

Sua frota passa pela BR 040, BR 101, BR 116, BR... Lógico que o controle de sua frota também tinha que passar pela BR.

CTF BR - com investimento zero*, você economiza
no gerenciamento e até 30% em combustível.



CTF BR - Controle Total de Frotas. Você controla diariamente sua frota pela internet, sem desperdício e com muito mais lucro.

Fluorescente/Alto



Abastecimento



Central de Processamento



Cliente

Estes são alguns dos benefícios do CTF BR:

Credibilidade - mais de 30.000 veículos já rodam com CTF BR pelo Brasil.

CTF BR tem controle automatizado de custos e da quilometragem com total precisão.

CTF BR elimina o desperdício de combustível.

CTF BR disponibiliza os dados dos abastecimentos das frotas via internet.

CTF BR identifica desvios de rotas.

CTF BR oferece uma linha de crédito para combustível. Você abastece e paga depois.

CTF BR elimina a necessidade de vales e adiantamentos.



ANUÁRIO DO TRANSPORTE DE CARGA

2003

OTM Nº 8
2003
EDITORA LTDA. R\$ 20,00

www.revistatransportemoderno.com.br

transporte
MODERNO

ANÁLISES

Setores

- Rodoviário
- Ferroviário
- Marítimo
- Fluvial
- Aéreo

MERCADO DE CAMINHÕES

- Lançamentos em 2003
- Quem subiu, quem desceu

IMPLEMENTOS

- Investimento compartilhado
- Nova linha da Guerra

LOGÍSTICA

- Mesquita atinge maioria

SERVIÇOS

Rodovias

- Privatização dá exemplo
- Vale-pedágio aprovado

Rastreamento

- Útil e rentável

Gerenciamento de risco

- Bom de prateleira

Postos

- Apoio a frotistas



GUIAS EXCLUSIVOS

OPERADORES

Empresas transportadoras
Empresas de logística
Concessionárias de rodovias

FABRICANTES

Montadoras de caminhões
Indústrias de implementos
Fornecedores de componentes
e de serviços

ENTIDADES

Associações e organismos
ligados ao transporte

Novo Ford Cargo 4331 MaxTon. Continuamos crescendo.

Max Rentabilidade

- 43 toneladas de capacidade máxima de tração
- Plataforma para 30 Pallets
- Autonomia - 550 litros de Combustível
- Menor Investimento

Max Performance

- Motor Cummins 8,3L de 303cv
- Transmissão Eaton de 13 Velocidades
- Eixo Traseiro com Relação de 5,38:1

Max Conforto

- Ar-Condicionado de Série
- Banco do Motorista com Suspensão Pneumática
- Fácil Acesso à Cabine

Disk Ford: 0800 703 3673

Os veículos Ford estão em conformidade com o PROCONVE - Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores. Use o cinto de segurança.

 **Ford Caminhões. O melhor**



Max Funcionalidade

- Design Funcional e Moderno
- Opção 12/24v
- Maior Visibilidade - Grande Área Envidraçada
- Facilidade para Transformação em Cabine Leito

Caminhões



O melhor negócio em transportes

www.caminhoes.ford.com.br

negócio de ponta a ponta. →

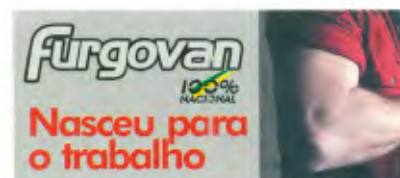
Se tem trabalho, tem que ter um Furgovan Agrale.



Mais que bons produtos, soluções.
www.agrale.com.br



Agora o seu negócio conta com um forte parceiro: **FURGOVAN** da Agrale. É o veículo que pega no pesado, desenvolvido especialmente para os novos tempos do transporte de cargas. Veja só: ele possui motor MWM de 131 cv, o mais potente e confiável da categoria. O maior PBT e capacidade de carga de 2.400 Kg e 13,6 m³. Além de ser um veículo robusto, compacto e com grande agilidade no trânsito urbano. Isso sem falar que é o veículo que apresenta a maior economia global, com o maior índice de nacionalização, menor custo de manutenção e melhor custo operacional.



