

# transporte

Todos os modais

MODERNO



www.revistatransportemoderno.com.br

Ano 47 - n° 439 - R\$ 18,00

Caminhão em alta  
estimula investimentos  
em fábricas

Novas picapes  
chegam  
ao mercado

Rodoanel  
em São Paulo deixa  
o porto mais perto

Ferrovias da Vale  
aumentam foco  
na carga agrícola

Ouro Verde  
dá novo passo em  
logística da cana

Antonov An-225,  
o maior cargueiro  
do mundo

## MONTADORAS REFORÇAM AÇÕES DE SUSTENTABILIDADE



8ª FetransRio

Mobilidade inteligente

10, 11 e 12 de novembro de 2010. Marina da Glória, Rio de Janeiro



# IVECO

## NÓS ESTAMOS AQUI PARA COLOCAR VOCÊ À FRENTE.

Em 2007, a Iveco pisou no acelerador. Desde então, construiu um Centro de Desenvolvimento de Produto no Brasil, o primeiro fora da Europa. Inaugurou uma unidade de caminhões pesados na fábrica de Sete Lagoas (MG). Duplicou a rede de concessionárias e triplicou sua capacidade de atendimento. Lançou cinco novas famílias de caminhões e apresentou seu primeiro modelo desenvolvido no País. Foi pioneira no B5, no caminhão elétrico e promove ações econômicas, sociais e ambientais que colocam a empresa como uma protagonista do transporte sustentável no Brasil.

O resultado de tudo isso: em apenas três anos, a Iveco vendeu 30.000 caminhões, duplicou seu *market share* e conquistou o tricampeonato inédito do "Caminhão do Ano"\*.

A Iveco continua acelerando em 2010 e começa a operar, nas próximas semanas, seu novo e informatizado Centro de Distribuição e Logística de Peças em Sorocaba (SP), construído para dar suporte, hoje e no futuro, ao melhor serviço de pós-venda.

A Iveco faz tudo isso pensando em você, porque é para você, cliente, que a Iveco desenvolve os melhores produtos, os melhores serviços e as melhores soluções para o transporte.

Afinal, a Iveco acelera para colocar você à frente.

**IVECO. VOCÊ À FRENTE.**



\* Prêmio revista Autodata

# Diesel precisa de concorrentes

O Brasil no ano passado queimou de óleo diesel 44,3 bilhões de litros, volume superior à soma do consumo de gasolina e etanol, de 41,8 bilhões de litros.

Enquanto nos automóveis uma frota de 10 milhões de veículos flex fuel já roda com a opção de consumir gasolina ou álcool, nos caminhões e ônibus continuamos sem escolha.

O frotista literalmente está na mão do diesel que, como todos sabem, representa a grande fatia dos custos operacionais. Outra constatação que se faz: também por falta de concorrente, o diesel tem um preço salgado. O litro do combustível aqui é vendido por um valor até 50% acima do praticado nas bombas dos postos dos Estados Unidos.

O Brasil precisa correr para encontrar fontes alternativas e viáveis ao diesel mineral. O biodiesel, extraído das plantas, é saudável, mas tem limitações. Seu pequeno volume de produção permite por ora que seja adicionado na proporção de apenas 5% ao diesel convencional. A baixa escala faz o biodiesel custar mais.

Ainda em testes de bancada e em frota experimental, vem aí um diesel de cana que poderá ser uma alternativa ao diesel mineral.

A CTNBio (Comissão Técnica Nacional de Biossegurança) aprovou o uso comercial de uma levedura geneticamente modificada para produção de diesel com utilização de cana-de-açúcar. Os produtores de cana estão sorrindo de orelha a orelha e o setor, antes dominado por senhores de engenho, está sendo invadido por grandes conglomerados nacionais e internacionais. O diesel da cana "é um relevante avanço cujo desdobramento será potencialmente a abertura de uma nova fronteira de expansão para o setor sucroenergético brasileiro", avalia a União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Unica).

Quanto mais matéria-prima que resulte em diesel independente de petróleo melhor para os frotistas.

**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

**EVENTOS CORPORATIVOS**

Sabrina Baialardi  
sabrina@otmeditora.com.br

**MARKETING**

Camila Novo  
camila@otmeditora.com.br

**REDAÇÃO**

**Editor**

Eduardo Alberto Chau Ribeiro  
ecribeiro@otmeditora.com.br

**Colaboradores**

Sonia Crespo  
soniacrespo@otmeditora.com.br

Márcia Pinna Raspanti  
marcia.pinna@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

Alcindo Fontana  
fontal@otmeditora.com.br

**CIRCULAÇÃO**

Tania Nascimento  
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

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

Tiragem e distribuição  
10.000 exemplares

Auditado por



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

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



**Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:**

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

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a: **anatec**  
www.anatec.org.br

Circula no mês subsequente ao de capa

**TRANSPORTADORAS**

Com aumento de 23% no faturamento anual, a paranaense Ouro Verde quer ampliar sua atuação nas operações de logística para a colheita de cana-de-açúcar **8**

**RODOANEL**

Inauguração do Trecho Sul do Rodoanel, na Grande São Paulo, reduzirá em mais de 40% o fluxo de caminhões nos corredores que cortam a cidade **10**

**CAMINHÕES**

A indústria brasileira começou bem o ano de 2010 e as montadoras já anunciam investimentos em aumento da capacidade de produção e em novas tecnologias **14**

**COMERCIAIS LEVES**

Mercado de comerciais leves esquenta com o lançamento de três novos modelos de picapes: a média Amarok e a Saveiro Cross, da Volkswagen, e a média Ford Ranger Sport **20**

**COMBUSTÍVEIS**

Mercedes-Benz acaba conclui a primeira fase de testes com motores movidos a diesel de cana-de-açúcar, que entre outros atributos mantém o desempenho do motor **25**

**CALAMIDADES**

Operação logística de emergência realizada pela DHL logo após o terremoto no Haiti cuidou, entre outras prioridades, da liberação alfandegária do material de ajuda humanitária **26**

**CARGAS PERIGOSAS**

Delicadas, as movimentações de obras de arte para a instalação de exposições em museus exigem limpeza, organização, embalagens especiais e a imprescindível segurança **24**

 **| SUSTENTABILIDADE**

Fabricantes de caminhões e chassis para ônibus desenvolvem, dentro de seus processos industriais, programas e soluções naturais que preservam o meio ambiente **31**

IVECO	<b>32</b>
MAN	<b>34</b>
MERCEDES-BENZ	<b>36</b>
VOLVO	<b>38</b>
FORD	<b>40</b>
SCANIA	<b>43</b>

**IMPLEMENTOS**

Grupo Randon fechou o ano de 2009 com um pequeno aumento na participação dos implementos em sua receita total e prevê para 2010 faturamento de R\$ 4 bilhões **44**

**AVIAÇÃO**

O maior avião cargueiro do mundo, o Antonov An-225, pousou pela primeira vez no Brasil, em São Paulo, trazendo equipamentos extrapesados para a Petrobras **46**

**HELICÓPTEROS**

As operações para a exploração das reservas de petróleo da camada pré-sal se intensificam e começam a movimentar o mercado de serviços offshore no País **50**

**EMPRESAS AÉREAS**

Operando há apenas cinco anos no mercado, a Webjet Linhas Aéreas amplia sua presença no mercado doméstico concentrando a linha de gestão nas estratégias de low cost **52**

**FERROVIAS**

Com a realização de novos contratos e a captura de novos clientes, a Vale fortalece e amplia a movimentação de carga geral, especialmente no agronegócio **56**

**ESTUDO**

Para atender às necessidades reais do País, as ferrovias demandarão investimentos de R\$ 25 bilhões para a solução de entradas e expansão da malha em sete projetos prioritários **60**

**CONCESSÕES**

A América Latina Logística fecha contrato com a Minermix e estreia no transporte de areia para construção, com a movimentação de 25 mil toneladas por mês **62**

**IMPORTAÇÃO**

Antes acomodados em contêineres para transporte, os carros chineses importados chegam agora em navio, através do sistema roll on/roll off **63**

**PORTOS**

A empresa Santos-Brasil anunciou que investirá R\$ 285 milhões na ampliação do Tecon de Santos, obra que possibilitará a atracagem de navios de grande porte **64**

**COMETA**

Transportadora rodoviária de passageiros paulista compra parte da frota de ônibus da Expresso Brasileiro e estreia nos percursos em direção à Baixada Santista **66**

**IVECO**

Governos estaduais do Ceará e Piauí compram os primeiros lotes do micro-ônibus CityClass, fabricados pela montadora, para o transporte escolar em regiões de difícil acesso **68**

**FÓRMULA TRUCK**

A temporada de Fórmula Truck 2010 começa em Guaporé (RS), apresentando novidades como modificações na mecânica dos caminhões e nova formação de duplas de pilotos **70**

**MARKETING**

Fabricante de pneus e componentes para a indústria automobilística, a Continental anunciou que será patrocinadora oficial da Copa do Mundo de 2014, a ser realizada no Brasil **72**

**PROGRAMA MAIS ALIMENTOS**

Ministério do Desenvolvimento Agrário lança programa dirigido à agricultura familiar, que financia a compra de veículos de carga com capacidades de 1,5 a 8 toneladas **74**

**SEÇÕES**

Editorial	<b>3</b>
Novas	<b>54</b>
Custos Operacionais	<b>73</b>

**Líder de vendas**  
de caminhões há 7 anos.

**Fabricante do caminhão**  
mais vendido do Brasil.

**O melhor pós-venda**  
na opinião do cliente.

# MAN Latin America. Muitas conquistas em 2009. Muito a conquistar em 2010.



Em 2009, a Volkswagen Caminhões e Ônibus, líder de vendas de caminhões no Brasil, passou a fazer parte do Grupo MAN – uma das maiores empresas do mundo no setor de transportes. Com isso, surgiu a MAN Latin America e o resultado dessa operação não poderia ter sido melhor:

- Líder absoluta de vendas de caminhões (acima de 3,5 toneladas) <sup>1</sup>
- Líder de vendas de caminhões pelo 7º ano consecutivo (acima de 5 toneladas) <sup>2</sup>
- Maior fabricante de caminhões do Brasil <sup>3</sup>



Imagens meramente ilustrativas.

- Fabricante do caminhão mais vendido do país: VW Constellation 24-250<sup>4</sup>
- Campeã de marcas e pilotos na Fórmula Truck
- Empresa de maior prestígio no setor de caminhões e ônibus<sup>5</sup>
- O melhor pós-venda na opinião do cliente<sup>6</sup>

Fontes: <sup>1</sup>234 Anfavea <sup>5</sup>Revista Época Negócios dez/09. <sup>6</sup>Pesquisa conduzida pela TNS International Research

MAN Latin América [www.man-la.com](http://www.man-la.com)



# Ouro Verde entra na segunda safra



**Empresa paranaense cortou, carregou e transportou na safra de estreia um total de 4 milhões de toneladas em duas usinas**

■ ARIVESRON FELTRIN

O TRANSPORTE RODOVIÁRIO É FORMADO por um batalhão de 1,2 milhã de transportadores que operam uma frota de 2 milhões de veículos. Tamanho exército cumpre o papel de transportar 70% das cargas movimentadas no País.

A proporção de 1,6 veículo por transportador mostra que a atividade é desconcentrada. Em quantidade, os grandes atores são os caminhoneiros autônomos. Pouco mais de um milhão deles operam 1,08 milhão de veículos.

Além de coalhado de caminhoneiros, o setor

tem uma profusão de transportadores. São quase 200 mil para operar frota de 900 mil veículos, uma relação de 4,5 veículos por empresa.

Nesse pulverizado mundo, há uma competição desenfreada. Um indicador que reflete a difícil rentabilidade está na idade média (16,5 anos) da frota de 2 milhões de veículos. Os autônomos são os mais penalizados. Seus veículos têm idade média de 22,3 anos.

Para quem quer criar diferencial, renovar a frota, sair da vala comum, o caminho é a especialização. De um tempo para cá, a explosão de demanda dos derivados da cana, sobretudo do etanol, trouxe oportunidade nos canaviais. E as usinas novas, principalmente, já

## Evolução da produção de cana-de-açúcar no Brasil

(milhões de toneladas)



Fonte: Unica



entram terceirizando sua logística.

Uma das operadoras que aproveitou a oportunidade foi a Ouro Verde Transporte e Locação. Criada no Paraná em 1973, a empresa investiu R\$ 50 milhões em colheitadeiras, tratores, caminhões e carretas para participar da operação chamada de CCT - corte, carregamento e transporte em dois empreendimentos sucroenergéticos, a Usina Alcídia, no interior paulista, e Usina Eldorado, no Mato Grosso do Sul, ambas pertencentes à novata no setor ETH Bioenergia, do Grupo Odebrecht.

“Estreamos em maio de 2009 e fomos até dezembro. Nesse período houve muita chuva, condição que impede a operação satisfatória no campo. Foi um aprendizado”, diz Celso Frare, presidente e fundador da Ouro Verde. “A distância média de uma viagem é 22 quilômetros. É um trecho curto, mas pesado”, assinala o empresário, que arremata: “O volume movimentado na primeira safra foi de 4 milhões de toneladas”.

Os caminhões utilizados para transferência da cana até a moagem são de tração 6x4 montados pela Scania, de São Bernardo. “Operamos com 17 cavalos e compramos mais sete unidades Mercedes-Benz para a safra de 2010”, assinala Frare. Além dos cavalos-mecânicos, a empresa comprou outras nove dezenas de equipamentos entre colheitadeiras de cana, tratores e carretas. Na operação, a usina delega inteiramente a logística para o operador.

Com crescimento de 23% sobre o ano anterior, em 2009 a Ouro verde obteve um faturamento de R\$ 415 milhões – 10% provenientes da operação de logística da cana nas duas usinas da EHT Bioenergia. “Para 2010 projetamos receita total de R\$ 515 milhões, 10% vindos da operação CCT nas mesmas usinas. Queremos acompanhar bem os custos para, com segurança, crescer nesse segmento”, antecipa Frare.

Trabalho nos canaviais não vai faltar.



**Frota da Ouro Verde: à espera de soluções que substituam o diesel, derivado de petróleo**

Além do açúcar, a cana fornece o etanol hidratado, produto cujo consumo passou de 3,24 bilhões de litros em 2003 para 16,47 bilhões de litros no ano passado, um disparo de 408% causado pela criação do carro flex fuel, veículo cujas vendas no mesmo período saíram de 328.379 para 2.655.298 unidades, uma meteórica expansão de 5.411%.

Além de alimentar carros, a cana serve para mover veículos pesados. O chamado diesel de cana já é testado em motores do Ciclo Diesel pela Mercedes-Benz. As experiências já abrangeram a fase de bancadas e frota experimental da empresa. A próxima etapa é colocar o diesel de cana para testes em frotas de clientes da montadora.

Celso Frare, da Ouro Verde, está vivamente à espera de soluções que substituam o diesel, derivado de petróleo. “Nossos veículos nos canaviais fazem 0,8 km por

litro.” E convenhamos: não tem cabimento queimar diesel, o combustível mais consumido no Brasil, na logística da matéria-prima que fornece combustíveis que, além de extraídos de fontes renováveis, não agredem o meio ambiente.

Não se pode dizer que falta cana. O Brasil na safra 2002-2003 produziu 320,7 milhões de toneladas de cana. Na safra 2008-2009 o volume subiu para 569 milhões de toneladas.

Diante desse mar de cana, Frare reflete: “Vamos começar a movimentar a safra de 2010. É a nossa segunda. Queremos acompanhar bem a operação. Estamos seriamente tentados a crescer no segmento. Apesar de operação puxada e de altos investimentos, sujeita a interrupções nas chuvas, nos canaviais não temos estradas cada vez mais perigosas e entupidas, fatores de redução de produtividade e aumento de custos”, enfatiza. ■

# Enfim, menos gargalos

**Com a inauguração do trecho Sul do Rodoanel, a Marginal Pinheiros e a Avenida dos Bandeirantes, na capital paulista, que vivem congestionadas, terão uma redução de mais de 40% no atual fluxo de caminhões**

■ SONIA CRESPO



*O novo trecho do Rodoanel, com 61,4 km, diminuirá o percurso e resultará em economia para as operações de transporte rodoviário*

O PESADO TRÂNSITO DA CIDADE DE SÃO Paulo aparentemente está em v as de dar uma folga para os contumazes motoristas do município. A partir deste mês, com a abertura do trecho Sul do Rodoanel Mário Covas, com 61,4 km, será possível desviar para a nova via boa parte do intenso fluxo de caminhões das avenidas Bandeirantes e da Marginal Pinheiros.

Quando estiver totalmente concluído (ainda falta serem construídos os trechos

Leste e Norte; apenas o trecho Oeste está em operação desde 2002) o Rodoanel concebido pelo governo paulista terá abrangência nacional, equacionará o tráfego da Região Metropolitana de São Paulo e racionalizará o fluxo de cargas que cruzam o estado, em direção ao porto de Santos, na Baixada Santista, e em direção ao Mercosul. Uma megaestrutura que, se realmente funcionar, contribuirá diretamente para a otimização da economia nacional.

Através do Rodoanel, estarão interligadas as dez principais rodovias que dão acesso a São Paulo: Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castello Branco, Anhanguera, Bandeirantes, Anchieta, Imigrantes, Ayrton Senna, Fernão Dias e Dutra. Ao todo, o Rodoanel terá 177 quilômetros de uma moderna pista expressa, prevista para que os veículos desenvolvam velocidade de 100 km/hora, que permitirá realizar viagens mais rápidas e seguras. Será uma rodovia

com acesso restrito que contornará a região metropolitana numa distância de 20 a 40 quilômetros do centro do município.

O trecho Sul, que tem previsão de abertura até o final de março, interligará os municípios de Embu, Itapeverica da Serra, São Paulo, São Bernardo do Campo, Santo André, Ribeirão Pires e Mauá. Uma das maiores expectativas, por enquanto, é a melhora do trânsito. De acordo com a empresa Dersa Desenvolvimento Rodoviário, estima-se uma redução de 43% no volume de veículos de carga na Avenida dos Bandeirantes e de 47% no fluxo de caminhões na Avenida Marginal Pinheiros. A empresa divulga que haverá uma retração de 67% dos riscos de acidentes e que certamente diminuirá o tempo médio das viagens entre localidades da região metropolitana atendidas pela via – ainda que não quantifique exatamente essa redução. Há ainda a expectativa de que a melhoria da qualidade do ar aumente 6% na região metropolitana, e de que a redução dos custos em transporte beire R\$ 2 bilhões ao ano. As obras do trecho Sul, que começaram em junho de 2007, foram divididas em cinco lotes, que administrados pelos consórcios Andrade Gutierrez/ Galvão Engenharia, Consórcio Arco Sul (Odebrecht/Constran), Consórcio Queiroz Galvão/CR Almeida, Consórcio Camargo Correia/Serveng e Consórcio OAS/Mendes Júnior. É o mais extenso dos trechos que compõem o Rodoanel, com 61,4 quilômetros – 57 quilômetros no eixo do Rodoanel, propriamente, e 4,4 quilômetros na interligação de acesso ao município de Mauá. O período de execução deste tramo levou 33 meses e, de acordo com a Dersa, será entregue 15 meses antes da previsão. A via interliga o interior do estado de São Paulo às Rodovias Regis Bittencourt, Imigrantes, Anchieta e à interligação da Avenida Papa João XXIII, no município de Mauá. Mais que nada, será uma via facilitadora do transporte e escoamento de cargas de outros estados até o porto de Santos. O tre-

cho Sul atravessa os municípios de Embu (6,9 km), Itapeverica da Serra (11,7 km), São Paulo (18,3 km), São Bernardo do Campo (15,3 km), Santo André (4,6 km), Ribeirão Pires (2,3 km) e Mauá (2,3 km). Com a extensão da Avenida Jacu Pessego, facilitará o acesso à zona leste de São Paulo e às Rodovias Ayrton Senna e Dutra e ao Aeroporto Internacional de Guarulhos.

**ROTA DE RESULTADOS** – Para transportadores e operadores logísticos que atendem a Grande São Paulo e o porto de Santos, o novo trecho do Rodoanel certamente diminuirá o percurso e resultará em economia para as operações de transporte rodoviário. "Logicamente que a inauguração do trecho Sul do Rodoanel de São Paulo traz ótimas expectativas para o transporte rodoviário e de distribuição da Mesquita, uma vez que teremos certamente uma redução de custos e operações logísticas facilitadas com a utilização do trajeto", explica Mauro Salgado, diretor-superintendente do grupo Santos Brasil, ao qual pertence a empresa Mesquita Soluções Logísticas. A empresa opera hoje com uma frota 80 caminhões próprios e 80 agregados no transporte rodoviário, atendendo essencialmente o interior do estado de São Paulo, norte do Paraná, Rio de Janeiro e Minas Gerais, e com uma frota de 250 caminhões agregados para as operações de distribuição. "É, para nós, a frota adequada, de maneira que possamos atender a demanda. Temos caminhões de diversas capacidades, pois para cada operação temos uma configuração diferente de frota", explica.

O executivo destaca que este novo trecho será passagem obrigatória para 90% do fluxo de transporte rodoviário da empresa. "Será um trecho essencial para melhorar o transit-time das operações. Hoje o grande problema do transporte de carga rodoviária na cidade de São Paulo é o tempo de trânsito. Estamos bastante empenhados com a nova alternativa ro-

doviária e acreditamos que os ganhos serão consideráveis", salienta. Para Mauro Salgado, assim que for inaugurado, em poucos dias será possível avaliar os ganhos. Ele acredita que com a inauguração deste importante trecho do Rodoanel de São Paulo, o governo criará mais restrições à circulação de caminhões pela cidade, oferecendo o trajeto como opção. "O lado bom disso é que teremos um trânsito local bem melhor", enfatiza.

Ao mesmo tempo, Mauro Salgado comenta que a nova opção rodoviária para o fluxo das cargas no estado de São Paulo também é oportunidade de melhorar a sofisticação logística na distribuição. "É um bom momento para que as empresas realizem mais investimentos para aperfeiçoar os serviços", comenta. A área onde a Mesquita atua com mais intensidade concentra-se no interior de São Paulo (rodoviário) e na Grande São Paulo (distribuição). O CD principal da empresa está sediado em São Bernardo do Campo (SP). Mauro Salgado acrescenta ainda que a Mesquita não utiliza muito o trecho Oeste do Rodoanel, aberto desde 2002.

Também para Roberto Rodrigues, presidente da TNT/Mercúrio, a inauguração do trecho Sul do Rodoanel contribuirá positivamente com o transporte rodoviário de cargas. "A nossa expectativa é que, uma vez que alguns caminhões não precisarão mais atravessar a cidade de São Paulo, teremos uma redução no tempo de trânsito, especialmente nas rotas de distribuição para a região do ABC e as rotas de transferência para Santos. Além de tempo de trânsito, esperamos também uma redução nas emissões de CO<sup>2</sup> na cidade de São Paulo por conta da utilização do Rodoanel. Em 2009, a TNT movimentou 282 mil volumes, 277,2 mil toneladas e 42,9 mil conhecimentos para a região do ABC. Já para Santos, foram 143 mil volumes, 1,2 mil toneladas e 28 mil conhecimentos em 2009, com um caminhão por dia realizando o trajeto", comenta.

**ACESSO FACILITADO** – Os acessos ao trecho Sul do Rodoanel serão apenas quatro: na Rodovia Régis Bittencourt, na altura da cidade de Embu, nas rodovias Anchieta e Imigrantes, na altura de São Bernardo do Campo, e na interligação com a Avenida Papa João Paulo XXIII, na altura de Mauá. Ainda de acordo com a Dersa, para a implantação do Trecho Sul do Rodoanel foi adotado um dos projetos mais avançados do mundo em termos de preservação do meio ambiente. Ao todo, são 26 programas ambientais, voltados para a preservação da flora, da fauna e do patrimônio arqueológico, histórico e cultural, de apoio à proteção e recuperação de mananciais, de monitoramento da qualidade da água, do ar e de ruídos.

Também serão criadas unidades de preservação e quatro novos parques ao longo do traçado: Jaceguava, Itaim, Varginha e Bororé. Além disso, a Dersa está canalizando cerca de 150 nascentes de rios e cursos d'água que cruzam a região abrangida pelo trecho Sul do Rodoanel.

Um dos pontos mais críticos da obra do novo trecho foi a construção das travessias das represas Guarapiranga e Billings. Para tanto, a Dersa tomou o cuidado de cruzar as represas em seus pontos mais estreitos e utilizar recursos naturais já existentes como base de apoio para as pontes. Na represa de Guarapiranga a única travessia tem apenas 90 metros de comprimento. Já na travessia da Represa Billings, uma ilha foi escolhida como base para apoiar os pilares da ponte. Se esta ilha não existisse, seria necessário construir várias bases dentro da própria represa. O programa de reflorestamento, que promove o plantio de mudas de espécies nativas em mais de 1 mil hectares, prevê a preservação, revitalização e recuperação de mais de 5 mil hectares de áreas verdes, o equivalente a 34 parques do Ibirapuera.



*O trecho Sul facilitará o transporte de cargas de outros estados até o porto de Santos.*

**TRECHO OESTE: O PIONEIRO** – O primeiro foi o trecho Oeste, cuja obra foi iniciada em 1998 e seus 32 quilômetros de extensão entregues à população depois de 48 meses, ou seja, em 2002. Através deste trajeto, foram beneficiados, além da cidade de São Paulo, os municípios de Taboão da Serra, Embu, Cotia, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Santana do Parnaíba e demais localidades a oeste da Região Metropolitana de São Paulo. Por esta via, é ordenado o tráfego de passagem das cargas provenientes do Sul do País com destino a Mato Grosso e as que vêm da região Centro-Oeste com direção ao porto de Santos. Também atende como via facilitadora na viagem entre as zonas norte e sul da capital. Das dez rodovias que desembocam no rodoanel, cinco conectam-se ao trecho Oeste: as rodovias Régis Bittencourt, Raposo Tavares, Castello Branco, Anhanguera e Bandeirantes. Estas rodovias absorvem 58% do total de veículos que passam pela Região Metropolitana de São Paulo.

