecida. Toda a frota da Panarello possui rastreadores e travas de baú que bloqueiam o veículo caso alguma coisa não saia de acordo com o planejado. Em cada entrega, a porta do baú é liberada por 30 segundos, tempo suficiente para a retirada da encomenda, normalmente quatro a cinco volumes por farmácia.

Os circuitos eficientes da Unilever

No caso do abastecimento inbound e outbound da Unilever, o gerente de Logística da Unilever, Leonardo Rubinato, disse durante sua apresentação na conferência que a empresa conseguiu reduzir custos com a implantação de sistemas denominados circuitos de transporte. A empresa, fabricante de produtos de higiene e limpeza, com marcas famosas como Omo, Lux, Brilhante, Dove, Rexona, suco Ades, Hellmans e sorvetes Kibon, fatura anualmente cerca de R\$ 9 bilhões. De acordo com Rubinato, 80% do faturamento, no Brasil, decorrem das vendas do sabão em pó Omo.

A iniciativa foi implantada há um ano nas quatro unidades fabris localizadas nos estados de São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Pernambuco. Na cidade de Indaiatuba (SP), segundo Rubinato, a empresa tem a maior fábrica de sabão em pó do mundo.

Entre os principais clientes da Unilever estão o Carrefour, Wall Mart e a Companhia



Rubinato:
circuitos de transporte reduzem custos

Brasileira de Distribuição (CBD). Na malha logística que integra as plantas e os clientes existem 11 mil pontos de entrega. Por ano, são emitidos 450 mil pedidos e distribuídos 232 milhões de caixas. Estão atualmente contratadas 120 transportadoras, que se movimentam entre 16 CDs da Unilever. No total, são 310 mil m² de área de armazenagem. A empresa emprega 360 funcionários apenas na logística de transporte.

"Existem diversos circuitos de distribuição e nosso propósito é intensificar essas ligações, ganhando em tempo e em carga", analisa Rubinato. A idéia é combinar um ou mais fluxos de transporte que facilitem as operações da cadeia. Com a implementação dos circuitos, foi constatada uma redução de 26% no custo do frete e aumento de 98% na eficiência operacional.

Nas operações estão sendo utilizados 73 cavalos-mecânicos e 87 carretas.

investimentos também contou com um fórum especial, da qual participou a International Finance Corporation (IFC).

FAZENDO ESCOLA – O evento divulgou algumas ações na área de formação profissional que estão sendo desenvolvidas atualmente pela Aslog. Entre elas, o Programa Logtalentos – uma feira de recrutamento que colocará estudantes e profissionais da área em contato com as principais empresas do setor –, assim como a Certificação Técnica em Logística, que terá sua primeira prova de avaliação em setembro próximo. Em iniciativa inédita, a Aslog lançou também a Escola Nacional de Logística, que ministrará cursos pertinentes ao tema através da internet. "Serão 40 módulos de quatro horas de duração cada", especifica Panzan. Os módulos versarão sobre temas específicos como,

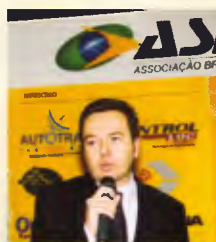
Volks: custos reduzidos

A Volkswagen Veículos transferiu seu setor de armazenagem e distribuição de peças e acessórios da unidade Anchieta para um depósito em Vinhedo, com a intenção de viabilizar o escoamento dos produtos. Willian Gomes Narciso, gerente executivo de Operações de Peças e Acessórios, afirmou durante palestra que só a mudança para o depósito de 131.800 m² de área construída e a terceirização de serviços logísticos de

transporte possibilitaram uma redução visível de custos e do tempo de entrega em 50%.

A decisão por um centro de distribuição centralizado em Vinhedo é uma opção logística da fabricante que mantém a parceria com a Transportadora Grande ABC. A unidade equaciona em média R\$110 milhões de giro por mês.

O depósito atende apenas a cadeia de clientes finais como o mercado de exportação e reposição, trabalhando com cerca de 110 mil itens.



Narciso: novo depósito acelera distribuição

por exemplo, movimentação e armazenagem, serviço a clientes, gestão de estoques, sistemas de informação. "Essa é a melhor forma de disseminar conteúdos téc-

nicos, de forma prática, para que profissionais tenham oportunidade de atualizar seus conhecimentos, independentemente de onde estejam", acrescenta. ■

Leve os mais completos cursos do setor de transportes para dentro de sua empresa.



ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS.



CURSO DE INTRODUÇÃO À LOGÍSTICA EMPRESARIAL

CURSO AVANÇADO DE LOGÍSTICA EMPRESARIAL



GERENCIAMENTO DE PNEUS



CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS DE VEÍCULOS

LOGÍSTICA NA MANUTENÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

PLANEJAMENTO NA FORMAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

A OTM Editora criou um projeto que leva até a sua empresa uma série de cursos aplicados às diversas áreas de atuação do setor de transportes.

Com **InCompany** seus profissionais terão a oportunidade de aprofundar conhecimentos nas áreas de manutenção, logística, operação, planejamento e administração, o que se

traduz em ganho de produtividade e rentabilidade. Tudo isso com um grande valor agregado: os cursos são ministrados no seu próprio ambiente de trabalho, eliminando os custos de viagem e hospedagem.

InCompany, uma solução prática e inteligente de se investir em qualificação profissional.



Continental inaugura fábrica em Camaçari

Primeira planta do grupo alemão no Brasil inicia as atividades com uma produção de 1.000 pneus por dia para veículos comerciais e 9.000 unidades para carros de passeio

A PRIMEIRA FÁBRICA DE PNEUS DA CONTINENTAL no Brasil, instalada no Pólo Industrial de Camaçari, na Bahia, começou a produzir pneus para caminhões em julho e até final do ano vão sair da planta 1.000 unidades por dia e a perspectiva é de evoluir para 1.700 unidades diá-

rias até o fim de 2007. A fábrica também produz 9.000 pneus de carro de passeio por dia, número que deverá aumentar para 14 mil unidades no primeiro semestre de 2007.

A unidade fabril da empresa de origem alemã está localizada em área total de

800 mil m² no pólo industrial próximo a Salvador. Possui área construída de 500 mil m² e absorveu investimentos de US\$ 260 milhões. Vai gerar, em plena capacidade, 1.200 empregos diretos e mais de 4.000 indiretos. Funciona inicialmente com 700 empregados. No próximo ano

serão acrescidos 200 postos de trabalho.

"Os produtos que sairão da fábrica de Camaçari serão tão modernos quanto os produzidos na Alemanha", afirma Renato Sarsano, responsável pelas operações de Pneus da Continental na América Latina. "A inauguração desta primeira fábrica de pneus da empresa no Brasil sinaliza nossa trajetória para uma única direção, a de crescimento".

De acordo com Sarsano, ainda é cedo para afirmar com exatidão qual a porcentagem da produção será direcionada ao mercado interno e qual para exportação. "Uma série de variáveis, como custos de produção e logísticos, níveis de preço e demanda nos vários mercados, além da taxa de câmbio, influenciam a definição do percentual de produção voltado para o mercado externo", explica, acrescentando que o número de pneus destinados ao exterior deverá ficar entre 70% e 90% do total da produção.

Em plena capacidade a nova fábrica terá produção anual de 6 milhões de pneus para carros de passeio e 700 mil pneus para veículos comerciais, segundo informou a empresa.

A fábrica de Camaçari foi projetada para permitir futuras expansões, em diversas fases. A primeira ampliação prevê a introdução de novo maquinário e a segunda será a expansão da área de produção propriamente dita. Utilizando as mais recentes tecnologias desenvolvidas pela empresa para a produção de pneus, a fábrica brasileira contou com um extenso programa de treinamento de seus funcionários, dos quais 190 foram enviados para estágio nas fábricas do grupo em Portugal, República Checa e Eslovênia.

Segundo Pedro Carreira, diretor superintendente da Continental responsável pela fábrica de Camaçari, a qualificação da mão-de-obra é uma das principais preocupações da empresa. "O plano de treinamento é contínuo e prevê o desen-



Instalações de produção na fábrica de Camaçari vão incorporar novo maquinário na primeira fase de expansão prevista



volvimento de programas de qualificação e reciclagem, incluindo cursos técnicos e comportamentais para todas as áreas", explica o executivo.

A Continental Pneus comercializa no mercado brasileiro cinco modelos de pneus para caminhões leves e microônibus e 12 tipos para caminhões e ônibus pesados. Começou a atuar no Brasil em 1997, na distribuição de pneus importados para carros de passeio, ponto de partida para se planejar a construção de uma fábrica no País.

A Continental, sediada em Hannover, Alemanha, teve início em 1871 como fabricante de artefatos de borracha flexível e pneus maciços para carruagens e

bicicletas. Em 1921, foi pioneira no mercado alemão ao lançar pneus com tecido têxtil, mais flexível e ao produzir os primeiros pneus de grande diâmetro, em substituição aos maciços, até então utilizados pelos veículos comerciais. No final dos anos 70, a Continental tornou-se multinacional, com a aquisição de uma série de empresas. Hoje o Grupo Continental emprega mais de 80 mil pessoas em mais de cem locais no mundo e registrou no ano passado faturamento de 13,8 bilhões de euros. A empresa é uma das líderes mundiais na produção de sistemas de freios, componentes de chassi, produtos eletrônicos para veículos, pneus e elastrômeros. ■

Mais pneus radiais para caminhões

Com a inauguração de uma nova fábrica em Gravataí a empresa pretende aumentar a produção de pneus radiais para veículos comerciais em 10%

Juliana Mausbach

Depois de comemorar ótimos resultados em 2005, e dando continuidade à estratégia de crescimento, a italiana Pirelli Pneus inaugurou mais uma fábrica no Brasil em março passado. Desta vez, é uma unidade de pneus radiais gigantes para ônibus e caminhões, localizada em Gravataí (RS), dentro do principal centro de desenvolvimento e produção de pneus das linhas moto, scooter e bicicleta da empresa.