LUZES SOBRE O SETOR

Entre os aspectos relevantes neste Anuário do Transporte de Carga que OTM Editora publica há oito anos, o mais significativo certamente é o de unificar numa só revista uma coletânea de dados que contribui para aumentar o grau de informação acumulada pelo leitor sobre o transporte, uma atividade, em geral, tão dispersa.

A dispersão de informações tem pelo menos duas origens. A principal é a dificuldade que o Brasil tem de estratificar dados, fundamentais para a compreensão do presente e para a tomada de decisões sobre o futuro. O governo federal esteve, na esfera dos transportes, muito desarticulado nos últimos anos, fato que contribuiu sobremaneira para a falta de luzes a respeito do setor. Outra origem do baixo grau de informação consolidada está na própria essência da atividade do transporte, cuja materialização se dá fora de quatro paredes, no ambiente externo, portanto, à distância da severidade do acompanhamento e da fiscalização.

Com o aumento da importância da logística para a redução dos estoques, dos custos, o transporte passou a ter relevância capital. E, nessa nova ordem, passou a ser focalizado com atenção, mas, ainda, com pouco rigor científico, fruto naturalmente do desconhecimento generalizado que se tem da atividade.

Esta edição do Anuário do Transporte de Carga – ao reunir dados consolidados, os mais diversos – procura clarear o setor com informações importantes, garimpadas das empresas, entidades públicas e organizações privadas.

Esperamos que o nosso esforço – e o de numerosos parceiros que ofereceram informações – possa contribuir para amenizar o ambiente de trevas que domina a área de transportes.

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor
Eduardo A. Chau Ribeiro
eduardoribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
Carmen Lígia Torres
Gisele de Oliveira

Diretor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexandre@otmeditora.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Maria Rita Fleury Zani
rita@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 222-1766

Tiragem

10.000 exemplares

Assinatura

Anual: R\$ 50,00 (cinco edições mais um Anuário). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições

Circula no mês subsequente ao de capa

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar,
cj. 702 - Campo Belo - CEP 04604-006
São Paulo, SP

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

otmeditora@otmeditora.com.br

sumário

ANÁLISE

8

O mercado em geral e o embarcador, em particular, estão mais exigentes. Querem fretes mais competitivos do modo rodoviário, que recorre a um arsenal de revisões operacionais para aumentar a produtividade

FROTA DE CAMINHÕES

14

A Anfavea mostra estimativa da frota de caminhões, por estados. O Sindipeças informa o tamanho da frota em 2002 por categoria e idade. A Truk Consultoria diz com quem está a frota brasileira de caminhões

RODOVIÁRIO

O case Votorantim

20

A Votorantim Cimentos, que gasta cerca de R\$ 500 milhões em fretes por ano, aprofunda o relacionamento com os transportadores – sobretudo caminhoneiros, com a construção da “casa do motorista”

Expresso Jundiá cresce

22

Transportadora nascida há 40 anos no interior de São Paulo intensifica a parceria com agregados fixos e expande a atuação operacional e logística na direção Sul do País

Jamef reinveste

24

A Jamef, outra transportadora com quatro décadas de vida colhe resultados com a política de reinvestir no negócio principal. O faturamento da empresa teve expansão de 104% em quatro anos

FERROVIAS NOS TRILHOS

28

Privatizadas, as empresas que operam a malha ferroviária brasileira não cumpriram as metas a que se propuseram. Ainda assim, é visível a evolução do modo sobre trilhos

PORTOS: MAIOR ESPECIALIZAÇÃO

32

Um lado do Brasil que mudou para melhor foi o sistema portuário, com a chamada Lei de Modernização dos Portos, que trouxe a privatização dos serviços nos cais

DESAFIADO, AÉREO MUDA

36

Pressionada pelos altos custos operacionais e atentados terroristas, a atividade aérea vive sua pior crise – até a carga aérea retraiu-se. O cenário, no entanto, enseja uma oportunidade impar de acordos operacionais