De acordo com o cronograma de obras previsto pela Secretaria do Estado de São Paulo e pela Dersa, o próximo trecho a ser construído é o Leste, que tem início das obras previstas para 2011. Serão 43,5 qui-

lômetros de extensão, contornando as várzeas dos rios Guaió e Tietê e interligando as rodovias Henrique Eroles (SP-66), Ayrton Senna (SP-70) e Dutra. A construção terá início a partir do trecho Sul, passando pelos municípios de Mauá, Ribeirão Pires, Suzano, Poá, Itaquaquecetuba e Ferraz de Vasconcelos. A previsão de conclusão das deste trecho é de 30 meses.

O último elo a ser construído será o Norte, que começará no trevo de intersecção com a rodovia Presidente Dutra – final do trecho Leste –, passando pelos municípios de Guarulhos e São Paulo e terminando no início do trecho Oeste, totalizando uma extensão de 44 quilômetros. Neste trecho, haverá uma conexão com o Aeroporto Internacional de Guarulhos, a Rodovia Fernão Dias e o acesso à Avenida Inajar de Souza, na zona norte da Capital. Deverá ter um trecho de 9,3 quilômetros em túneis na Serra da Cantareira e a previsão de entrega também está estimada em 30 meses. Passará pelos municípios de Arujá, Guarulhos, São Paulo, Mairiporá e Caieiras. Para o trecho Sul do Rodoanel, está prevista a construção de quatro praças de pedágio, que passará a ser cobrado apenas a partir de 2011.

# Soluções de crédito para você realizar sempre um bom negócio.

FINANCIAMENTO DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE. VOCÊ ESCOLHE, A GENTE REALIZA.

FABRACOUNTERO

Crédito sujeito a aprovação.



Na Bradesco Financiamentos você sempre conta com:

- ▶ as melhores condições do mercado
- ▶ atendimento personalizado

Na hora de financiar, peça Bradesco Financiamentos nas principais revendas e concessionárias do País.

[bradescofinanciamentos.com.br](http://bradescofinanciamentos.com.br)

SAC 0800 727 9977 - SAC Deficiente Auditivo ou de Fala 0800 722 0099 - Ouvidoria 0800 727 9933



**Bradesco**  
Financiamentos

# Surto de otimismo estimula investimentos

Para suportar a maior demanda de 2010 e dos próximos anos as montadoras anunciam investimentos em aumento de capacidade de produção e em novas tecnologias

■ ARIVERSON FELTRIN



A Mercedes-Benz anunciou investimento de R\$ 1,5 bilhão e contratação de 1,4 mil empregados

O ANO DE 2010 COMEÇOU FULGURANTE para a indústria brasileira de caminhões. Nos meses de janeiro e fevereiro as vendas no atacado atingiram 22.445 unidades, um crescimento de 62,6% sobre o primeiro bimestre de 2009.

É certo que o destaque deste início de ano pode ser contestado. Afinal, a comparação está sendo feita com o fundo do poço

como foi o começo de 2009, sob forte impacto da crise eclodida meses antes, em setembro de 2008 a partir da quebra do banco americano Lehman Brothers.

Mas o mundo que parecia desabar, pouco atingiu o Brasil, que atravessou praticamente incólume o tormentoso 2009. Num ano em que quase todo o mundo soçobrou, o País ousou surfar na onda dos

seis dígitos com quase 110 mil caminhões vendidos no mercado doméstico. "Houve um susto, mas o governo reduziu impostos e juros e 2009 acabou sendo o segundo melhor ano da história do setor", observa Antônio Dadalti, vice-presidente comercial e institucional da Iveco Latin America.

Mas e como fica 2010? Na opinião de

executivos das montadoras, com o esperado crescimento acima de 5% do Produto Interno Bruto (PIB) o Brasil baterá neste ano o recorde de todos os tempos de vendas, superando até o majestoso 2008, com 122 mil unidades.

O recém-empossado presidente da Mercedes-Benz do Brasil, Jürgen Ziegler, simplesmente prevê para 2010 vendas domésticas de 125 mil caminhões de todas as marcas, mesma faixa estimada pelo economista Roberto Cortes, presidente da MAN Latin America. Dadalti, da Iveco, vai pouco além ao prever vendas totais de 127 mil unidades de caminhões acima de 3,5 toneladas brutas.

Oswaldo Jardim, diretor de Operações da Ford América do Sul, projeta um mercado de 124 mil a 130 mil veículos para este ano. "É muito difícil programar a produção devido às incertezas. É preciso ter uma bola de cristal para saber o que poderá acontecer no decorrer deste ano", comentou. Ele disse que já houve alguma dificuldade na comercialização de caminhões no primeiro trimestre porque atrasos na liberação de novos financiamentos.

A boa safra de caminhões deverá continuar nos próximos anos. Considerando uma taxa de 5% de expansão do PIB para os próximos anos, Cortes estima até meados da década de 2010 um crescimento médio anual de 13,5% nas vendas de caminhões, o que simplesmente colocaria o mercado na casa de 235 mil unidades em 2015. Jackson Schneider, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) acompanha a onda otimista. "Os próximos anos serão muito positivos para a atividade econômica. Isso gera carga e a necessidade de mais caminhões", afirma.

Maiores volumes, por sua vez, implicam aumento de capacidade das fábricas. E nesse aspecto 2010 começou com anúncios portentosos. Logo na primeira quin-



*O presidente da Mercedes-Benz do Brasil, Jürgen Ziegler, prevê para 2010 vendas domésticas de 125 mil caminhões de todas as marcas*

(Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Com a crise mundial precisamos de suporte e o BNDES foi importante", completou Ziegler. Do total de R\$ 1,5 bilhão, o banco entra com R\$ 1,2 bilhão.

O Brasil e a Mercedes mudaram.

Quem poderia imaginar que um país sul-americano teria recursos de seu banco de fomento injetados para financiar uma empresa que por aqui durante décadas era tida (tal era o grau de capitalização e ganhos financeiros) como um "banco" que montava caminhões e ônibus.

Dadalti que tem no currículo várias décadas de vivência no mercado de veículos comerciais diz que está convencido de que o País mudou. As taxas da linha Finame, do BNDES, responsável por 80% dos financiamentos de veículos comerciais, foram reduzidas drasticamente em relação ao custo praticado 2008. Esse foi certamente um ponto fundamental para sacudir o mercado. Mas, e se o custo do dinheiro tornar a subir? "As condições anteriores não voltam mais. Por isso mesmo o governo tem feito de tudo para controlar a inflação", diz o vice-presidente da Iveco.

Do investimento (a ser feito até 2012) da Mercedes-Benz, 60% serão destinados ao aumento da capacidade de produção de caminhões, ônibus e componentes, 30% vão para pesquisas e desenvolvimento e 10% para programas ambientais.

Mercedes-Benz e MAN, as maiores montadoras de caminhões e ônibus, terão a capacidade ampliada para 147 mil veículos, 20,5% a mais do que produziram no maior pico (em 2008 ambas produziram 122 mil unidades, sendo 66 mil Mercedes-Benz e 56 mil MAN (Volkswagen)).

Miguel Jorge, ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio durante a cerimônia de assinatura formal do finan-

zena de janeiro a MAN Latin America comunicou um aumento de capacidade anual na produção de caminhões e ônibus para 72 mil veículos, além de acelerar o projeto de produção dos caminhões MAN no Brasil. Para dar conta do novo volume, o consórcio modular que integra o time de sistemistas da fábrica contratou mais 700 empregados para a fábrica de Resende (RJ), elevando para cerca de 5 mil o contingente da unidade.

"O Brasil superou os efeitos da crise econômica mundial, e acreditamos que seguirá crescendo em 2010. Também estamos otimistas com a recuperação das demais economias da América Latina, bem como da África", dizia na ocasião Roberto Cortes, presidente da MAN.

A Mercedes-Benz não ficou para trás. No início de março anunciou investimento de R\$ 1,5 bilhão e contratação de 1,4 mil empregados, elevando para quase 11 mil o efetivo da fábrica de São Bernardo do Campo (SP). A maior parte do recurso será para aumentar a capacidade para 75 mil de caminhões e ônibus por ano.

"O Brasil é um mercado de grandes oportunidades de crescimento. Temos o objetivo de explorar plenamente esse potencial. Nesse sentido, a expansão da nossa capacidade de produção é um passo certo e no momento correto", disse o presidente Ziegler.

A Mercedes-Benz teve um ato sem precedentes. "Pela primeira em mais de 50 anos tomamos dinheiro junto ao BNDES

ciamento entre Mercedes-Benz e o BNDES fez um comentário: "A medida da Mercedes é importante não só para ela, mas para estimular os concorrentes a fazerem novos investimentos."

**NOVOS FABRICANTES** – O surto de otimismo e boas notícias na indústria brasileira de caminhões é capaz mesmo de contaminar os concorrentes. É o caso da NC<sup>2</sup>, nome da empresa anunciada no mundo em setembro do ano passado entre a Navistar e a Caterpillar e que agora confirma a decisão de produzir no Brasil.

É bom que se diga que a Navistar, dona da marca International, sozinha, tem presença discreta no Brasil. Esteve pela primeira vez aqui nos primórdios da indústria automobilística, depois nos anos 1990. Dos 9,6 mil caminhões que produziu de 1996 a 2009, apenas pouco mais de 2 mil ficaram no mer-

cado doméstico, onde atuou até 2002, dedicando-se depois disso à exportação.

Se a NC<sup>2</sup> confirma que vem para disputar o mercado brasileiro, outra montadora de caminhões americana, a Paccar, de há tempos sonda a área. Mandou representantes em pelo menos duas ocasiões para investigar o mercado de revendedores e, mais recentemente, para conversar com fabricantes de autopeças.

A vasta extensão territorial, a majoritária participação do modo rodoviário na matriz de transporte, a idade média avançada da frota, a expansão sustentada da economia são credenciais que tornam o mercado brasileiro de caminhões atrativo a novos investidores.

A Iveco, que saiu do Brasil em meados dos anos 1980 para retornar em 2000, busca com determinação e investimentos seu espaço no admirado mercado brasi-

leiro de caminhões. No ano passado, em ambiente conturbado mundialmente, a empresa abriu nova unidade de produção de caminhões semipesados e pesados em Sete Lagoas (MG), lançou os novos modelos Cursor, Tector Stradale, Euro Cargo 6x4 e apresentou a nova família de caminhões médios Vertis. "Ampliamos nossa gama em linha que não atuávamos. E não vamos parar por aí. A partir de abril teremos o modelo Daily 70, entrando no nicho de 7 toneladas", exemplifica Dadalti.

Nova fábrica e novos produtos pavimentam o caminho da Iveco na direção de objetivos ambiciosos. "Terminamos 2009 com 7,2% de participação nos caminhões acima de 3,5 toneladas e pretendemos fechar 2010 com 10%", assinala Dadalti. No primeiro bimestre deste ano a marca abocanhou 6,1% de participação nos caminhões emplacados (ou 8,8% no regime de venda por atacado, fábrica-revenda). É de se lembrar que no primeiro bimestre o regime automático de liberação de recursos da linha Finame do BNDES foi dificultado.

**RECURSOS DO BNDES** – O BNDES fornece 80% da massa de recursos para financiar caminhões e ônibus. O dinheiro é repassado por entidades financeiras que auferem o bônus da intermediação financeira em troca do risco do crédito. Além da rede profissional de bancos, as montadoras costumam ter seu banco próprio, casos da Volvo, Mercedes-Benz, Iveco e, desde 2010, também a Scania, com o Banco Scania. A Iveco Capital, nome do braço financeiro do grupo italiano, já responde por 40% dos financiamentos da montadora no País, assegura Dadalti.

No caso da Volvo, a Volvo Financial Services Brasil, o braço da empresa na área de financiamentos, seguros e consórcio registrou o melhor ano de sua história em 2009. "Fechou com uma carteira de R\$ 2,4 bilhões, 41% a mais que o resultado de 2008", informa a empresa.

Contar com um braço especializado em

### "O MERCADO É SÁBIO"

Tudo tem seu momento. Na segunda metade dos anos 1970 quando a Volvo se instalou no Brasil seu primeiro presidente, o sueco Tage Karlsson, pregava a necessidade de vendas de 40% de caminhões pesados. No ano passado os pesados no mix de vendas da indústria brasileira de caminhões representaram em torno de 30%, participação distante dos 5% exibidos por volta de 1975.

Os avanços, embora inevitáveis, são dados passo a passo. E são determinados pela necessidade de aperfeiçoar e aprimorar a relação custo/benefício.

De cada 100 caminhões que a Volvo vendeu no Brasil em 2009, 40 vieram com transmissão eletrônica I-Shift – uma caixa de câmbio sem pedal de embreagem. Quando foi lançada, em 2006, junto com a nova linha F, a I-Shift representava apenas 3% a 4%.

"O mercado é sábio e soube entender as vantagens deste equipamento", dizia

Bernardo Fedalto Jr., gerente de caminhões da linha F. Com a caixa eletrônica o transportador reduz o consumo de combustível em cerca de 3% no confronto com veículos equipados com câmbio manual.

Outro tabu que vem sendo quebrado está no pós-venda. A Volvo fechou 2009 com 50% dos caminhões vendidos com algum tipo de programa de manutenção. "Esta evolução mostra como o transportador está valorizando o custo por quilômetro, transformando custos variáveis em custos fixos e melhorando a rentabilidade de sua operação", diz Luís Pimenta, gerente de pós-venda da Volvo do Brasil. "Em 2004 apenas 24% dos veículos saíam da fábrica com algum contrato, menos da metade do índice atual", diz Pimenta, que arremata: "Deixando a manutenção com a fábrica, o transportador se concentra naquilo que melhor faz: transporte e logística"



## SCANIA RETOMA LIDERANÇA EM PESADOS

A Scania fechou 2009 com, pelo menos, um resultado bastante positivo: a retomada da liderança do mercado de caminhões pesados no Brasil. A montadora aumentou em 6% seu market share em relação ao ano anterior, atingindo 26,3% de participação. Ao todo, foram comercializados no Brasil 8.324 caminhões Scania, 4% a mais que 2008. A Scania apresentou crescimento no período frente a uma queda de 20% do mercado nacional total.

A crise econômica, contudo, afetou os outros setores de atuação da Scania no Brasil. O setor de motores foi o mais atingido pelo momento econômico desfavorável: foram vendidas 1.665 unidades, volume 34% menor que o comercializado em 1998. As peças de reposição Scania foram destaque em 2009 e, pela primeira vez, o Brasil se tornou o principal mercado de peças da montadora.

A Scania acredita que a segmentação é a estratégia mais eficiente para consolidar sua posição no mercado nacional. "A retomada da liderança em vendas de caminhões pesados no Brasil, acompanhado pelo crescimento de participação de mercado, é resultado dos esforços da Scania para oferecer veículos e serviços com real valor agregado para nossos clientes. Qualidade ainda mais apreciada em momentos como a

crise econômica de 2009. Todo o nosso portfólio de produtos foi renovado em 2009", diz Christopher Podgorski, diretor geral da Scania no Brasil.

Os modelos de caminhão Scania mais vendidos no Brasil em 2009 foram o G 420 4x2 com terceiro eixo, com 29%; o G 380 4x2 com terceiro eixo, com 20%; e o P 340 4x2, com 10%. Juntos, os três modelos representaram 58% do faturamento anual. Os segmentos que mais demandaram veículos foram o setor de grãos (27%), seguido do transporte de carga industrial (21%), e do transporte de líquidos (11%), confirmando a tendência apresentada ao longo do ano.

A expectativa da montadora sueca é de que o mercado brasileiro de caminhões pesados retome, em 2010, os resultados anteriores à crise econômica. As fabricantes do setor esperam comercializar 40 mil unidades deste tipo de veículo até o final do ano, o que superaria os resultados de 2008, um ano com números considerados "acima da média" pelas empresas. As vendas no Brasil devem se beneficiar com as obras do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), e com a realização da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016 – ações que irão aquecer todo o segmento de transportes. As exportações para mercados da América Latina também devem crescer em 2010, no ano passado 20%

da produção da fábrica de São Bernardo foram destinados ao mercado externo: neste ano, este percentual deve chegar a 30%

**RECUPERAÇÃO DIFÍCIL** – Os números internos relativamente bons (principalmente em época de crise econômica mundial) não se repetiram nas outras áreas de atuação da montadora. Na América Latina, a Scania comercializou 9.566 caminhões pesados (-11%) em 2009. No mundo, foram 36.807 caminhões (-45%). Apesar de uma retração total de 41% nas entregas globais devido à crise econômica mundial, a Scania apresentou resultado operacional positivo, de 239 milhões de euros, em termos mundiais.

O Brasil foi destaque no balanço da empresa em 2009 e ajudou a compensar as perdas em outras regiões. O contraste entre o desempenho brasileiro com o de outros mercados é tão grande, que o diretor geral da Scania Latin America, Sven Harald Antonsson, diz que o País parece estar em "outro mundo". "O mercado de pesados na Europa Oriental caiu 75% e, na Europa Ocidental, 45%. Acredito que estas regiões irão demorar um pouco mais para se recuperar", afirma. A Ásia já demonstra sinais de recuperação, de acordo com Antonsson.

serviços financeiros assegura vantagens superpostas. Além de mais um canal de negócio, ajuda a facilitar as vendas.

**ENTRE O OÁSIS E O DESERTO** – O mercado interno foi um oásis para os fabricantes de veículos comerciais. A Scania, por exemplo, teve aqui seu maior mercado mundial para caminhões, ônibus, motores e, pela primeira vez, peças.

Se o mercado interno foi um céu de brindeiro, as exportações foram demasiada-

mente afetadas ano passado pela crise aguda vivenciada na maior parte do planeta.

Em 2009 a Scania, por exemplo, exportou apenas 1.145 caminhões pesados, volume que representou 12,7% de sua produção, de 9.029 unidades. Em 2008 a empresa embarcou 8.521 caminhões, volume equivalente a 50,2% de sua produção, de 16.976 unidades. "Foram exportações catastróficas. Alguns mercados estão reagindo, mas, de maneira geral, a situação vai continuar difícil. Entendo que em 2010

vamos ficar num plano intermediário. Ou seja, as exportações tendem a representar de 30% a 35% da produção", diz Sven Harald Antonsson, diretor geral da Scania Latin America.

Jürgen Ziegler, presidente da Mercedes-Benz do Brasil diz que a subsidiária vai exportar em 2010 um total de 16 mil veículos (12 mil ônibus e 4 mil caminhões). Trata-se de um avanço para quem exportou apenas 9,5 mil unidades (6,5 mil ônibus e 3 mil caminhões) em 2009.

# Mobilidade Inteligente

10, 11 e 12 de novembro de 2010  
Marina da Glória, Rio de Janeiro

O mais importante  
evento do setor.

**Reserve já o seu espaço!**

(11) 5096 8104 / fetransrio2010@otmeditora.com.br



Apoio Editorial:



Apoio Institucional: Abrati - ANTP - Anttur - CNT - Sest/Senat - Fabus - NTU - Simefre

# 14° Etransport

Congresso sobre Transportes de Passageiros

## 8ª FetransRio

Feira Rio Transportes



14° Etransport

Novembro • 2010



FETRANSPOR



Volkswagen Amarok



# Novas picapes invadem a cidade

**O mercado de picapes ganha mais ousadia com o lançamento das versões médias Ranger Sport, da Ford, e Amarok, da Volkswagen, e da nova Saveiro Cross, no nicho dos modelos pequenos**

■ SONIA CRESPO

A SENSÇÃO DE LIBERDADE E OUSADIA proporcionada ao dirigir uma picape certamente aumentará com as novas opções do veículo que estão sendo apresentadas ao consumidor brasileiro. No início de março, a Ford lançou a nova versão de sua picape Ranger Sport com cabine simples. Já a Volkswagen quer consolidar a marca neste segmento com a apresentação de dois novos modelos: a Saveiro Cross, no nicho das picapes pequenas, e a picape média Amarok, que chega disposta a abocanhar uma boa fatia do mercado. As vendas de picapes vêm crescendo gradativamente nos últimos anos. De acordo com informações divulgadas pela Anfavea, a produção nacional de veículos comerciais

leves (pequenos e médios), referente a janeiro e fevereiro de 2010, totalizou 75.108 unidades, volume 31,9% superior ao realizado no mesmo período de 2009, quando foram fabricadas 56.923 unidades. Apenas no mês de fevereiro, a produção de veículos deste segmento somou 37.320 unidades, quantidade 28,7% superior às 29.006 unidades fabricadas em fevereiro de 2009.

**AMAROK SURPREENDE** – Estreando no segmento dos médios, a Volkswagen lançou, no início de 2010, a picape Amarok, veículo que surpreende visualmente pela robustez e pelo moderno design. De acordo com a montadora, a nova picape, que tem

5,25 metros de comprimento e chassi tipo "escada", será produzida na planta da Volkswagen Veículos sediada na cidade de Pacheco, na região Metropolitana de Buenos Aires (Argentina). O lançamento mundial mostra a cabine dupla, mas a montadora anuncia que a versão cabine simples chegará ao mercado brasileiro no primeiro semestre de 2011. A perspectiva da montadora é a de comercializar até 10 mil unidades da Amarok no mercado brasileiro ainda este ano e aumentar para 22 mil em 2011.

A montadora foi buscar o nome Amarok nas inóspitas paisagens naturais do norte do Canadá e da Groenlândia, onde habita um lobo com esse nome, segundo a linguagem da tribo local dos inuits. Para eles,



o lobo é o rei da natureza: forte, incansável e perfeitamente adaptado ao seu ambiente.

Para a Amarok, a Volkswagen desenvolveu um motor turbodiesel de alta tecnologia, econômico e com baixo índice de emissões, com 163 cv e injeção common rail. A transmissão é a ZF Ecolite 6S-450, manual de seis velocidades, que permite a pronta resposta à solicitação do condutor. O motor se destaca pelo baixo consumo — uma referência para todo o segmento. O tanque, com capacidade para 80 litros, permite realizar viagens de mais de mil quilômetros.

A picape média da Volkswagen chega ao mercado brasileiro na versão Highline, que oferece maior sofisticação interna, com duas versões de tração: integral e traseira. De série, o modelo conta com retrovisores externos parcialmente cromados, detalhes cromados no exterior e interior e molduras das caixas das rodas alargadas, pintadas na cor da carroceria, que acomodam rodas de alumínio de 18 polegadas. A segurança dos passageiros é garantida pelos quatro air bags e pelo sistema de frenagem ABS, entre outros dispositivos de segurança.

Além dos equipamentos de série, a Amarok oferece uma variada lista de aces-

sórios opcionais, como estribos laterais, capota marítima, "santantonio", protetor de caçamba, ganchos de reboque e rodas de liga leve de 19 polegadas. A caçamba da nova picape da Volkswagen tem altura de acesso de 779 milímetros e área útil de 2,52 m<sup>2</sup> (1.555 mm de comprimento e 1.620 mm de largura). A distância de 1.222 mm entre as caixas das rodas permite paletes transversalmente, aproveitando melhor o espaço para carga. Estas dimensões totalizam uma capacidade de transporte de até 1,15 tonelada. A estrutura da caçamba possui, nos quatro cantos, pontos de amarração para a sustentação dos volumes transportados. Além disso, com o acoplamento opcional, a Amarok pode rebocar trailers de até 2,8 toneladas.

Internamente, a Amarok dispõe de cintos de segurança dos bancos dianteiros com pré-tensores, e sensores de uso com alerta sonoro e visual no painel de instrumentos. Os sistemas ABS e ASR são de série, assim como o bloqueio eletrônico do diferencial (EDL). A picape conta ainda com um ABS específico para utilização off-road por meio de um botão, que reduz significativamente a distância de frenagem em pisos de terra ou cascalho. A Amarok vem equipada com sistema eletrônico de estabilidade (ESP), em velocidade abaixo

de 30 km/hora, e o assistente de descida (Hill Descent Assist) — equipamento que mantém a velocidade constante nas descidas, aumentando a segurança e o controle em declives acentuados. Além disso, todos os veículos dispõem do assistente de subida (Hill Hold Assist), que imobiliza automaticamente o veículo nas subidas até que o condutor acelere o suficiente para impedir o recuo involuntário.

De acordo com dados divulgados pela montadora, os principais mercados da Amarok são a América do Sul, África do Sul e Austrália. Graças à eficiente tecnologia de tração e à enorme versatilidade, a Volkswagen espera que a Amarok estabeleça novas tendências no mercado de picapes também na Europa.

**MERCADO REFORÇADO** — Outra picape que chega com tudo ao mercado brasileiro para disputar o segmento dos comerciais leves médios é a Ford Ranger Sport cabine simples, a gasolina, lançada pela fabricante no início deste ano. É o último modelo apresentado da Linha Ranger 2010, que traz inovações no visual, dinâmico e bastante arrojado, nos equipamentos, na garantia de 3 anos e no preço. Baseada na versão XLS, a nova picape é um veículo que mira o público de espírito jo-

vem e aventureiro, que valoriza ao mesmo tempo a força, a robustez, a agilidade e o design. É uma das versões mais vendidas da linha, por ser uma atraente opção dentro deste segmento, uma vez que é competitiva em relação aos concorrentes e até mesmo em relação às versões pequenas. Uma das características que mais se destaca na nova Ranger Sport 2010 é o arrojado design, que se completa com as rodas de liga leve de 16 polegadas. A nova versão também introduz novos itens de conveniência: vidros elétricos com acionamento a um toque e sistema anti-esmagamento, controle remoto dos vidros e portas e travamento automático a 20 km/hora, além da garantia de três anos. O novo preço também é um diferencial: R\$ 53.885, mais em conta que a versão anterior.

O Ranger Sport 2010 vem com motor de 150 cv, e também com maior torque, de 22,1 kgmf, que diferencia seu desempenho e dirigibilidade, tanto vazia quanto carregada. A distância entre-eixos é de 2.831 mm e a cabine tem espaço suficiente para acomodar com conforto três pessoas. A capacidade de carga é de 777 kg. Os pneus são 245/70 R16, com três anos de garantia total.