A nova unidade completa o plano de investimentos da empresa no segmento industrial, o que possibilita nova capacidade produtiva para ampliar seu crescimento, estimado entre 9% e 10%, em nível nacional, em 2006. O investimento de R\$ 116 milhões na nova fábrica aumentará em 12 mil toneladas anuais a produção do grupo no complexo do sul do País, que atualmente produz 64 mil toneladas por ano. Além disso, vai representar 8% do faturamento total da Pirelli no Brasil.

Operando com uma produção diária de 400 pneus desde novembro, a fábrica atingiu sua plenitude de fabricação, de mil pneus por dia, em junho. Os pneus radiais para ônibus e caminhões da nova fábrica vão representar 20% do total da categoria produzido em todo o Brasil.

A escolha de Gravataí foi estratégica. Segundo o presidente da Pirelli Pneus

para a América Latina, Giorgio della Seta, a decisão de construir mais uma unidade na cidade resulta do fato de o Rio Grande do Sul possuir mão-de-obra qualificada, excelente infra-estrutura, além de apresentar características de crescimento rápido e dinâmico e ser a porta do Mercosul, mercado visado pela empresa. "A união entre a Pirelli e Gravataí vem sendo muito positiva ao longo dos anos e, por isso, inauguramos mais uma fábrica aqui", resume.

ESTRATÉGIA – De acordo com Della Seta, a estratégia de vendas da Pirelli Brasil continua a mesma. "O câmbio ainda está rentável para manter os 20% de produtos destinados à exportação. Neste ano vamos continuar com a mesma meta do ano passado, em torno de R\$ 1 bilhão", afirmou o presidente da Pirelli Pneus para a América Latina, à época da inauguração da fábrica. Os outros 80% de produção, voltados ao mercado interno, serão destinados às montadoras e ao mercado de reposição, 40% e 60% respectivamente.

Sobre a qualidade dos produtos, Nicola Tomasini, diretor da unidade Truck da América Latina, afirma que os pneus para ônibus e caminhões são idênticos aos produzidos nas instalações de Santo André (SP), até hoje

a única que produzia pneus gigantes. Segundo ele, serão fabricados pneus com aros de 17,5 a 22,5 polegadas, através de sistemas automatizados e controle de qualidade no final da linha feito com aparelhos de raios-X.

Tomasini lembra que a qualidade dos pneus é fator fundamental para a fixação da marca no mercado. "Toda linha de pneu lançada tem pelo menos 20% a mais de rendimento quilométrico na primeira vida. E de 10% a 15 % nas vidas posteriores", explica, acrescentando que um pneu Pirelli, conforme a aplicação, pode chegar a três recapagens.

Em relação à qualidade e ao aumento das importações de pneus asiáticos, Tomazini é direto em afirmar que é responsabilidade do consumidor verificar a durabilidade dos produtos e fazer a opção. "Cabe ao cliente ficar atento para ver se os pneus passam da primeira vida pelo menos", recomenda.

A empresa prevê que o mercado de pneus para ônibus e caminhões (radiais e convencionais) cresça de 3% a 5% este ano no Brasil. "Em um período difícil, a Pirelli cresceu no mundo todo e principalmente no Brasil, que é hoje o maior mercado consumidor da empresa, até maior que o italiano", diz della Seta. ■

PROGRAMAÇÃO PRELIMINAR

DIA 2 DE AGOSTO

- 14h00 Abertura da Secretaria
- 18h00 Abertura solene do Congresso
- 19h30 Entrega do Troféu "O Transportador"
- 20h00 Inauguração da Feira Automotiva e Coquete

DIA 3 DE AGOSTO

- 08h30 **PAINEL A Importância da Infra-Estrutura de Transportes para a Dinamização da Economia Brasileira**
DEBATEDORES CONVIDADOS: Paulo Sérgio Passos Ministro dos Transportes; Milton Zuanazzi Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC; Alexandre Resende Diretor Geral da ANTT; Pedro Roberto Almeida Presidente SNTF; Meton Soares Vice-Presidente do Setor Aquaviário da CNT, Diretor da Fenavega, Vice-presidente Institucional de Assuntos de Transportes Aquaviários de Cargas da ABTC; Raul Velloso Economista e Consultor da CNT; **MEDIADOR:** Bruno Batista Diretor Executivo da CNT; **PRESIDENTE DA MESA:** Antônio Pereira de Siqueira Presidente do SETCEB
- 12h00 Almoço
- 14h00 **PAINEL Lei da Balança - Excesso de Carga nas Rodovias**
PALESTRANTE: Paulo Cesar de Souza Rangel ENGELOG: Implantação e Manutenção de Pavimentos Asfálticos; **DEBATEDORES:** Gil Firmino Guedes ABCR "O Excesso de Carga e o Impacto nos Pavimentos"; Rubem Penteado de Melo TRANSTECH "Operação e estabilidade das composições de cargas articuladas" **PRESIDENTE DA MESA:** Antônio Carlos Knittel Presidente da FETRABASE
- 15h30 Coffee Break
- 16h00 **PAINEL Entraves Logísticos e Burocráticos do Setor de Transportes: Obstáculos à Competitividade, ao Crescimento das Exportações e aos Investimentos**
DEBATEDORES CONVIDADOS: Antônio Barros de Castro Diretor de Planejamento do BNDES; Eliezer Batista Ex-presidente da CVRD; Mateus Antunes Presidente de Suape; Mário Mugnaine Jr. Secretário Executivo da Câmara de Comércio Exterior; Silvio Campos Presidente da Câmara Brasileira de Contêineres e Transporte Multimodal; **MEDIADOR:** Jornalista Alexandre Garcia; **PRESIDENTE DA MESA:** Thiers Fattori Costa Presidente de Honra da CNT e Vice-Presidente Institucional de Assuntos de Transporte Intermodal de Cargas

- 18h00 Visita à Feira Automotiva
- 20h30 Jantar

DIA 4 DE AGOSTO

- 08h30 **PAINEL O Transporte de Produtos Perigosos: Desafios da Legislação e da Proteção Ambiental**
DEBATEDORES CONVIDADOS: Marina Silva Ministra do Meio Ambiente; Alfredo Peres Diretor do Denatran; Tereza Pantoja Diretora Executiva do Set/Senat; Luiz Rebelo Neto Presidente da FENAVEGA **MEDIADOR:** Manoel de Souza Diretor da ABTC; **PRESIDENTE DA MESA:** Flávio Benatti Presidente da FETCESP
- 10h45 Coffee Break
- 11h15 **PALESTRA A Importância do Caminhoneiro Autônomo no TRC**
PALESTRANTE: José da Fonseca Lopes Presidente da ABCAM, Diretor da ABTC e Presidente da Seção de Autônomos da CNT; **PRESIDENTE DA MESA:** Luiz Anselmo Trombini Presidente da FETRANSPAR e Diretor da ABTC
- 12h00 Almoço
- 14h00 **PAINEL As Implicações dos Projetos de Lei 2.660/96 (Tempo de Direção) e 4.358/01 (Disciplinamento do Setor de Transporte de Cargas)**
DEBATEDORES CONVIDADOS: Paulo Caleffi Presidente da FETRANSUL, Secretário Geral da CIT e Vice-Presidente Institucional de Assuntos Internacionais da ABTC; Marco Túlio Mello Coordenador do Centro de Estudos Multidisciplinares em Sonolência e Acidentes da Unifesp; Fernando Pedrosa Coordenador do PARE Programa de Redução de Acidentes do Ministério dos Transportes; Pedro Lopes Diretor da ABTC e Presidente da FETRANSCESC; **MEDIADOR:** Flávio Henrique Santos Diretor da FHS Advocacia; **PRESIDENTE DA MESA:** Irani Bertolini Presidente da FETRANSPAR e Vice-Presidente Institucional de Assuntos Regionais do Norte da ABTC
- 16h00 Coffee Break
- 16h30 **PALESTRA Qualidade e Tecnologia à Disposição do Transportador**
- 17h00 **USO INDEVIDO DE DROGAS E QUALIDADE DEVIDA**
APRESENTAÇÃO: Secretaria Nacional Antidrogas
- 18h30 Sessão Solene de Encerramento e Leitura das Propostas do VII Congresso Nacional Intermodal dos Transportadores de Cargas
- 19h00 Visita à Feira Automotiva

Obs.: Esta programação poderá ser alterada.



Na qualidade de Hotel Oficial do Congresso, o **BAHIA OTHON PALACE HOTEL** está oferecendo condições especiais para tornar mais atrativa sua participação no evento.

RESERVAS DIRETO COM O HOTEL

R\$ 185,00 (cento e oitenta e cinco reais) + 5% de taxa de serviço.
Valor do apartamento duplo ou individual com café da manhã servido no restaurante

RESERVAS (71) 3245 6111

ATENÇÃO Para obter esta tarifa promocional, o congressista deverá mencionar sua participação no evento, caso contrário, pagará tarifa balcão.