RIOS EXCEDEM NA EXCEÇÃO

38

Os rios Tietê-Paraná, Madeira, e São Francisco conseguem visibilidade através da eficiência demonstrada pela iniciativa privada que investiu na sua operação

AGITAÇÃO NA CARGA EXPRESSA

42

Os Correios, com a criação do Exporta Fácil, surpreenderam as empresas transnacionais que operam carga aérea expressa. Com o clima de competição, essas empresas passaram a oferecer mais serviços

MESQUITA: DOIS PÉS NA LOGÍSTICA

48

Operadores logísticos em geral têm cordão umbilical ligado ao transporte. A afinidade nem sempre é suficiente para o sucesso. A Mesquita, com experiência em transporte, deu certo

RYDER TEM ESPAÇO

51

A empresa só extrai do Brasil 1% de sua receita mundial. Uma das maiores operadoras logísticas do mundo, a Ryder, no entanto, está confiante no potencial do País

NOVOS SALTOS DA TNT	52
A subsidiária da holandesa TNT Logistics instalada no País, depois de conquistar a cadeia automotiva, parte para novos segmentos, dos quais, em 2006, espera extrair 50% do faturamento	
RASTREAMENTO: DUPLO EFEITO	60
O sistema de rastreamento foi adotado no Brasil em larga escala como mecanismo de segurança para inibir os roubos de cargas. Foi bom para a segurança. E, agora, é útil na logística	
CAMINHÕES: CERCO APERTADO	66
O mercado cada vez mais competitivo obriga as indústrias a renovar seus produtos com objetivos claramente definidos e inseridos num só contexto: permitir a melhoria da eficiência operacional dos frotistas	
IMPLEMENTOS: CLIENTE MAIS PERTO	105
Há, sem dúvida, uma revolução na atividade de implementos rodoviários: novas soluções tecnológicas chegaram às ruas e estradas para atender um cliente que precisa e quer resultados	
A NOVA PAZ DA GUERRA	106
A gaúcha Guerra que há anos afixa em suas carrocerias o slogan “Guerra é paz na estrada”, explorou o jogo de palavras para batizar sua nova linha de produtos, que está lançando sob o invólucro de Nova Geração Paz	
A ARMA DO GERENCIAMENTO	114
Corretoras de seguros evoluíram para uma atividade complementar e fundamental, o gerenciamento de risco, uma arma que, além de reduzir o prêmio, garante que a mercadoria chegue à prateleira da loja	
RODOVIAS: ILHAS DE EXCELÊNCIA	118
A privatização de parte da malha rodoviária brasileira fez bem ao País, revela pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes-2002. Os entrevistados elogiaram as condições dos 9.861 km concedidos a operadores privados	
VALE-PEDÁGIO	122
Homologadas pela ANTT e já habilitadas nas praças de pedágio, as empresas que comercializam o vale-pedágio, ainda pouco utilizado, vão disputar um grande mercado, avaliado em R\$ 1,5 bilhão	
GERENCIAMENTO DE FROTA	124
Curso promovido pela OTM Editora com o consultor Piero Di Sora orienta como administrar corretamente o uso dos veículos e traz informações sobre os períodos ideais para se fazer a manutenção da frota com custo mínimo	
COMBUSTÍVEIS	126
A concorrência entre os fornecedores de combustíveis traz benefícios para transportadores e caminhoneiros autônomos. Para fidelizar clientes, as distribuidoras oferecem os mais variados serviços	
PNEU COM MAIS VIDA	129
O pneu é um pesado item no custo operacional, sobretudo após os últimos e fortes reajustes de preços. A escalada tornou úteis os controles de performance para garantir maior durabilidade aos “sapatos” do caminhão	
GUIA DE OPERADORES LOGÍSTICOS	54
GUIA DE FABRICANTES DE IMPLEMENTOS	108
GUIA DE TRANSPORTADORAS	131
GUIA DE FORNECEDORES	162
ENTIDADES	191