Em dezembro, a Nova Ford Ranger registrou seu recorde histórico de vendas, com 1.859 unidades emplacadas e 15,1% de participação no segmento de picapes médias, segundo o Renavam. Em janeiro, o bom resultado se repetiu, com participação de 15,2%, confirmando a tendência de crescimento após o lançamento da nova linha. O recorde anterior, registrado em novembro de 2000, foi de 1.781 unidades. "No primeiro semestre de 2009 a Ford Ranger teve participação média de 10,5% no segmento. Em outubro, após o lançamento da linha 2010, subiu para 12,2%, crescendo para 15,1% de participação em dezembro. O bom desempenho se manteve em janeiro, o que comprova a boa aceitação do novo modelo",

afirma Wilson Vasconcellos Filho, gerente de Produto da Ford.

Um dos diferenciais da nova Ranger Sport 2010 é a barra estabilizadora na suspensão traseira. Antes oferecido apenas nos modelos diesel, esse equipamento aumenta o contato das rodas com o piso em todas as solicitações de rodagem. Os freios traseiros são dotados de válvula reguladora de carga, que otimizam a segurança em qualquer condição de carga.

O rádio oferece conexão especial para o iPod, porta USB para tocadores de MP3 e pen-drives e entrada auxiliar para outros aparelhos de som portáteis. O tocador de CD com nova tecnologia "anti-skip" garante uma reprodução sem pulos mesmo em estradas irregulares. O rádio dispõe do melhor sintonizador do mercado, tanto em AM como em FM.

**GARANTIA DE TRÊS ANOS** – A Ranger soma mais de 6,5 milhões de unidades comercializadas no mundo, sendo 150.000 delas no Brasil, em 15 anos de sucesso. É reconhecida no mercado não só pelo desempenho e capacidade de enfrentar qualquer terreno como também pela dirigibilidade, suspensão resistente e confortável, design moderno e espaço interno. A versão Sport agrega a esses atributos um pacote de aparência e conveniência com excelente custo-benefício. "É um veículo para consumidores que procuram uma picape de verdade, de espírito jovem e aventureiro, valorizam o estilo e querem mais conteúdo com menor custo", comenta Wilson Vasconcellos.

A Nova Ranger Sport 2010 vem equipada de série com: ar-condicionado e aquecedor, direção hidráulica, CD-player com MP3, iPod, USB e Bluetooth e quatro alto-falantes, vidros elétricos com acionamento a um toque para cima e para baixo e sistema anti-esmagamento, controle remoto de portas e vidros, travamento automático das portas a 20 km/h, moldura central do painel na cor prata,

alarme antifurto perimétrico, ajuste de altura do volante e sistema de imobilização eletrônica PATS.

A carroceria está disponível em cinco cores: preto Gales, prata Geada, vermelho Paris, branco Ártico e cinza Ubatuba.

**OFF-ROAD LIGHT** – Para reforçar o mercado de picapes pequenas, a Volkswagen acaba de lançar a Saveiro Cross, uma versão mais robusta da picape Saveiro, que começará a ser comercializada a partir da segunda quinzena de março. Os principais diferenciais estão no novo design, que inclui um para-choque com apliques de plástico, faróis de neblina maiores e grade na cor preta. Na parte traseira do veículo, o para-choque recebe proteção inferior e o nome do carro exibido na porta da caçamba. Um largo friso com o nome do carro ocupa a parte inferior da lateral. Especialmente para esta versão, foi concebido um "santantônio" de alumínio, com acabamento em preto fosco, que se estende do teto até a borda da caçamba, causando um arrojado efeito visual. Os bancos ganharam um revestimento que imita o rastro de um pneu e o pomo da alavanca de câmbio se diferencia com a inscrição Cross. A nova Saveiro Cross só está disponível na versão com cabine estendida. A concepção mecânica não passou por modificações em relação ao modelo tradicional. A nova Saveiro é levemente mais alta, por conta dos pneus Pirelli Scorpion ATR, de uso misto. O motor é 1.6 de 101/104cv. A caçamba apresenta uma boa área para volumes e oferece capacidade para transportar até 661 kg.

De série, a Saveiro Cross vem com direção hidráulica, vidros travas e retrovisores elétricos, capota marítima, tampa da caçamba com chave, banco do motorista com ajuste de altura, volante ajustável nos dois planos e chave canivete. Como opcionais, o novo Saveiro Cross oferece ar-condicionado, freios ABS, airbag duplo, CD/MP3 player e volante multifuncional. ■

# 2010

janeiro	fevereiro	março	abril	maio	junho
d s t q q s s 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	d s t q q s s 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28	d s t q q s s 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	d s t q q s s 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30	d s t q q s s 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	d s t q q s s 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
julho	agosto	setembro	outubro	novembro	dezembro
d s t q q s s 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	d s t q q s s 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	d s t q q s s 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	d s t q q s s 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	d s t q q s s 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31	d s t q q s s 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



## Agende-se! Reserve já seu lugar, 2010 vai ser o ano do transporte ferroviário.

### Oportunidades únicas de estreitar relacionamentos e reforçar parcerias:



**28,29 e 30 | Abril | 2010**  
**Valer**  
 Centro de Excelência em Logística - CEL  
**Vitória|ES**

O II ENCONTRO DE FERROVIAS será realizado em Vitória - ES, na Valer, com apoio do Centro de Excelência em Logística - CEL, localizado na sede da Vale.

Os anfitriões - VALE, Transnordestina, MRS Logística, ALL América Latina Logística e Ferrovia Tereza Cristina (FTC) - com o apoio da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), receberão cerca de 500 empresários e especialistas do setor, para trocar experiências nas áreas de logística, automação, novas tecnologias e SUSTENTABILIDADE.

O principal objetivo do evento a ser realizado é promover um intercâmbio de conhecimento entre as Ferrovias Brasileiras, através da divulgação de trabalhos técnicos e científicos desenvolvidos nestas empresas, na indústria ferroviária e no meio acadêmico. No evento serão apresentados trabalhos selecionados por um comitê técnico, composto por representantes das Ferrovias organizadoras do evento. Além dos trabalhos, o evento também contará com duas sessões plenárias onde serão discutidos os desafios do setor ferroviário frente à crise econômica mundial.



O objetivo deste encontro é a promoção da troca de experiências e exposição das melhores práticas de Suprimentos das principais ferrovias heavy-haul.

Serão apresentados os conceitos, procedimentos, estratégias e estrutura de cada ferrovia no que tange ao gerenciamento de categorias, avaliação e mapeamento do mercado fornecedor, KPIs, política de estoques, abordando conceitos e metodologias utilizados em diversos ambientes. A expectativa é de que haja uma interação entre todos os participantes que certamente respaldará a busca pela melhoria contínua.



**11 | AGOSTO | 2010**  
 LOCAL: GOLDEN TULIP BRASÍLIA ALVORADA  
 BRASÍLIA | DF

O setor ferroviário voltou à pauta de discussão das prioridades do País como meio de transporte mais adequado para impulsionar o crescimento econômico do Brasil.

Elevar a participação da ferrovia na matriz de transporte tornou-se uma meta audaciosa que só será factível quando se tornarem efetivas as ações para a redução do custo logístico brasileiro, através de mudanças que necessitam da atenção de concessionários e do Governo Federal.

O principal objetivo do IV Brasil nos Trilhos é promover um amplo debate entre o Governo Federal e a Iniciativa Privada sobre a importância do setor ferroviário para a infraestrutura de transportes do País, mudanças e investimentos necessários para assegurar a competitividade do setor produtivo nacional de forma sustentável. O evento terá como tema central a posição do Brasil entre 2010 e 2020, dentro do sistema ferroviário de carga e de passageiros.

Será entregue, pela ANTF, um documento com as prioridades do setor para os postulantes ao cargo de Presidente da República e Governadores de Estado, nas eleições de 2010.

Estimamos aproximadamente 500 participantes entre executivos, acadêmicos, parlamentares, operadores logísticos, usuários do sistema ferroviário, indústria ferroviária, governo federal, entre outros.



MAIS INFORMAÇÕES:  
 11-5096.8104  
 otmeditora@otmeditora.com.br

# Muito além do açúcar

**Mercedes-Benz testa mistura de diesel elaborado a partir da cana-de-açúcar, biodiesel que permite a manutenção do desempenho do motor**

■ RENATA PASSOS

A MERCEDES-BENZ DO BRASIL tem realizado testes com o diesel de cana-de-açúcar. O combustível é oferecido pela empresa Amyris Brasil, subsidiária da Amyris Biotechnologies Inc., empresa americana especializada em produtos renováveis, que está aplicando uma plataforma tecnológica própria para produzir combustíveis de transporte e produtos químicos renováveis.

Em parceria com a Amyris, a Mercedes-Benz do Brasil acaba de concluir a primeira fase de testes dessa tecnologia. Na ocasião, a fabricante de veículos comerciais utilizou em um tanque de combustível 90% de diesel comercial de algumas áreas metropolitanas (S50) e 10% do novo diesel. Mesmo presente em um percentual aparentemente pequeno, o novo combustível já proporcionou uma redução de 9% nas emissões de material particulado, sem aumentar em nada as emissões de óxidos de nitrogênio.

Segundo o gerente de Desenvolvimento de Motores da Mercedes-Benz do Brasil, Gilberto Leal, outro resultado dos testes com o diesel de cana-de-açúcar que merece destaque é a manutenção do desempenho tradicional do motor. "Nos ensaios comparativos, em que utilizamos 10% do novo diesel e 90% de diesel comercial, todos os parâmetros de controle do motor permaneceram exatamente iguais. Com isso, reforçamos nossa confiança no uso deste novo biocombustível. Ele se mostra como uma alternativa interessante, pois não requer alteração na estrutura da fro-



*Leal: confiança reforçada no uso do novo biocombustível*

ta atual", afirma Leal.

Para a Mercedes-Benz, outra característica fundamental apresentada pelo novo combustível é a manutenção do reduzido consumo. "Para nossos clientes, o diesel de cana será certamente uma opção a mais no uso de combustíveis alternativos no já conhecido e eficiente motor diesel Mercedes-Benz", diz Leal.

**NOVOS TESTES** – Conforme o executivo, a primeira fase de teste consistiu basicamente na possibilidade do uso da mistura da cana, mais especificamente do caldo. "Futuramente, poderemos usar o bagaço, a casca ou outra planta que produza açúcar".

Na segunda fase, que começa ainda neste mês, Leal diz que a empresa vai começar a ampliar a quantidade do combustível na mistura. "Tudo indica que isso é possível. Ao mesmo tempo, vamos adotar o produto resultado do primeiro teste em três veículos. Se der certo, essa mistura poderá na frota circulante", afirma.

Na opinião do executivo, é difícil esta-

belecer prazo para o fim dos testes. Entretanto, em 2010, devemos ter significativos avanços nos ensaios funcionais, ou seja, na verificação dos índices de emissões, se não há aumento de consumo e também a eficiência do veículo", diz Leal, acrescentando que a política de desenvolvimento de combustíveis alternativos tem uma visão global, ou seja, se os testes comprovarem eficiência, o modelo poderá ser adotado em outros países.

Tudo indica que caberá ao cliente final a decisão da escolha do combustível, como ocorre hoje nos veículos de passeio. Vale ressaltar que a expectativa é que o novo combustível tenha o mesmo valor ou até inferior ao preço do diesel tradicional.

Atualmente, a Mercedes-Benz também tem obtido avanços nos testes com motores Conama P7, rigorosa norma de controle de emissões que entrará em vigor no Brasil em 2012. "Além de atender aos requisitos do Conama P7, assegurando maior preservação ambiental, nossos motores oferecerão um consumo de combustível ainda menor, diminuindo o custo operacional e garantindo a rentabilidade para os clientes", afirma Leal.

A empresa já realizou mais de 20.000 horas de testes de funcionalidade e durabilidade, em bancos de prova e nos veículos em operação. São mais de 1,5 milhão de quilômetros com caminhões e ônibus dos mais variados tipos, em situações extremas de operação nas zonas urbanas, rodovias e fora de estrada.



# Sinalização de frotas

display

gráfica

sinalização



A sinalização da Biblioteca Móvel Itapemirim, produzida pela NeoBand, foi premiada no 41º Concurso de Comunicação Visual de Pintura de Frota 2009, promovido pela Editora OTM.



## Faça sua frota na NeoBand

- Impressão fotorrealística de alta resolução
- Aplicação de verniz de proteção UV
- Garantia de 1 ano



a neoband é flex

 **neoband**

vendas@neoband.com.br | tel. [11] 2199 1256 | www.neoband.com.br

# Experiência da DHL reforça ajuda ao Haiti

**A ajuda humanitária à cidade de Porto Príncipe, no Haiti, devastada por terremoto em janeiro, contou com a experiência em logística e transporte, além de equipamentos, de empresas como a DHL, Daimler Trucks, Chapman Freeborn, Lufthansa e United Airlines**

UM DIA E MEIO DEPOIS DO TERREMOTO que devastou a capital do Haiti, Porto Príncipe, em 12 de janeiro, uma equipe de oito voluntários e seis funcionários da DHL desembarcou no país para participar de operações de logística no aeroporto internacional Toussint L'Overture. Coordenados pela Organização das Nações Unidas (ONU), os trabalhos da equipe de resposta a desastres da DHL Américas (DRT) consistem em participar de todas as operações terrestres no aeroporto, entre elas, a retirada de carga levada pela Força Aérea dos Estados Unidos após o desastre que atingiu o país mais pobre do continente.

Segundo informações da DHL, a equipe que estava no Haiti também cuidou da documentação para liberar o material de ajuda humanitária na alfândega, de serviços de armazenagem de carga e fornecendo itens como água e gasolina, inclusive para geradores, às equipes de resgate que trabalharam na retirada de vítimas que ficaram soterradas devido ao terremoto. Com a regularização das condições de tráfego e segurança nas vias terrestres das áreas atingidas pelo tremor, a transferência e distribuição dos produtos e materiais enviados pelos países em ajuda ao Haiti também passou a ser administrada pela equipe de voluntários e funcionários da DHL.



*Voluntários da DHL atuaram em operações logísticas no Haiti*

Para isto, eles montaram um depósito temporário no aeroporto. Neste local, todo o material de ajuda humanitária recebido é inventariado e separado antes da distribuição. A equipe da DHL também cuidou da transferência para caminhões e helicópteros que levam os produtos e materiais para as vítimas. A estimativa é que os voluntários e funcionários permaneçam no aeroporto por semanas. As equipes da DHL participaram de ações de logística na ajuda, entre outros desastres recentes, às vítimas do furacão Katrina.

Com três bases localizadas para atender desastres em qualquer parte do planeta, a DHL mantém suas equipes no Panamá (DRT Américas), Dubai (DRT Oriente Médio) e Cingapura (DRF Ásia-Pacífico).

Cada equipe tem cerca de 80 pessoas, funcionários da DHL que recebem treina-

mento específico e que, além do trabalho normal na empresa, se apresentam como voluntários para atuar nas ações de ajuda humanitária. Segundo informações da empresa, até 15 integrantes das equipes são deslocados para qualquer local onde haja necessidade e conseguem chegar a tempo para cuidar das operações de logística. De acordo com a empresa, em até 72 horas as equipes conseguem dar início aos trabalhos. As operações de rotina nas atuações das

equipes da DHL que atuam em áreas de desastres são a retirada de paletes de aviões e transferência para paletes de madeiras, manuseio com empilhadeiras, assistência em processos aduaneiros e o carregamento do material de ajuda humanitária em caminhões ou helicópteros. Entre o aparato que as equipes utilizam nas operações de logística em locais de desastres estão empilhadeiras, paletes de madeira, esteiras transportadoras de carga e veículo de transporte para os membros das equipes. As operações das DRT não incluem descarga em aviões que transportam os suprimentos nem os transportes em terra. As equipes atuam somente nas operações aeroportuárias e no armazenamento e na distribuição.

O trabalho das equipes do DRT (Disaster Response Team, na denominação em in-

glês adotada pela DHL) engloba três fases. Definida a atuação da equipe em uma situação de desastre, tarefa que geralmente é decidida entre 24 e 48 horas, a primeira medida é assinar um termo com as autoridades do local onde serão feitas as operações e a mobilização do corpo de voluntários e o preparo para o início das tarefas. A primeira fase, em geral, leva de três a oito dias. Após as primeiras medidas, tem início as operações diárias na coordenação da logística e das operações em terra e o treinamento de pessoal do local que vai atuar nas tarefas. A última fase é a de encerramento com a transferência das operações para o pessoal dos locais atendidos. O encerramento das atividades da DRT ocorre a partir do momento em que o fluxo de aviões carregados com suprimentos para atender as necessidades nos locais afetados pelos desastres tenha diminuído e que as operações de logística possam ser feitas por pessoas dos próprios lugares.

De acordo com informações da DHL, em 2005 a empresa atuou com o escritório da ONU para a coordenação de assuntos humanitários na área de gerenciamento de desastres e as equipes da DRT ganharam experiência em atuação a grandes desastres que ocorrem de forma repentina, caso dos terremotos, por exemplo, após a devastação causada pelo furacão Katrina, que atingiu a região litorânea do sudeste



**Caminhões Fuso Canter doados pela Daimler auxiliaram na distribuição de alimentos**

dos Estados Unidos em 29 de agosto de 2005, principalmente na região metropolitana de New Orleans, que causou a evacuação de mais de um milhão de pessoas, deixou mais de mil mortos e prejuízos estimados em US\$ 2 bilhões. Entre as principais operações das equipes da DRT da DHL, além do furacão Katrina, estão as atuações nos terremotos que atingiram o norte do Paquistão, que ocorreu em outubro de 2005 e deixou um saldo de cerca de 170 mil mortos, no Peru, ocorrido em agosto de 2007 que deixou mais de 500 mortos, e também nas inundações que castigaram a região de Mianmar que faz fronteira com o Laos e o Vietnã e causou a morte de cerca de 110 mil pessoas.

**Equipe da DHL cuidou transferência para caminhões e helicópteros no aeroporto de Porto Príncipe**



**CAMINHÕES** – A Daimler Trucks, divisão de caminhões da Daimler AG, doou 20 caminhões modelo Fuso Canter para o Haiti após a ocorrência do terremoto. Os veículos estão sendo usados nas operações de distribuição de suprimentos à população. A Daimler AG doou ainda 250 mil euros à Cruz Vermelha para o atendimento à saúde. De acordo com informações da empresa, os veículos doados estão avaliados em mais de 500 mil de euros.

A Lufthansa Cargo também participou dos esforços humanitários para ajudar as vítimas do terremoto. A empresa realizou dois voos, nos quais cobrou preço de custo das operações, para transportar suprimentos que foram doados às vítimas. Nos voos, feitos com suas aeronaves MD11, a empresa transportou 145 toneladas.

A United Airlines realizou voos especiais para transportar suprimentos à população do Haiti e criou um sistema de bônus que são trocados por milhas em seu programa Mileage Plus. Quem doar US\$ 50 ganha 500 milhas, por exemplo. Logo após o terremoto, a empresa realizou um voo de Chicago para Porto Príncipe levando água, barracas e equipamentos. ■

# A logística da arte

**Base 7 Projetos Culturais tem trazido ao Brasil obras de artistas famosos, como Chagall e Rodin, e conta a complexidade de movimentar cargas tão preciosas**

■ RENATA PASSOS

GERALMENTE, TODOS OS BENS, POR MAIS caros que sejam, podem ser substituídos. Com as obras de arte a situação é diferente, já que as peças são únicas. Assim, podemos avaliar a responsabilidade que as organizadoras de exposições têm ao trazer uma obra de arte ao País.

A equipe da Base7 Projetos Culturais, empresa que organizou a vinda da recente mostra "Rodin: Do ateliê ao museu" e "O Mundo Mágico de Marc Chagall" (em cartaz no Museu de Artes de São Paulo

até 28 de março) convive com essa rotina. Para realizar as duas exposições, a empresa precisou trazer obras dos respectivos artistas de diversos países, como Rússia, França, Itália e Suíça para três instituições e cidades diferentes do Brasil: Casa Fiat de Cultura, em Belo Horizonte (MG), Museu Nacional de Belas Artes, no Rio de Janeiro (RJ) e Masp, todas em 2009.

De acordo com a museóloga e diretora da Base7 Projetos Culturais, Maria Eu-

gênia Saturni, a logística de uma exposição de arte tem como partida a lista final das obras definidas pelo curador. "Depois, são considerados vários aspectos, como o local onde será realizada a exposição e suas condições técnicas, as questões de conservação das obras, os valores do seguro e as exigências das instituições e dos colecionadores envolvidos", detalha a especialista.

**O TRANSPORTE** – Segundo Maria



***O transporte das obras de arte exige um planejamento e uma preparação cuidadosa para cumprir todos os procedimentos de conservação e normas técnicas exigidas pela promotora de exposições***

mesmas. "Os principais cuidados nos espaços de trabalho e no veículo são: limpeza, organização, segurança, confecção de embalagens especiais e posicionamento das peças. É extremamente importante a elaboração da logística antes de começar o processo do transporte, pois dependendo do valor material e imaterial dos objetos e do percurso a ser percorrido, é exigido o acompanhamento de escolta, podendo inclusive ser armada", explica.

A segurança contra roubos, entretanto, não é a única preocupação de uma organizadora de eventos de artes. Na opinião de Maria Eugênia, os aeroportos do Brasil ainda não oferecem condições físicas e mão de obra especializada para atender à demanda do transporte de obras de arte. "A situação é muito diferente em outros países, onde existem áreas climatizadas para armazenar as obras dentro dos aeroportos, por exemplo", acrescenta.

Além disso, há diferentes tipos de operação, como as simples, cujo transporte de peças não necessita de condições além das tradicionais, e outras que são bastante complexas e exigem um grande empenho da equipe por uma solução. "A exposição de Auguste Rodin, por exemplo, exigiu que 16 homens carregassem, pela escadaria do Masp, uma escultura com mais de uma tonelada, pois ela não entrava no elevador e nem podia entrar pela janela com guindaste por causa da estrutura arquitetônica do Museu", conclui Maria Eugênia, informando que uma próxima exposição importante é a "Olhar e Ser Visto", com mais de 40 retratos e auto-retratos de artistas como Picasso e Portinari, na Casa Fiat de Cultura. ■

Eugênia, o transporte das obras de arte exige um planejamento e uma preparação cuidadosa para o cumprimento de todos os procedimentos de conservação e normas técnicas exigidas pela instituição. "Isso envolve ações como divisão da carga em lotes separados em caminhões, navios ou aviões, embalagens especiais e acompanhamento de profissionais da instituição durante todo o transporte", explica a museóloga.

Ela diz ainda que o tipo de transporte escolhido deve ser o mais conveniente para garantir a conservação, a segurança

e a integridade das obras. "A transportadora também é definida em função da qualidade do serviço, da competência e da experiência técnica que tem na área", informa Maria Eugênia, acrescentando que atualmente a Base7 trabalha com a Millenium Transportes, Alternativa, Fink e Alves Tegam.

Para garantir a total segurança das peças durante o transporte, Maria Eugênia diz que é fundamental contar com a supervisão de uma pessoa com qualificação técnica e experiência na área para acompanhar o processo de deslocamento das



# GERENCIAMENTO DE PNEUS GERENCIAMENTO DE PNEUS PARA FROTAS

## em 16 horas de treinamento

**08 e 09 de abril de 2010**

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

**CURSOS OTM, UMA AULA DE BONS NEGÓCIOS.**

Eventos Corporativos

Para mais informações ligue:  
**11-5096-8104**

ou pelo e-mail:  
[sabrina@otmeditora.com.br](mailto:sabrina@otmeditora.com.br)

O curso "Gerenciamento de Pneus" faz parte dos Eventos Corporativos. Para saber mais, ligue 11-5096-8104.

### OS TÓPICOS ABORDADOS

- Informações Gerais sobre Pneus
- Legislação, Construção, Rodas, Geometria, Desgastes Anormais e Defeituosidade em carcaças.
- Montagem e Desmontagem Método e Cuidados na Reforma e no Conserto de Pneus.
- Escolha do melhor Pneu
- Escolha de Desenhos
- Controles e Custos
- Pressões Ideais
- Recomendação de utilização
- Repartição da Carga
- Fatores que afetam o Desgaste dos Pneus
- Controle x Gerenciamento de Pneus
- Meio Ambiente

### A AGENDA

8h00 - 8h30 Credenciamento  
10h00 - 10h15 Coffee Break  
12h00 - 13h00 Almoço  
15h30 - 15h45 Coffee Break  
17h30 Encerramento

### O LOCAL



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

### PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 550,00

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

*(estão inclusos no valor da inscrição, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)*

### O INSTRUTOR



**Leonardo Barbato** - Administrador de Empresas, formado pela Faculdade de Administração Paulista de Ensino e Pesquisa - FAPEP; Pós Graduação em Gestão de Pessoas, pela Fundação Getúlio Vargas - FGV; Especialista em treinamento gerencial na área de transportes, com ênfase na gestão técnica de pneus, com mais de vinte anos de experiência; atua como Gerente de Treinamento para o Mercosul na Bandag do Brasil; Instrutor e Consultor em nível nacional de empresas públicas e privadas; Ministra cursos sobre gerenciamento de pneus para frotas desde 1985.