BAHIA OTHON PALACE HOTEL Av. Oceânica, 2294 Ondina - Salvador - BA - tel: (71) 3203 2010 fax: (71) 3336 6188 e-mail: srossa@othon.com.br / bahia@othon.com.br

Preencha a ficha de inscrição em letra de forma ou datilografada e envie pelo FAX: (61) 3323.3960; ou para a sede da ABTC SAS Quadra 6, lote 3, Bloco J, 10º andar, Ed. Camilo Cola - CEP 70070-000 - Brasília - DF; ou faça sua inscrição diretamente pela internet no site www.abtc.org.br

INSCRIÇÕES GRATUITAS FICHA DE INSCRIÇÃO

Nome Completo _____

Nome e sobrenome p/ crachá: _____ Data de nasc.: _____

CPF: _____ Cargo: _____ Área: _____

Empresa/Entidade: _____

Endereço: _____

Cidade: _____ UF: _____ CEP: _____

Nome da empresa p/ crachá: _____ e-mail: _____

Telefones: () _____ Fax: () _____

Se não for possível estar presente no evento, outra pessoa poderá substituí-lo (a) sem qualquer ônus extra. Para tanto, envie uma autorização por escrito a ser apresentada previamente à ABTC ou no ato do credenciamento

Mercedes-Benz pelo Brasil

A Caravana Vem Mercedes-Benz, realizada pela marca para divulgar sua linha de caminhões, já percorreu 19 cidades e 16.400 quilômetros durante os seis meses que esteve na estrada

Juliana Mausbach

A Caravana Vem Mercedes-Benz, evento itinerante da marca para divulgar sua linha de caminhões – que foi renovada nos últimos três anos com os lançamentos das linhas de caminhões leves Accelo, dos médios e semipesados Atego e dos pesados e extrapesados Axor –, retornou à capital paulista em junho, tendo percorrido 16.400 km em todo território nacional, desde outubro de 2005 quando teve início.

A intenção da Mercedes-Benz é se aproximar dos seus clientes e divulgar seus produtos e serviços em campo, de maneira que haja um contato direto com os consumidores. "A caravana é um evento de portas abertas. Já que não podemos receber todos dentro das fábricas, tentamos levar um pedacinho da Mercedes-Benz para o maior número possível de clientes", explica Cláudia Campos, supervisora de Marketing da DaimlerChrysler.

Para isso, em cada parada da Caravana foi montada uma estrutura que permitiu que seus concessionários e parceiros como o Banco Mercedes-Benz, Mercedes



Caravana que mostra linha de caminhões Mercedes aos clientes visitou 23 cidades em seis meses

Evento estimula vendas

Quando chegou à grande Belo Horizonte (MG) em março, a caravana já havia parado em 15 cidades e montou sua estrutura no posto PTB da rodovia Fernão Dias (BR-381), no km 434, em Betim. Nesta parada a concessionária Minas Máquinas estava presente com um estande e com grandes expectativas. De acordo com Renata Martins, do departamento de consórcios e vendas, o objetivo principal era realmente de divulgação, mas que a possibilidade de prospecção de clientes foi ótima. "Estamos satisfeitos com o resultado da publicidade, as vendas virão em seguida", afirmou.

Newton Pontes, gerente de Vendas da Cardiesel, outro concessionário da Mercedes-Benz presente no evento, confessou que, só na metade do primeiro dia vendeu três caminhões. Já a JaburSat, empresa de tecnologia de rastreamento, estava firme no propósito de conseguir novos clientes. Segundo Carlos Augusto Ramos, gerente regional de São Paulo/Minas Gerais, a empresa possui uma estratégia de divulgação agressiva e pretendia fechar negócios. "Acreditamos em um

Seguros, Rodobens Consórcios, JaburSat, Móbil Delvac e Michelin, montassem estandes, divulgassem seus produtos e esclarecessem dúvidas de frotistas e caminhoneiros.

Em São Paulo, nos três primeiros dias de junho, a Caravana Vem Mercedes-Benz montou sua estrutura no Posto Sakamoto II, na saída 210,5 da rodovia Dutra. De acordo com Tânia Silvestri, diretora de Marketing da DaimlerChrysler do Brasil, a escolha do local foi devido à grande concentração de motoristas vindos de várias localidades do País. "Cerca de 900 caminhoneiros circulam diariamente no Posto Sakamoto II", afir-

potencial de fechamento em torno de 200 equipamentos", disse Ramos.

Mas, entre as atrações, os test drives foram a sensação para os caminhoneiros. Em Betim, sete dos dez veículos da Caravana estavam disponíveis para que os visitantes, com habilitação na categoria exigida, dirigissem e testassem a nova tecnologia de motorização eletrônica e o freio-motor Turbo Brake lançados na linha de extrapesados Axor. Júlio César Braga e Loreval Bandeira, motoristas da Cesa Logística, aproveitavam a festa enquanto esperavam sua vez para o teste. "Estávamos trabalhando e viemos direto. Estamos aguardando para sentir as diferenças dos novos equipamentos", afirmaram.

Bandeira, que já está na estrada há 12 anos, achou que outro ponto forte da Caravana é a preocupação com a vida dos caminhoneiros, pela oportunidade oferecida de conhecer o meio em que vivem de forma mais aprofundada. "É bom saber que têm pessoas preocupadas com a nossa classe, que querem nos unir e nos informar. Nosso trabalho exige muita responsabilidade já que lidamos com vidas", comentou.

ma a executiva. A última etapa do evento contou com a presença de 970 pessoas, totalizando um público de mais de 25 mil pessoas em todas as paradas.

Durante os três dias de evento na capital paulista 210 motoristas tiveram a oportunidade de dirigir os caminhões da Mercedes-Benz. Desde outubro, quando a caravana se iniciou, foram realizados 4.530 test drives.

STAR CARE – Além de distribuir brindes e oferecer diversas atrações recreativas e de entretenimento aos visitantes, a Caravana assume seu compromisso social através



Desde outubro, quando a Caravana Vem Mercedes-Benz se iniciou, foram realizados 4.530 test drives

do projeto Star Care, já existente na Europa. Em todas as paradas, a Mercedes-Benz oferece um espaço para que entidades beneficentes da região exponham e vendam produtos elaborados pela própria entidade a fim de arrecadar recursos.

Na etapa de Belo Horizonte (MG), a organização beneficiada foi o Serviço Assistencial Salão do Encontro, uma entidade sem fins lucrativos de Betim que promove atividades para gerar trabalho e renda para jovens, adultos, idosos e portadores de necessidades especiais. Formação educacional para crianças e adolescentes, além de apoio e reestruturação familiar, são outros objetivos da entidade. ■

Mais espaço para exportações

Novo terminal de cargas para exportação do aeroporto internacional de São Paulo em Guarulhos atenderá à demanda prevista para os próximos cinco anos

Sonia Crespo

O AEROPORTO INTERNACIONAL DE SÃO Paulo em Guarulhos é considerado o mais movimentado terminal aéreo da América do Sul. Entre exportações, importações e carga doméstica, o terminal movimenta mensalmente cerca de 25 mil toneladas. Para atender com maior rapidez e flexibilidade à demanda das exportações, que cresceram vertiginosamente nos últimos dois anos, a Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária

(Infraero) ampliará em 40% a capacidade do terminal de exportação até o final de 2007. Além do atual CD, que tem 23 mil m², um novo armazém entrará em operação: serão mais 17 mil m² de área total para carga em trânsito – já fiscalizada por outros aeroportos nacionais – e carga perecível. A área é um antigo CD que pertencia a uma companhia aérea e que será adaptado pela Infraero de acordo com as especificações necessárias do

setor. “Esperamos um crescimento nas operações gerais de 5% ainda este ano e, para 2007, estimamos um aumento de 10%”, avalia o gerente de Logística do aeroporto, Nelson Rodrigues de Farias. Só na movimentação de produtos perecíveis, a expectativa é de que haja uma expansão de 40%.

Atualmente as operações de carga e descarga do terminal aeroportuário de exportações, segundo Farias, se assem-



Expansão do terminal prevê crescimento de 10% nas operações já a partir de 2007



Para dinamizar os processos de exportação, CD ganhará mais 17mil m² e expandirá 40% sua capacidade de atendimento

lham a uma linha de montagem: a carga chega em caminhões e é descarregada em uma das 18 plataformas, já sendo acomodada em paletes aeroportuários e encaminhada para fiscalização. O despacho pode acontecer no mesmo dia. Por dia, a descarga na exportação movimentada cerca de 300 caminhões. "Logística nós temos aqui para atender a qualquer necessidade", salienta o executivo. São movimentadas por mês cerca de 11 mil toneladas de carga exportada.

PERECÍVEIS: PRIORIDADE — Para viabilizar as operações no novo CD serão necessárias algumas reformas estruturais, que demandarão investimentos de R\$ 1 milhão. O armazém contará com 46 plataformas, sendo 14 posições com niveladora de doca e 32 com altura própria para carrocerias convencionais. Nelson Farias diz que para instalar equipamentos de automação — uma segunda fase da expansão — será necessário aporte de R\$ 1 milhão. "Neste novo terminal, concen-

traremos a carga perecível e a carga em trânsito, pois assim concentraremos as atividades de anuentes, que são os fiscais do Ministério da Agricultura e da Anvisa, por exemplo. Além disso, atenderemos mais adequadamente a carga perecível que hoje representa 19% do total de cargas aeroportuárias exportadas", avalia. As demais mercadorias que seguem para o exterior são basicamente produtos industrializados com valor agregado, como autopeças e têxteis, entre outros — carga característica deste tipo de modal. "A reforma garantirá condições de atendimento para os próximos cinco anos", estima.

Já o CD dedicado à importação, que tem 42 mil m², recebe cerca de 11 mil toneladas por mês, já possui 1/8 de área totalmente automatizada. A velocidade na liberação da carga depende do tipo de expedição e de produto, classificada por canais que identificam a prioridade: pelo canal verde, a mercadoria é liberada no mesmo dia, sem inspeção — são geral-

mente autopeças e perecíveis; pelo canal amarelo, a encomenda tem documentação inspecionada e a liberação leva cerca de 24 horas; pelo canal vermelho, a carga é inspecionada e aberta, e fica retida entre dois e quatro dias; e pelo canal cinza, que exige a comprovação do valor da mercadoria, através da verificação de nota — neste caso a carga pode ficar retida por tempo indeterminado.