MONTADORAS			
AGRALE	71	PEUGEOT-CITROËN	82
DAIMLERCHRYSLER	72	RENAULT	84
FIAT	75	SCANIA	86
FORD	76	VOLKSWAGEN	88
IVECO	80	VOLVO	92

Mercado exige maior competitividade do modo rodoviário, que para isso recorreu a composições maiores e a um maior ritmo de trabalho para sustentar a liderança na matriz de transporte



RODOVIÁRIO ENCARA O DESAFIO

O Brasil, apesar de todos os problemas – baixa produtividade, estradas deficientes, caminhões com alta idade média, roubos de cargas e outras mazelas – apóia sua matriz de transporte em cima do transporte rodoviário. O rodoviário, ainda que enrodilhado numa conjugação de fatores que lhe são desfavoráveis e ensejam a subida de outros modos de transportes, tem uma grande capacidade de reação. Uma das formas – e é o que está sendo feito – é melhorar sua produtividade, reconhecidamente baixa. A aceleração das operações na pontas, onde se processam as cargas e descargas, a maciça utilização do bitrem, com-

posições com maior capacidade de carga, são algumas armas da reação a um ambiente difícil, onde despontam pelo menos três vilões ao caminhão: a escalada das praças de pedágios; o reajuste do diesel, acima da inflação; e o roubo de carga, um dado preocupante e que torna vulnerável o transporte feito sobre o asfalto.

A dependência do caminhão caiu nos últimos anos, sobretudo no transporte de safra, já que a logística melhorou – houve a privatização das ferrovias, surgimento de novas operações fluviais. Tanto assim que em 2003, segundo a Pesquisa Truk, o Brasil vai movimentar 60% da soja por rodovia, volume que deverá render

fretes de R\$ 1 bilhão.

Em meados da década de 90, o quadro era diferente. Naquela época, dos 73 milhões de toneladas de grãos movimentadas no Brasil, 81% foram por rodovias, 16% por ferrovias e 3% por hidrovias. Nos Estados Unidos, no mesmo ano, de acordo com o Departamento de Agricultura, dos 380 milhões de toneladas de grãos, o modo rodoviário ficou com 41%. As ferrovias tiveram 40% e a navegação interior absorveu 19%.

Nos anos 50, quando a indústria de caminhões nem estava presente com suas fábricas no Brasil, o modo rodoviário exercia uma liderança, mas sem nenhuma soberania. Na época, o caminhão tinha



Bitrem: marcante no transporte agrícola, mas cada vez mais presente em outras cargas

de recursos extraída da taxaço sobre combustíveis líquidos. Não se pode dizer, até hoje, que o Brasil seja um país farto em rodovias de bom nível – 10% apenas dos quilômetros de vias são dotados de pavimento, embora tenha havido avanço em relação, por exemplo, ao quadro registrado no ano de 1950, quando o País dispunha de menos de 1 mil km de estradas pavimentadas.

A década de 50 marca ainda a inauguração da Petrobras, em 1953, produzindo asfalto em quantidade, e da indústria automobilística brasileira, em 1957. A partir desses eventos, efetivamente, o transporte rodoviário passou a disparar na dianteira na distribuição modal.

Sem dúvida que o impulso da indústria de caminhões – o Brasil está entre os cinco maiores produtores deste veículo no mundo – a estatização das ferrovias, no final da década de 50, além da burocracia portuária, deram forças ao avanço do rodoviarismo.

O transporte de cargas em cima de trilhos, de 30% de participação em 1950, caiu bastante, até chegar a 15%, no final dos anos 60. A navegação de cabotagem também

despencou. De 32% das cargas em 1950, também baixou para 15%.

Da segunda metade da década de 90 para cá, com a privatização das ferrovias e dos portos, efetivamente, começou a esboçar-se o “fenômeno” da competição ao amplo domínio exercido pelo transporte rodoviário.

O placar dos números disponíveis – e calculados ainda pelo extinto Geipot, a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, davam, no ano 2000, 60% das cargas ao transporte rodoviário, 21% à ferrovia, 14% à hidrovia e os restantes 5% aos dutos (4,5%) e aviões.

