

transporte

Todos os modais

MODERNO

CTM

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	32
MAN	34
MERCEDES-BENZ	36
VOLVO	38
FORD	40
SCANIA	43

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	3
Novas	54
Custos Operacionais	73

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) ¹
- Líder de vendas de caminhões pelo 7º ano consecutivo (acima de 5 toneladas) ²
- Maior fabricante de caminhões do Brasil ³



Imagens meramente ilustrativas.

- Fabricante do caminhão mais vendido do país: VW Constellation 24-250⁴
- Campeã de marcas e pilotos na Fórmula Truck
- Empresa de maior prestígio no setor de caminhões e ônibus⁵
- O melhor pós-venda na opinião do cliente⁶

Fontes: ¹234 Anfavea ⁵Revista Época Negócios dez/09. ⁶Pesquisa conduzida pela TNS International Research

MAN Latin América 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 milhãc 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 vas 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, o 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, Itapeçerica 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), Itapeçerica 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 CO² 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

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 NC², 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 NC² 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.