AEROPORTO-INDÚSTRIA — Um novo conceito de logística está surgindo na área aeroportuária brasileira, a exemplo do que já ocorre em aeroportos dos Estados Unidos e da Europa: o aeroporto-indústria, que acomoda pequenas indústrias em terrenos anexos. Essas indústrias têm benefícios em taxas para produzir e exportar, usando a estrutura do aeroporto. O sistema já está implantando no aeroporto de Confins (MG) e começa a ser adotado em Viracopos (SP). "Certamente esse conceito fará crescer o mercado de transporte aéreo de cargas", analisa. ■



Emirates SkyCargo vem ao Brasil

A empresa aérea de Dubai, que possui uma das mais novas frotas de aviões do mundo, anuncia que atuará no País com um vôo semanal para o Oriente Médio

A EMIRATES SKYCARGO, SEDIADA EM DUBAI, nos Emirados Árabes Unidos, vai operar no transporte de carga aérea entre o Brasil e o Oriente Médio, com vistas ao atendimento da crescente demanda de exportação e importação entre a América Latina e a Ásia.

O anúncio foi feito pelo gerente de Desenvolvimento da Emirates, Prakash Nair. "Existe uma demanda mundial muito grande e queremos primeiro atender a clientes que já temos e depois nos expandirmos para novos mercados", afirma. A companhia quer difundir sua marca antes de dar o passo de expan-

são. Para atrair clientes e apresentar a Emirates ao mercado brasileiro, a empresa firmou parceria com a Scand Air Cargo, de São Paulo, que será seu agente de vendas na região latino-americana.

Segundo Prakash Nair, a Emirates vai operar com um Boeing 747, com capacidade para cerca de 100 toneladas, para transportar produtos de São Paulo ao Oriente Médio, em uma rota direta uma vez por semana. "Ainda estamos captando clientes para dar início ao transporte, com data a ser definida. Há um grande potencial, por exemplo, para cargas

que têm como destino a China", acrescenta o gerente.

Atualmente a empresa mantém uma parceria com a Varig Log para distribuição de cargas no Brasil. "Levamos as cargas até Nova York e de lá passamos para a empresa brasileira, que faz as entregas no País. Nós somos os distribuidores da Varig Log no Oriente Médio", explica.

A Emirates Airline, a estatal dos Emirados Árabes Unidos à qual pertence a SkyCargo, lucrou US\$ 762 milhões em 2005, sobre faturamento de US\$ 6,2 bilhões, possui uma frota de 92 aeronaves e movimentou com nove cargueiros mais de um milhão de toneladas de cargas. Fundada em 1985, é a décima maior empresa aérea do mundo. Hoje voa para 83 destinos em 57 países.

Marco Aurélio Oliveira, presidente da Scand Air Cargo apresentará nos próximos meses estudo sobre a operação no Brasil. Segundo ele, o País movimentará 5 mil toneladas de carga por mês nas rotas em que a Emirates opera, como Oriente Médio, Ásia, África e Oceania. A idéia é ficar com uma parcela desse mercado e transportar mercadorias para Dubai e distribuí-las nas outras regiões que recebem do Brasil têxteis, frango, autopeças, frutas e outros produtos e mandam para cá principalmente eletrônicos.

O grupo possui 27 mil funcionários, dos quais 100 brasileiros, incluindo 30 pilotos e o restante, tripulação. Desde sua inauguração adquire uma média de 16 aeronaves por ano — todos do tipo wide body —, custando entre US\$ 300 milhões e US\$ 400 milhões cada aos preços atuais. Tem encomendas de mais aviões para atingir uma frota de 156 aeronaves até 2010.

A companhia possui um terminal de carga em Dubai, o Emirates SkyCargo Center, que dispõe de sistemas computadorizados e pessoal treinado para acelerar o fluxo do tráfego. O novo Cargo Mega Terminal, em projeto, terá capacidade prevista para 1,2 milhão de toneladas por ano e é indicador da importância que a empresa dá ao setor de transporte de carga. ■

 **TransTec** 2006

Caxias do Sul - RS

Siga o caminho para os novos negócios.

A **Transtec - Feira de Transportes, Veículos, Implementos, Encarroçadoras e Autopeças**, chega em sua sexta edição com nova formatação. Focando os setores de transporte rodoviário de cargas, implementos rodoviários, transporte rodoviário de passageiros, metropolitano de passageiros e autopeças. A **Transtec 2006** está mais direcionada e com abrangência nacional.

Reserve já seu espaço na **Transtec 2006**, a feira que vai encurtar a distância entre seus expositores e os principais decisores de compras e formadores de opinião do Brasil, gerando excelentes oportunidades de negócios.

 **TransTec** 2006
Feira de transportes, veículos,
implementos, encarroçadoras & autopeças

15 a 18 de Agosto de 2006 - Caxias do Sul - RS

REALIZAÇÃO:

 **SIMECS**

Sindicato das Indústrias
Metalúrgicas, Mecânicas e de
Materiais Elétricos de Caxias do Sul

ORGANIZAÇÃO E MONTAGEM:


Marcelo Fontana
promoções e eventos

 **intencional**
PROMOÇÕES E MONTAGENS

APOIO:

 **TECHNI**
bus

 **transporte** revista

CAMINHONEIRO

MAIS INFORMAÇÕES:

SIMECS - Sindicato das Indústrias Metalúrgicas Mecânicas e de Mat. Elétricos de Caxias do Sul - Fone/Fax: 54 3228-1855 - simecs@simecs.com.br

MARCELO FONTANA PROMOÇÕES E EVENTOS: Fone/Fax: 11-5096-8104 - otmeditora@otmeditora.com.br - www.revistatransportemoderno.com.br - www.revistatechnibus.com.br

INTENCIONAL BR PROMOÇÕES E MONTAGENS: Tel.: 11 3049-1799 / 1770 / 1792 - Fax: 11 3049-1761 - transtec@intencionalbr.com.br

Portos brasileiros agora mais protegidos

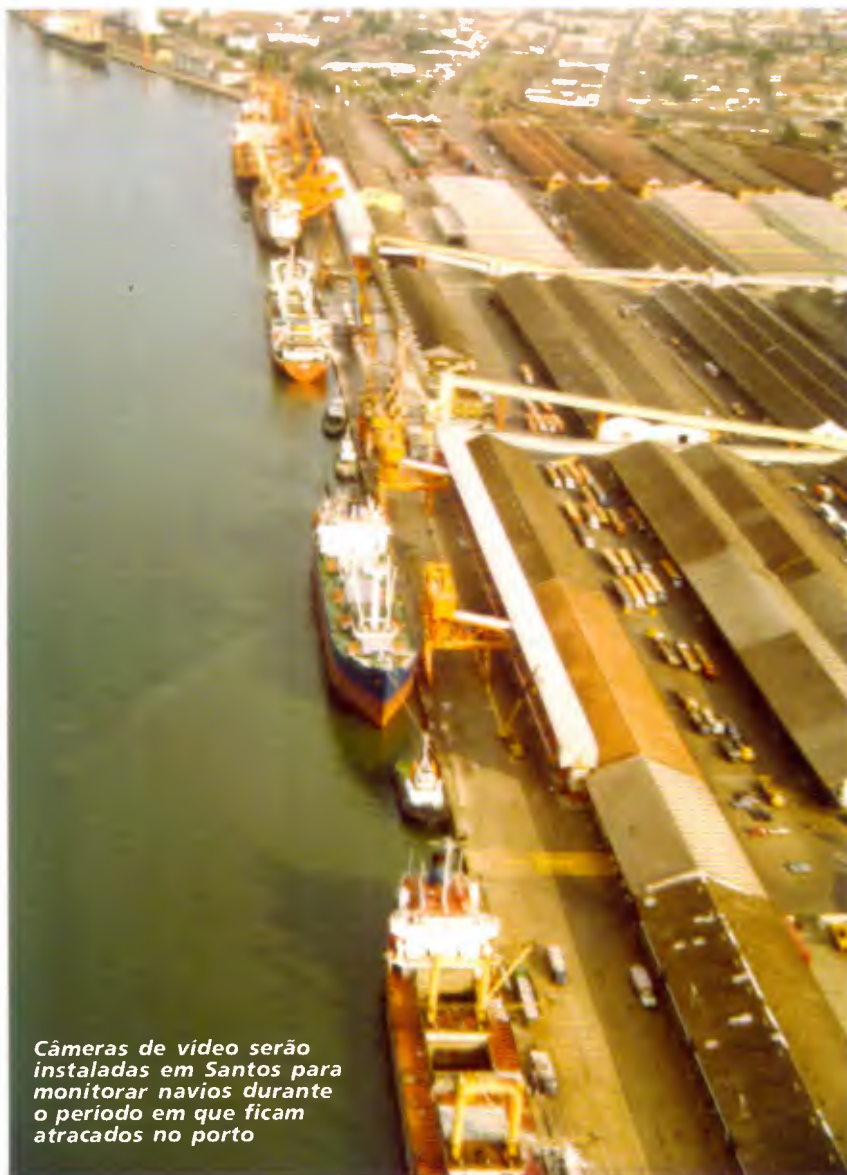
A maioria dos portos brasileiros já instalou os sistemas e equipamentos de monitoramento exigidos pelo novo código internacional de segurança

Gisele de Oliveira

TERMINOU NO DIA 30 DE JUNHO O PRAZO para cumprirem as normas de segurança estabelecidas pelo ISPS Code (Código Internacional para a Segurança de Navios e Instalações Portuárias). Das 227 instalações portuárias (terminais e portos públicos e privados) que operam com comércio exterior no País e tiveram o Plano de Segurança aprovado, 130 já haviam recebido, até o final de março, o Termo de Cumprimento, emitido pela Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos). O ISPS Code deve ser seguido por 162 países membros da Organização Marítima Internacional (IMO), incluindo o Brasil, e visa ao controle de acesso de pessoas, veículos e cargas nas instalações portuárias, além do monitoramento de toda a movimentação entre o navio, terminal e cais.

De acordo com a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) os portos que não tiverem o certificado, a partir do segundo semestre, poderão ser evitados por armadores internacionais, principalmente, os que têm como destino os Estados Unidos, país que representa um quarto da balança comercial do Brasil.