### INFORMAÇÕES GERAIS

#### INCLUSOS:

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

#### FORMAS DE PAGAMENTO:

Depósito Bancário:

Banco Itaú - Agência 0772  
Conta Corrente 54283-3.  
Cartão de Crédito: Visa (Através do número do seu cartão).  
Cheque Nominal, no Local do evento.  
Boleto Bancário:  
Emissão de Recibo mediante a

apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.  
SUBSTITUIÇÃO:  
O Titular da inscrição poderá indicar outro profissional de sua empresa para substituí-lo, devendo Informar por escrito. O não comparecimento do inscrito, incorre

na não devolução da taxa de inscrição. Em caso de cancelamento, deverá ser informado até 72 horas antes do início do treinamento, caso contrario será cobrado 50% do valor da taxa de inscrição.  
e-mail:  
[sabrina@otmeditora.com.br](mailto:sabrina@otmeditora.com.br)

Comercialização e Organização:



Apoio:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104  
[sabrina@otmeditora.com.br](mailto:sabrina@otmeditora.com.br)  
Departamento de Eventos



# SUSTENTABILIDADE



**Sustentabilidade, antes tema hermético, restrito a salas fechadas, virou palavra mágica, repetida aos quatro cantos.**

**Depois da empolgação inicial, as empresas descobriram que sustentabilidade, além do charme, resulta em vantagens palpáveis.**

**Vai daí que caminhão, ônibus, para ficar no exemplo dos veículos, passaram a ser criados dentro de projetos que consideram como premissas fundamentais as economias geradas em todas as fases de sua vida – fabricação, uso e descarte.**

**A sustentabilidade é mais do que uma palavra da moda. É um compromisso com a sobrevivência do planeta. Com tema tão importante assim palavrório não basta. É preciso ação.**

**Quem virar as páginas a seguir verá exemplos de como as montadoras colocaram a sustentabilidade em prática.**



# Iveco busca ecoeficiência no processo produtivo

**Programa de sustentabilidade da empresa é dividido em três diferentes áreas: produção sem desperdícios, tecnologias alternativas, e iniciativas voltadas para o desenvolvimento econômico e capacitação da população**



*Na Ilha Ecológica os resíduos são devidamente separados*

A IVECO BASEIA SUA ESTRATÉGIA DE sustentabilidade em três pilares principais: racionalização do processo produtivo, para evitar desperdícios de recursos naturais; desenvolvimento de tecnologias para uso de combustíveis limpos ou renováveis; e ações socioambientais, para melhorar a qualidade de vida da população carente sem agredir o meio ambiente (ver quadro na pág. 33). Todas as iniciativas da montadora ligadas à preservação ambiental são desenvolvidas com foco na ecoeficiência, ou seja, o objetivo é produzir mais e melhor utilizando recursos de maneira responsável e gerando menos resíduos.

Inaugurada em novembro de 2000, a fábrica da Iveco em Sete Lagoas, Minas

Gerais produz caminhões leves, médios e pesados, micro-ônibus, motores diesel, além de comerciais leves da marca Fiat. O complexo industrial foi planejado para provocar impactos negativos mínimos à região de entorno. Atualmente, 91% dos resíduos sólidos gerados na unidade são reciclados e, até o final do ano, a meta é atingir 93%. A empresa espera conquistar a ISO 14000 ainda em 2010.

Na Ilha Ecológica, que começou a operar juntamente com o complexo industrial, ocorre o processo de reciclagem dos produtos e a destinação correta dos resíduos sólidos, líquidos ou gasosos. "Tudo é devidamente separado: madeira das embalagens, plásticos, lixo da fábrica e dos escritórios e entulho de obras. Te-

mos dois galões para fazer esta segregação de resíduos, que ainda incluem os refugos de qualidade, ou seja, o material não aproveitado na produção por apresentar qualquer tipo de defeito", explica Júnea Sá Fortes, analista de Sustentabilidade e Responsabilidade Social da Iveco.

A fábrica conta ainda com estação de tratamento de esgoto e efluentes resultantes do processo de pintura. Parte da água é reutilizada para atividades de jardinagem, limpeza das instalações e do encanamento. O restante é devolvido ao ambiente com qualidade acima dos níveis praticados no Brasil. Os resíduos que sobram do processo de pintura (borras) são submetidos à "pelotização" para serem transformados em adubo, que é usado nos jardins da fábrica ou doado para a comunidade.

**COMBUSTÍVEL LIMPO** – A Iveco também se dedica a desenvolver motores com tecnologias limpas que apresentam níveis menores de emissões de poluentes. "A Iveco investe pesadamente em pesquisas voltadas para uso de combustíveis alternativos. No que se refere a veículos ecoeficientes, somos líderes na Europa", afirma Júnea Sá Fortes.

Um exemplo é o veículo de carga movido a energia elétrica, o Daily elétrico,



desenvolvido em parceria com a Itaipu Binacional e apresentado em agosto de 2009. O protótipo, que foi premiado como "Destaque Tecnológico do Congresso SAE Brasil 2009", é equipado com baterias recicláveis que não liberam hidrogênio durante a operação.

A empresa também apresentou recentemente no mercado brasileiro o Iveco EuroCargo, movido a gás natural veicular (GNV), homologado pelos limites do EEV (Enhanced Environmental y Friendly Vehicles) que são considerados mais restritivos que o Euro V, em vigor atualmente na Europa. A tecnologia do motor a gás Iveco-FPT (Fiat Powertrain Technologies, fornecedora dos motores da montadora) já é utilizada em países europeus, como Espanha, onde cerca de mil caminhões movidos a GNV realizam a coleta de lixo em Madri e Barcelona. No setor de transporte de passageiros, 400 ônibus Iveco GNV circulam em Roma, outros 400 em Atenas, 300 em Macri e 200 em Turim.

Primeira a homologar seus veículos para o B5 (5% de biodiesel) no Brasil, a Iveco desenvolveu o caminhão Iveco Stralis B30 (30% de biodiesel) que passa por um processo de avaliação. Após o período de testes que deve durar um ano, a montadora pretende homologar o Stralis B30 junto à Agência Nacional de Petróleo (ANP). A empresa também já iniciou o projeto para o motor B100.

A empresa já comercializa caminhões com motor híbrido diesel-elétrico na Europa, que são utilizados por empresas como Coca-Cola e FedEx. O modelo utiliza um conjunto formado por motor diesel associado a um gerador-acumulador elétrico. O híbrido funciona como um carro flex, podendo usar diesel e eletricidade de forma combinada. O resultado é economia de combustível e maior autonomia em relação a um veículo totalmente elétrico.

O motor Iveco-FPT Cursor 8 é movido 100% a álcool, uma tecnologia ainda em

## RESPEITO AO MEIO AMBIENTE E AÇÕES SOCIAIS

Dentro da estratégia da Iveco de sustentabilidade, o programa Próximo Passo busca promover o desenvolvimento de pessoas e comunidades nas áreas vizinhas a sua fábrica, em Sete Lagoas, em Minas Gerais. A proposta é melhorar a qualidade de

vida e a renda da população de forma integrada a ações socioambientais. No primeiro semestre deste ano, a montadora inaugura um viveiro e uma oficina de marcenaria, onde os moradores da região poderão participar de cursos e workshops, sempre unindo respeito ao meio ambiente e geração de renda.

O novo espaço do programa Próximo Passo fica no bairro Cidade de Deus, em Sete Lagoas, a uma distância de cinco quilômetros da fábrica Iveco. O terreno tem 5,7 mil m<sup>2</sup> e abrigará, além do viveiro com capacidade para 500 mil mudas por ano e a oficina de marcenaria, salas administrativas, estacionamento para bicicletas e uma grande área verde. O investimento da montadora no local é de R\$ 400 mil.

As obras estão sendo feitas de maneira a aproveitar os recursos naturais disponíveis, de acordo com as diretrizes da bioconstrução. "Optamos por blocos de concreto permeável e aproveitamos os recursos que estão disponíveis. Por exemplo, as janelas foram projetadas para usar ventilação e iluminação naturais, o que reduz



Novo espaço para o programa Próximo Passo

o consumo de energia que seria usada para alimentar luzes elétricas e sistemas de ar-condicionado", explica Júnea Sá Fortes, ara lista de Sustentabilidade e Responsabilidade Social da Iveco.

A oficina de marcenaria utilizará madeira proveniente da Ilha Ecológica da Iveco. "Tão importante quanto investir em tecnologia é desenvolver o local

onde estamos e as pessoas que ali vivem", resalta Júnea. Os moradores que passarem pelos cursos de treinamento que serão oferecidos no viveiro e na oficina de marcenaria estarão mais qualificados para entrar no mercado de trabalho.

O bairro Cidade de Deus já é beneficiado pelas ações de desenvolvimento promovidas pelo programa desde 2007. Uma das iniciativas foi o mapeamento cultural do bairro, com a identificação de seus artistas e grupos culturais, realizado em parceria com a ONG "Favela É Isso Aí". Já foram realizadas oficinas de produção de fotos, jornais, desenhos animados e documentários, que são feitos pelos próprios moradores.



TECNOLOGIA IVECO. CADA VEZ MAIS SUSTENTÁVEL. CADA VEZ MAIS BRASIL.

estudos no Brasil. O motor, que está em desenvolvimento pela FTP, será inicialmente voltado para o setor sucroalcooleiro, tem por objetivo tornar o ciclo

do álcool totalmente carbono neutro, já que a queima de combustíveis fósseis, como o diesel, contribui para o efeito estufa.



# MAN dá destaque ao biocombustível

Montadora busca conscientizar seus funcionários sobre temas ambientais e atuar junto à comunidade em parceria com ONGs, além disso, desenvolve tecnologias para uso de combustíveis alternativos



*Menos poluentes: a MAN investe em pesquisa sobre combustíveis limpos, incluindo a mistura de etanol e biodiesel*

O principal foco da política de sustentabilidade da MAN-Volkswagen está na educação ambiental. A fábrica de Resende (RJ) é relativamente nova e já foi construída seguindo conceitos que representam mínimo impacto ao meio ambiente. A empresa agora aposta na manutenção das boas práticas e na conscientização do pessoal. As

ações futuras estão planejadas para redução do consumo de recursos naturais e de produtos industrializados, por meio da eliminação de desperdícios. A gestão de resíduos também será melhorizada, com objetivo de otimizar o volume de recicláveis.

A empresa atende à legislação ambiental brasileira, que é considerada pela

MAN uma forma de atuar de maneira responsável. Entre as pesquisas conduzidas pela montadora para desenvolver combustíveis alternativos e tecnologias mais limpas, destaca-se o início de testes com caminhões novos com a mistura de etanol e biodiesel já em 2010.

A MAN-Volkswagen também está envol-

vica em estudos sobre o uso de biocombustível para veículos comerciais no Brasil e iniciará testes com caminhões movidos com a mistura de etanol e biodiesel, na proporção de 70% para 30%, ainda no primeiro trimestre de 2010. O trabalho será conduzido pela engenharia da montadora em parceria com a área técnica da MAN Veículos Comerciais sediada na Alemanha. Os primeiros protótipos serão avaliados em frotas de clientes no setor sucroalcooleiro, nas condições reais de uso em lavoura.

Além disso, a MAN-Volkswagen avança nos estudos para o uso do gás natural veicular (GNV), desenvolvidos em parceria com empresas como Cummins e MWM International. Modelos Volksbus equipados com motor Otto movidos a 100% de gás natural já foram testados em ônibus urbanos na cidade de São Paulo. Já a mistura diesel/gás, utilizada em motor mecânico, foi avaliada numa frota de caminhões na Baixada Fluminense e está disponível como uma solução de pós-vendas da Bosch. No exterior, a MAN Veículos Comerciais já oferece ônibus urbanos com motores a diesel e elétricos em série e prevê a comercialização de caminhões leves com esta tecnologia a partir de 2012.

A MAN-Volkswagen realiza testes do kit B100, que será instalado no VW Constellation 19.320 e permite que o motor do caminhão opere com 100% de biodiesel na maior parte de sua utilização. O kit possui diversas especificações como tanque de combustível adicional, mangueira e filtro especiais, além de uma unidade gerenciada eletronicamente que injeta a quantidade de biodiesel exigida conforme a aplicação.



**Kit** será instalado no Constellation 19.320 que permite ao motor operar com 100% de biodiesel

A MAN-Volkswagen iniciou testes com a mistura B5 de biodiesel em 2003. Desde então, a montadora foi responsável por diversos testes com a mistura B20 para caminhões normais de produção em parceria com diversas frotas como o Grupo Bertin. A montadora possui ainda um acordo com o governo do estado do Rio de Janeiro para testes com mistura de 20% de biodiesel ao óleo diesel em frotas de ônibus com vistas aos Jogos Olímpicos de 2016.

A MAN-Volkswagen produz caminhões da linha VW Constellation, que apresentam desempenho ambiental superior aos seus antecessores e por isso, foram certificados pela norma internacional ISO 14040, que leva em conta a análise do ciclo de vida do produto, considerando o seu impacto no meio ambiente desde a extração da matéria-prima, sua transformação em produto, seu uso durante a vida útil até, finalmente, o seu descarte.

**EDUCAÇÃO AMBIENTAL** – A montadora se dedica ainda a projetos socioeducativos na área de meio ambiente. O projeto "Paraíba do Sul" consiste na elaboração de um livro sobre o rio Paraíba do Sul (na

forma de uma coletânea de reportagens da região), que será distribuído juntamente com o material educacional para escolas públicas, e ainda será utilizado para aumentar a capacitação pedagógica de professores. Cada kit educacional e cultural é formado pelo livro, o Guia de Atividades do Professor, e pelo CD com imagens do livro, organizado por temas. As formações de professores são presenciais. Os municípios de atuação são de escolha do patrocinador, que disporá de uma quantidade de livros para uso promocional. O restante da tiragem do livro será vendido nas principais livrarias e lojas eletrônicas da região.

O projeto em parceria com a Fundação SOS Mata Atlântica será renovado em abril e irá percorrer as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste do País. O caminhão baú Volkswagen T3.180 adaptado e envelopado com temática do projeto visita diversas cidades, promovendo a sensibilização e o envolvimento da população em geral e de públicos prioritários na conservação do bioma. Dentre as várias atividades que são realizadas com a participação dos moradores, o grupo faz o monitoramento da qualidade da água do rio Tietê, em São Paulo.



# Mercedes-Benz quer diminuir resíduos

Fábricas de Campinas e São Bernardo do Campo, em São Paulo, adotam medidas para evitar desperdícios de matéria-prima e recursos naturais; montadora também investe em combustíveis alternativos



A meta anual é diminuir o consumo de energia em 3% por meio de medidas simples que evitam desperdícios pelo trabalhador

A FOLÍCIA DE SUSTENTABILIDADE DA Mercedes-Benz do Brasil - que é desenvolvida de acordo com as diretrizes do programa de Mobilidade Sustentável do Grupo Daimler - está focada na ecoeficiência e no desenvolvimento de produtos ecologicamente corretos. A proposta é que o pro-

cesso produtivo se torne cada vez mais limpo, sem desperdícios de recursos e sempre buscando gerar menos resíduos - e não apenas com a preocupação de dar a destinação adequada a estes materiais. Para avaliar os resultados das iniciativas em cada unidade da marca, a Mercedes-

Benz adota metas corporativas que são medidas pelo Índice de Desempenho Ambiental (IDA).

A atuação da Mercedes-Benz na área de sustentabilidade integra ações que aumentam a competitividade da marca no mercado, por meio da melhoria de processos in-

dustriais e da redução de custos, com iniciativas à redução do consumo de matérias-primas e recursos naturais, bem como de geração de menos resíduos. O viés econômico dos programas de sustentabilidade é fundamental porque quando produzimos melhor e com mais eficiência podemos perceber os resultados das ações em benefício do meio ambiente", afirma Guilherme Heinz, gerente de Gestão de Qualidade Corporativa da marca.

Em 2005, a Mercedes-Benz implementou o programa de "Produção Mais Limpa" (P+L) para atingir os níveis de eficiência desejados pela montadora. O programa estimula o comprometimento dos colaboradores com os objetivos propostos e eleva o nível de conscientização para a preservação ambiental. "Todos os nossos funcionários participam da coleta seletiva de lixo, tanto nos escritórios quanto na área fabril. Esta atividade também é uma forma de educação ambiental", diz Heinz.

A redução do volume de resíduos é um dos aspectos mais importantes do programa. Com exceção do lixo ambulatorial e material descartado dos restaurantes que não podem ser reaproveitados, todo o resíduo proveniente das fábricas de Campinas e São Bernardo do Campo é reciclado ou remanufaturado. "Os resíduos perigosos não são mais desejados nos aterros sanitários. Agora, este material passa pelo processo de reciclagem energética, que é o coprocessamento em forno cimento. O restante dos resíduos são comprados por várias empresas", explica Heinz.

Todos os anos são gerados 7,8 mil toneladas de material reciclável e 2,4 mil toneladas de resíduos perigosos pelas plantas de montadora no Brasil. O programa também busca reduzir o volume de lixo hospitalar descartado dos ambulatórios que atendem os funcionários da Mercedes-Benz. Pela legislação brasileira, este tipo de material precisa ser incinerado. De 2005 até 2009, a diminuição foi de 35% nas fábricas de Campinas e São Bernardo do Campo.

Outro alvo importante da Mercedes-Benz é diminuir o consumo de água em suas unidades. A meta anual é reduzir em 3% a água consumida. A unidade de São Bernardo possui uma estação de tratamento de efluentes, que trata o esgoto doméstico e o efluente físico-químico que resulta do processo de pintura industrial. "Os efluentes tratados são despejados na Estação de Tratamento de Esgoto da Sabesp (ETE ABC), com níveis de limpeza de acordo com os padrões da legislação brasileira", informa Heinz.

O uso de energia também foi reduzido com as iniciativas do programa "Produção Mais Limpa". A meta anual é de diminuir em 3% o consumo de energia relativo por trabalhador. "Procuramos conscientizar os funcionários da importância de evitar desperdícios com medidas simples, como apagar as luzes e desligar equipamentos ao sair das salas", diz Heinz. A empresa também dá preferência a combustíveis limpos, como energia elétrica e gás natural. "Em 1998, trocamos as caldeiras a óleo diesel por novas máquinas movidas a gás natural", informa o executivo.

Outras medidas foram implementadas para evitar desperdícios de matéria-prima, como a melhor utilização do espaço interno das embalagens de madeira, com remessa de mais bielas por caixa e envio de parafusos em embalagens plásticas; adequação dos paletes recebidos na importação de componentes, para reutilização na exportação de peças; reaproveitamento interno de plástico bolha recebido na importação de peças; e reutilização de filme plástico proveniente de embalagens usadas na logística interna para montagem e teste final de motores.

A unidade de Juiz de Fora, em Minas Gerais, abriga o projeto "Tecnologia em Prol da Sustentabilidade", no qual é apresentado o Sistema de Gerenciamento de Utilidades (SGU), responsável por monitorar o consumo de recursos naturais como água, gás e energia elétrica na planta mineira da

Mercedes-Benz. Implantada em 2007, a iniciativa é composta por 21 hidrômetros, 21 módulos triplicadores de sinal de pulso provenientes dos hidrômetros, oito ilhas de medição, um servidor e computadores distribuídos por diversas áreas da planta. Por meio desses equipamentos, profissionais realizam o acompanhamento online do consumo dos recursos naturais na empresa e, a partir dessas informações, definem ações corretivas no consumo sustentável.

**BIO DIESEL** — A Mercedes-Benz do Brasil alcançou, em 2009, o marco histórico de 2,2 milhões de quilômetros rodados de testes operacionais em ônibus abastecidos com biodiesel. São 1,8 milhão de quilômetros com a mistura B20 e 400 mil com B5. Os testes continuam na linha de veículos comerciais com outros percentuais de biodiesel, de 20% (B20) a 100% (B100), estes realizados em parceria com clientes que atuam em condições severas de transporte em médias e longas distâncias rodoviárias e aplicações fora-de-estrada. Desde março de 2008, os caminhões, ônibus e modelo Sprinter Mercedes-Benz, novos e usados de qualquer ano de fabricação, podem ser abastecidos com biodiesel B5, não sendo necessária nenhuma alteração na motorização.

A Mercedes-Benz também realiza testes com o diesel de cana-de-açúcar, combustível oferecido pela empresa Amyris Brasil subsidiária da americana Amyris Biotechnologies Inc., empresa americana, especializada em produtos renováveis. A montadora, em parceria com a Amyris, acaba de concluir a primeira fase de testes dessa tecnologia. Foi utilizado um tanque de combustível com 90% de diesel comercial e algumas áreas metropolitanas (S-50) e 10% do novo diesel. Mesmo presente em um percentual aparentemente pequeno, o novo combustível já proporcionou uma redução de 9% nas emissões de material particulado, sem aumentar em nada as emissões de NOx (óxidos de nitrogênio). ■



# Desafio da Volvo: menos impactos ambientais

Montadora estabelece metas rigorosas para redução do volume de resíduos e programas de incentivo do uso racional de água e energia



A montadora testa na Suécia caminhões e ônibus com propulsão híbrida para reduzir as emissões

O GRUPO VOLVO POSSUI UMA POLÍTICA ambiental em âmbito mundial que norteia seu programa de sustentabilidade, o chamado Desafio Ambiental, que é caracterizado pelo desenvolvimento técnico e uso eficaz dos recursos. Os maiores avós desta política são: reduzir o impacto ambiental causado pelas atividades produtivas e também pelo uso dos produtos Volvo. Além das metas globais, a Divisão de Caminhões Volvo estabeleceu objetivos específicos para suas unidades, tanto para o consumo de água quanto para o gerenciamento de resíduos. A Volvo do Brasil é certificada pelo ISO 14001, desde o ano 2000.

O Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) monitora e controla a identificação, separação, armazenamento e transporte dos resíduos perigosos e não-perigosos. A Volvo do Brasil cadastra e acompanha as empresas que recebem os resíduos. Os volumes de resíduos gerados na planta Volvo são registrados mensalmente e controlados por meio dos indicadores de cada área que possuem metas de redução.

Em 2004, a proposta era de reduzir em 30% o volume de resíduos enviados pela Volvo do Brasil ao Aterro Sanitário da Cachimba, em Curitiba, Paraná – cidade onde se localiza a fábrica da montadora. A

redução atingida em 2005 foi de 66%, superando a meta inicial. Desde junho de 2008 a Volvo deixou de enviar qualquer resíduo para aterros, o que significa uma redução de 100% do volume descartado.

**CONSUMO CONSCIENTE** – A Volvo também criou vários programas para diminuir o consumo de água e o volume de efluentes resultante do seu processo produtivo. Cerca de 90% da água consumida na planta brasileira provém de poços artesianos. Entre as medidas implementadas está a reutilização de desengraxantes e do banho de fosfato, além da recuperação de água de destilação

de solventes na planta de Curitiba.

No que se refere aos efluentes, a Volvo estabelece padrões mais restritos que os da legislação brasileira para lançamento de cádmio, mercúrio, cromo, cobre, chumbo, níquel, prata, estanho, zinco, halogênios e cianetos livres. A fábrica brasileira conta com duas Estações de Tratamento de Efluentes (ETE), que tratam tanto o efluente doméstico quanto o industrial. O efluente final é liberado para o meio ambiente com valores abaixo dos parâmetros estabelecidos pela legislação vigente (Conama 357) para atender aos requisitos ambientais do Grupo Volvo.

Para evitar desperdícios no consumo de energia, foram monitoradas todas as áreas da Volvo do Brasil, como setor administrativo, restaurante, vestiários, áreas de produção e de apoio. O mapeamento é realizado por um software (CCK) que gerencia o consumo de energia elétrica na planta da Volvo. Todas as fontes de energia (Elétrica, Gás Natural, GLP e Diesel) foram contabilizadas. Com base nestes dados, foram introduzidas ações específicas para economizar energia, que resultaram em uma redução de 48% no consumo de energia por unidade, na comparação com os índices de 2003.

A matriz energética da Volvo do Brasil, demonstra a preocupação da empresa em utilizar fontes de energia livres de CO<sub>2</sub>. A eletricidade, por exemplo, responde por 50,5% do consumo total. Além disso, a unidade não utiliza óleo e carvão para fins de aquecimento.

O Grupo Volvo possui um banco de dados de produtos químicos usados em várias de suas plantas (Mativ). O banco de dados, disponível em versão online, possui mais de seis mil produtos químicos cadastrados e mais de cinco mil substâncias químicas. O cadastro pode ser usado para avaliações de questões ambientais e de saúde e segurança ocupacional, relativas aos produtos químicos utilizados no processo produtivo da marca. As substâncias que não podem ser usadas nos produtos da Volvo foram agrupadas

na lista negra; já as substâncias de uso limitado, que só podem ser utilizadas quando não existirem alternativas menos impactantes, foram incluídas na lista cinza.

**TRILHAS ECOLÓGICAS** – A Volvo também investe na preservação ambiental de uma área própria, que abriga dois bosques nativos com 201 mil m<sup>2</sup>, com floresta de araucárias preservada com variedade de plantas e animais. Em 2007, a empresa consolidou a implantação do Centro de Educação Ambiental. Localizado no terreno da fábrica de Curitiba, o centro possui, além de sua sede, um casarão que integra o patrimônio histórico da cidade, restaurado e batizado de Casa Verde. O objetivo do centro é criar um espaço de cultura, lazer e pesquisa ambiental para a comunidade, envolvendo também os empregados da montadora, seus familiares e visitantes em geral.

As ações têm como foco principal os temas relacionados à conservação ambiental e à preservação da cultura. O Centro Ambiental oferece mais de 2 quilômetros de trilhas em meio ao bosque de araucárias que permitem o contato direto com a fauna e a flora, ampliando a interação com a natureza e contribuindo para sensibilizar o visitante para a causa ambiental. Ao longo das trilhas, há dezenas de placas e painéis com informações sobre o ecossistema visitado, além de dicas para a conservação ambiental.

**CAMINHÃO COM MENOS EMISSÕES** – A série especial VM Eco Experience foi lançada em 2009 para celebrar o compromisso da Volvo com o meio ambiente. A série é formada por veículos semipesados com motor de 260 cavalos, que combina economia de combustível com menor nível de emissões de CO<sub>2</sub> na atmosfera. Segundo a Volvo, a combinação de motor, caixa de câmbio e eixo traseiro de simples velocidade proporcionam ao VM Eco Experience o trem-de-força mais econômico da categoria. O veículo ainda tem uma

alta capacidade de carga, viabilizada pela baixa tara e uma distribuição adequada do peso.

O modelo ainda possui volante ajustável para maior conforto do motorista, espelho auxiliar, espelhos para meio fio climatizados, vidros elétricos, controle remoto para portas, espelhos com controle elétrico e desembaçador, faróis de neblina, banco com suspensão a ar e tanque de combustível de 420 litros.

**COMBUSTÍVEIS RENOVÁVEIS** – A Volvo desenvolve diversas pesquisas voltadas para combustíveis renováveis e que permitam níveis de emissões mais baixos. A montadora apresentou, na Suécia, o primeiro caminhão de coleta de resíduos com motor híbrido, que combina dois motores, um a diesel e outro a eletricidade. Dois veículos Volvo FE com esta tecnologia estão sendo testados em operações regulares pelas empresas Renova e Ragn-Sells. Os caminhões de coleta de resíduos deverão usar até 20% menos combustível e, assim, reduzir as emissões de carbono na mesma proporção. Um dos caminhões de teste está equipado com uma bateria extra que aciona o compactador e é carregada durante a noite. A redução de emissões de CO<sub>2</sub>, neste caso, deve chegar a 30%.

