

transporte

Todos os modais MODERNO



Ano 45 - nº 431 - R\$ 15,00

HÍBRIDOS DÃO O TOM EM HANNOVER

MERCEDES-BENZ

**Actros, o caminhão
do ano 2009**

VOLKSWAGEN

**Meta é elevar vendas
para 100 mil caminhões**

IVECO

**Começa a produção
do Trakker no Brasil**

VOLVO

**FM 11 litros reforça
linha dos pesados**



**Ford comemora
100 anos
do Modelo T**

**Transporte Moderno:
um olhar de 45 anos
sobre o transporte**

**Eficiência alemã
facilita o deslocamento
em Munique**

TRANSPORTE DE CARGA: AS OPORTUNIDADES DA NOITE



**Caminhões Volkswagen.
Sob medida até para a nova
lei da cidade de São Paulo.**

Imagens meramente ilustrativas.



*Nova lei de restrição
ao tráfego de caminhões
em São Paulo*

VUC

Os Volkswagen Delivery 5-140 e 8-150, com configuração VUC – Veículo Urbano de Carga, são apropriados para atender às novas leis de restrições da cidade de São Paulo. Quando a gente diz que tem um caminhão para qualquer necessidade, acredite.

Volkswagen.
Caminhões sob medida.



O Brasil desde 1963, quando nasceu Transporte Moderno

O País era semi-rural. As cidades estavam em formação e recebiam levas de novos moradores dispostos a mudar o padrão de vida. Era uma época, a década de 1960, de efervescência econômica. O País crescia a uma taxa média de 6% ao ano, a Petrobras havia sido criada alguns anos antes e a indústria automobilística também engatinhava, nascida que foi em 1957. Brasília, no Planalto Central, havia sido inaugurada em 1960, estradas e ruas eram rasgadas para conferir espaço à frota que surgia de caminhões, carros e ônibus. Enfim, o Brasil, que anos antes havia fundado a Companhia Siderúrgica Nacional, entrava no eixo do desenvolvimento. Saíamos de uma economia rural, baseada no café e algumas poucas commodities, para criar as bases industriais.

Nesse período de 45 anos o Brasil passou de 76 milhões de habitantes para 190 milhões, duas vezes mais. Deixou para trás uma produção de 175 mil veículos para chegar a 3,5 milhões, 20 vezes de crescimento. Nos transportes, nessas quatro décadas e meia, o Brasil mudou drasticamente. O País foi integrado por estradas, algumas fundamentais, outras um furo na água, como a Transamazônica e a BR-319, construídas em meio à selva e hoje engolidas pelas matas. Na infra-estrutura ferroviária e portuária o Brasil pouco avançou.

Pode-se dizer, sem errar, que a privatização dos portos, das ferrovias e de parte das estradas, processo ocorrido no final da década de 1990, deu bons frutos. A gestão privada deu eficiência e vigor à operação, mas não pôde resolver a questão de infra-estrutura, dependente de investimentos públicos. De qualquer forma, mesmo assolado por sucessivas crises, o Brasil, de importador de produtos industrializados, passou a exportador. Houve extraordinárias vitórias e colecionamos fragorosos passivos sociais e logísticos, entre eles o inchaço fenomenal que já torna quase inabitáveis as grandes cidades e a extremada violência urbana.

Não há como negar, no entanto, que as vitórias deixaram um saldo positivo para o País. Apesar de alguns reveses aqui e ali, o Brasil construiu ao longo destes 45 anos uma economia entre as maiores do mundo.

Mais positivo de tudo, cremos, é o futuro. Construimos um país industrializado, mas, também, muito rico em áreas agricultáveis capaz, portanto, de suprir seu povo e fornecer o alimento, a energia da vida, para o mundo.