No entanto, apesar do alarde feito em torno das implicações e prejuízos que os portos possam sofrer caso não atendam as medidas internacionais, as penalidades, por parte do governo brasileiro, não



Câmeras de vídeo serão instaladas em Santos para monitorar navios durante o período em que ficam atracados no porto

passarão de sanções administrativas. A informação é do coordenador Geral de Programas de Transportes Aquaviários, do Ministério dos Transportes, Edison de Oliveira Vianna Júnior. "Nós estamos pensando em penalidades administrativas, em como responsabilizar os técnicos e gestores que não estão cumprindo com as obrigações. Não podemos parar o porto, nem sacrificar a movimentação portuária por conta de uma ação que deveria ser adotada por um gestor do porto", ressalta.

Em 2004, o governo federal investiu cerca de R\$ 56,7 milhões na elaboração de planos de segurança e implantação de sistemas e equipamentos nos portos públicos, sendo que R\$ 28,26 milhões foram destinados exclusivamente ao Porto de Santos. No ano passado o montante nacional foi de R\$ 22 milhões e Santos ficou com R\$ 9,5 milhões.

O Porto de Fortaleza foi a primeira instalação pública a receber a certificação do ISPS Code. Entre as obras realizadas estão a instalação de catracas eletrônicas, detectores de metal nos acessos às instalações portuárias, ampliação e aprimoramento do circuito fechado de tv e treinamento de profissionais.

Vianna cita que entre os benefícios diretos da implantação do código de segurança estão a redução de roubo de carga, a confiabilidade e a redução no custo dos seguros. Já indiretamente estão o maior controle de fiscalização e a redução do tempo para liberação de cargas. "O Brasil evoluiu muito no setor de segurança portuária. Ainda temos dificuldades, mas já estabelecemos uma cultura e a necessidade de se pensar na segurança incorporada à produção portuária", analisa.

De acordo com o presidente em exercí-



Implantação de sistemas e equipamentos de segurança no Porto de Santos contou com verba de R\$ 40 milhões

cio da Conportos, João Carlos de Campos, os dez principais portos brasileiros, que juntos movimentam mais de 60% das exportações nacionais, receberam um acompanhamento especial por parte do governo federal. Para ele, o ISPS foi fundamental para a segurança pública na área do cais, pois garante mais controle das autoridades na prevenção e repressão contra atos ilícitos a portos e navios. Além desse fato, Campos acredita que o código de segurança tornou-se fator de competitividade no mercado. "Toda a comunidade marítima está certa de que a medida veio para ajudá-la. O descontentamento inicial gerado pelos investimentos realizados já foi superado. Os resultados positivos parecem ter compensado os gastos", ressalta.

SANTOS – O grande volume de recursos destinados ao Porto de Santos deve-se ao fato de sua extensão. O maior porto brasileiro possui quase 8 milhões de metros quadrados e 13 quilômetros de cais. De acordo com o engenheiro de implantação do ISPS Code na Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo), João Fernando Cavalcanti Gomes da Silva, em todo o porto foram construídos 28 gates que possuem catracas, torniquetes

e cancelas, e estão prontos para operar com padrões de identificação biométrica pela estrutura óssea da mão e crachá eletrônico para o acesso de pessoas e veículos. A autoridade portuária afirma que 15 mil usuários já foram cadastrados, porém, ainda faltam 30 mil, entre trabalhadores, agentes marítimos e operadores.

A Codesp também investiu na melhoria de iluminação em vários pontos do cais, construção de muros e cercas e na

instalação de rede de fibra ótica, implantada do cais da Alemoa a Ponta da Praia. A conexão de todas as instalações está interligada ao Centro de Controle de Operação e Comunicação (CCCOM), construído especialmente para monitorar ininterruptamente o porto por meio de 200 câmeras, instaladas em pontos estratégicos do cais. Doze pessoas atuam no centro de controle divididas em turnos de seis horas. "Na ilha Barnabé e na margem esquerda tivemos que construir duas torres e implantar o sistema wireless (rádio transmissão)", diz o engenheiro.

O plano de segurança elaborado pela Codesp abrange ainda uma segunda etapa, prevista para ser implantada até julho de 2007, que aborda a implementação de câmeras fixas para o monitoramento e gravação de vídeo dos navios durante o período de atracação no cais. O rastreamento de navios por radares marítimos também está previsto na segunda etapa, porém, essa fase para ser colocada em prática ainda demanda recursos federais. "O básico do plano de segurança já está implantado em Santos. Agora a segunda fase é um serviço de controle mais sofisticado, que precisa ser analisado diante da disponibilidade de recursos", enfatiza o coordenador de Programas Aquaviários. ■

Câmbio ameaça setor de autopeças

O câmbio desfavorável às exportações preocupa os fabricantes de autopeças e prejudica o grande trunfo do setor: em 2002 o Brasil exportou 5 mil caminhões, no ano passado esse número passou dos 38 mil

Juliana Mausbach

MANUTENÇÃO DOS VOLUMES DE EXPORTAÇÃO e estímulo à demanda doméstica são dois grandes desafios que o setor de autopeças brasileiro vai enfrentar nos próximos anos. O desfavorável câmbio brasileiro, que deve se manter entre R\$2,00 e R\$ 2,30 para o dólar nos próximos dois a três anos, de acordo com previsões de Octavio de Barros, diretor de pesquisa e economista do banco Bradesco, não deve afetar as exportações imediatamente: os principais clientes das autopeças brasileiras em outros países são as montadoras, com as quais as empresas brasileiras se comprometem por meio de contratos com o fornecimento por tempo determinado, o que é, por enquanto, o grande responsável pela manutenção do volume de exportações. Volume que deve crescer. De acordo com levantamento realizado pelo Sindicato Nacional das Indústrias de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), este ano os embarques de autopeças podem chegar a US\$ 8,2 bilhões, 9,5% a mais que em 2005.

Porém, as fabricantes de autopeças nacionais já vão sofrer redução palpável de faturamento, pois com o real valorizado, a quantidade de capital entrante em seus negócios deve ser bem menor. A multinacional ArvinMeritor está sentindo a instabilidade do mercado externo e demons-



Setor de autopeças prevê recuperar mercado no segundo semestre

tra preocupação principalmente com os índices de exportações de 2007. De acordo com Sílvio Barros, diretor de Vendas e Marketing para a América Latina da unidade de fabricação de eixos para veículos comerciais, a exportação deve manter índices de crescimento até o final deste ano, como prevê o Sindipeças. Contudo, Barros acredita que a partir do final de 2006 o mercado deve sofrer uma queda de até 15%, já conseqüência do desestímulo do real valorizado. "O grande pulo no mercado de caminhões é a exportação e é visível o crescimento dos índices a cada ano. Em 2002 o Brasil exportou 5 mil caminhões, número que chegou a 38.300 unidades no ano passado, de acordo com dados a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). "Se nada for feito para manter o mercado competitivo, tenho sérias dúvidas se va-

mos conseguir manter os números", afirma, apontando para as conseqüências dessa redução de mercado.

A queda de exportações aumenta os custos de produção, já que a entrada de capital é menor e os custos não podem ser simplesmente repassados aos consumidores. As exportações possibilitam uma maior produção, o capital é melhor distribuído em toda a fábrica e isso permite a manutenção de preços, seja de venda externa, seja aqui dentro do País. Essa situação faz com que a disputa pelo mercado interno se intensifique e ações neste sentido sejam tomadas. Segundo as expectativas de Barros, as exportações da ArvinMeritor devem cair cerca de 30% e, como compensação, as importações de componentes devem crescer bastante. "Atualmente, a importação de componentes representa 30% das compras da empresa, nível que deve subir bastante devido à baixa competitividade dos fornecedores locais", explica.

De acordo com o Sindipeças, no primeiro trimestre deste ano as importações de autopeças caíram 2,7% em relação ao mesmo período do último ano, passando de US\$ 1,67 bilhão para US\$ 1,62 bilhão – queda causada pela eliminação do redutor de 40% do imposto de importação que encareceu as transações,



Investir em programas de fidelização e treinamento estão entre as prioridades dos fabricantes

que, portanto, foram adiadas, e a antecipação de importações da Argentina no final do ano passado por conta da incerteza na renovação de acordos entre os dois países. Porém, essa situação deve se reverter, influenciada pela situação do câmbio e a necessidade de se buscar componentes mais em conta. O sindicato espera que o mercado de importações de autopeças se recupere e aumente em torno de 9,7% com relação a 2005: US\$ 7,3 bilhões, ante os US\$ 6,6 bilhões do ano anterior.

MERCADO INTERNO – Quanto aos números do mercado doméstico, os índices vão se manter e não haverá crescimento. Segundo Barros, as vendas internas caíram 15% só nos primeiros quatro meses do ano e devem começar a se recuperar no segundo semestre, quando o setor agrícola retomará o fôlego, a produção de cana-de-açúcar e de álcool manterá os bons negócios, os juros cairão e o PIB trará boas notícias, segundo as expectativas do setor.

Com a disputa de mercado interno que está se prevendo com as quedas de exportação, Leticia Costa, presidente da Booz Allen Hamilton, uma consultoria de alta gestão para corporações e governos, acredita que, devido à grande fragmentação de canais de vendas internas do setor, o desafio a se enfrentar é o decisivo

papel que o reparador de veículos exerce nas vendas de autopeças.

“O brasileiro costuma freqüentar muito oficinas para consertar o carro e, em 90% dos casos, é o reparador que influencia a escolha da marca e da peça que vai ser comprada”, estima. Leticia pontua que para operar de maneira mais eficaz visto esse desafio, as fabri-

cantes precisam fidelizar seus públicos consumidores através de ações estratégicas de marca, crédito, precificação e eficiência operacional.

A Bosch, multinacional que atua no setor de tecnologia automotiva, pretende investir em programas de fidelização e geração de demanda para todos os níveis de cadeia de distribuição e em treinamento dos profissionais do setor. “Investimos pesado em treinamento na nossa escola técnica e também convênios com SENAI regionais”, afirma Carlos Alberto Barbosa, gerente de Marketing e Vendas da Unidade de Reposição Automotiva da Bosch. Ainda em 2006, a empresa vai lançar um programa diferenciado de treinamento via e-learning.