O Grupo Volvo também produziu sete veículos comerciais para demonstração, que circulam sem emissão de dióxido de carbono no meio ambiente. Os sete protótipos Volvo FM estão equipados com o motor de nove litros especialmente modificados para mostrar as possibilidades de transporte neutro em emissões de CO<sub>2</sub>. Não há previsão de quando estes caminhões serão lançados no mercado.

A Volvo também desenvolveu protótipos de caminhões que funcionam com combustíveis ou combinações de combustíveis renováveis: biodiesel, biogás, biogás combinado com biodiesel, etanol/metanol, DME (Dimetileter), diesel sintético e gás de hidrogênio combinado com biogás.



# Ford aposta em ações contínuas

**Montadora busca acabar com a utilização de substâncias nocivas ao ambiente, além de investir em reciclagem, evitar desperdícios de recursos naturais e realizar pesquisas para reduzir as emissões de poluentes de seus veículos**

EM NÍVEL MUNDIAL, A FORD LANÇOU um programa, em 2006, para eliminar dos veículos da marca todas as substâncias potencialmente nocivas à saúde e ao meio ambiente. Entre essas substâncias são principalmente o cromo hexavalente, o cádmio e o chumbo, usados no tratamento superficial de juntas e fixadores. O objetivo é prevenir qualquer possibilidade de contaminação por descarte inadequado de peças.

Por conta do programa, estão sendo analisadas cerca de cinco mil peças usadas em todas as linhas de carros utilitários e caminhões nas cinco fábricas da Ford na América do Sul: em São Bernardo (SP), Taubaté (SP), Camaçari (BA), Pacheco (Argentina) e Valencia (Venezuela). Todas as que contiverem substâncias restritas na sua composição terão de ser modificadas e passarão por novos testes de validação de torque, durabilidade e engenho.

A Ford do Brasil possui uma série de iniciativas relacionadas ao seu programa de sustentabilidade, com foco principalmente em sua produção de automóveis. As iniciativas abrangem ações ligadas à reciclagem, economia de recursos naturais, eficiência no processo produtivo e pesquisas em novas tecnologias e combustíveis mais limpos. No segmento de caminhões que são produzidos na unidade de São Bernardo do Campo (na Grande São Paulo), o revestimento do forro do teto da linha Cargo (modelos de veículos leves, médios e pesados) é feito de fibras naturais, que,



além de serem recursos renováveis, causam impactos negativos mínimos ao ambiente no descarte e na produção.

Todas as unidades, inclusive a fábrica de São Bernardo, que foi inaugurada em 1967, participam das ações para redução de consumo de água. A meta é reduzir em 3% o consumo de água nas fábricas. Em 2009, o objetivo foi superado, chegando quase a 4%, o que significou uma economia de 54 milhões de litros de água.

A fábrica da Ford em Camaçari, na Bahia, construída em 2001, onde são produzidos os modelos EcoSport e Fiesta, foi projetada com foco na sustentabilidade: possui um sistema de elementos filtrantes naturais chamados de wetlands. Plantas especiais filtram todos os resíduos gerados nos banheiros do complexo. Essa água é reutilizada na irrigação dos jardins do complexo.

O índice de reciclabilidade dos automó-

veis Ford chega a 85%. A montadora possui uma atuação contínua para aumentar este percentual, pois a reciclagem dos materiais economiza matérias-primas e energia. A Ford utiliza garrafas PET recicladas na confecção dos tapetes em toda a produção nacional de automóveis. Várias

soluções já são aplicadas, como, por exemplo, o uso de tampas de garrafas para confecção de partes do painel; para-choques antigos para a produção de para-choques novos; caixas de baterias para fabricação do revestimento interno dos para-lamas e pedais; garrafões plásticos para a confecção de lanternas; pneus velhos para a produção de pneus novos; carpetes transformados em ventiladores; e caixas de computador para a produção de grades de para-choques.

No que se refere a pesquisas sobre combustíveis alternativos, a Ford foi pioneira ao lançar um veículo a álcool, o Corcel II, em 1979, e hoje produz a mais avançada família de motores flex. A Ford também participou dos primeiros estudos para a aplicação do Biodiesel, em parceria com o Centro de Pesquisas da Petrobras. Uma picape Ranger foi escolhida para os testes de campo com o B5 (diesel misturado com 5% de biodiesel), com resultados considerados positivos. A segunda etapa do projeto é uma série de testes com o B30 (mistura com 30% de biodiesel e 70% de diesel comum).



# CURSOS TÉCNICOS, FERRAMENTAS PARA GESTÃO DE NEGÓCIOS.

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

**25 de Agosto de 2010**

## CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS PARA FROTAS DE VEÍCULOS

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

### Programa

#### 1. Custos Operacionais de Veículos

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

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

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

**26 de Agosto de 2010**

## LOGÍSTICA NA MANUTENÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

### Programa:

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

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

**27 de Agosto de 2010**

## PLANEJAMENTO NA FORMAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

### Programa:

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

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 10h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

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

Para mais informações ligue:

**11-5096-8104**

ou pelo e-mail:

sabrina@otmeditora.com.br

### O Instrutor:



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

### Público:

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

### Local:



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

ORGANIZAÇÃO:



MARCELO FONTANA  
PROPOSTAS - EVENTOS

REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104  
sabrina@otmeditora.com.br  
Departamento de Eventos

# ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS

## GESTÃO DE FROTAS em 16 horas de treinamento

15 e 16 de abril de 2010 - Salvador - BA

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

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

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

### CURSOS OTM, UMA AULA DE BONS NEGÓCIOS.

Para mais informações ligue:

**11-5096-8104**

ou pelo e-mail:

sabrina@otmeditora.com.br

#### OS TÓPICOS ABORDADOS

##### MANUTENÇÃO DE FROTA

Sistema de manutenção  
Oficinas de manutenção  
Custos de oficinas de manutenção

##### CUSTOS OPERACIONAIS DE VEÍCULOS

Classificação dos clientes

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

sistemas de controle

##### PLANEJAMENTO DE RENOVAÇÃO DE FROTA

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

#### A AGENDA

8h00 - 8h30 Credenciamento  
10h00 - 10h15 Coffee Break  
12h00 - 13h00 Almoço  
15h30 - 15h45 Coffee Break  
17h30 Encerramento

#### PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 650,00

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

#### O INSTRUTOR



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

#### O LOCAL

SETCEB-SIND.EMP.TRANSP.DE CARGAS ESTADO DA BAHIA.  
Av. Estados Unidos 27 Ed.Cidade de Aracajú - 5/818 Comércio SALVADOR  
Tel.: (71) 3525-0788

#### INFORMAÇÕES GERAIS

##### INCLUSOS:

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

##### FORMAS DE PAGAMENTO:

Depósito Bancário:

Banco Itaú - Agência 0772

Conta Corrente 54283-3.

Cartão de Crédito: Visa (Através do número do seu cartão).

Cheque Nominal, no Local do evento.

Boleto Bancário:

Emissão de Recibo mediante a

apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.

##### SUBSTITUIÇÃO:

O Titular da inscrição poderá indicar outro profissional de sua empresa para substituí-lo, devendo informar por escrito. O não comparecimento do inscrito, incorre

na não devolução da taxa de inscrição. Em caso de cancelamento, deverá ser informado até 72 horas antes do início do treinamento, caso contrário será cobrado 50% do valor da taxa de inscrição.

e-mail: sabrina@otmeditora.com.br

#### ORGANIZAÇÃO:



#### REALIZAÇÃO:



#### INFORMAÇÕES:

11-5096.8104  
sabrina@otmeditora.com.br  
Departamento de Eventos

#### APOIO:





# Caminhões Scania com menos emissões

**Montadora busca desenvolver motores mais eficientes e econômicos para diminuir as emissões de poluentes, além de investir em pesquisas em novas tecnologias e acabar com o desperdício de recursos**

A SCANIA ÉSEIA SUA POLÍtica de sustentabilidade na premissa de que é preciso reduzir ao máximo os impactos negativos que o processo produtivo de maneira geral, causa ao meio ambiente e à sociedade. A empresa adota medidas que buscam uma melhor gestão dos recursos naturais, com geração de menos resíduos e desenvolvimento de produtos com índices de emissão de poluentes cada vez mais baixos. Em nível mundial, a montadora destina 4% de seus lucros para pesquisas em novas tecnologias.

Segundo Sven Harald Antonsson, diretor geral da Scania Latin America, a estratégia adotada pela empresa no Brasil segue as mesmas diretrizes das unidades na Europa e Estados Unidos, onde a opinião pública e a legislação são bastante severas com as empresas que causam danos ambientais. "O respeito ao meio ambiente é um conceito fundamental dentro da organização como um todo. Há países em que a cobrança por uma postura ecologicamente responsável é muito forte. Aqui, tal preocupação começa a se tornar mais presente. A Scania, corer, sempre buscou soluções para as questões ambientais em todos os



seus mercados, sem distinção", afirma.

Na planta brasileira da Scania, que fica em São Bernardo do Campo (SP), são gerados mensalmente 730 toneladas de resíduos sólidos, que são devidamente separados e enviados a cerca de 35 fornecedores previamente avaliados pela área ambiental. Além de reduzir a quantidade de resíduos, a empresa busca cada vez mais o reuso de recursos e a diminuição do volume de resíduos gerados. Cerca de 63% desse material são enviados para reciclagem, 21% para recuperação de energia, 13% para aterro e 3% para tratamentos diversos.

Desde 2001, os resíduos de poda de jardim, por exemplo, são compostados internamente e utilizados nas áreas verdes da empresa. Com isso, a quantidade de resi-

duos enviada a aterros é reduzida. Ter como o uso de fertilizantes. Os efluentes industriais gerados na empresa (788 m<sup>3</sup> ao mês) são tratados em duas estações de tratamento antes de serem lançados no meio ambiente, atendendo à legislação ambiental aplicável.

## TECNOLOGIA MAIS LIMPA

— Os caminhões Scania têm um índice de reciclabilidade mínimo de 85%. "Os nossos veículos são projetados para que a sua desmontagem cause o menor impacto possível. Todas as fases da vida dos caminhões Scania são cuidadosamente pensadas para se adequarem aos princípios de sustentabilidade da empresa", afirma Antonsson. Segundo o executivo, a montadora investe em pesquisas para o aperfeiçoamento contínuo dos motores Scania, buscando maior economia operacional e menos emissões, com baixo consumo de combustível e máxima potência.

A Scania também se dedica ao desenvolvimento de tecnologias que permitam o uso de combustíveis alternativos e mais limpos, como biodiesel, etanol, diesel sintético, biogás e hidrogênio. O programa "Treinamento de Motoristas" da Scania também tem por objetivo reduzir o consumo de combustível e as emissões no meio ambiente, já que orienta os motoristas a dirigir de maneira sustentável.

# Randon projeta receita de R\$ 4 bilhões para 2010

**O faturamento do Grupo Randon totalizou R\$ 3,7 bilhões em 2009, 18,6% inferior ao obtido em 2008 e os segmentos de implementos e de veículos foram responsáveis por 48,5% da receita**



COM QUEDAS NA MAIORIA DOS INDICADORES financeiros no ano passado, o Grupo Randon fechou 2009 com um pequeno aumento na participação dos implementos em sua receita total e prevê para 2010 um faturamento de R\$ 4 bilhões, superior aos R\$ 3,7 bilhões contabilizados em 2009, mas menor que os R\$ 4,5 bilhões faturados em 2008. As exportações do grupo somaram US\$ 164 milhões em 2009, diminuição de 42,8% em relação às vendas externas de 2008, e a maior queda foi registrada nos negócios com os países do Mercosul e Chile, seguida pelos países do Nafta e da Europa. As vendas para países das Américas do Sul e Central, fora os do Mercosul e Chile, passaram de 4% do total das exportações em 2008 para 6%

no ano passado. As vendas externas de implementos e de veículos registraram as maiores quedas do grupo (54,6%). As empresas de autopeças tiveram queda de 31,4% nas exportações.

No mercado de implementos da Randon, a crise internacional provocou uma forte redução na demanda, principalmente no segmento de reboque e semirreboque, a partir do terceiro trimestre de 2008, e a recuperação só ocorreu no final do primeiro semestre de 2009, segundo os diretores da empresa.

Mesmo com os números negativos, a diretoria do Grupo Randon aponta 2009 como um bom ano. "Apesar da retração, tivemos um ano muito bom e esta crise de forma alguma nos abalou", afirma o vice-

presidente do grupo, Alexandre Randon. Segundo ele, os efeitos da crise financeira internacional atingiram principalmente as vendas de reboques. Para o diretor corporativo e de relações com investidores, Astor Milton Schmitt, a recuperação verificada no setor de implementos no segundo semestre do ano passado teve um perfil bem diferente do mercado de transportes em 2008, período que detém recordes de vendas em quase todos os segmentos. As vendas crescentes dos últimos três meses do ano não conseguiram equilibrar as perdas sofridas no primeiro semestre, mas indicadores como o lucro líquido (R\$ 138,9 milhões, 39,9% menor que o de 2008) e o endividamento líquido (R\$ 184,8 milhões, comparados a R\$ 333,2 milhões

em 2008) apontam que as empresas do grupo estão muito bem, afirma Schmitt. "Sofremos, mas menos que nossos pares".

O desempenho das empresas do grupo no mercado no ano passado também é apontado pelo diretor corporativo como um dos pontos positivos de 2009. Segundo Schmitt, a participação do grupo nos mercados em que atua aumentou 2,8% no ano passado. No início de 2010, a Randon já registrou crescimentos expressivos nas vendas em comparação ao fraco movimento registrado no início de 2009. A receita líquida da empresa (R\$ 242,4 milhões) representou um aumento de 57,8%. A previsão para o ano todo é que as vendas líquidas do grupo cheguem a R\$ 2,8 bilhões.

No ano passado, o Grupo Randon concluiu o primeiro campo de provas construído por uma empresa do setor de implementos no País. Em operação desde o final de fevereiro, por enquanto somente para uso das empresas do grupo, o campo de provas tem 18 pistas para testes que totalizam 15 km de extensão e 2 mil m<sup>2</sup> de instalações que contam com laboratórios e locais para preparação dos veículos. Localizado em Farroupilha (RS), o campo também será alugado para outras empresas.

### QUEDA GERAL NO SETOR FOI DE 12%

— De acordo com a Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir), as vendas para o mercado interno teve uma queda média de 12,3% no ano passado em comparação com 2008. Nas exportações a retração no volume vendido chegou aos 55,4% no mesmo período. De acordo com o diretor-executivo da Anfir, Mário Rinaldi, os efeitos da crise financeira internacional bem foram maiores na comercialização de equipamentos pesados, reboque e semirreboque (25,65%), por conta dos preços mais altos que as carrocerias sobre chassis (linha leve), que registraram uma diminuição de 2,76% em relação às vendas em 2008. "A queda foi quase toda nos produtos da li-



*Campo de provas da Randon tem 18 pistas com extensão total de 15 km*

*Em 2009 foram comercializados 40,5 mil equipamentos pesados*



nhá pesada e reflete a desaceleração enfrentada pelos setores atingidos de maneira mais forte pela crise econômica, como a mineração e o agronegócio", afirma Rinaldi.

Segundo a Anfir, no ano passado foram comercializadas 115.107 unidades entre equipamentos pesados (40.509) e carrocerias sobre chassis (74.598). Em 2008, a indústria vendeu 54.486 unidades da linha de pesados e 76.715 da linha leve, um total de 131.201 equipamentos. No ano passado foram exportados 3.163 unidades, menos da metade dos 7.087 vendidos no mercado externo em 2008.

Para o presidente da Anfir, Rafael Wolf Campos, os números gerais do ano passado, apesar de menores que os de 2008, refletem a recuperação de setores como

construção civil, agronegócio e a indústria automotiva, ocorrida no segundo semestre do ano passado. Segundo Campos, a retomada nestes setores garantiu encomendas aos fabricantes de implementos nos últimos seis meses do ano passado.

A pequena retração nas vendas de equipamentos da linha leve em 2009 é apontada por Campos como reflexo dos bons indicadores que o mercado consumidor brasileiro tem registrado nos últimos anos. Segundo ele, implementos utilizados pelo comércio e por segmentos como a distribuição de produtos mantiveram o ritmo de compra em 2009 mesmo nos momentos mais intensos da crise econômica. "O mercado interno aquecido tem mantido as carteiras de pedidos da linha leve em bons patamares", relata.

# Gigante do ar visita o Brasil

**Aeronave Antonov An-225, o maior do mundo, visita o Brasil para descarregar quatro válvulas de refinaria da Petrobras**

RENATA PASSOS



O ANTONOV AN-225, COM 84 metros de comprimento, acaba de visitar o Brasil e a América do Sul pela primeira vez. Enquanto a maioria da população estava em clima de Carnaval, no dia 14 de fevereiro (domingo), a aeronave pousava no aeroporto internacional de Guarulhos, em São Paulo, exclusivamente para descarregar quatro válvulas para serem instaladas na refinaria da Petrobras, em Paulínia (SP).

As quatro válvulas (com quase dez metros de comprimento, 2,57 metros de

largura, 1,35 metro de altura e mais de 36 toneladas cada — 144 toneladas no total) necessitavam de um equipamento especial para o transporte aéreo. Então, a empresa Chapman-Freeborn, especializada em fretamento aéreo, com 30 escritórios no mundo e presente no Brasil desde 2008, providenciou a vinda da aeronave para o Brasil. "Nosso maior desafio foi trazer a maior aeronave do planeta pela primeira vez ao País e não tivemos imprevistos, pois tudo ocorreu como planejado", informa a executiva de vendas do segmento de cargas, Geraldine Méndez.

Ela explica que a aeronave decolou do aeroporto IAH, em Houston (Texas), nos Estados Unidos, às 18h (horário de Brasília) do dia 12 de fevereiro. "Mas houve parada para descanso da tripulação em Paramaribo, no Suriname, e o Antonov chegou em Guarulhos às 10 horas (horário local) do dia 14. A operação de desembarque durou cinco horas", detalha a executiva.

Geraldine explica que foram envolvidos 20 profissionais na operação da aeronave e quatro pessoas da coordenação da Chapman: três em Guarulhos e um em Houston. "O transporte terrestre necessi-



tou de quatro carretas, uma para cada válvula. Contudo, nossa responsabilidade foi apenas o afretamento do Antonov An-225", destaca a executiva, acrescentando que apenas as do modelo An-124 estiveram antes no Brasil. "Inclusive, já afretamos esse tipo de aeronave várias vezes para outras grandes indústrias brasileiras".

**O ANTONOV AN-225** — A aeronave, fabricada pela empresa ucraniana Antonov Design Bureau no final da década de 80 e projetada para transportar o ônibus espacial soviético e foguetes lançadores, fez o seu

primeiro voo em 1988. O projeto do An-225 tem origem do Antonov An-124 "Ruslan", que foram construídos 56 unidades.

Com capacidade técnica de atingir velocidade máxima de 850 quilômetros por hora, o Antonov conta com um porão 35,97 metros de comprimento, 6,4 de largura e 4,39 de altura e pode transportar 250 toneladas de carga e 1.600 metros cúbicos. Considerando o seu próprio peso, o da carga e itens operacionais, como combustível, por exemplo, ele pode decolar com peso máximo de 640 mil toneladas.

Apesar da sua capacidade, o An-225 (ape-

nas duas aeronaves do modelo foram recomendadas, uma ainda por concluir) que aterrissou no Brasil foi praticamente abandonada por quase uma década, pois seus seis motores e outros componentes estavam sendo utilizados nos An-124.

Antes desta viagem para o Brasil, a aeronave transportou de Tóquio (Japão) para Santo Domingo (República Dominicana), cerca de 108 toneladas entre equipamentos de construção civil e mantimentos doados pelo Japão para ajudar a reconstrução do Haiti, vitimado recentemente por um terremoto. ■



# Antonov An-225, o avião dos recordes

**O cargueiro já foi usado para transportar cargas pesadas, como geradores, turbinas e locomotivas, além de suprimentos de ajuda humanitária, veículos e até combustível nuclear em recipientes especiais entre Iraque e Rússia**

PROJETADO PARA TRANSPORTAR O ÔNIBUS espacial soviético Buran, o Antonov An-225 fez o voo inaugural em 21 de dezembro de 1988. Foi construído pelo Antonov Design Bureau, da antiga União Soviética, e é uma evolução do avião cargueiro An-124. Com a denominação Mriya ("Sonho", em ucraniano), hoje é usado comercialmente para o transporte de cargas extrasoadas ou de grandes dimensões. É o

único avião do modelo em operação.

O Antonov An-225 faz parte da frota da Antonov Airlines, empresa de transporte aéreo sediada em Kiev, capital da Ucrânia. Sua principal base é o aeroporto de Gostomel, na mesma cidade. A empresa foi criada pelo governo soviético para gerar receita com seus ativos militares. Iniciou as operações em 1989 com uma frota de quatro sete aviões cargueiros An-124 e

três An-12, modelos de menor capacidade. Mas na década de 1990 ficou evidente a necessidade de um cargueiro maior e o An-225, então desativado com o cancelamento do programa de ônibus espacial soviético, foi remodelado (teve sua fuselagem e asas estendidas, o piso foi reforçado para suportar mais peso e recebeu duas turbinas adicionais, para chegar a seis; o estabilizador vertical único foi trocado por



## Antonov An-255

Ficha técnica	
<b>Peso bruto:</b>	640.000 kg
<b>Capacidade de carga:</b>	250.000 kg
<b>Volume de carga:</b>	1.300 m <sup>3</sup>
<b>Comprimento:</b>	84 m
<b>Altura:</b>	18,1 m
<b>Envergadura:</b>	88,4 m
<b>Área das asas:</b>	905 m <sup>2</sup>
<b>Turbinas:</b>	6 x ZMKB Progress D-18
<b>Distância para decolagem:</b>	3.500 m
<b>Tripulação mínima:</b>	6
<b>Velocidade máxima:</b>	850 km/h
<b>Velocidade de cruzeiro:</b>	800 km/h
<b>Autonomia:</b>	15.400 km <i>(com carga máxima, 4.000 km)</i>
<b>Teto operacional:</b>	11.000 m

## Tabela comparativa dos maiores cargueiros

	COMPRIMENTO	ENVERGADURA	ALTURA	PESO VAZIO
<b>Antonov AN-225 Mryia</b>	84,00 m (1)	88,40 m (2)	18,10 m (7)	285.000 kg (1)
<b>Antonov AN-124 Ruslan</b>	68,96 m (7)	73,30 m (4)	20,78 m (3)	175.000 kg (6)
<b>Airbus A380</b>	73,00 m (5)	79,80 m (3)	24,10 m (2)	276.800 kg (2)
<b>Airbus A340-600</b>	75,30 m (4)	63,45 m (8)	17,30 m (8)	181.900 kg (5)
<b>Boeing 747-400</b>	70,60 m (6)	64,40 m (7)	19,40 m (6)	184.160 kg (4)
<b>Boeing 747-8F</b>	76,40 m (2)	68,45 m (5)	19,56 m (5)	191.100 kg (3)
<b>Lockheed C-5B Galaxy</b>	75,31 m (3)	67,89 m (6)	19,84 m (4)	172.370 kg (7)
<b>Hughes H-4 Hercules</b>	66,65 m (8)	97,54 m (1)	24,18 m (1)	136.078 kg (8)

*Os números entre parênteses representam o ranking da aeronave no quesito medido - Fonte: Site Aviation On Line*

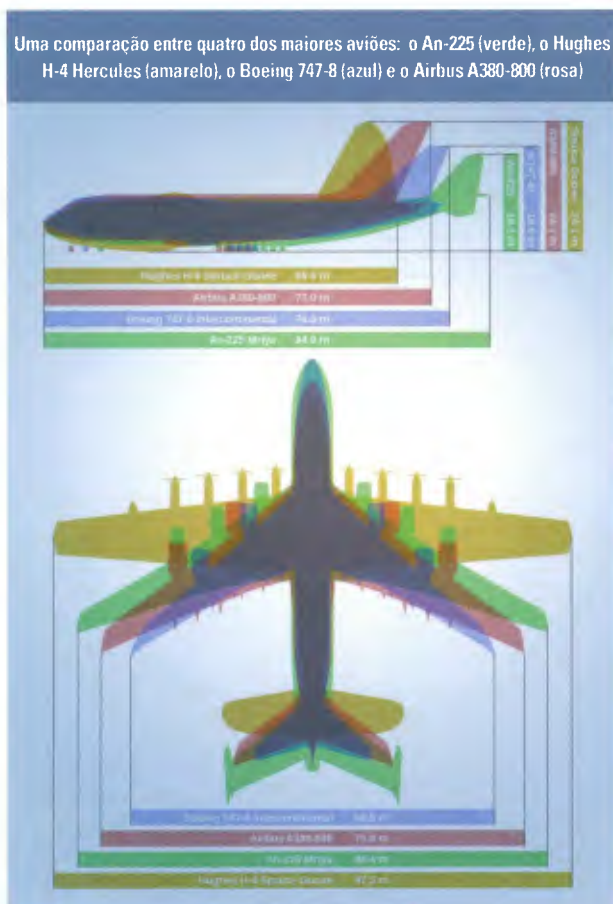
uma cauda dupla com estabilizador horizontal para permitir o transporte de cargas muito grandes sem afetar a aerodinâmica original) a um custo de US\$ 20 milhões. Voltou à ativa em maio de 2005 e já em setembro do mesmo ano transportou uma carga de 253 toneladas, recorde da época.

Seu primeiro voo comercial partiu de Stuttgart, Alemanha, em 2002 e aterrissou em Thumrait, Omã, com 216 mil refeições preparadas para os soldados americanos que estavam na região antes da invasão do Iraque. Essas refeições pesavam 187 toneladas no total e estavam acondicionadas em 375 paletes. Desde então o An-225 vem transportando objetos que anteriormente se julgava impossíveis de ser levados por avião, como locomotivas e geradores de 150 toneladas e ainda se tornou um instrumento importante para as organizações internacionais de ajuda na movimentação de grandes quantidades de suprimentos de emergência, como aconteceu no caso recente do terremoto do Haiti. No começo de fevereiro o An-225 levou 108 to-

neladas de máquinas de construção do Japão até Santo Domingo, República Dominicana, para os trabalhos de resgate de vítimas e reconstrução no Haiti, após o terremoto.