**DESCUBRA
POR QUE A FORD
CAMINHÕES
NÃO PÁRA DE
CRESCER.**



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

SEMINÁRIOS E CURSOS

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

MARKETING

Maira de Castro
maira@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
soniacrespo@otmeditora.com.br

Raimundo Oliveira

raimundo.oliveira@otmeditora.com.br

Vicente Vilardaga

vicente@otmeditora.com.br

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Crisculo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alessandra Amadei

alessandra@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

PRICEWATERHOUSECOOPERS 

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

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



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 707 Campo Belo

CEP 04604-006 - São Paulo, SP

Tel./Fax: (11) 5096-8104 (sequencial)

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a: 
www.anatec.org.br

Circula no mês subsequente ao de capa

SUMÁRIO

ENTREVISTA: MOACYR SERVILHA DUARTE

A falta de fiscalização da polícia rodoviária nas estradas brasileiras sob concessão ainda é o maior problema enfrentado pelas concessões, diz o presidente da ABCR **8**

IAA 2008

O Salão de Veículos Comerciais de Hannover, realizado a cada dois anos, mostrou que as montadoras passam a concentrar esforços para produzir veículos híbridos **16**

FORD

Primeiro carro de passeio do mundo a ser produzido em linha de montagem e conhecido popularmente no Brasil como "bigode", o Ford T completou 100 anos em setembro **20**

LANÇAMENTO

Com motor de 11 litros e potência de 370 cv, o novo caminhão Volvo FM oferece capacidade de transporte na faixa de 50 toneladas e completa a família de caminhões da Volvo **24**

PÓS-VENDAS

Basic Service é o novo contrato de manutenção do Programa Mercedes-Benz ServicePlus, criado na medida certa para pequenos frotistas de ônibus e caminhões **28**

IVECO

Ideal para operações de transporte off-road e fabricado na Europa desde 2004, o caminhão extrapesado Iveco Trakker começa a ser produzido no Brasil a partir de dezembro **30**

NEGÓCIOS

Tradicional distribuidor e atacadista mineiro que atua em todo o território nacional, o Grupo Martins renova parte da frota com a recente aquisição de mais 725 caminhões Iveco **34**

MONTADORAS

A comercialização de 260 caminhões pesados Scania para a Construtora Odebrecht representou a maior venda da montadora sueca desde sua chegada ao Brasil **38**

URBANO

A partir de novembro o novo ônibus articulado Scania K-310 8X2, que tem capacidade para 186 passageiros, estará circulando no sistema de transporte urbano de Curitiba (PR) **39**

ÔNIBUS

Volkswagen e ZF apresentam ao mercado a linha de chassis Volkbus V-Tronic, com caixa de câmbio automatizada, que garante mais conforto ao motorista **40**

TRANSPORTE MODERNO 45 ANOS

A revista Transporte Moderno vivenciou, ao longo dos 45 anos da publicação, a transfiguração dos meios de transporte no mundo e, particularmente, no Brasil **42**

COMERCIAIS LEVES

Com a nova lei que proíbe a circulação de caminhões pesados no centro expandido da cidade de São Paulo, furgões e caminhões leves passam a ser as principais alternativas **52**

LOGÍSTICA

Associadas aos já conhecidos gargalos logísticos, as novas regras urbanas para o transporte de cargas em São Paulo intensificam as operações noturnas de caminhões **56**

FERROESTE

A construção de extensões ferroviárias permitirá que a Ferroeste integre a conexão férrea internacional entre o porto de Paranaguá e os portos chilenos da região de Antofagasta, no Chile **66**

MUNIQUE

A variedade de sistemas de transporte coletivo eficientes na capital da Baviera proporciona à sua população o deslocamento sem estresse pelas regiões urbanas **68**

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Num moderno complexo de prédios com arrojada arquitetura em Munique concentra-se o comando mundial de operações da BMW **73**

VOLVO OCEAN RACE

Começa a edição 2008-2009 da mais desafiadora das regatas do mundo, com a disputa de oito equipes, uma delas sob o comando do brasileiro Torben Grael **76**

PORTOS

Praticamente todos os 28 portos marítimos visitados pela maratona Chevrolet Flexpedition aguardam o anúncio do governo federal de um modelo de desenvolvimento portuário **80**

CARGAS SUPERPESADAS

Expectativa de que novos investimentos no setor de petróleo, com a descoberta da camada pré-sal, já movimentam as empresas especializadas no segmento **84**

SEMINÁRIO

Falta de capacitação profissional em motoristas de caminhões e ônibus foi uma das questões mais debatidas durante o 2º Seminário Nacional de Gestão de Frotas **86**

AUTOMECA

Primeira edição da feira voltada para veículos pesados e comerciais reuniu 437 expositores no Anhembi, em São Paulo, e superou todas as expectativas **88**