Barbosa confirma as expectativas do setor e afirma que as vendas da Bosch para o mercado doméstico não cresceram em volume físico no último ano. “Este cenário se mantém em 2006, porém com o agravante da valorização da nossa moeda que prejudica fortemente nosso resultado”, confessa. Mas, concordando com Barros, ele acredita que o mercado interno deve começar a se recuperar no segundo semestre deste ano, quando os ajustes da economia, principalmente redução das taxas de juros e retomada de investimentos devem aquecê-lo novamente. ■

Presente em 10 estados. Melhores a cada ano.

O ano de 2006 é de grande importância para todos aqueles que fazem parte do Grupo Conseil, a empresa completa 20 anos em uma trajetória de crescimento calcada em planejamento estratégico.

Nestes 20 anos a empresa investiu nas mais modernas tecnologias, certificação de qualidade e na melhor equipe de profissionais para prestar um serviço superior, que agrega valor a cadeia de distribuição de seus clientes.

Agradecemos a todos que contribuíram nesses 20 anos para que pudéssemos escrever nossa grande história de sucesso.



*Logística e Distribuição - Armazenagem
Consultoria - Transporte de pessoas
Turismo - Representação comercial*

71 3234.8800
www.conseil.com.br

Correios cria marca na área logística

A ECT assumiu seu viés de operadora logística e consolidou a marca CorreiosLog para oferecer serviço personalizado a custo reduzido

Juliana Mausbach



CorreiosLog oferece serviços personalizados de operação logística

A EMPRESA DE CORREIOS E TELÉGRAFOS (ECT) consolidou mais um serviço em abril deste ano: o CorreiosLog, marca que reúne todas as operações de logística integrada que os Correios vêm fazendo desde 2002, quando foi realizado um estudo de viabilidade do negócio de logística e colocado em execução o primeiro contrato.

Desde então o objetivo é oferecer aos clientes serviços personalizados, de acordo com as necessidades de cada um, com qualidade, abrangência nacional e custos viáveis. Com o CorreiosLog, a ECT está

oferecendo soluções de captação de pedidos, armazenagem, transporte multimodal, distribuição especial com ou sem agendamento de entregas, serviços financeiros do Banco Postal e gerenciamento de informações customizadas com flexibilidade nas negociações, logística reversa e solidez financeira.

Tudo isso é possível porque os Correios já atuam com uma rede de atendimento de 12 mil pontos em todo o País, rede de transporte com frota de 15 mil veículos, incluindo motocicletas, sete linhas de

transporte fluvial e 32 aeronaves fretadas, rede de distribuição com apoio de 800 centros de operações em todas as regiões, além da rede bancária e da rede digital com estações de trabalho interligadas. "Essa infra-estrutura já existente será utilizada quando possível e quando adequada para minimizar custos operacionais, redução de custos essa que será transferida aos clientes", afirma Rejane Silva Dino, da Divisão de Vendas dos Correios. "Sempre que necessário, estruturas dedicadas de armazenagem, transporte, informações e distribuição serão alocadas para o cliente", conclui Rejane.

De acordo com ela, o CorreiosLog cresceu 300% em termos de faturamento e 200% em relação aos negócios de logística integrada desde que foi criada até 2005. O serviço atende diversas áreas com destaque para os segmentos de telefonia celular, TV por assinatura, bancos, CD/DVD/VHS, cosméticos, livros e medicamentos.

Em 2006, a expectativa é crescer 48% em relação ao ano passado. Um dos meios para tal feito é a inauguração de um HUB Logístico na cidade de São Paulo (SP), com mais de 30 mil m² de área disponível no segundo semestre deste ano. ■



Carga Pesada usa caminhão cenográfico

Para apoiar as filmagens da minissérie Carga Pesada, transmitida pela Rede Globo, a Volkswagen mantém um veículo especial formado por um estúdio móvel e uma cabine de cavalo mecânico VW Constellation 19.320 Titan Tractor, que foram colocados sobre um chassi de ônibus VW 17.240 OT. O conjunto é utilizado para filmagens que simulam movimentos do caminhão na minissérie.

A montagem, por encomen-

da da Volkswagen, foi feita pela empresa BMB Mode Center, sediada em Resende (RJ), ao lado da montadora. O chassi-estúdio circula normalmente pelas estradas brasileiras graças a uma licença especial do Detran. "O caminhão cenográfico permite filmagens dentro e fora da cabine. Assim, o diretor da minissérie não precisa recorrer a imagens montadas ou feitas em computação gráfica", explica Marcos Balbinot, diretor da MBM Mode Center.

EcoUrbs opta por Mercedes-Benz

A EcoUrbs Ambiental, consórcio de empresas que realiza a coleta de 6 mil toneladas de lixo por dia na capital paulista, adquiriu 80 novas unidades do caminhão semipesado Atego 1725 da Mercedes-Benz. Das novas unidades, 30 já estão operando na coleta domiciliar na zona leste da cidade e as demais estão sendo implementadas com compactadores de lixo.

Os principais fatores para a escolha do modelo foram o motor eletrônico que atende às novas normas da legislação ambiental e o terceiro-eixo traseiro tipo "drop", que permite a utilização do compactador de lixo de 19 m³, garantindo maior capacidade de carga. O Atego 1725 sai da fábrica na versão 4x2 com capacidade de 16 toneladas, mas pode ser equipado no mercado com o terceiro-eixo, transfor-

mando-se num veículo 6x2, o que aumenta seu peso bruto total para 23 toneladas. Esta foi a escolha da EcoUrbs, que cita como grande diferencial a opção de ativar ou desativar o terceiro-eixo quando necessário: um comando no painel de controle possibilita que ele seja elevado e não atue quando o caminhão está vazio. O resultado: mais economia de pneus e maior velocidade no início da coleta. O terceiro-eixo é ativado quando o volume de carga começa a aumentar.

Segundo a montadora, a tomada-de-força na parte traseira do motor é outra vantagem oferecida, que permite mais rapidez na implementação, além de uma operação mais silenciosa. Este recurso ainda exige menos intervenção de terceiros, o que mantém a originalidade do produto.

Brasil 1, terceiro na Volvo Ocean Race

A Volvo Ocean Race, a maior regata do mundo, terminou em junho na cidade de Gotemburgo, Suécia, com a vitória do veleiro holandês ABN Amro 1. O Brasil 1 comandado por Torben Grael ficou em terceiro lugar, atrás do Piratas do Caribe americano, depois de enfrentar uma série de dificuldades nos oito meses de travessia de vários oceanos.



Chegada do veleiro brasileiro em Gotemburgo, Suécia

O presidente do grupo Volvo, Leif Johansson, anunciou que a regata será realizada a cada três anos, e não a cada quatro anos, como vinha ocorrendo até agora. A próxima acontecerá em 2008-2009. Uma nova rota que pode abranger o Oriente Médio, a costa oeste dos Estados Unidos e cidades da Ásia está sendo estudada pelos organizadores.

Gol é a melhor do setor para a revista Exame



Pela segunda vez, a Gol Linhas Aéreas Inteligentes recebeu o prêmio Melhores e Maiores 2006, na categoria Empresa de Transportes, entregue pela revista Exame. A Gol já havia sido escolhida como Empresa do Ano pela mesma revista, em 2004. "O

prêmio que compartilho com nossos colaboradores e clientes, confirma nossa bem sucedida trajetória, pautada pela eficiência operacional, estrutura enxuta, rapidez, simplicidade, tecnologia e baixos custos", comentou Constantino de Oliveira Júnior, presidente da compa-

nhia. Foram utilizados seis indicadores de desempenho para apontar a melhor entre 35 empresas de transporte: crescimento nas vendas, investimento no imobilizado, liderança de mercado, liquidez corrente, rentabilidade do patrimônio e riqueza gerada por emprego. Atualmente a Gol, uma das empresas mais lucrativas e de maior crescimento do setor em todo o mundo, oferece mais de 500 vôos diários para 50 destinos na América do Sul.

Renault tem novo presidente

Desde maio, a Renault do Brasil tem novo comando. Jérôme Stoll assumiu a presidência da empresa e a direção geral da Renault Mercosul, em substituição a Pierre Poupel. Nas cido em 1954 em Tunis, Tunísia, Stoll estava na presidência da Renault Samsung Motors desde setembro de 2000, quando a Renault assumiu o controle da empresa sul-coreana. O novo presidente da Renault do Brasil começou a trabalhar no grupo francês em 1980 na área financeira.

Toptrucks: revenda exclusiva de caminhões Ford

Inaugurada em maio último, a Toptrucks Comércio de Veículos Autopeças e Serviços é a primeira concessionária exclusiva de caminhões Ford na Grande São Paulo. A revenda, que está situada no km 12 da Via Anchieta, em São Bernardo do Campo (SP), oferece atendimento 24 horas e dispõe de oito mil metros quadrados de área, onde estão instalados a loja, oficina multimarcas de funilaria, pintura, mecânica e reforma de motores, com 20 boxes, e depósito com estoque completo de peças para toda a linha de caminhões Ford. A Toptrucks é a mais nova empresa da holding Ônix, que também administra as empresas Topdealer (revenda de pneus), Pneutop (serviços automotivos), Topcap-Oliver (reformadora de

pneus), Utep (usina de tratamento ecológico de pneus) e Posto 31 (centro de abastecimento e serviços de caminhoneiro). O grupo tem atualmente mais de 300 funcionários e atua nos estados de São Paulo e Minas Gerais. A Toptrucks está sendo dirigida por Marcelo Assumpção e José Lopes Perez, ambos com mais de 25 anos de experiência no setor de transportes. "Já vendemos mais de 100 caminhões zero quilômetro desde a inauguração. Até o final do ano, nossa meta é comercializar 500 veículos", revela Marcelo Assumpção. O sucesso do negócio já gerou expectativa de expansão: o executivo anuncia que, em breve, o grupo abrirá mais uma concessionária Ford, também na Grande São Paulo.