O avião consegue decolar com peso máximo total de 640 toneladas, exigindo uma distância de 3.500 metros. A capacidade máxima de carga é de 250 toneladas e o volume de carga é de 1.300 metros cúbicos. Com dimensões de 84 metros de comprimento, 88,4 metros de envergadura e 18,1 metros de altura, área de 905 metros quadrados de área, o An-225 opera a 850 quilômetros por hora, à altitude máxima de 11 mil metros, e tem velocidade de cruzeiros de 800 quilômetros por hora. Sua autonomia, com tanque de combustível cheio, é de 15.400 quilômetros. Quando transporta carga máxima a autonomia diminui para 4 mil quilômetros.

Em 11 de agosto de 2009, a carga individual mais pesada já transportada por via aérea foi carregada no Antonov An-225, um gerador de 189,09 toneladas destinado a uma usina movida a gás na Armênia. Tinha 16,23 metros de comprimento e 4,27 metros de largura. O maior cargueiro do mundo é detentor de 240 recordes, o que o colocou no Livro Guinness dos Recordes.





# BHS adquire mais dez helicópteros

**Operações para exploração da camada pré-sal incentivam investimentos para ampliação da frota de helicópteros da BHS destinados a serviços de transporte aéreo para plataformas marítimas**

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

AS OPERAÇÕES PARA A EXPLORAÇÃO DAS reservas de petróleo da camada pré-sal começam a aquecer o mercado de serviços offshore no Brasil. A Brazilian Helicopter Services (BHS) adquiriu dez novos helicópteros de grande porte, o que significa um aumento de 50% na sua frota, com o objetivo de preparar-se para as futuras operações do pré-sal. Nove desses dez

helicópteros já foram contratados pela Petrobras para o transporte aéreo de funcionários para plataformas marítimas nas Bacias de Campos e de Santos.

Até agora, seis helicópteros já desembarcaram no Aeroporto Internacional de Cabo Frio, Rio de Janeiro, trazidos pelo avião cargueiro Antonov An-124. As outras quatro aeronaves do lote devem chegar

até o final do ano. Os helicópteros EC-225 Super Puma são fabricados pela empresa francesa Eurocopter e os modelos S92, pela americana Sikorsky. "É o maior contrato da história do offshore brasileiro. Estamos trazendo ao Brasil helicópteros de grande porte, os mais modernos do mercado mundial, que podem chegar a 4,5 horas de autonomia de voo, ideais para o transporte



Os modelos S92 da americana Sikorsky têm autonomia de 4,5 horas de voo



Os helicópteros da BHS foram transportados ao Brasil pelo cargueiro Antonov An-124

ce 18 passageiros até as áreas mais distantes do pré-sal", afirma Décio Galvão, diretor executivo da BHS.

O investimento total da empresa, incluindo os novos helicópteros e ampliação de hangares, chega a US\$ 240 milhões. A BHS operando atualmente com uma frota de 20 helicópteros de médio e grande portes, transportando uma média de 17 mil passageiros por mês em suas bases, situadas nos aeroportos de Macaé e Jacarepaguá, no Rio de Janeiro, além de atuar em bases temporárias, dando suporte às áreas de produção offshore do País.

Os dois Sikorsky S-92 e os três EC-225 Super Puma já entraram em operação na Bacia de Campos e ultrapassaram a marca de 500 horas de voo no começo de março.

A BHS, fundada em 1992, presta serviços relacionados ao suporte da indústria brasileira de óleo e gás, que atua em exploração de óleo, pesquisas sísmicas, inspeções de tubos e serviços de emergência médica. Em 2006, a BHS se uniu ao grupo CHC Corporation, um dos maiores provedores de serviços de transporte por helicóptero do mundo. A CHC opera com uma frota combinada de aproximadamente 250 aeronaves em 30 países, empregando mais de 3,8 mil profissionais.

No Brasil, 82 helicópteros fazem servi-

ços offshore, dos quais 74 prestam serviços a Petrobras. A expectativa das empresas que atuam no setor é de que a frota atual de aeronaves que fazem transporte para plataformas de petróleo dobre nos próximos dez anos, em decorrência das operações do pré-sal.

Aproveitando a proximidade com Macaé, a concessionária Costa do Sol, que administra o aeroporto internacional de Cabo Frio, montou uma base alfandegária no local em 2003, o que aumentou o fluxo de cargas devido às facilidades oferecidas. ■

# Webjet já é a terceira maior

**Empresa transportou em 2009 um total de 2,5 milhões de passageiros, 113% acima do resultado do ano anterior, e deverá adotar um novo modelo de atuação no segmento de carga no segundo semestre**

DESDE QUE ENTROU EM OPERAÇÃO EM dezembro de 2004, a Webjet Linhas Aéreas vem ampliando a sua presença no mercado doméstico. Em 2009, com 4,46% de participação, se firmou como a terceira companhia aérea brasileira. Em dezembro a fatia de mercado da empresa foi de 5,62% e em janeiro de 2010 chegou a 6,68%, segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Para 2010, a meta da empresa, segundo Marcelo Rodrigues, diretor de novos negócios da Webjet Linhas Aéreas, é dar continuidade à sua linha de gestão, com ênfase nas estratégias de low cost, concentradas no ganho de eficiência e na busca permanente de redução de custos, preservando a qualidade e a pontualidade. "A empresa vai continuar seu trabalho com foco na popularização da aviação no mercado nacional, oferecendo tarifas competitivas e atraentes", afirmou Rodrigues.

Para atender a demanda do mercado, a Webjet ampliou o número de aeronaves e encerrou 2009 com uma frota de 20 aviões, todos Boeing 737-300. "Com a ampliação da frota, a empresa pôde aumentar o número de voos operados diariamente para 116, atendendo dez destinos: Porto Alegre, Curitiba, São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Salvador, Recife, Natal e Fortaleza", disse o diretor da empresa.

Por conta da ampliação da malha e da frota, a Webjet conseguiu em 2009 transportar um número recorde de passageiros, com um total de 2,5 milhões de pessoas, o que representou um crescimento de 113,78% em relação a 2008, segundo



*Com as novas opções de voos que passou a oferecer, Webjet registrou forte expansão*

dados da Anac. A ocupação nos voos chegou a 67,7%, acima da média do mercado, que foi de 66,75%. Em dezembro, a marca foi de 79,9%.

Segundo Rodrigues, o crescimento da companhia aconteceu de forma generalizada, abrangendo as dez cidades em que a empresa opera atualmente. "O resultado se deu principalmente por conta das novas opções de voos que passamos a oferecer entre as cidades. Só São Paulo, por exemplo, são 40 operações diárias", destacou o diretor da empresa.

**SETOR DE CARGAS** – Depois de vender toda sua capacidade de transporte de carga para uma empresa de logística em 2009 – os números referentes a esta movimentação não são revelados pela empresa por considerar os dados sigilosos pertencentes aos seus clientes –, a Webjet adotará uma estratégia diferente para 2010.

"Estamos desenhando um novo modelo de atuação no segmento de carga aérea que será implantado a partir do segundo semestre. A empresa está investindo e se preparando para participar de forma adequada no segmento de transporte de carga, em um projeto que abrangerá toda sua malha aérea", destacou o diretor da empresa.

Segundo Rodrigues, as operações de carga da Webjet abrangem todos os voos da companhia, contemplando, portanto, os 11 aeroportos em que a companhia opera.

Ao ser questionado sobre os planos de ampliar o número de rotas e de aeronaves, Rodrigues esclareceu que, "no planejamento estratégico a empresa sempre analisa a possibilidade de novas rotas, porém, tal estudo contempla análises de demanda dos destinos, além da atuação da concorrência e a disponibilidade de infraestrutura aeroportuária nestes destinos. Por se tratar de algo sigiloso, a

Webjet não divulga com antecedência seus planos, mas somente a confirmação da compra de aeronaves, bem como a análise de viabilidade de novas rotas".

Sobre investimentos Rodrigues declarou que, "por se tratar de uma empresa de capital fechado, o controlador (o grupo CVC) tem por prática não revelar número de faturamento ou investimento, tanto passados como orçamentos futuros".

**NOVO PRESIDENTE** – A Webjet, uma das mais novas companhias aéreas do País, apresentou recentemente seu novo presidente, Júlio Perotti. O vice-presidente da



**Marcelo Rodrigues: ênfase nas estratégias de low cost**

empresa assumiu interinamente o comando em substituição a Wagner Ferreira, que permaneceu no comando da empresa por cerca de um ano e decidiu se dedicar aos seus negócios particulares.

Segundo informações no mercado, a Webjet tem recebido manifestações de diversos investidores, interessados em adquirir uma participação acionária na companhia. "A Webjet é uma empresa de capital fechado que tem uma visão e estratégia bem definida. Com participação de mercado de quase 7%, ela é alvo de compra", disse Ferreira.

A Webjet nasceu do empreendedorismo

de cinco executivos do mercado financeiro, que idealizaram uma companhia aérea simples, ágil e com um atendimento diferenciado. Assim a empresa iniciou suas operações em dezembro de 2004 com um avião. Nesta data a empresa teve sua primeira turma de pilotos e iniciou seus voos em dezembro de 2005 com a rota Rio de Janeiro-Brasília-Guarulhos e Porto Alegre, segundo informa em seu site.

Em janeiro de 2006, como fruto da reestruturação, dois novos investidores apostaram na empresa, em substituição a dois sócios da primeira fase. Assim a empresa incorporou mais uma aeronave à frota. Em junho de 2007, o Grupo CVC (CVC Participações) passou a ser acionista da companhia. A partir desta data deu início a uma fase onde o investimento no crescimento da empresa se tornou mais evidente e direcionado.

## Baús Carbus - O Melhor custo benefício por quilômetro rodado.



### Baú Furgão em Duralumínio

Várias opções de baús e acabamentos.



### Baús Pré-Pintura Branco

Baús Personalizados  
Baús Liso e Brilhante  
Baús Semi-Reboque

#### Acabamentos:

- Isotérmico e Frigorífico
- Porta Roll-Up
- Trincos Embufidos
- Assoalho em Chapa de Aço

### Baús Lonados (Sider)



#### Unidades Móveis Especiais

- Projetos para:
- Cargas Vivas
  - Manutenção
  - Produção Vídeo
  - Reportagem
  - E outros

Venha ser o nosso parceiro montador!  
Enviamos Kits para todo o Brasil.

**CARBUS**  
EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS

Tel.: (11) **2085.4944**

[www.carbusequipamentos.com.br](http://www.carbusequipamentos.com.br)

Rua Panambi, 771 Cumbica Guarulhos  
SP 07224-130

**ESPECIALIZADO EM FURGÃO LEVE  
PARA CARGAS PESADAS**



## Viagens urbanas: 47% feitos por vale-transporte

A NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) lança a pesquisa anual do Vale-Transporte de 2009. O levantamento aponta que, em média 47% das viagens urbanas são feitas usando o vale-transporte como forma de pagamento. O crescimento das cidades e a intensificação das atividades econômicas nas metrópoles brasileiras estimulam o deslocamento da população. Por isso, a necessidade das empresas em oferecer o vale-transporte como forma de garantir o deslocamento dos trabalhadores sem comprometer seu orçamento. A bilhetagem eletrônica é um dos principais fatores para a evolução deste tipo de pagamento.

## CAF supera resultados de 2009

A espanhola Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles (CAF), fabricante de equipamentos metroferroviários, fechou o ano fiscal de 2009 com o melhor resultado de sua história. No total, US\$ 168 milhões, valor 17,5% maior que o registrado no ano anterior. A CAF Brasil fechou contratos para fornecimento de 108 trens (de seis e de oito composições) para a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e contribuiu bastante para o crescimento. Dentre as subsidiárias da empresa na América Latina, a CAF Brasil, que possui fábrica em Hortolândia (SP), foi a que obteve melhor atuação no período.

A matriz, em Beasain, Espanha, atingiu um volume de negócios avaliado em US\$ 1,7 milhão, o que representou crescimento de 25% em comparação a 2008, apesar da crise econômica mundial. Deste total, 42% são referentes ao mercado externo, com exportação e manufatura para Brasil, Chile e México.

## Frete deve ser reajustado em 18%

A NTC&Logística realizou uma pesquisa que demonstra que o reajuste para as empresas de transporte rodoviário de cargas poderem se reestruturar e retomar os investimentos seria de 18% — acima do valor divulgado anteriormente que era de 15%. No final do ano passado, o transporte rodoviário de cargas se defrontou com enormes dificuldades operacionais, como terminais superlotados, falta de caminhões, de motoristas e até de ajudantes, fatores que acabaram causando

expressivos atrasos nas entregas.

Além disso, a entidade considera que é importante que os transportadores sejam devidamente remunerados por todas as generalidades e serviços adicionais, tais como: tempo do caminhão parado nos clientes e nos postos fiscais, a permanência da carga nos terminais, a cubagem das cargas volumosas, manuseio, paletização, unitização, escoltas e custos com gerenciamento de riscos.

## Aerotruck inova refrigeração de cabines

Diferentemente dos climatizadores existentes no mercado, que utilizam o princípio evaporativo, um novo sistema de refrigeração, denominado Aerotruck, que dispensa o uso do filtro de palha ou reabastecimento com água, está sendo introduzido no mercado brasileiro. Fabricado pela Embraco, que tem sede em Joinville (SC), o Aerotruck dispõe de um sistema de resfriamento hermético, semelhante ao de refrigeradores domésticos. O produto fica acoplado ao teto da cabine, é acionado com controle remoto digital e possui um controle de entrada de ar externo, impedindo a penetração de fumaça ou poeira no interior do veículo. De acordo com o gestor de Desenvolvimento de Negócios da Embraco, Edu Machado, o Aerotruck não substitui o ar-condicionado, cuja capacidade de refrigeração é maior e indicada para os períodos do dia em que a temperatura externa é mais elevada. "Mas à noite, ao parar para descansar, o motorista costuma deixar o ar-condicionado desligado, pois o gasto de combustível compromete a produtividade da frota. É nessa hora que o Aerotruck se torna o principal aliado do caminhoneiro", destaca o executivo.

## Montadoras demonstram produtos aos clientes

A Mercedes-Benz apresentou uma nova edição do Road Show, ação de demonstração de caminhões para clientes que percorrerá diversas cidades do País ao longo do ano. Itabaiana, no estado de Sergipe, e Santos, no litoral paulista, são as primeiras cidades do calendário 2010.

O Road Show evidencia a versatilidade da linha de caminhões da marca, com 44 modelos básicos, que incluem as famílias Actros, Axor, Atego, Accelo e linha tradicional. Nesta etapa, foram demonstrados os caminhões semipesados Atego 2425 e 2428 e o pesado Axor 2540, além da van Sprinter de 17 lugares.

Já a Iveco pretende aumentar em 10% as vendas da linha Daily em 2010 com a expansão do programa Daily Point, um showroom itinerante que tem como base o próprio veículo, equipado para funcionar como um ponto de venda em locais onde há maior concentração de potenciais clientes do produto. Em 2009, a ação itinerante do Daily Point representou cerca de 10% das vendas da linha Daily nas áreas mais distantes da atuação das concessionárias da Iveco.

## Parceria entre HC Hornburg e Mauriceia Alimentos

HC Hornburg, fabricante de carrocerias frigoríficas plásticas com sede em Jaraguá do Sul (SC), irá fornecer várias unidades de carrocerias para o transporte de resfriados e congelados da Mauriceia Alimentos. A empresa abastece o mercado de aves vivas, rações para animais, ovos

férteis e comerciais, e todo o mix de cortes e frangos inteiros, abatidos, resfriados, congelados e temperados. A Mauriceia Alimentos também comemora o seu mais novo empreendimento, o Complexo Agroindustrial, no município de Luís Eduard Magalhães, no oeste da Bahia.

## Goodyear apresenta novidades em pneus e recauchutagem

A Goodyear anunciou recentemente uma série de lançamentos de pneus para veículos pesados, além de novidades na área de recauchutagem. No segmento de pneus, a fabricante ampliou sua linha da Série 600 com os lançamentos G686MSS, G677MSD e G677OTR (foto). No caso do G686 MSS, o produto é voltado para serviço misto para aplicação em eixos direcionais e livres, podendo ser também utilizado em eixos de tração moderada, como ônibus. Entre as principais características estão um desenho inovador com maior profundidade dos sulcos e melhor desempenho no serviço misto, como a capacidade de expulsar pedras. São pneus indicados para aplicação em terreno misto, com resistência a cortes e arrancamentos. Já o G677MSD oferece uma tração excepcional e ótima frenagem em piso seco ou molhado, devido à banda larga que oferece maior contato com o terreno e com isso possibilita mais estabilidade e eficiência, segunda a fabricante. O desenho especial da rodagem auxilia na ampliação da vida útil do pneu e seus sulcos têm a capacidade de realizar uma autolimpeza. E o G677OTR é um pneu de tração robusto, que além de adequado para o serviço fora-de-estrada, também é capaz de aumentar a vida útil, recapabilidade e a diminuição



do custo por quilômetro rodado.

Na parte de recauchutagem a Banda Pré-Curada G600EL da Goodyear possui um formato que minimiza a retenção de pedras, alivia as tensões do fundo do sulco e reduz o ruído. Além disso, possui um desenho inovador e exclusivo que proporciona regularidade no desgaste e redução da geração de calor, com isso melhora também a recapabilidade da carcaça.

Outro lançamento da fabricante, o G32, destina-se ao segmento de vans e veículos utilitários que atuam no transporte de passageiros e no transporte de cargas leves ou fracionadas, sendo utilizado principalmente em regiões próximas aos grandes centros urbanos.

## TAM transfere biblioteca para USP

A TAM transportou cerca de oito mil livros e dez mil documentos sobre história da Europa, arte, ciências sociais e turismo para a Escola de Artes, Ciências e Humanidades (EACH) da Universidade de São Paulo (USP). O material veio

da Universidade Europeia Miguel de Cervantes, em Valladolid, na Espanha. A coleção foi doada por Felix Tomillo Noguero, fundador e diretor da Escola Superior de Turismo de Valladolid, instituição que deixou de existir em 2004.

## Dex Log amplia área de atuação

Com seis anos de experiência do mercado paulista de logística, a empresa Dex Log uniu sua expertise ao tradicional operador logístico gaúcho Kieling Multimodal, que possui unidades de negócio no Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Goiás, Minas Gerais, Bahia, e Amazonas, através de aquisição de participação societária. A sinergia entre as duas empresas fortalecerá as operações da Dex Log, que tem armazém de 15 mil m<sup>2</sup> localizado junto ao Rodoanel e é dedicada a operações de logística in house, armazenagem, cross docking, e serviços customizados, e da Kieling, que atua no transporte de cargas nos modais rodoviário, aéreo, marítimo, fretamento de aeronaves, logística de e-commerce e armazenagem, entre outras atividades. De acordo com Roberto Dexheimer, diretor da Dex Log, com integração das operações entre as duas empresas, a perspectiva de crescimento nas atividades da empresa para 2010 é de 25%.

**11-5096.8104**

**ligue e assine**

**TECHNI bus**  
TRANSPORTE COLETIVO & TRÂNSITO

**GRUPO RUAS REFORÇA OPERAÇÃO EM SÃO PAULO COM BIARTICULADOS**

## Conexões para Freio a Ar

*Produtos Originais*

Tel/Fax: (11) 2914-3322

Demais Localidades: 0800.77.222.56

e-mail: vendas@cobraconexoes.com.br

www.cobraconexoes.com.br



# Aposta nas lavouras

**Ferrovias da Vale fecham novos contratos e ampliam a movimentação de carga geral, especialmente do agronegócio**

■ RENATA PASSOS

UM DITO POPULAR E TAMBÉM EMPRESARIAL fala que as crises podem contribuir para a busca de novos caminhos e o consequente crescimento. Ao avaliarmos os recentes anúncios de novos contratos fechados pelas concessões de ferrovias da Vale podemos ratificar esse brocardo.

Quando deflagrada a crise econômica internacional, a empresa foi uma das que mais sofreu pela queda da exportação e do transporte de minério de ferro e outros produtos. Cerca de um ano e meio após aquele setembro "negro", a Vale anuncia uma série de contratos de transporte de carga geral, especialmente do setor de agronegócio, que tem dado um novo impulso a sua área logística. Empresas como Bunge, Louis Dreyfus Commodities, Multi-grain, ED&F Man, Usiminas e mais recentemente a Copersucar decidiram transportar milhões de toneladas pelos trilhos da Vale, especialmente pela FCA (Ferrovia Ferrovia Centro-Atlântica), pela EFVM (Estrada de Ferro Vitória a Minas) e também pela FNS (Ferrovia Norte-Sul).

"Ao longo de 2009 e neste início de ano, apresentamos negócios que possibilitam boas perspectivas para a movimentação de cargas dentro da logística da Vale e dos corredores que atua, especialmente no agronegócio e mais especificamente no setor sucroalcooleiro", declara o gerente

geral comercial da Vale, Fabiano Lorenzi.

**ÁLCOOL** – O setor sucroalcooleiro é um segmento que tem trocado as rodovias pelos trilhos. Recentemente, a Bunge fechou um contrato com a Vale de 11 anos para o transporte de até 200 milhões de litros de álcool por ano pela FNS (Ferrovia Norte-Sul), para atender aos clientes do estado do Tocantins. O álcool será produzido pela Bunge em sua usina de Pedro Afonso, no Tocantins, para o abastecimento, via ferrovia, dos mercados interno e externo. O álcool sairá do terminal da Bunge no município de Tupirama (TO) e será levado, via Ferrovia Norte-Sul, até São Luís (MA), de onde será exportado pelo porto do Itaqui (MA).

Com a nova operação, será dado o início do transporte de álcool para exportação pela FNS e também poderão atender o mercado interno, possibilitando o transporte do produto para as regiões de Açailândia (MA), Marabá (PA) e São Luís (MA).

"Nosso objetivo é criar uma alternativa competitiva para os clientes, que enxergam na Norte Sul um importante corredor logístico para o escoamento de suas cargas", afirma o diretor de Comercialização de Logística da Vale, Marcello Spinelli.

Com a nova parceria, a Vale expandirá o volume anual de carga geral movimenta-



do e, ao mesmo tempo, irá gerar mais competitividade para a região. Em 2008, foram movimentadas 1,4 milhão de toneladas de cargas pela FNS.

Para o transporte do álcool entrarão em operação, inicialmente, 25 vagões-tanque, que serão disponibilizados pela MRC (Mitsui Rail Capital), responsável pelos investimentos nos equipamentos, para a Bunge.

Na opinião de Lorenzi, este modelo é economicamente mais viável. "Com o aluguel dos vagões, os clientes têm um custo de capital menor. Assim, conseguimos unir forças de investidores, neste caso a MRC, e empresas com vontade de crescer, mas que querem manter o foco no core business e desejam usar os recursos de maneira mais eficiente. Como o transporte por ferrovia também aumenta, no final, todos crescem juntos", diz o executivo, acrescentando que o transporte de álcool deve ser iniciado entre julho e agosto, quando o terminal da Bunge em Guaraí (TO) for concluído.

Além disso, o modelo contribui para a expansão da indústria brasileira de equipamentos ferroviários, já que os vagões serão construídos no Brasil, e também permitirá a retirada de cerca de 700 caminhões/mês das estradas brasileiras.

Até o terminal de Guaraí, no Tocantins,





A Vale fechou com a Bunge um contrato de 11 anos para transportar até 200 milhões de litros de álcool por ano por ferrovia

a FNS completará 564 km de extensão. O corredor de transporte que surgirá com a conclusão da FNS até Palmas (que terá 720 km) compreenderá os estados do Maranhão e Tocantins e ampliará, consideravelmente, a área de influência da Vale na região, com atendimento a outros estados, como Goiás, Bahia e Mato Grosso. A operação será multimodal.

Além de contribuir para fomentar o agronegócio, a FNS representa uma logística competitiva para grãos (soja, arroz e milho), carnes (suína, bovina e aves), combustíveis (álcool, biodiesel, diesel e gasolina), fertilizantes, madeira, celulose e cimento e ainda contribuirá para o desenvolvimento portuário, decorrente do crescimento da movimentação de produtos exportados e importados. "Quando possível, já negociamos a operação com a movimentação portuária, especialmente nas operações de grãos, cujo embarque ocorre em Vitória. No caso do açúcar isso não ocorre, pois as exportações são via Santos", afirma Lorenzi.

A Bunge também fechou contrato com a FCA para o transporte de 150 milhões de toneladas de álcool. A quantidade de álcool que será transportada pela ferrovia é suficiente para abastecer cerca de três milhões de

tanques de carros flex/ano. A nova opção logística para escoamento das cargas permitirá ainda a retirada de mais de 200 caminhões por mês das estradas brasileiras. O álcool será produzido pela Bunge em sua usina em Santa Juliana, Minas Gerais, para o abastecimento, via ferrovia, dos mercados interno e externo. "O transporte já foi iniciado", diz Lorenzi.

**AÇÚCAR** – Da usina Santa Juliana também partirá as 180 mil toneladas de açúcar produzidas pela Bunge até o porto de Santos, para exportação. Para o novo contrato de transporte de açúcar com a FCA entrarão em operação 135 vagões e 10 locomotivas, sendo que os vagões serão disponibilizados em parceria com a MRC (Mitsui Rail Capital), responsável pelos investimentos nos equipamentos.

Os novos equipamentos irão viabilizar ainda o aumento do volume de grãos transportados hoje pela FCA. Os vagões serão utilizados para o transporte dos insumos durante a entressafra do açúcar. Em 2008, a FCA transportou 4,5 milhões de toneladas de grãos. "Esses embarques começam no segundo semestre deste ano".

A FCA, que conta com mais 8 mil quilômetros de extensão em sete estados, além

do Distrito Federal, também fechou com a Copersucar contrato, com duração de cinco anos, para o transporte de 1,7 milhão de toneladas de açúcar.

A Copersucar é uma das maiores exportadoras de açúcar do País. Com 36 usinas associadas, a empresa detém um modelo de negócio que integra todos os elos da cadeia de produção, comercialização e logística de açúcar, etanol e bionergia.