COMPONENTES

Fabricante de componentes automotores, a ZF anuncia investimentos para a construção de uma nova fábrica no País e a ampliação da produção nas unidades existentes **90**

PNEUS

Perito no assunto e responsável pela assistência técnica de uma rede brasileira de revenda de pneus, Jorge Cousseau dá dicas para evitar o desgaste inadequado dos pneumáticos **92**

CUSTOS OPERACIONAIS


A revista apresenta uma nova sessão sobre o tema, com abordagem diferenciada, que atualiza conceitos e abre espaço para a discussão das principais questões sobre custos **94**

EMPRESAS

Em pesquisa realizada pelas revistas Você S/A e Exame, da Editora Abril, a montadora Volvo foi escolhida como a melhor empresa para se trabalhar no Brasil **98**

SEÇÕES

Editorial - 4 Custos Operacionais - 94 Novas - 96



A FORD CAMINHÕES CRESCER PORQUE ACREDITA NO BRASIL.

A Ford sempre acreditou no potencial do Brasil. Fomos a **primeira montadora a instalar uma fábrica de caminhões por aqui, há 50 anos.** Desde então, o país cresceu. E a Ford cresceu junto. **Só nos últimos 2 anos, nossas vendas aumentaram mais de 54%.**

E mais: em 2009 vamos instituir o 2º turno de trabalho na nossa fábrica.

Serão **400 novos funcionários**, produzindo 172 caminhões por dia.



Muito longe do apagão rodoviário

Presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) – entidade que reúne 45 concessões que, ao todo, administram e conservam 12,7 mil quilômetros de rodovias, Moacyr Servilha Duarte diz que a maior dificuldade enfrentada pelas associadas ainda é a falta de fiscalização policial nas estradas. Para os próximos anos, e diante o

executivo, serão concedidos mais de 6 mil quilômetros de novas vias em todo o país. Ele enfatiza que o chamado "apagão rodoviário" não acontecerá, pois sempre será possível transportar cargas e pessoas nas atuais estradas brasileiras. Ainda assim, salienta que o desenvolvimento econômico já dá sinais de que o Brasil precisará de novas rodovias.

Transporte Moderno – *Administrar rodovias no Brasil pode ser considerado um bom negócio?*

Moacyr Duarte – Os resultados obtidos até agora pelo Programa Brasileiro de Concessão de Rodovias mostra que a iniciativa foi positiva para o País, no sentido de criar condições para o desenvolvimento da infra-estrutura rodoviária, bem como da oferta de serviços de qualidade aos usuários. Ao adotar as concessões como instrumento de modernização de sua infra-estrutura, o Brasil segue uma tendência mundial de atrair a iniciativa privada para executar projetos de longa maturação, devido à incapacidade dos governos de dispor de recursos financeiros e de gerenciamento para administrar rodovias complexas.

TM – *Quantas concessionárias estão em operação atualmente no País? Quantas delas são associadas à ABCR?*

Moacyr Duarte – Quarenta e cinco concessionárias são associadas à ABCR. Trinta e sete delas estão, hoje, em plena operação no País, com as praças de pedágios implantadas. Oito novos empreendimentos estão em fase de implantação. No total, o setor será responsável, em alguns meses, por 6,4% da malha viária brasileira,



Moacyr Servilha Duarte,
presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR)

ra, o equivalente a 12,7 mil quilômetros até o final de 2008.

TM – *Quantos estados brasileiros têm, hoje, estradas sob administração privada? Quais são estas concessões?*

Moacyr Duarte – Oito estados: Bahia, Espírito Santo, Minas Gerais, Paraná, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Rio de

Janeiro e São Paulo. No Rio Grande do Sul, o Programa Estadual de Concessão de Rodovias possui 1,7 mil quilômetros de rodovias concedidas. Desses, 944 quilômetros são de rodovias federais. Outros 794 quilômetros de rodovias estaduais também integram o programa. No Paraná, dos 2,1 mil quilômetros de rodovias concedidas, 1,7 mil quilômetros são de rodovias federais, e 395 quilômetros são de rodovias estaduais. Existe ainda um total de 308 de rodovias concedidas dos quais 237 quilômetros são de rodovias de acesso estadual e 70 quilômetros de rodovias de acesso federal. Em São Paulo, 3,5 mil quilômetros de rodovias fazem parte da primeira etapa do Programa de Concessão de Rodovias. Na Bahia, estão sob concessão 217 quilômetros da BA-099. No Espírito Santo, está sob concessão a ES-060, com 67 quilômetros. No Rio de Janeiro, estão sob concessão estadual as RJ-104 e RJ-116, totalizando 140 quilômetros, e a RJ-124, com 60 quilômetros. Em Minas Gerais, a MG-050, com 371 quilômetros de extensão, está sob administração privada, a partir da contratação da primeira Parceria Público-Privada (PPP) do setor de rodovias no País.