BITRENS E CAMINHONEIROS

Dois avanços significativos na área de transportes no Brasil tiveram seu marco fincado a partir da segunda metade dos anos 90. Um marco relevante, sem dúvida, foi a “reprivatização” das ferrovias, uma vez que no final dos anos 50 elas se tornaram estatais. E há quem veja nesse processo a derrocada dos trilhos. Outro ponto vital foi a flexibilização portuária. O governo federal, até então todo poderoso, promoveu uma estadualização dos portos, abrindo caminho para uma privatização dos terminais. O Porto de Santos, um dos mais importantes do País, é um exemplo. Vem crescendo a movimentação, ano a ano. Santos, aliás, promoveu o que se pode chamar de “privatização silenciosa” – sem muito alarde, a iniciativa privada tomou conta do complexo portuário. Isto certamente é uma convincente explicação – aliada ao fato de sua localização geográfica privilegiada e estratégica, perto dos grandes centros industriais e de consumo – para que o porto santista mantenha ritmo persistente de crescimento em movimentação e investimentos.

Ainda que isolada e sobrevivendo de avanços localizados e pontuais, a hidrovia, sobretudo nas cargas agrícolas, tem contribuído para o avanço da agricultura brasi-

38% da carga movimentada, não muito à frente da cabotagem, dona de 32% das cargas, ou da ferrovia, que detinha 30%.

É atribuído ao presidente Washington Luís o início do desenvolvimento do transporte rodoviário. Ele cunhou, no primeiro quarto do século 20, o slogan “governar é abrir estradas”. Em 1945 surgiu o Fundo Rodoviário Nacional, fonte



Porto de Santos: recorde sobre recorde de cargas

leira e de suas exportações. Exemplos marcantes estão na Amazônia, onde o atual governador do Mato Grosso, Blairo Maggi, e o grupo de transportes Bertolini (fundado pelo ex-caminhoneiro gaúcho Irani Bertolini, há décadas radicado em Manaus) operam grandes volumes na hidrovia do rio Madeira.

OS TAPAS

É fato – e até saudável – que o caminhão esteja sofrendo infortúnios em cargas que decididamente não lhe é vocação.

Além do fato natural de se buscar o modo de transporte correto para cada perfil de carga, o cerco ao caminhão é um fato incontestável. Há pelo menos dois pesos num só prato da balança. O encarecimento dos custos operacionais e surgimento de modos competidores mais ágeis porque, agora, estão privatizados.

Não há, certamente, uma só causa, mas várias delas que explicam a dificuldade por que atravessa o transporte rodoviário para ditar normas e regras.

Um óbice natural ao caminhão é o nível de preços de produtos e serviços, mais ou menos controlados a partir do programa de estabilidade econômica e do advento da moeda real, em 1994. O controle da inflação trouxe de fato estabili-



Ferrovias "reprivatizadas" crescem após décadas de inércia

dade nos preços e tarifas daqueles itens sujeitos aos ventos da livre concorrência.

Obras da duplicação da Régis Bittencourt e Fernão Dias já se arrastam por dez anos

O transporte rodoviário de cargas é um exemplo. Com mais oferta do que demanda, é uma atividade de livre acesso e que, só agora, parece que começará a ser controlada pela nova Agência Nacional

de Transporte Terrestre (ANTT). Difícil, contudo, não é impor regulamentos, mas sim fazê-los cumprir em meio à imensidão territorial de interesses.

O transporte rodoviário é de fácil acesso, mas paga alguns preços salgados. Um deles é de seu principal insumo corrente, o óleo diesel, corrigido a taxas bem acima da inflação.

Outro insumo vital para o rodoviário, a estrada, padece de dois males. Ou os governos cometem pecados veniais ao dar de ombros à infra-estrutura – as vias Fernão Dias e Régis Bittencourt, que ligam São Paulo a Minas e ao Paraná, respectivamente, estão em duplicação há dez anos – ou apenas pecam mortalmente ao autorizar que a iniciativa privada explore o negócio e, para se ressarcir, cobre, sob a complacência das leis, taxas descabidas dos usuários, sobretudo operadores de caminhões. Para ajeitar a situação, cria-se um novo imposto, o Vale Pedágio.