Das 480 mil toneladas de açúcar anuais previstas no documento, 276 mil serão embarcadas no terminal adquirido recentemente pela Copersucar em Ribeirão Preto (SP). O restante da carga será embarcado no terminal da Usina da Pedra, na cidade de Serrana (SP). O açúcar será descarregado no Terminal Açucareiro Copersucar (TAC), localizado em Santos, de onde seguirá para os clientes na Europa, Ásia, Oriente Médio e África. O acordo permitirá que 13 mil caminhões deixem de circular nas estradas, anualmente.

O terminal da Usina da Pedra também deverá receber investimentos para incrementar o transporte de etanol que já é feito pela FCA neste ponto de carregamento. Nos últimos anos, a Copersucar vem realizando fortes investimentos para aumentar o transporte de açúcar e etanol

por ferrovia.

Na safra 2009/2010, o grupo comercializou 5,2 milhões de toneladas de açúcar, aumento de 41% em relação à safra anterior, e 3,8 bilhões de litros de etanol, crescimento de 4%. A Copersucar exportou 3,7 milhões de toneladas de açúcar, mais 48% na comparação com a safra anterior, e 633 milhões de litros de etanol, queda de 36%. O faturamento previsto da empresa é de R\$ 8 bilhões, aumento de 52%.

No final do ano passado, a FCA também assinou contrato com a ED&F Man – empresa que atua no comércio internacional de commodities – para transporte de 1,8 milhão de toneladas de açúcar nos próximos cinco anos.

Os embarques serão feitos no Terminal de Aguaí, no interior de São Paulo, com destino ao porto de Santos.

Lorenzi explica que para fazer o transporte de açúcar da ED&F Man, a FCA está modernizando 150 vagões de sua frota. Além disso, está realizando também melhorias em alguns trechos de sua malha. O contrato vai permitir a retirada de 800 caminhões por mês das estradas paulistas, único meio utilizado hoje para o transporte do insumo até o Porto de Santos.

**GRÃOS** – Lorenzi diz que o transporte de grãos também está crescendo, apesar de não revelar números. No final do ano passado, a FCA assinou acordo com a Multigrain, um de seus principais clientes, para transporte de 6 milhões de toneladas de soja e milho nos próximos cinco anos. Para atender à expansão do transporte dos produtos agrícolas, 300 novos vagões graneleiros entrarão em operação. Eles serão disponibilizados para a Multigrain pela Mitsui Rail Capital (MRC), que fará os investimentos nos equipamentos.

A FCA e a Multigrain farão ainda inves-



**Corredor logístico Carajás/Norte-Sul fomenta a produção de grãos**

timentos na modernização de locomotivas e aumento de capacidade da malha ferroviária. "O contrato vai possibilitar incremento de 50% no volume de grãos transportados hoje para a Multigrain, passando das 800 mil toneladas anuais para 1,2 milhão de toneladas", diz Lorenzi.

A soja e o milho terão origem, principalmente, em Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais e Bahia. Os estados do Centro-Oeste serão responsáveis por cerca de 750 mil toneladas/ano de grãos. Da Bahia, virão outras 200 mil toneladas/ano. Os grãos produzidos em Minas Gerais, cerca de 250 mil toneladas anuais, terão como ponto de embarque principal o Terminal Intermodal de Pirapora (TIP), localizado no Norte do Estado de Minas, e, como destino, o Terminal de Produtos Diversos (TPD), no Complexo de Tubarão, em Vitória (ES). Cerca de 2,3 mil caminhões serão retirados das estradas brasileiras por mês com essa nova opção logística para escoamento de grãos.

Outra empresa que apostou na logística da Vale é a Ceagro Agronegócios, que assinou contrato para o transporte e embarque marítimo de 240 mil toneladas de grãos por ano, pela EFC (Estrada de Ferro Carajás) e FNS. Para a nova operação logística, a Ceagro irá disponibilizar para a Vale 30 vagões graneleiros, por meio de contrato de aluguel com a Ferrolease, empresa que oferece serviços de aluguel

de equipamentos ferroviários.

Os grãos serão transportados na rota Porto Franco (TO) e Colinas do Tocantins (TO) – São Luís (MA), onde serão embarcados no Terminal Marítimo de Ponta da Madeira. Além de atenderem os clientes das regiões do Maranhão, Piauí e Tocantins, o corredor logístico formado pelas ferrovias Carajás e Norte-Sul contribuirá também para fomentar a produção de grãos em outros estados brasileiros, como Bahia e Mato Grosso.

A multinacional Louis Dreyfus Commodities contratou a FCA para transporte de 1,5 milhão de toneladas de grãos pelo período de três anos. O contrato representa aumento de 120% do volume transportado via FCA para a Louis Dreyfus. No ano passado foram movimentadas 210 mil toneladas de grãos. Das 525 mil toneladas/anos previstas no acordo, 425 mil toneladas serão captadas nos estados de Mato Grosso e Goiás e embarcadas na ferrovia nos terminais mineiros de Araguari e Uberlândia.

As 100 mil toneladas restantes serão captadas na região de Pirapora (MG) e embarcadas no Terminal Intermodal de Pirapora (TIP), inaugurado pela Vale e FCA no ano passado. A Louis Dreyfus usará espaço de armazenagem da Vale no Porto de Tubarão, de onde a carga segue para o exterior.

A movimentação da FCA tem aumentado principalmente em função da inauguração, em abril de 2009, do Terminal Intermodal de Pirapora, no Noroeste de Minas, que é resultado de investimentos da ordem de R\$ 300 milhões. A partir de 2013, a expectativa é que já esteja movimentando 2,6 milhões de toneladas de grãos anualmente.

O corredor noroeste de Minas será a mais importante alternativa logística para a exportação de grãos produzidos na re-

gião, devido à sua ligação com o porto de Tubarão. O escoamento da produção será feito pela FCA e pela EFVM, totalizando mil quilômetros.

**CARGAS TRADICIONAIS** – Os segmentos tradicionais do setor ferroviário também se mantêm ativos. A Usiminas, por exemplo, contratou a FCA para o transporte de 10,1 milhões de toneladas por ano de insumos e produtos acabados da fabricante de aço, por meio da infraestrutura logística da Vale – FCA e EFVM – pelos próximos três anos.

A Vale receberá pelo Terminal de Praia Mole, no Complexo de Tubarão todo o carvão que a Usiminas importa, e estocará e transportará o produto até a usina siderúrgica em Ipatinga (MG), pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Pela rota,

serão movimentados cerca de 3 milhões de toneladas anuais do insumo. Dos 10,1 milhões de toneladas por ano previstas no contrato, 6,8 milhões serão movimentadas pelas ferrovias – 2 milhões toneladas/ano pela FCA e 4,8 milhões de toneladas/ano via EFVM. O restante, 3,3 milhões de toneladas/ano, será movimentado no porto de Praia Mole, no Espírito Santo.

A parceria entre as duas empresas também permitirá o aumento, em 360 mil toneladas/ano, do volume de calcário transportado hoje pela FCA para o cliente. O produto é embarcado na região de Arcos (MG) e segue via FCA e EFVM até a usina de Ipatinga (MG). Os contratos preveem a movimentação de minério de ferro das minas da Usiminas em Itatiaiuçu (MG), além de ferro-gusa produzido na região Central de Minas, via EFVM.

As duas ferrovias serão responsáveis pelo transporte de produtos siderúrgicos acabados – como bobinas e chapas grossas – da usina de Ipatinga para o litoral capixaba, centros de distribuição e clientes diretos em Belo Horizonte e São Paulo. O volume total será de cerca de 3 milhões de toneladas/ano.

Com todos esses negócios fechados, Lorenzi diz que a Vale tem boa perspectiva para o setor ferroviário, principalmente devido ao aumento da movimentação de cargas do agronegócio. Isso justifica os investimentos de R\$ 5 bilhões na área de logística da empresa neste ano. Este valor representa 21% de todo o investimento da Vale para 2010, pouco mais de R\$ 24,4 bilhões. Os investimentos em logística só perdem para os previstos para as áreas de minerais ferrosos e não-ferrosos. ■

**COM A PARCERIA DE NOSSOS  
CLIENTES, PROJETAMOS  
20,5\* DE CRESCIMENTO  
PARA 2010.**

\*PROJEÇÃO DE CRESCIMENTO PARA 2010 DA CARGOLIFT.

**CARGOLIFT**

*Superando expectativas.*

41 2106 0700  
[www.cargolift.com.br](http://www.cargolift.com.br)



No setor ferroviário a movimentação de contêineres aumentou 75 vezes nos últimos onze anos

# Ferrovias: R\$ 25 bilhões para projetos prioritários

**Estudo da CNT define ações urgentes, tanto para solucionar as deficiências existentes quanto para ampliação da estrutura do transporte ferroviário brasileiro de cargas**

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

PARA QUE A MALHA FERROVIÁRIA BRASILEIRA se torne adequada às necessidades reais do País, será necessário um aporte na ordem de R\$ 25,8 bilhões, dos quais R\$ 8,1 bilhões seriam utilizados para solução de entaves e R\$ 17,7 bilhões, para expan-

são da malha em sete projetos prioritários. Esta é a conclusão da Pesquisa CNT (Confederação Nacional de Transportes) de Ferrovias 2009. Atualmente, segundo a CNT, o transporte ferroviário responde por 25% do escoamento da produção nacional – nos

últimos onze anos a movimentação de contêineres aumentou 75 vezes.

A pesquisa apontou os principais obstáculos ao transporte ferroviário brasileiro que estão relacionados à manutenção da malha existente, gargalos logísticos e

operacionais. As invasões da faixa de domínio pela população constituem um grave problema, segundo a CNT, que detectou 327 ocorrências deste tipo no País. Outro ponto crítico são as passagens de nível nos cruzamentos entre ferrovias e rodovias, que necessitam de obras de adequação – a pesquisa classificou 276 delas como urgentes, de um total de 12,2 mil passagens existentes.



*Cientes consideram "boa" a integridade das cargas transportadas*

Além destes gargalos, a necessidade de expansão da malha nacional e de obras de integração das linhas existentes também são consideradas intervenções prioritárias. Os principais projetos de expansão são: a construção do trecho Alto Araguaia-Rondonópolis (Mato Grosso), do trecho Inocência-Água Clara (Mato Grosso do Sul), Nova Transnordestina, da Ferrovia Oeste-Leste (Bahia), da Ferroviária Litorânea Sul (Espírito Santo), ampliação da malha ferroviária em Santa Catarina e a construção do segmento Aguiarnópolis-Palmas (Tocantins), dentro do trecho Norte da Ferrovia Norte-Sul.

O valor de R\$ 25 bilhões é suficiente apenas para resolver as questões emergenciais do setor ferroviário. Seriam necessários R\$ 54 bilhões, a serem investidos até 2025, para se chegar a uma solução mais completa dos problemas e para a ampliação da malha, passando dos atuais 29 mil quilômetros para os 52 mil quilômetros, que seria a extensão necessária à demanda brasileira de acordo com a CNT. Nos últimos onze anos, o investimento no setor foi de R\$ 18,8 bilhões, feito principalmente pela iniciativa privada.

A baixa velocidade é um dos principais fatores que provocam a perda de participação das ferrovias no transporte de carga no Brasil. Atualmente, os trens andam com velocidade média de 25 quilômetros/hora, mas, nas regiões metropolitanas, a

velocidade chega a cair para 5 quilômetros/hora. Depois da concessão para o setor privado, malhas mais modernas foram implementadas, tomando o cuidado de manter afastados os carros e as residências. Com a concessão, em 1997, a quantidade de cargas aumentou 95%. Além do minério de ferro (que corresponde a 75% do volume total transportado), produtos como milho, soja e combustíveis também são levados pelos trilhos.

A CNT também destaca a falta de material rodante (vagões e seus componentes) e equipamentos para via permanente. Mesmo com o crescimento da indústria nacional, faltam ofertas suficientes para atender o mercado interno. A confederação acredita na necessidade de um estímulo maior à indústria ferroviária nacional, além da redução das taxas de juros atuais, que inviabilizam o financiamento de recursos de longo prazo, necessários para projetos de infraestrutura ferroviária. A ampliação dos investimentos públicos no setor também é uma necessidade, de acordo com a pesquisa.

O estudo, realizado entre novembro e dezembro de 2009, foi baseada em entrevistas com 131 usuários, a maior parte formada por clientes das dez principais mercadorias transportadas pelo setor ferroviário, que passou a utilizar os corredores nos últimos onze anos. A maior parte dos entrevistados classificou como "regu-

lar" os serviços de coleta e entrega de mercadorias pelo setor ferroviário. Os dados mostram que os clientes do setor consideram "boa" a segurança e integridade das cargas transportadas. Os entrevistados reclamam do custo do frete, da confiabilidade dos prazos e da falta de disponibilidade de vagões especializados.

**PRIVATIZAÇÃO** – O transporte ferroviário brasileiro vive um

momento importante após passar por um processo de concessão das malhas federais à iniciativa privada, concretizado mediante contratos para exploração do serviço público de transporte ferroviário de cargas. A União e as concessionárias firmaram os contratos de arrendamento dos ativos vinculados a cada uma das malhas oriundas da desestatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

De acordo com a CNT, os investimentos realizados após concessão das ferrovias brasileiras ocorreram em três fases distintas, que refletem a natureza das obras realizadas. No período de 1996 a 1999, o foco foi a recuperação da malha férrea e do material rodante existente – segmentos prejudicados devido ao escasso volume de inversões realizados nas décadas precedentes. Na segunda fase, iniciada a partir de 2000, os investimentos destinaram-se ao aumento da capacidade e à melhoria dos serviços de logística – pelas aplicações em ampliação de pátios de manobra, aumento da capacidade de suporte da via permanente, construção de terminais de integração rodoferroviária e aquisição de material rodante. Já na terceira e atual fase, conclui a entidade, as expectativas apontam para a expansão da malha, de modo a serem superados os gargalos logísticos pelo equacionamento dos interesses de concessionárias e órgãos concedentes.

# Areia ganha a ferrovia

**Depois de treze anos transportando commodities agrícolas, madeira, contêineres e frigoríficos, a ALL estreia na movimentação de areia para o setor de construção**

■ SONIA CRESPO

POR MAIS DE UMA DÉCADA — ao longo de 13 anos — a América Latina Logística (ALL) concentrou seu expertise em transporte ferroviário em commodities, contêineres e frigoríficos. No segmento de matérias-primas, apenas a madeira tinha um certo destaque entre os produtos movimentados. Com o novo contrato fechado com a MinerMix Mineração desde meados de fevereiro deste ano, a ferrovia iniciará as operações de transporte de areia para construção. O



**ALL pretende transportar 100 mil toneladas de areia por mês**

acordo inicial prevê a movimentação de 25 mil toneladas por mês. A MinerMix pertence ao grupo Sobase/Concrebase, que atua no segmento de materiais para construção, extração de minérios, concreto e pavimentação e está sediada na cidade de Salto, interior paulista. Para tanto, a ferrovia anunciou que investirá, em parceria com a fabricante, R\$ 2 milhões para reformar 41 vagões-gôndola e realizar melhorias na via permanente e nas locomotivas que operam na via.

O carregamento da areia nos vagões da ALL será feito a partir da terminal da concessão localizado na cidade paulista de Pirambóia, e seguirá em direção à área de estocagem da MinerMix em Presidente Altino (SP). A partir daí, a areia seguirá em caminhão para abastecer os pontos de

obras no interior do estado e na capital. Entre Pirambóia e Presidente Altino, o percurso totaliza 220 quilômetros. De acordo com Alonso Fernandes Bee, gerente da Unidade de Produtos Industrializados da ALL, o mercado paulista de areia para construção deverá continuar crescendo em 2010, impulsionado pelos atuais programas do governo estadual para a construção e incentivado pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). "Neste ano vamos jogar com o objetivo de abrir novos clientes e viabilizar novas rotas. Pretendemos transportar 100 mil toneladas de areia, por mês, até o fim do ano", comenta o executivo.

**SAFRA 2010** — Para atender à demanda de transporte da safra 2010, cujas ope-

rações tiveram início em fevereiro deste ano, a ferrovia movimentará 580 vagões no porto de Santos (SP) e 436 vagões no terminal de Alto Araguaia (MT). "Para garantir uma produção 12% maior, o plano 2010 traz investimentos expressivos nessas duas pontas, com maior foco na carga e descarga. Desse modo, conseguiremos aumentar a eficiência da operação como um todo", afirma Alexandre Zanelatto, diretor de Operações da ALL.

Entre as melhorias que estão sendo implementadas, está a construção de um tombador, sistema que aumenta a capacidade de recepção da mercadoria no terminal ferroviário. "Ao todo serão quatro tombadores e uma moega (peça de moinho por onde cai o grão na calha), que possibilitarão a descarga de até 35 caminhões por hora", acrescenta Zanelatto. Também está prevista a construção de uma nova tulha (recipiente para acúmulo de cereais) e a reforma da atual, aumentando a capacidade de carregamento de 17 para 30 vagões por hora. Atualmente a ALL opera em malha de 21.300 mil quilômetros de extensão, com uma frota de 1.095 locomotivas e 31.650 vagões e 1 mil caminhões, entre próprios e agregados.

# Utilitários chineses chegam pelo sistema "ro-ro"

**A importadora CN Auto faz o primeiro embarque de carros chineses sem a utilização de contêineres, substituída pelo sistema em que os veículos entram e saem dos navios por seus próprios meios**

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



Towner

O SUCESSO DOS PRODUTOS DA CHINA NO mercado nacional trouxe mudanças na forma de transportar os veículos importados daquele país. Desde que os primeiros veículos chineses chegaram ao Brasil, há quatro anos, todos os embarques aconteceram por meio de contêineres, por causa do volume pequeno. A partir de agora, no entanto, a exemplo do que ocorreu com os veículos sul-coreanos no início dos anos 90, os volumes de veículos procedentes da China passam a ser interessantes aos armadores internacionais e, portanto, poderão ser trazidos pelo sistema roll-on roll-off (ro-ro).

A CN Auto, representante da Hafei Motors e da Jinbei Automobile, recebeu

em dezembro um embarque de 840 unidades dos modelos Towner e Topic pelo sistema "ro-ro". O primeiro lote foi transportado por um navio sul-coreano que passou pelo porto de Dalian, na China, contratado pela importadora brasileira. A CN Auto importa estes veículos há cerca de um ano e meio e, até então, utilizava contêineres, devido ao volume baixo de unidades comercializadas no mercado nacional.

Os veículos chegaram ao porto de Vitória, Espírito Santo, depois de viajar por cerca de 40 dias de navio. Os embarques passam a ser mensais. A Receita Federal leva em média dez dias para o desembarque total das mercadorias. Com a moda-

lidade "ro-ro", o processo de desembarque das mercadorias é mais ágil, pois a etapa da "desestufagem" (retirada do produto do contêiner) não é necessária. Nas operações "ro-ro", os automóveis ou qualquer outro tipo de veículo embarcam e desembarcam dos navios por seus próprios meios, sem a necessidade de contêineres.

Outra vantagem do sistema "ro-ro" é a segurança das mercadorias. "Além do fator frete, o sistema é mais seguro em relação a possíveis avarias, típicas em transporte marítimo por contêineres", explica Humberto Gandolpho Filho, diretor comercial da CN Auto. "Com o objetivo de viabilizar ainda mais a entrada de carros chineses no mercado brasileiro, já iniciamos negociações com outras importadoras no sentido de firmar o transporte marítimo por ro-ro", informa.

A CN Auto espera dobrar o volume de veículos neste ano, em comparação ao ano passado. Em 2009, a importadora recebeu 2,1 mil Towner e Topic e prevê um total de 4,4 mil unidades até o final de 2010. Os modelos Towner e Topic possuem motor Suzuki, com níveis de emissões compatíveis ao Euro 3, que corresponde na legislação brasileira à fase P-5 do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve). Este programa visa reduzir progressivamente as emissões de poluentes, como o enxofre. Atualmente, a maior parte dos veículos a diesel que circulam no Brasil utiliza combustível com 500 ppm a 1.800 ppm de enxofre. ■

# À espera dos grandes navios

**Santos Brasil investe R\$ 285 milhões em ampliação do Tecon Santos e aquisição de novos equipamentos**

■ RENATA PASSOS

DEPOIS DA ÉPOCA DA LEI DE MODERNIZAÇÃO dos portos, na década de 90, talvez esta seja a melhor fase para o porto de Santos. Além do anúncio da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) do início da dragagem de aprofundamento para 15 metros, a Santos-Brasil anunciou o investimento de R\$ 285 milhões no Tecon Santos. Com os investimentos públicos e privados concomitantemente, o porto entrará numa nova fase e possibilitará que navios de maior porte atracuem na Costa Leste da América do Sul.

Parte desses investimentos da Santos-Brasil, cerca de US\$ 60 milhões, já tinha sido dedicada à compra de seis portêineres, fabricados pela chinesa ZPMC, aptos a operar navios super-post-Panamax, que têm quase 55 metros de largura e transportam acima de sete mil TEU. Esses equipamentos têm capacidade de operar simultaneamente dois contêineres de 40 pés ou quatro de 20 pés, o dobro de capacidade dos outros guindastes.

Com os novos portêineres, o Tecon Santos atingiu no final de janeiro um novo recorde de produtividade operacional ao alcançar a marca de 136 mph (movimentos por hora) durante a operação do navio

Monte Cervantes, da Hamburg Süd. No total foram movimentados 1.912 contêineres e 42 tampas, durante 14,3 horas. Cinco guindastes, do tipo portêiner, em média, participaram da operação.

Para se ter uma ideia, quando o terminal de contêineres da margem esquerda do porto de Santos foi adquirido pela Santos-Brasil, em 1997, a produtividade média estava em 11 movimentos por hora, segundo a extinta Geipot (Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes). Doze anos depois, o número quintuplicou e atingiu 55 movimentos hora neste ano.

**NAVIOS AINDA MAIORES** – "Nossa proposta foi realizar investimentos de longo prazo e colocar os equipamentos de melhor desempenho do mercado. Mesmo que sua capacidade total não seja utilizada em curto prazo, o que não deve ocorrer, pois a dragagem já foi iniciada, os novos equipamentos já possibilitam maior produtividade e economia de escala para o armador", declara o diretor-administrativo da Santos-Brasil, Caio Morel Correa.

"Esses equipamentos colocam o Tecon de Santos entre os mais eficientes do mundo e chancelam o terminal a receber os



maiores navios em operação, que já atracam em outros países e que também virão ao porto de Santos após a dragagem de aprofundamento. Hoje já operamos navios com capacidade de 6.600 TEU. Quando o calado de Santos for aumentado, poderemos receber embarcações de 8 mil TEU, os post-Panamax Plus, e quando a profundidade atingir 18 metros e o mercado internacional crescer, poderemos receber os ULCS (Ultra-Large Container Ships), com capacidade superior a 10 mil TEU. Isso deve ocorrer entre cinco e dez anos e a produtividade média será de 90 movimentos", antecipa o novo diretor-pre-





side da companhia, Antônio Carlos Sepúlveda.

Com os novos equipamentos, o terminal passa a ter um total de 16 portêineres em operação. Todos os guindastes da empresa contam com sistema de localização (DGPS), ligados a uma rede outdoor wireless para atender 300 coletores de dados instalados nos equipamentos do terminal.

**NOVA ÁREA** – O total de R\$ 285 milhões também contempla a construção do Terminal 4 (T4), que ampliou em aproximadamente 20% a estrutura do Tecon. O Tecon Santos, considerado o maior terminal de contêineres da América do Sul, passa a contar agora com 980 metros contínuos de cais e 596 mil metros quadrados de área total. Com o T4 e novos equipamentos, a empresa amplia sua capacidade de movimentação em 500 mil TEU, podendo atingir uma movimenta-

ção total de 2 milhões de TEU por ano.

É comprovado que os investimentos são para longo prazo, quando verificada a movimentação do terminal em 2009. Durante o ano, a empresa operou 721.386 contêineres (ou 1.084.123 TEU), volume 16,2% menor que o de 2008. "Neste ano, devemos apresentar um crescimento de 10% na movimentação em relação ao ano passado. Contudo, nossas projeções apontam que não ainda não devemos recuperar o volume de 2008", informa Correa.

A empresa opera também o TEV, maior terminal de veículos do País, no porto de Santos, e mais dois terminais de contêineres, o Tecon Imbituba (Santa Catarina) e o Convicon (Pará), além de uma empresa de logística, Mesquita (Santos, Guarujá e São Bernardo do Campo, SP), e uma operadora de carga geral, Union Armazenagem (Imbituba).

**NOVOS INVESTIMENTOS** – A empresa já investiu cerca de R\$ 2,2 bilhões,

calculado a valor presente, em aquisições (inclusive de outros terminais), expansões de suas atividades, melhorias e novos equipamentos. Em 2009, os investimentos das empresas do grupo atingiram mais R\$ 197 milhões. Neste ano, são previstos recursos de R\$ 137 milhões, valor que não considera aquisições.

Os investimentos para os próximos anos também tendem a ser significativos, já que a companhia entregou para a Códesp um estudo para exploração portuária do projeto Barnabé-Bagre. "Outras empresas também apresentaram estudos e devemos aguardar qual deles será escolhido", informa Correa.

Segundo Sepúlveda, há uma grande expectativa para 2010. "É muito bom o momento para o porto de Santos. Além da dragagem, é esperada uma retomada do comércio internacional. Além disso, todos os terminais de contêineres estão investindo. Estudo de capacidade e demanda futuras aponta que os terminais existentes no porto de Santos e projetos em andamento têm condições plenas de atender a movimentação do porto até 2024", conclui. ■

# Rumo ao litoral paulista

**Tradicional nas rotas entre a capital paulista e cidades de diversos estados, a Viação Cometa inicia nova fase de operações com a aquisição das linhas e da frota da Expresso Brasileiro que atendiam a Baixada Santista**



*Cometa compra linhas e 124 ônibus da Expresso Brasileiro que realizam 11 rotas entre São Paulo e Baixada Santista*

UMA BOA NOTÍCIA PARA OS CONTUMAZES viajantes que seguem em direção ao litoral paulista, que gostam de fazer o trajeto em ônibus e conhecem a qualidade dos serviços oferecidos pela Viação Cometa: a empresa comprou, no início deste ano, os 124 ônibus que pertenciam à operadora Expresso Brasileiro e que realizam 11 percursos em direção à Baixada Santista. Até fevereiro de 2011, todos estes carros estarão com a pintura padrão dos ônibus da Cometa.