TM – *Qual foi o lucro global das concessões?*

A FORD CAMINHÕES CRESCER PORQUE INVESTIR NOS SEUS PRODUTOS.

Cada região do Brasil é diferente da outra. É por isso que a Ford tem **mais de 350 configurações diferentes de caminhões** para as mais diversas aplicações, do leve ao pesado, do urbano ao rural, **sempre com o melhor custo-benefício para você**. A linha 2009 vem cheia de inovações, trazendo mais tecnologia, conforto e robustez. Para conhecer todas as vantagens que um caminhão Ford traz para o seu negócio, acesse www.fordcaminhoes.com.br e confira tudo que a Ford Caminhões oferece.





nárias rodoviárias brasileiras em 2007 e qual é a previsão estimada para este ano?

Moacyr Duarte – Nem todas as concessionárias obtiveram lucro em 2007. Os dados que temos disponíveis, apresentados no Relatório Anual 2007 da ABCR, mostram que o setor registrou, no ano passado, um déficit no fluxo de caixa de R\$ 2,2 bilhões. Esse resultado é consequência de uma receita total do negócio de R\$ 6,2 bilhões, comparados com desembolsos totais de R\$ 8,4 bilhões. De modo geral, os contratos de concessão estão na metade dos prazos e os resultados econômicos das concessionárias estão evoluindo dentro do previsto, inclusive quanto ao déficit no fluxo de caixa.

TM – De acordo com recente pesquisa realizada pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), as estradas paulistas são as que apresentam as melhores condições de trafegabilidade do País. Por que isso acontece? Não é possível levar essa mesma qualidade às demais estradas brasileiras?

Moacyr Duarte – O Estado de São Paulo foi pioneiro na construção de auto-estradas. A primeira, a Via Oeste, hoje Castello Branco, é do início da década de 1960. A Dersa, constituída para operar esta rede de auto-estradas trouxe importantes inovações na administração de rodovias, mas teve seu desempenho prejudicado, a partir de 1980, pela falta de recursos públicos e pela crescente complexidade operacional. Além disso, São Paulo tem uma longa tradição na cobrança de pedágio, que é entendido como instrumento de desenvolvimento e execução de projetos dessa natureza. Isso implica uma qualidade maior das rodovias paulistas. Um aspecto importante, e que não é levado em consideração nos programas federais, é que São Paulo não considera apenas a busca pela menor tarifa de pedágio quando vai licitar suas rodovias. O governo paulista não abre mão do pagamento

de outorga dos licitantes vencedores: assim o Estado obtém recursos para investir em rodovias secundárias, de grande importância regional.

TM – Há pouco mais de dez anos, quando começaram as concessões rodoviárias, qual era o índice de acidentes nas estradas concedidas e qual é esse indicador hoje?

“O preço dos pedágios não está nem alto nem baixo, está ajustado aos projetos apresentados tanto pelo governo federal como pelos governos estaduais para a concessão de rodovias”

Moacyr Duarte – A ABCR não possui dados anteriores à entrada em operação das concessionárias. No entanto, chamamos a atenção para o fato de que a ocorrência de acidentes e sua redução é, predominantemente, consequência de uma maior ou menor fiscalização por parte das autoridades de trânsito. As concessionárias são disponibilizadoras apenas da infraestrutura. Neste caso defendemos um maior rigor na fiscalização do trânsito. Os últimos dados do setor apontam um aumento de 6,9% no fluxo de veículos entre 2006 e 2007. Neste período, o índice de acidentes para cada dez mil veículos ficou praticamente estável: foi de 0,85 em 2006 e de 0,86 em 2007.

TM – Como cidadão, você não acha que, de uma maneira geral, o valor dos pedágios nas estradas estaduais e federais está caro?