Setcesp abre unidade sul na capital paulista

Parece incrível, mas atravessar a cidade de São Paulo, de norte a sul, é uma verdadeira epopéia. O feito exige no mínimo uma hora – quando o trânsito está bom, é claro. Essa é uma das razões que levaram o Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), localizado na zona norte da capital paulista, a abrir uma nova unidade, desta vez na Zona Sul. "Temos muitos cursos profissionalizantes e diversas atividades que acontecem na Vila Maria, onde fica a sede principal, e alguns associados da zona sul e de outras regiões acabam não participando justamente por causa da distância e do trânsito", comentou o presi-

dente do sindicato, Urubatan Helou, por ocasião da inauguração da nova sede. Segundo estimativas da entidade, há atualmente cerca de 6 mil empresas na região metropolitana da cidade que estão filiadas à entidade. Desse total, aproximadamente 600 estão localizadas na zona sul. O setor de motofrete gostou da iniciativa, afinal 70% das empresas do segmento estão nessa região. "Queremos transformar nosso sindicato em entidade itinerante", avisa Helou. Ele anuncia que pretende inaugurar também a sede oeste, até setembro próximo, nas proximidades de Alphaville. Nessa área, segundo o sindicato, há algo em torno de mil empresas filiadas.

ZF Lemförder conquista liderança de mercado

A Divisão ZF Lemförder Tecnologia de Chassis para Veículos, pertencente ao Grupo ZF, comemorou seu quinto aniversário de atividades no Brasil com a conquista da liderança de mercado no setor de barras de direção e suspensão para veículos pesados. Em 2005 a empresa cresceu 71,1% nas vendas com relação ao ano anterior e registrou um faturamento de R\$ 75 milhões.

Segundo Wilson Honório Sapatel, diretor geral da ZF Lemförder, o crescimento da empresa deve-se à obtenção de

novos fornecimentos para veículos lançados no ano passado como os caminhões Mercedes-Benz Axor e Atego, e a picape Toyota Hilux, além do suprimento de tirantes da barra estabilizadora para toda a linha Peugeot e Citroën. De acordo com ele, para atender à demanda foram aplicados R\$10 milhões no aumento da capacidade produtiva em 2005.

Atualmente a empresa conta com 300 empregados e detém 54% de participação de mercado no segmento de caminhões e ônibus.

Balanço de dez anos da ABCR

A Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), que reúne 36 empresas responsáveis pela administração de cerca de 9 mil km de estradas em sete estados brasileiros, está comemorando uma década de atividades com a divulgação de bons resultados. As concessões investiram no período cerca de R\$ 10,5 bilhões, destinados a recapeamento de aproximadamente 18 mil km e mais 2 mil km de novas pistas. Em 2005, passaram pelas praças de pedágio das concessio-

nárias perto de 613 milhões de veículos, o que representou um aumento de 7% em relação ao ano anterior. Já o número de acidentes, diante do crescimento no fluxo, foi pouco significativo: aumentou 0,26%, passando de 58.957 ocorrências em 2004 para 59.113 no ano passado. Ainda em 2005, as companhias investiram R\$ 1,3 bilhão em melhorias, representando aumento de 27% se comparados a 2004, e registraram uma receita de R\$ 5,4 bilhões, 21,4% superior ao resultado de 2004.

Assine TM e receba em sua empresa os melhores anuários do setor de transporte.

A revista Transporte Moderno apresenta um panorama atualizado do setor de transporte de carga e logística, incluindo o de passageiros.

Análises, com enfoque econômico, que abordam o desempenho de cada segmento de transporte – rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo e fluvial – mostram tendências e expectativas do setor, informações fundamentais que ajudam na tomada de decisões.

E MAIS!

Assinando TM você e sua empresa ainda recebem os mais completos anuários, que mostram guias setoriais inéditos, diferenciados, caracterizados por denso conteúdo de informações com reportagens e análises sobre as trajetórias do transporte de carga, de passageiros, serviços e logística.

LIGUE 11- 5096.8104
E FAÇA JÁ SUA ASSINATURA.

transporte
MODERNO
Todos os modais

Translovato investe mais e ganha prêmio



A Transportes Translovato está investindo ainda mais em estrutura neste ano. A transportado-

ra que atua com uma forte presença em todo o Sul do País e no estado de São Paulo, ampliou

sua frota de mais de 500 veículos com a aquisição de nove caminhões Volkswagen, dos modelos Toco e Truque, com capacidade média de 60 m³, destinados a grandes volumes e ideal para transferências de curtas e médias distâncias. Os veículos estão equipados com rastreamentos via satélite em rotas de risco. Além disso, a transportadora está construindo uma nova filial em Porto Alegre (RS), uma em Florianópolis (SC) e ampliando a estrutura da centralizadora de Londrina (PR).

Resultado dessa busca constante em desenvolver um serviço de transporte estruturado e diferenciado, a Translovato conquistou o Prêmio Santista Têxtil de Suprimentos e Logística, categoria Melhor Prestador de Serviços Logísticos - Outbound (distribuição) - 2005, em que os participantes foram avaliados nos quesitos qualidade, pontualidade, atendimento e satisfação dos clientes internos e externos. A Translovato informa que, no seu primeiro ano de atuação, apresentou 99,87% de eficácia.

Honeywell troca comando na área de qualidade

A Honeywell Turbo Technologies nomeou Celso Samea para a diretoria de qualidade da empresa fabricante de sistemas de turboalimentação de motores da marca Garrett. Samea que ocupava o cargo de diretor comercial desde 2003, trabalha na Honeywell desde 1989.

Especialista em indústria automobilística, Samea comandou o processo de instalação do laboratório de testes de turbos no Brasil e cumpriu a missão de ampliar a rede de serviços de atendimento ao consumidor Garrett

para mais de 130 postos em todo o território nacional.

Para sua nova função, o diretor de qualidade estabeleceu três metas: trabalho de parceria com os fornecedores, por intermédio do qual pretende aperfeiçoar os processos de produção; o estabelecimento de padrões ainda mais rigorosos nas linhas de montagem; e como resultado das duas primeiras, atingir a plena satisfação dos clientes.

A empresa é líder no fornecimento de turboalimentadores no mercado brasileiro.

A Sigma Comércio e Distribuição está comercializando em todo o país o rodocalibrador Igual Ar, produzido pela Nimbu do Brasil para ônibus e caminhões. Segundo a firma, o sistema oferece um controle adequado das libras necessárias para cada pneu do veículo. Fernando Carletta, diretor da Nimbu, afirma que, nos casos de rodado duplo, os pneus internos sofrem mais com o aquecimento pela ação dos freios, por



serem menos ventilados, e acabam tendo temperatura mais alta que os pneus externos. A consequência da maior pressão interna é o desequilíbrio do desgaste e da função dos pneus. O sistema Igual-Ar permite que a pressão dos pneus aumente ou diminua de acordo com a necessidade: a válvula de calibragem é de mão dupla e permite o controle de ar nos dois sentidos. Para veículos que já têm rodocalibradores, a Igual-Ar oferece um kit de transformação.

Agrale e International: oito anos de parceria

A empresa Agrale, de Caxias do Sul (RS), está comemorando a marca de 10 mil produtos montados para a International Caminhões, em oito anos de parceria. Segun-

do o diretor-superintendente da Agrale, Hugo Zattera, a dobradinha que começou em 1998 quando a empresa nacional passou a ser responsável pela montagem dos caminhões

médios e pesados da montadora americana, representou o primeiro exemplo nacional de sistemista integral.

Atualmente a Agrale faz a montagem da família de caminhões International 9800 nas suas diferentes versões para os diversos mercados mundiais.

Os caminhões produzidos em Caxias do Sul são enviados em sistema de CBU (unidades completamente montadas) para países como o Chile, Uruguai, Equador e Peru, enquanto as cabines e kits de peças são exportados para a África do Sul e Nova Zelândia.

CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO	VOLKSWAGEN
MODELO/CARROCERIA	GOL Geração III T. Flex CITY 1.0
QUILOMETROS RODADOS	5.000

	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIACÃO OPERACIONAL	151,48	0,0303	4,3
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	250,35	0,0501	7,1
SALÁRIO DO MOTORISTA	1260,24	0,2520	35,5
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	110,32	0,0221	3,1
SEGURO FACULTATIVO	163,86	0,0328	4,6
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	168,85	0,0338	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	2105,10	0,4210	59,4

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	1000,00	0,2000	28,2
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	109,38	0,0219	3,1
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	213,48	0,0427	6,0
LUBRIFICANTE DO MOTOR	26,25	0,0053	0,7
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	4,13	0,0008	0,1
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	87,50	0,0175	2,5
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	1440,73	0,2881	40,6
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	3545,83	0,7092	100,0

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

	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIACÃO OPERACIONAL	420,90	0,0421	4,8
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	728,33	0,0728	8,3
SALÁRIO DO MOTORISTA	1730,16	0,1730	19,8
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	126,41	0,0126	1,4
SEGURO FACULTATIVO	451,57	0,0452	5,2
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	416,49	0,0416	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	3873,86	0,3874	44,3

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	3218,97	0,3219	36,8
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	436,41	0,0436	5,0
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	874,00	0,0874	10,0
LUBRIFICANTE DO MOTOR	157,50	0,0158	1,8
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	10,59	0,0011	0,1
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	175,00	0,0175	2,0
SUB TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	4872,46	0,4872	55,7
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	8746,32	0,8746	100,0

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

	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIACÃO OPERACIONAL	618,33	0,0618	4,7
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1326,41	0,1326	10,0
SALÁRIO DO MOTORISTA	1730,16	0,1730	13,1
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	220,28	0,0220	1,7
SEGURO FACULTATIVO	785,42	0,0785	5,9
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	630,20	0,0630	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	5310,80	0,5311	40,1