A compra destas linhas com destino ao litoral sul foi uma ação de extrema importância para a Viação Cometa, de acordo com os dirigentes da empresa. Primeiramente porque o eixo São Paulo-Santos é um dos mais importantes dentro das operações de transporte rodoviário do estado e a Cometa ainda não tinha uma grande posição neste trajeto. Por outro lado, a empresa não dispunha de linhas específicas que demandassem, com intensidade, operações nos finais de semana. Além des-

ses fatores, destacam os diretores da Cometa, Santos é uma região muito próspera e economicamente promissora — vide os levantamentos geológicos que vêm sendo feitos na camada de pré-sal da região. A cidade também vem desenvolvendo um crescimento sustentável. A aquisição, dizem os diretores da empresa, deverá impactar em cerca de 10% sobre o faturamento atual da Viação Cometa que, em 2009, foi de cerca de R\$ 300 milhões.

Ao todo foram adquiridos 124 ônibus



**Anuar Helayel: forma de operar da Cometa agrega qualidade e confiabilidade à nova operação**

rodoviários da Expresso Brasileiro, com chassis Mercedes-Benz e carrocerias Marcopolo. A idade média dos carros é de 5 anos, coincidentemente a mesma idade média da atual frota da Viação Cometa. Os ônibus servirão, a princípio, onze linhas que interligam a Grande São Paulo à Baixada Santista, e atendem 15 cidades litorâneas. O movimento semanal nas linhas chega a 60 mil passageiros, em média, contabilizando o pico dos fins de semana e o movimento menos intenso dos demais dias da semana. Nos feriados prolongados, o volume de viajantes é bem maior. "Para os feriados prolongados nossa expectativa é de que ocorra um crescimento na procura de passagens da ordem de 30%", avalia Anuar Escovedo Helayel, diretor executivo da Viação Cometa. "Neste primeiro momento, a frota parece estar adequada à demanda, porém, existem ajustes a serem realizados nas operações e nos sistemas de comercialização que, acreditamos, poderão causar um crescimento da demanda e, por consequência, uma necessidade de ampliação desta frota", comenta.

O dirigente explica que o atendimento ao cliente preservará as mesmas características e as mesmas vantagens ofereci-

das aos percursos em direção ao interior. "Pretendemos, por exemplo, realizar o mais rápido possível as vendas de passagens pela internet e pelo telefone, através do cartão de crédito", cita Helayel. Sobre a realização do negócio, o executivo comenta que a compra se restringiu às linhas litorâneas – e não às demais linhas da Expresso Brasileiro, que fazem o trajeto Rio-São Paulo – porque foram as linhas colocadas à venda. Com a aquisição, a frota da Viação Cometa passa a contar com 850 ônibus. Por semana, a empresa transporta atualmente, em média, 200 mil passageiros.

A nova frota adotará a marca visual da Cometa aos poucos. "Temos um ano para pintar todos os veículos", anuncia Helayel. Além da capital paulista, as novas linhas da Cometa irão atender municípios da Grande São Paulo, principalmente Osasco, Guarulhos e o ABC. O início das operações da Cometa neste circuito teve início em 21 de janeiro de 2010, à meia-noite.

O executivo explica que a cidade de Santos abriga hoje cerca de 400 mil habitantes e que, nos feriados e períodos de férias, essa população chega aos 4 milhões. "Temos diversos dados estatísticos que apontam para um crescimento permanen-

te desta região", diz. De acordo com o dirigente, a Viação Cometa já possui uma marca consolidada no mercado paulista e que isso só acrescentará vantagens comerciais. "Já temos uma cara, uma forma de operar que agrega qualidade e confiabilidade à operação", destaca.

Em 2009, a viação Cometa recebeu, pelo quinto ano consecutivo, o prêmio Maiores e Melhores do Transporte e Logística, concedido pela OTM Editora às empresas que alcançam os melhores resultados financeiros em seus balanços econômicos. "Obtivemos os títulos por acreditamos que sempre há e sempre haverá algo a ser feito, não só na melhoria de controles e gestão de custos, que é nossa obrigação no dia-a-dia mas, sobretudo, na busca contínua de melhores serviços", comenta Anuar Helayel na ocasião. A consolidação das empresas e as metas de novas aquisições já estavam nos planos da empresa desde aquela época, quando o diretor executivo revelou que a formação de grupos empresariais, com escala de compras, iria possibilitar às empresas maior poder de negociação na hora da compra de produtos e insumos, devido justamente à escala. "Isso já possibilita um bom diferencial competitivo", avaliava o dirigente. ■

# Iveco fornece micros para Ceará e Piauí

**Governos do Nordeste compraram um total de 90 micros da Iveco para o transporte de estudantes em zonas rurais**



A IVECO COMEÇA A FORNECER OS PRIMEIROS lotes de seu modelo CityClass 70C16 para os governos do Ceará e do Piauí. Os micros serão usados no transporte escolar em regiões de difícil acesso, segundo informações da montadora de Sete Lagoas (MG). Inicialmente, foram entregues 15 unidades

ao governo do Ceará e 10 ao do Piauí. Ao longo deste ano, outras 35 serão encaminhadas para a Secretaria de Educação do governo cearense e mais 30 ao governo do Piauí. Além dos 50 veículos destinados ao governo do Ceará, a Iveco também vendeu 26 unidades do CityClass para prefeituras

cearenses. De acordo com informações do governo cearense, para cada veículo comprado pelas prefeituras do estado por meio do programa Caminho da Escola, o governo doará outra unidade, até o limite de cinco ônibus. O governo cearense já entregou 100 das 247 unidades de ônibus escolares ad-



**A Iveco já entregou 15 dos 45 micros adquiridos pela Secretaria de Educação do governo do Ceará**

quiridas no final do ano passado.

O Caminho da Escola é um programa do governo federal que foi criado em 2007 com o objetivo de renovar a frota de veículos escolares que atuam no transporte de alunos da educação básica em escolas estaduais e municipais localizadas na zona rural. Em 2008, por meio do programa, foram comprados 2.401 ônibus, em um valor total de R\$ 340,1 milhões. No ano passado, a quantidade de veículos comprados subiu para 3.320 unidades e o valor para R\$ 563,3 milhões. Para 2010, a previsão é que o número de veículos comprados por meio do programa atinja 5 mil unidades. Segundo informações da Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (Fabus), entre janeiro e dezembro do ano passado, foram produzidas 4.031 carrocerias de micro e miniônibus.

O CityClass é equipado com motor FPT de 155 cv de potência e, de acordo com informações da montadora, tem tido boa performance nas licitações de órgãos públicos para compra de veículos escolares.

Em 2009, a produção do micro da Iveco atingiu 700 unidades. Todas as unidades vendidas pela Iveco aos governos do Ceará e do Piauí são equipadas com uma poltrona adaptada para alunos que utilizam cadeiras de rodas e espaço para os aparelhos. O CityClass 70C16 tem capacidade para transportar 27 passageiros.

No ano passado, a Iveco vendeu mais de 2 mil unidades de seu micro. O governo do Paraná adquiriu 953 CityClass para o transporte de estudantes da rede pública de ensino e 1,1 mil unidades foram vendidas para prefeituras por meio do programa do governo federal Caminho da Escola. Os micros, que têm potência de 155 cv e PBT de 7 toneladas, foram encarregados pela Neobus gaúcha.

**PREGÃO ELETRÔNICO** – No dia 12 de fevereiro, o governo federal lançou o edital do pregão eletrônico para registro de preços de ônibus escolares para o Caminho da Escola. Um dos objetivos do governo federal é conseguir junto aos fabricantes

preços mais baixos dos veículos na disputa das licitações do programa. Com o volume recorde de compra esperado para este ano, o governo prevê abertura das propostas para 2 de março. Segundo informações do governo federal, para 2010 foram alteradas as especificações exigidas dos veículos que poderão participar das licitações neste ano. No ano passado, seis modelos de veículos podiam participar das licitações e para 2010 o governo definiu três modelos: o de ônibus convencional pequeno (de 23 a 29 lugares), indicado para pistas pavimentadas ou de terra em boas condições; ônibus reforçado médio (entre 31 e 44 lugares), para uso em pistas em condições precárias; e ônibus reforçado grande (44 a 59 alunos), também indicado para pistas em condições precárias.

Para a compra dos veículos do programa em 2010, o governo federal transferiu para municípios no dia 10 de fevereiro R\$ 3,5 milhões para que as prefeituras façam as compras dos ônibus por meio do Caminho da Escola.

# Temporada de muitas novidades

Scuderia Iveco, Ford Racing e Mercedes-Benz estão entre as equipes que apresentam novidades para a temporada da Fórmula Truck com início marcado para 7 de março em Guaporé, Rio Grande do Sul



A SCUDERIA IVECO TRAZ PARA A FÓRMULA Truck de 2010 uma série de novidades em termos de pacote competitivo que incluem modificações mecânica, nova aerodinâmica, além da nova formação da dupla de pilotos. A equipe prevê uma temporada de rápida evolução na competição. "Esta é apenas a nossa terceira temporada e acreditamos na possibilidade de uma vitória neste ano", afirma Alcides Cavalcanti, diretor de Vendas e Marketing da Iveco.

"Nosso otimismo se baseia na evolução dos caminhões Iveco Stralis de corrida, que receberam muitas modifica-

ções mecânicas para aumentar sua competitividade nas pistas", acrescenta Fernando Ribeiro, gerente de Marketing da Iveco. Segundo ele, o motor Iveco FPT de 13 litros foi colocado mais para trás no chassi para melhorar o equilíbrio entre a frente e a traseira e o sistema de refrigeração do motor foi redimensionado. O entre-eixos cresceu 5 centímetros e as suspensões foram redesenhadas. A entrada de ar localizada acima do para-brisa é agora mais larga e mais baixa. Em aerodinâmica, a modificação mais visível é o novo spoiler dianteiro, maior e mais pronunciado, explica Ri-

beiro. Há também um novo aerofólio superior e a parte interna da cabine foi reformulada para dar maior conforto aos pilotos.

Quanto à formação de pilotos, ao lado de Beto Monteiro, que participou da equipe em 2009, estreia na categoria o mineiro Cristiano da Matta, piloto da Fórmula Indy, que assim retorna às pistas desde o acidente que sofreu em 2006, nos Estados Unidos, ao colidir com um cervo que invadiu a pista durante um treino na categoria.

"A Fórmula Truck é muito competitiva e é recebida com grande vibração pelo



público", afirma da Matta. "A Iveco tem investido na competição e estou bastante animado nesta primeira temporada. Acredito que vamos evoluir muito ao longo das competições deste ano, quem sabe, chegando ao pódio".

Os caminhões adotaram um novo visual: a cor predominante ainda é o vermelho, mas tem tonalidade mais escura.

A Scuderia também contratou um novo chefe de equipe: Celso Antônio Jordão, que atua no meio automobilístico há 30 anos e coordenará os trabalhos dos mecânicos e engenheiros no desenvolvimento dos caminhões Stralis.

A equipe ABF/Mercedes-Benz inicia a temporada com novidades no Axor 2044, equipado agora com novo câmbio de seis marchas e carcaça de alumínio, mais leve e com respostas mais rápidas, o que assegura mais agilidade durante as provas. O motor tem 1.300 cv de potência e atinge até 230 quilômetros por hora. A equipe que corre com os pilotos Wellington Cirino e Geraldo Piquet é detentora de dois títulos no campeonato, em 2006 e 2008.

Na equipe Ford Racing Truck estreia Danilo Dirani, considerado revelação na temporada passada. Assim como os

companheiros Bruno Junqueira e Anderson Toso, pilota um Ford Cargo completamente novo, com muitas melhorias. Junqueira e Dirani têm passagens de sucesso em diversas outras categorias.

A Fórmula Truck comemora 15 anos em 2010 e ganha o status de valer pelo Campeonato Sul-americano, além do Brasileiro, com uma corrida em Buenos Aires, na Argentina. Seis montadoras participam da competição: Mercedes-Benz, Volkswagen, Volvo, Ford, Scania e Iveco. Na temporada de 2009 o vencedor foi Felipe Giaffone, da equipe Volkswagen, um dos favoritos também neste ano.

# Continental patrocinará Copa de 2014 no Brasil

**Empresa estende seu patrocínio de eventos internacionais de futebol até a Copa do Mundo no Brasil, dando continuidade à sua estratégia de marketing de longa data para a marca de pneus**

O GRUPO CONTINENTAL ALEMÃO, fabricante de pneus de componentes para a indústria automobilística, anunciou que vai ser patrocinador oficial da Copa do Mundo de 2014 a ser realizada no Brasil. A empresa já é patrocinadora da Copa do Mundo deste ano na África do Sul e de outros eventos esportivos internacionais, como a Ligados Campeões Europeus.

O anúncio foi feito pelo presidente da empresa Matthias Schomberg, CEO da Continental Tire North America, e por Renato Sarzano, diretor-superintendente da Continental Pneus na América Latina, em evento realizado na cidade de São Paulo que contou com a participação do ex-jogador Carlos Alberto Torres, capitão da seleção brasileira campeã da Copa de 1970. Torres, que participará das ações de marketing da fabricante relacionadas ao patrocínio da Copa, conversou com a imprensa durante mais de uma hora e relatou casos curiosos de sua carreira e de outros jogadores famosos e contou histórias sobre a seleção, princi-



*Carlos Alberto, ladeado por Renato Sarzano e Matthias Schomberg*

palmente as estratégias adotadas e os parâmetros para os jogos da copa.

A Continental adquiriu os direitos mercadológicos em todo o mundo sobre o patrocínio da Copa do Mundo de 2014 no Brasil e os utilizará para associar a comunicação em geral de seus produtos. Além disso, os ingressos para o jogos e a recepção diferenciada dos convidados estarão disponíveis mais uma vez, algo que tem se estabelecido como marco nessa estra-



tégia da empresa.

De acordo com Schomberg, o patrocínio da Copa de 2014 aumentará o reconhecimento da marca Continental no mundo e no Brasil, aproximando o público à marca e reforçará a confiança dos usuários nos pneus da empresa.

Para a Copa de 2010 na África do Sul a empresa mantém um site ([www.contisoccerworld.com](http://www.contisoccerworld.com)) que disponibiliza fotos, entrevistas e informações dos times, principais jogadores e países participantes e relatos das atividades da empresa no universo do futebol.

O grupo alemão foi criado há 138 anos, opera de 37 países, com 134 mil funcionários, incluindo 6 mil no Brasil. Com sede em Hannover, Alemanha, a Continental tem quatro divisões: autos, segurança, meio ambiente e informações. É o quarto maior fabricante de pneus para veículos comerciais no mundo. Sua fábrica de pneus no País está no Polo Industrial de Camaçari, onde trabalham 1.050 funcionários, e produziu mais de 4 milhões de pneus para carros de passeio e veículos comerciais. Em 2008, a empresa comercializou 111 milhões de pneus de diversas marcas em todo o mundo.



## CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	FIAT Uno Mille Fire Flex 2.500		
	R\$	R\$/Km	%
<b>CUSTOS FIXOS</b>			
Depreciação	292,37	0,1169	19,3
Remuneração do Capital	207,93	0,0832	13,7
Licenciamento	79,22	0,0317	5,2
Seguros	189,92	0,0760	12,5
Salário de Motorista			
<b>Subtotal CF</b>	<b>769,44</b>	<b>0,3078</b>	<b>50,8</b>
<b>CUSTOS VARIÁVEIS</b>			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	63,75	0,0255	4,2
Pneus	37,75	0,0151	2,5
Combustível	583,25	0,2333	38,5
Lubrificante de motor	10,00	0,0040	0,7
Lubrificante de câmbio	0,00	0,0000	0,0
Lavagem	50,00	0,0200	3,3
<b>Subtotal CV</b>	<b>744,75</b>	<b>0,2979</b>	<b>49,2</b>
<b>Custo Total no mês</b>	<b>1.514,19</b>	<b>0,6057</b>	<b>100,0</b>

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	VOLKSWAGEN Kombi Furgão Flex 3.500		
	R\$	R\$/KM	%
<b>CUSTOS FIXOS</b>			
Depreciação	458,67	0,1310	19,4
Remuneração do Capital	328,18	0,0938	13,8
Licenciamento	115,83	0,0331	4,9
Seguros	274,77	0,0785	11,6
Salário de Motorista	0,00	0,0000	0,0
<b>Subtotal CF</b>	<b>1.177,45</b>	<b>0,3364</b>	<b>49,7</b>
<b>CUSTOS VARIÁVEIS</b>			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	140,00	0,0400	5,9
Pneus	102,20	0,0292	4,3
Combustível	875,00	0,2500	36,9
Lubrificante de motor	5,60	0,0016	0,2
Lubrificante de câmbio	0,00	0,0000	0,0
Lavagem	70,00	0,0200	3,0
<b>Subtotal CV</b>	<b>1.192,80</b>	<b>0,3408</b>	<b>50,3</b>
<b>Custo Total no mês</b>	<b>2.370,25</b>	<b>0,6772</b>	<b>100,0</b>

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	FORD F-4000 BAÚ 10.000		
	R\$	R\$/KM	%
<b>CUSTOS FIXOS</b>			
Depreciação	556,21	0,1112	7,7
Remuneração do Capital	895,14	0,1790	12,4
Licenciamento	197,22	0,0394	2,7
Seguros	502,15	0,1004	7,0
Salário de Motorista	1.996,41	0,3993	27,7
<b>Subtotal CF</b>	<b>4.147,13</b>	<b>0,8294</b>	<b>57,6</b>
<b>CUSTOS VARIÁVEIS</b>			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	621,00	0,1242	8,6
Pneus	270,00	0,0540	3,8
Combustível	1.913,00	0,3826	26,6
Lubrificante de motor	63,50	0,0127	0,9
Lubrificante de câmbio	8,50	0,0017	0,1
Lavagem	175,00	0,0350	2,4
<b>Subtotal CV</b>	<b>3.051,00</b>	<b>0,6102</b>	<b>42,4</b>
<b>Custo Total no mês</b>	<b>7.198,13</b>	<b>1,4396</b>	<b>100</b>

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	VOLKSWAGEN 15.180 4x2 BAÚ 10.000		
	R\$	R\$/KM	%
<b>CUSTOS FIXOS</b>			
Depreciação	772,98	0,0773	6,2
Remuneração do Capital	1.188,13	0,1188	9,6
Licenciamento	235,30	0,0235	1,9
Seguros	735,80	0,0736	5,9
Salário de Motorista	1.996,41	0,1996	16,1
<b>Subtotal CF</b>	<b>4.928,62</b>	<b>0,4929</b>	<b>39,7</b>
<b>CUSTOS VARIÁVEIS</b>			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	1.550,00	0,1550	12,5
Pneus	877,00	0,0877	7,1
Combustível	4.251,00	0,4251	34,2
Lubrificante de motor	193,00	0,0193	1,6
Lubrificante de câmbio	39,00	0,0039	0,3
Lavagem	580,00	0,0580	4,7
<b>Subtotal CV</b>	<b>7.490,00</b>	<b>0,7490</b>	<b>60,3</b>
<b>Custo Total no mês</b>	<b>12.418,62</b>	<b>1,2419</b>	<b>100,0</b>

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	MERCEDES-BENZ 1725 4x2 CS 10.000		
	R\$	R\$/KM	%
<b>CUSTOS FIXOS</b>			
Depreciação	815,02	0,0815	6,1
Remuneração do Capital	1.249,51	0,1250	9,4
Licenciamento	253,44	0,0253	1,9
Seguros	898,62	0,0899	6,7
Salário de Motorista	1.996,41	0,1996	15,0
<b>Subtotal CF</b>	<b>5.213,00</b>	<b>0,5213</b>	<b>39,2</b>
<b>CUSTOS VARIÁVEIS</b>			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	1.651,00	0,1651	12,4
Pneus	843,00	0,0843	6,3
Combustível	4.783,00	0,4783	35,9
Lubrificante de motor	193,00	0,0193	1,4
Lubrificante de câmbio	51,00	0,0051	0,4
Lavagem	580,00	0,0580	4,4
<b>Subtotal CV</b>	<b>8.101,00</b>	<b>0,8101</b>	<b>60,8</b>
<b>Custo Total no mês</b>	<b>13.314,00</b>	<b>1,3314</b>	<b>100,0</b>

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	SCANIA R-420 LA 4x2 CV 15.000		
	R\$	R\$/KM	%
<b>CUSTOS FIXOS</b>			
Depreciação	1.853,17	0,1235	7,2
Remuneração do Capital	2.765,21	0,1843	10,8
Licenciamento	495,58	0,0330	1,9
Seguros	1.259,50	0,0840	4,9
Salário de Motorista	1.996,41	0,1331	7,8
<b>Subtotal CF</b>	<b>8.369,97</b>	<b>0,5580</b>	<b>32,7</b>
<b>CUSTOS VARIÁVEIS</b>			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	3.951,00	0,2634	15,4
Pneus	1.371,00	0,0914	5,4
Combustível	10.248,00	0,6832	40,0
Lubrificante de motor	289,50	0,0193	1,1
Lubrificante de câmbio	76,50	0,0051	0,3
Lavagem	1.305,00	0,0870	5,1
<b>Subtotal CV</b>	<b>17.241,00</b>	<b>1,1494</b>	<b>67,3</b>
<b>Custo Total no mês</b>	<b>25.610,97</b>	<b>1,7074</b>	<b>100,0</b>

# De olho no mercado da agricultura familiar

**Acordo entre Anfavea e governo federal coloca 15 modelos de caminhões na linha de financiamento que aqueceu a venda de tratores no País**



*Os modelos da MAN-Volkswagen são vendidos com desconto de até 15%*

TRÊS MONTADORAS JÁ ADERIRAM AO programa Mais Alimentos do governo federal: Agrale, Iveco e MAN. O programa é dirigido à agricultura familiar e desde janeiro deste ano passou a financiar a compra de veículos de carga com capacidade de 1,5 a 8 toneladas. O Ministério do Desenvolvimento Agrário (MDA), responsável pelo programa, conta até o momento com 15 modelos de caminhões e todos são vendidos com desconto de até 12%. O programa financia até R\$ 100 mil para que os agricultores comprem máquinas, equipamentos, veículos e implementos, cobra uma taxa anual de 2% de juros, oferece dez anos para quitação da dívida e dá três anos de carência.

Responsável pela produção de 70% dos

alimentos consumidos no País, a agricultura familiar tem sido a salvação da lavoura no mercado de tratores com potência de até 75 cv. Segundo informações do MDA, entre setembro de 2008 e janeiro de 2010 foram financiados 22 mil tratores de pequeno porte pelo Mais Alimentos. As vendas de tratores de até 75 cv cresceram 45% no ano passado, de acordo com a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), e a maior parte deste desempenho é creditada aos financiamentos do programa. De olho neste filão de mercado, a Anfavea já reivindica ao governo que aumente o valor máximo do financiamento para R\$ 150 mil e torne a linha de crédito perma-

nente. A previsão do governo federal é que o programa será mantido até junho deste ano.

A Agrale colocou seus modelos 6000 E-mec e 8500 E-mec no programa em janeiro deste ano. Equipados com motor MWM de 115 cv os caminhões da montadora gaúcha têm capacidade para 6,1 toneladas (modelo 6000) e 8 toneladas (modelo 8500). A Iveco já entregou as primeiras unidades vendidas por meio do programa de seu modelo Daily. Os modelos da montadora italiana são vendidos com descontos de até 8% e com garantia de um ano para o veículo, sem limite de quilometragem. A MAN tem três modelos no programa: os VW Delivery modelos 5.140 e 8.150 e o VW Worker 8.120. Os modelos da montadora alemã são vendidos com desconto de até 15% e um ano de garantia a mais do que o período normalmente oferecido no mercado.

Segundo informações do MDA, com a inclusão dos veículos para transporte de cargas o programa Mais Alimentos passa a abranger todo o ciclo produtivo da agricultura familiar. Na primeira etapa, iniciada em julho de 2008, as linhas de crédito foram dirigidas à modernização da infraestrutura de produção e resultou no expressivo aumento nas vendas de tratores. No segundo semestre do ano passado o ministério passou a financiar armazéns e desde janeiro incluiu os veículos de carga.



**ESCOLHA UM MBA  
QUE É REFERÊNCIA NACIONAL.**



**Vânia Ceccotto**  
Diretora Comercial da Artefacto  
Aluna do MBA FGV

**MBA FGV. TRADIÇÃO E INOVAÇÃO  
NA FORMAÇÃO DE LÍDERES.**



**MBA EM LOGÍSTICA**

RJ - Início das aulas: 26/04/2010 | Horário: às 2<sup>as</sup> e 3<sup>as</sup> feiras, das 18h30 às 22h | Local: FGV Botafogo | Informações: (21) 3799-5900

SP - Início das aulas: 31/03/2010 | Horário: às 4<sup>as</sup> e 5<sup>as</sup> feiras, das 19h às 22h30 | Local: FGV Paulista | Informações: (11) 3799-3455

**MBA EM GESTÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS**

RJ - Início das aulas: 28/04/2010 | Horário: às 4<sup>as</sup> e 5<sup>as</sup> feiras, das 18h30 às 22h | Local: FGV Centro | Informações: (21) 3799-5900

SP - Início das aulas: 26/04/2010 | Horário: às 2<sup>as</sup> e 3<sup>as</sup> feiras, das 19h às 22h30 | Local: FGV Berrini | Informações: (11) 3799-3455



# VOLVO FH: O PESO PESADO MAIS VENDIDO EM 2009



OBRIGADO PELA CONFIANÇA.  
O MELHOR E MAIS SEGURO CAMINHÃO DO  
MUNDO MERECE ESTE RECONHECIMENTO.

**VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS**

[www.omehorcaminhaodomundo.com.br](http://www.omehorcaminhaodomundo.com.br)



Vevo FH 440. O sem-nhão pesado mais vendido em 2009 segundo a Fenabrave.

C.P.M.C.