Moacyr Duarte – A definição das tarifas no caso das concessões federais, tanto da primeira quanto da segunda etapa, obedece ao seguinte processo: o governo realiza estudos de viabilidade, considerando o nível dos serviços a serem oferecidos, investimentos e obras necessárias no projeto, localização das praças de pedágio e a projeção do tráfego. Então, o governo define a tarifa-teto, compatível com o benefício para o usuário pela melhoria das condições da rodovia. O resultado de concorrência define a tarifa efetiva a ser praticada. Já nas concessões estaduais, o governo realizou estudos de viabilidade, considerando o nível dos serviços a serem oferecidos e localização das praças de pedágio. O governo define o valor da tarifa. A concorrência foi decidida pela maior oferta do valor da outorga ao poder concedente: pagamento em dinheiro ou assume a conservação e manutenção de trechos adicionais. Nas licitações recentes no Estado de São Paulo, adotou-se um sistema misto: fixam-se o valor da outorga e a tarifa-teto, sendo vencedor o licitante que oferecer a menor tarifa, como já ocorreu no Rododanel. Em São Paulo, as tarifas quilométricas são as mesmas que eram praticadas antes do Programa de Concessão e reajustadas pelo índice estabelecido na licitação. Portanto, o preço do pedágio não está alto nem baixo, ele está ajustado aos projetos apresentados tanto pelo governo federal como pelos governos estaduais para concessão de rodovias.

TM – Que mudanças positivas apresentam a fiscalização realizada pelas balanças nas estradas concedidas? No total de 13 concessões federais, quantas balanças estão em operação? O que dificulta a operação desses postos de fiscalização?

Moacyr Duarte – A ABCR não tem um levantamento efetivo que demonstre, algo



A FORD CAMINHÕES CRESCER PORQUE ESTÁ CADA VEZ EM MAIS LUGARES.



Brasil é enorme. E a Ford Caminhões tem um Distribuidor em cada canto do país. Só nos últimos 5 anos, **aumentamos em 70% a rede dedicada a caminhões.** Hoje são 100 Distribuidores com **mais de 5.000 funcionários treinados** para atender nossos clientes. Tudo para que você, não importa onde esteja, possa ter um atendimento perfeito para as suas necessidades. Quer que seu negócio cresça junto com o Brasil? Procure um Distribuidor Ford. **Tem sempre um perto de você, pronto para ajudar.**

JWT.COM.BR

Imagens ilustrativas





do tipo antes e depois, uma avaliação precisa da ação positiva decorrente do controle do excesso de peso. Conforme o Lasstran, em rodovias onde não há controle de peso a duração da capa asfáltica é de menos da metade, quando comparada com rodovias onde esse controle acha-se implantado. Das 13 concessões federais, sete ainda não começaram a operar. Das seis em operação, a concessionária Ponte S/A não tem balança. Nas cinco restantes, existem 13 balanças, considerando as seletivas, de autuação e móveis. A dificuldade maior dos postos de pesagem é que a fiscalização efetiva depende da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e da Polícia Rodoviária Federal, visto que a atuação da concessionária se limita ao fornecimento e operação técnica do equipamento.

TM – *Existe algum tipo de concorrência entre as empresas concessionárias? Qual?*

Moacyr Duarte – Não existe concorrência direta entre as concessionárias porque elas são constituídas como Empresas de Propósito Específico, ou seja, se destinam a operar, manter e conservar um trecho ou uma rodovia específica, dentro do que é estabelecido no contrato de concessão. A concorrência ocorre apenas no início do processo, ou seja, na licitação para contratar a concessão.

TM – *No caso da concorrência recentemente vencida pela empresa OHL (atendendo à segunda fase de privatizações rodoviárias), que administrará as rodovias federais Régis Bittencourt (BR-116, ligando São Paulo a Curitiba) e a Fernão Dias (entre São Paulo e Belo Horizonte), por 30 anos, a tarifa de pedágio sugerida pela concessão – fator que acabou decidindo a disputa – está bem abaixo da média do valor cobrado pelas demais empresas concessionárias em estradas similares. É possível manter, em boas condições, estradas desse porte*

com esse pedágio?