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	5186,11	0,5186	39,2
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	635,00	0,0635	4,8
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1430,00	0,1430	10,8
LUBRIFICANTE DO MOTOR	244,50	0,0245	1,8
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	35,75	0,0036	0,3
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	392,00	0,0392	3,0
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	7923,36	0,7923	59,9
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	13234,16	1,3234	100,0

VEÍCULO	SCANIA
MODELO/CARROCERIA	T-420 4x2 CT 19
QUILOMETROS RODADOS	15.000

	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIACÃO OPERACIONAL	1919,16	0,1279	7,0
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	2916,19	0,1944	10,7
SALÁRIO DO MOTORISTA	1730,16	0,1153	6,3
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	489,03	0,0326	1,8
SEGURO FACULTATIVO	1069,58	0,0713	3,9
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	1298,33	0,0866	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	9422,45	0,6282	34,6

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	11668,75	0,7779	42,8
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	1179,88	0,0787	4,3
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	3397,50	0,2265	12,5
LUBRIFICANTE DO MOTOR	787,50	0,0525	2,9
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	58,78	0,0039	0,2
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	750,00	0,0500	2,8
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	17842,41	1,1895	65,4
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	27264,86	1,8177	100,0

VEÍCULO	MERCEDES-BENZ SPRINTER 313 - 2 2
MODELO/CARROCERIA	TETO ALTO - FURGÃO
QUILOMETROS RODADOS	10.000

	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIACÃO OPERACIONAL	487,37	0,0487	6,1
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	698,83	0,0699	8,8
SALÁRIO DO MOTORISTA	1459,60	0,1460	18,3
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	155,16	0,0155	1,9
SEGURO FACULTATIVO	345,00	0,0345	4,3
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	379,73	0,0380	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	3525,68	0,3526	44,2

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	2872,31	0,2872	36,0
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	457,50	0,0458	5,7
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	745,20	0,0745	9,3
LUBRIFICANTE DO MOTOR	127,50	0,0128	1,6
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	6,05	0,0006	0,1
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	240,00	0,0240	3,0
SUB TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	4448,56	0,4449	55,8
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	7974,24	0,7974	100,0

VEÍCULO	VOLKSWAGEN
MODELO/CARROCERIA	15.190 4x2 BAÚ
QUILOMETROS RODADOS	10.000

	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIACÃO OPERACIONAL	542,08	0,0542	4,9
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1087,43	0,1087	9,8
SALÁRIO DO MOTORISTA	1730,16	0,1730	15,5
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	186,41	0,0186	1,7
SEGURO FACULTATIVO	654,43	0,0654	5,9
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	531,00	0,0531	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	4731,52	0,4732	42,4

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	3889,58	0,3890	34,9
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	666,75	0,0667	6,0
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1245,68	0,1246	11,2
LUBRIFICANTE DO MOTOR	246,00	0,0246	2,2
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	27,50	0,0028	0,3
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	344,00	0,0344	3,9
SUB TOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	6419,51	0,6420	57,6
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	11151,03	1,1151	100,0

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

	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIACÃO OPERACIONAL	427,00	0,0427	3,3
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1255,07	0,1255	9,6
SALÁRIO DO MOTORISTA	1730,16	0,1730	13,2
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	202,41	0,0202	1,5
SEGURO FACULTATIVO	592,80	0,0593	4,5
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	624,26	0,0624	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	4831,70	0,4832	36,9

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	5491,18	0,5491	41,9
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	741,68	0,0742	5,7
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1333,80	0,1334	10,2
LUBRIFICANTE DO MOTOR	174,00	0,0174	1,3
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	37,13	0,0037	0,3
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	500,00	0,0500	3,8
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	8277,78	0,8278	63,1
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	13109,48	1,3109	100,0

VEÍCULO	VOLVO
MODELO/CARROCERIA	FH 12 420 4x2
QUILOMETROS RODADOS	15.000

	VALOR		PART.
	R\$	R\$/KM	
DEPRECIACÃO OPERACIONAL	1679,99	0,1120	6,5
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	2451,64	0,1634	9,5
SALÁRIO DO MOTORISTA	1730,16	0,1153	6,7
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	417,95	0,0279	2,1
SEGURO FACULTATIVO	909,50	0,0606	3,5
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	1234,45	0,0823	4,8
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	8423,69	0,5616	32,5

CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS			
COMBUSTÍVEL	11668,75	0,7779	45,0
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	1179,88	0,0787	4,6
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	3033,45	0,2022	11,7
LUBRIFICANTE DO MOTOR	810,00	0,0540	3,1
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	57,75	0,0039	0,2
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	750,00	0,0500	2,9
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	17499,83	1,1667	67,5
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	25923,52	1,7282	100,0

Olha o trem

Vale do Rio Doce investe na revitalização de Maria Fumaça da época colonial que ligava as cidades mineiras de Mariana e Ouro Preto

Sonia Crespo

DESATIVADO HÁ VÁRIAS DÉCADAS, O TREM Maria Fumaça que ligava as históricas cidades de Mariana (MG) e Ouro Preto (MG) desde a época do Brasil Império, numa extensão de 18,7 quilômetros, voltou a apitar em maio passado para seus passageiros. Desta vez, porém, a linha tem apenas a função turística, mostrando em seu percurso a história e a geografia de uma região que foi alvo de exploração de mineiros no final do século retrasado. Toda a reestruturação da locomotiva, dos vagões e da malha ferroviária ficou a cargo

da Companhia Vale do Rio Doce, que investiu no projeto R\$ 48,5 milhões. A operação da linha será administrada pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), que cuida também da Maria Fumaça em atividade entre as cidades mineiras de Tiradentes e São João Del Rey.

A revitalização da linha, que foi construída em 1889 e estava deteriorada pela ação do tempo, começou em agosto do ano passado e envolveu a recuperação de plataformas em quatro estações, colocação de muros de arrimo e a substituição de trilhos, dormentes e sistemas de mudança de via. A composição Maria Fumaça, que é da década de 1940, foi totalmente reformada, tem 12 metros de comprimento e pesa 85 toneladas. Os seis vagões – um deles panorâmico, com laterais transparentes que

facilitam a observação da paisagem – têm capacidade para transportar até 300 passageiros.

De acordo com a FCA, o funcionamento da linha será às sextas, sábados, domingos e feriados, com duas saídas diárias de Ouro Preto e duas de Mariana. O projeto prevê o funcionamento gratuito do trem às quintas-feiras, apenas para as comunidades carentes das duas cidades.

CULTURA E LOGÍSTICA – A Ferrovia Centro-Atlântica é a maior malha em extensão do País, e também o principal eixo de conexão entre as regiões Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste. Administrada pela Vale do Rio Doce – juntamente com as Ferrovias Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) e Estrada de Ferro Carajás (EFC) a FCA tem frota de 11 mil vagões e 450 locomotivas, todas monitoradas via GPS. Com 7.840 quilômetros, a malha da ferrovia atende a sete estados brasileiros e está em atividade desde 1996. Por ser uma concessão administrada pela Vale do Rio Doce, os clientes da FCA beneficiam-se da integração de sua malha com a estrutura de logística da empresa, que conta com mais duas ferrovias – a Estrada de Ferro Vitória Minas (EFVM) e a Estrada de Ferro Carajás (EFC) –, além de portos e serviços de navegação costeira e armazéns, o que possibilita a composição de numerosas soluções intermodais. ■



Shell. Soluções integradas
de produtos e serviços que
valorizam a sua empresa.



Inovação tecnológica e busca constante de soluções às necessidades de nossos clientes são marcas da atuação da Shell em todo o mundo. E é assim que a Shell vem desenvolvendo para a sua empresa soluções integradas que proporcionam mais eficiência, agilidade e rentabilidade a suas operações. Deste esforço resultaram produtos como Shell Formula Diesel, lubrificantes Shell Rimula e um completo plano de Soluções em Manutenção, especialmente desenhados para atender o seu problema. Afinal, tornar sua empresa ainda mais valiosa é nossa prioridade.





**QUEM SEMPRE GOSTOU DE
 COLOCAR O PÊ NA ESTRADÃ
 COLOCAR COLOÇAR A MÃO
 VAI ADORAR COLOÇAR A MÃO
 EM UM CAMINHÃO OKM.**

**PROMOÇÃO
 NA ESTRADA COM
 AUTOTRAC
 CAMINHONEIRO**

**FINE DIA DO
 CAMINHONEIRO**

**SORTEIO
 DE 1 CAMINHÃO
 OKM TV 29"**

**APARELHOS
 DE DVD COMPUTADORES
 MICRO SYSTEMS
 AQUETAS
 AUTOTRAC**

Autotrac Caminhoneiro é o sistema de comunicação móvel de dados e rastreamento via satélite que aumenta a produtividade e a segurança do seu caminhão. Com ele, você tem mais opções de frete, menos gastos com seguro e nenhum custo de comunicação. Ligue 0800 70 12345 e adquira já o seu equipamento à vista, parcelado em até 18 vezes sem juros ou financiado em até 42 vezes*.

* Sujeito a aprovação de crédito e alterações sem prévio aviso.

Aproveite também para participar da Promoção Na Estrada com Autotrac Caminhoneiro, que vai sortear jaquetas, TVs, DVDs, Micro Systems, Computadores e 1 Caminhão OKM. Consulte o regulamento no site www.autotrac.com.br ou se preferir, ligue para nossa Central de Atendimento. A promoção é exclusiva para clientes, novos ou antigos.

**Atualize seu
 cadastro pelo
 0800 e
 concorra**

**Adquira o
 Autotrac
 Caminhoneiro
 e participe**

Indique um amigo. Ocorrendo a venda, você ganha cupons

0800 70 12345

AUTOTRAC
 ... Caminhoneiro ...
 A sua melhor companhia na estrada