Moacyr Duarte – O preço das tarifas de pedágio é definido pelos licitantes, em última análise, mas ele é condicionado pelos projetos apresentados pelo poder concedente nos editais de licitação, uma vez que são eles que vão exigir maior ou menor investimento, maior ou menor gastos com serviços, obras etc. Este é o quadro geral. No caso específico do leilão dos sete lotes federais, realizado em ou-

“O Brasil terá de ampliar sua malha viária para garantir seu desenvolvimento econômico, eliminando os gargalos de sua infra-estrutura, utilizando-se das Parcerias Público-Privadas, como está ocorrendo no mundo todo”

tubro passado, mudanças ocorridas no País, como a estabilidade institucional e macroeconômica, a mudança de modelagem e a desatualização das projeções de tráfego utilizadas nos estudos do governo contribuíram para a redução do valor das tarifas.

TM – *O Brasil precisa mais, hoje, de estradas recuperadas ou de novas estradas?*

Moacyr Duarte – O Programa Brasileiro de Concessão de Rodovias foi implantado com a meta de recuperar, manter e operar os principais trechos rodoviários do País.

Acredito que esse objetivo está sendo alcançado nos lotes já concedidos. O sucesso do programa indica que o mesmo ocorrerá com os novos lotes que foram recentemente licitados e com os trechos que serão leiloados daqui em diante. Acredito que, concluída esta etapa, o Brasil terá de ampliar sua malha viária para garantir seu desenvolvimento econômico, eliminando os gargalos de sua infra-estrutura, utilizando-se das Parcerias Público-Privadas (PPP), como está ocorrendo no mundo todo. É o que deve ocorrer com o trecho leste do Rodoanel, em São Paulo.

TM – *Quais são as últimas inovações tecnológicas que vem sendo introduzidas nas rodovias pelas concessionárias, para facilitar o fluxo e a viagem dos motoristas?*

Moacyr Duarte – A atuação das concessionárias também pode ser marcada pela implementação de novas tecnologias para tornar mais eficiente a operação das rodovias, o que garante mais segurança aos usuários e pedestres. As informações do fluxo de tráfego são obtidas por meio de imagens de alta qualidade, gravadas digitalmente e transmitidas em tempo real por câmeras de monitoramento instaladas na malha rodoviária, possibilitando o monitoramento contínuo das rodovias pelos Centros de Controle Operacional (CCO). Porém, não existe propriamente uma última inovação tecnológica implantada, mas sim um processo permanente de atualização de praticamente todos os sistemas e métodos operacionais das concessionárias: como o monitoramento contínuo dos túneis, inspeção das rodovias para prover um rápido atendimento nos casos de panes e acidentes, implantação cada vez maior de câmeras de TV em circuito fechado, instalação de call boxes, disponibilização de um número 0800 e acesso aos centros de controle operacional, instalação de GPS nos veículos operacionais, melhoria de



Mercedes-Benz pronta para
BioDiesel S₁₀

MATOSINHELY

Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.



Mercedes-Benz

Ver uma estrela sempre foi sinal de céu limpo.

A Mercedes-Benz respeita o meio ambiente porque investe em tecnologias e processos produtivos que contribuem para a preservação do nosso planeta. Além de fabricar motores eficientes de baixo consumo de combustível, a Mercedes está finalizando os testes com Biodiesel B20 e já roda caminhões com Biodiesel B100. Suas fábricas trabalham com processos limpos por meio da reutilização de diversos materiais

e minimização do consumo de energia e água. A empresa também oferece treinamento à Rede de Concessionários e aos frotistas para manutenção de frota e redução da emissão de poluentes. É por essas e muitas outras ações que a Mercedes-Benz se orgulha de pensar sempre no futuro, tomando iniciativas para a preservação do nosso planeta.
CAC: 0800 970 90 90 • www.mercedes-benz.com.br



nos sistemas de rádio comunicação e a implantação de rádio-via.

TM – *Você acredita que a solução para evitar um apagão logístico no Brasil deve contar, impreterivelmente, com a construção de novas linhas ferroviárias para atender percursos de longa distância?*

Moacyr Duarte – No setor rodoviário não se pode falar em "apagão rodoviário", como poderia ter ocorrido no setor elétrico. Sempre será possível transportar cargas e pessoas, ainda que não seja nas condições ideais. Sem dúvida, o Brasil precisa ampliar sua infra-estrutura de transportes, como indicam os estudos feitos pelo governo federal (PNLT) e pela Confederação Nacional dos Transportes (Plano de Logística para o Brasil). Cada modal tem a sua vocação, que deve ser buscada. Nesse ponto merece ser lido o trabalho "O Mito do Rodoviarismo", de autoria do Geraldo Viana, diretor da CNT.

TM – *Quais são os maiores problemas enfrentados pelos administradores de rodovias, hoje, e de que forma estão sendo resolvidos?*

Moacyr Duarte – A falta de fiscalização no uso das rodovias, o que tem provocado muitos acidentes.

TM – *Quais são os principais projetos das concessões para os próximos anos?*

Moacyr Duarte – No âmbito federal, a segunda fase da segunda etapa está com os estudos adiantados para a concessão de trechos da BR-116-324/BA, numa extensão total de 637 quilômetros. Essa concessão incorpora a duplicação dos 524 quilômetros da BR-116, incluindo o contorno de Feira de Santana. A terceira etapa também está adiantada e prevê a concessão de cerca de 2 mil quilômetros de rodovias, entre elas trechos das BR-040, BR-116 e BR-381, em Minas Gerais. Já a segunda fase desta etapa prevê mais de 1,6 mil quilômetros das BR-101, no Espíri-

to Santo e na Bahia, e BR-470, em Santa Catarina. No Estado de São Paulo, o governo avança na segunda etapa do programa de concessão e deve licitar, neste semestre, mais 1.500 quilômetros de rodovias. São cinco novos trechos que receberão R\$ 9 bilhões em investimentos. As empresas vencedoras do leilão pagarão R\$ 3,5 bilhões em outorga. Os novos trechos são: Corredor Dom Pedro, Corredor Ayrton Senna/Carvalho Pinto, Raposo

"O retorno financeiro dos projetos de concessão não tem como única variável o tempo de concessão, mas também outros fatores como os investimentos previstos e o fluxo de veículos, por exemplo"

Tavares, Marechal Rondon leste e Marechal Rondon oeste. Para a terceira etapa, o governo paulista prepara estudos para conceder novos lotes de rodovias à administração privada. São eles: Rodovia dos Tamoios, Mogi-Bertioga, Trecho da Rio-Santos, SP-95 (entre Jaguariúna a Amparo) e Rodovia Euclides da Cunha/SP-320 (entre Mirassol e divisa com Bahia-Minas Gerais), além do trecho Leste do Rodanel, já mencionado.

TM – *Agora que as operadoras já traçaram praticamente a metade do caminho proposto no acordo de concessão, após as*

melhorias e investimentos realizados nas vias, qual é o parecer destas empresas quanto à obrigatoriedade de devolver as estradas, com todas as melhorias incluídas, findo esse prazo?

Moacyr Duarte – No Brasil, os prazos dos contratos variam de 15 a 30 anos. No exterior, existem contratos de 99 anos. Os investidores realizaram seus planos de negócio com conhecimento das condições apresentadas pelo poder concedente, e a manutenção dessas regras é o fator primordial para a segurança e o desenvolvimento desses projetos, já que são programas de longo prazo. Isso quer dizer que a devolução das rodovias no prazo previsto pelos contratos já estava dentro dos planos e não trará problemas para as concessionárias.

TM – *Quanto já foi investido nas rodovias brasileiras durante os primeiros anos de concessão? Qual é a previsão de investimentos a serem realizados nos próximos dez anos?*

Moacyr Duarte – Desde o início do Programa Brasileiro de Concessão de Rodovias as concessionárias investiram R\$ 13,3 bilhões. Outros R\$ 12,5 bilhões foram aplicados na operação dessas vias. As novas concessões federais prevêem investimentos da ordem de R\$ 9 bilhões nos sete lotes licitados em 2007. Já a segunda etapa do governo paulista prevê investimentos da ordem de R\$ 8 bilhões. Sem considerar as despesas operacionais.

TM – *Sob seu ponto de vista, qual seria o prazo ideal de concessão de uma rodovia do porte da Régis Bittencourt, por exemplo, para que haja um retorno financeiro adequado?*

Moacyr Duarte – O retorno financeiro dos projetos de concessão não tem como única variável o tempo de concessão. Os investimentos previstos e o fluxo de veículos, por exemplo, são importantes aspectos a serem analisados.