A proliferação das estradas privatizadas com simultânea instalação de postos de pedágios tem sido veloz. Calcula-se que desde 1998 foram instalados uma centena e meia de praças de pedágios nas regiões mais desenvolvidas do País (Sul e Sudeste), por onde passam os grandes volumes de caminhões.



Transporte fluvial: ainda incipiente, mas eficaz onde é operado



A Volkswagen tem sempre um caminhão que é a sua cara.

FOTOGRAFIA DA FROTA

Pesquisa do Sindipeças e da Truk indicam que os caminhões estão mais velhos. Veja também estimativa da frota preparada pela Anfavea

A frota brasileira de caminhões não saiu do lugar em termos de quantidade. Aliás, até regrediu – 1,57% – pois se em 2002 havia circulando um total de 1,128 milhão de caminhões, 17 anos antes, em 1985, o efetivo era de 1,146 milhão de veículos de cargas.

Este dado consta da Frota Circulante Brasileira 2002, estudo preparado e divulgado pelo Sindipeças, sindicato nacional que reúne o setor de autopeças.

O segmento de caminhões é o único a apresentar regressão. No período 1985/2002, a frota de automóveis progrediu 78,72%, a de comerciais leves avançou 95,55%, enquanto a frota de ônibus, de maneira mais discreta, cresceu 46,95%.

Mesmo com esse avanço, a idade média dos ônibus brasileiros está maior. Em 2002 batia em 10 anos e 1 mês ante 9 anos e 2 meses no ano de 1985. Já a idade da frota de caminhões está em 12 anos e 8 meses, bem acima da registrada 17 anos antes, de 10 anos e 7 meses. No período, contado em meses, o envelhecimento do parque de ca-

minhões subiu 19,68%.

Uma atenuante para o freio no crescimento da frota e (até seu envelhecimento) pode ser encontrada no quadro da distribuição da frota de caminhões por categoria. Vê-se, por exemplo, que no período 1985/2002 a participação dos caminhões pesados cresceu quase três vezes – para 21,7% do total ante 7,6% de presença, em 1985. No mesmo período os médios regrediram para 39,4% em cotejo com 45% de participação que tinham em meados dos anos 80. Da mesma forma, os caminhões leves recuaram para 37,5% de presença – 17 anos antes tinham 42,5%.

O crescimento dos pesados, em parte, pode ter compensado a queda do efetivo da frota. Um pesado leva mais cargas – e, portanto, tem maior produtividade. Outro dado importante, identificado pelos fabricantes de caminhões e carretas pesadas, é o grande avanço do bitrem. Em algumas dessas indústrias, essa composição – formada por um cavalo-mecânico tracionando duas carretas – já chega a representar cerca de dois terços das vendas de semi-reboques.

Outro dado importante a ser considerado, ainda que parcialmente, é a maior utilização dos veículos, que estão rodando mais, conforme demonstram números apresentados pelas transportadoras.

Assim, estariam concorrendo para a regressão da frota de caminhões, a maior produtividade dos veículos (rodam mais e têm maior porte) e, sem dúvida, o menor crescimento da economia brasileira, além do avanço dos outros modos de transporte, como a ferrovia, a cabotagem e o fluvial, seja por causa da privatização

FROTA BRASILEIRA DE CAMINHÕES-2002

EVOLUÇÃO DA FROTA (em 1.000 unidades)						
1985	1990	1995	2000	2001	2002	
1.146	1.238	1.222	1.153	1.148	1.128	
IDADE MÉDIA DA FROTA (em anos/meses)						
1985	1990	1995	2000	2001	2002	
10a 7m	11a 11m	13a 3m	13a 1m	12a 9m	12a 8m	
FROTA A DIESEL (em 1.000 unidades)						
1985	1990	1995	2000	2001	2002	
1.394	1.635	1.851	2.073	2.141	2.146	
FROTA POR CATEGORIA (em %)						
	1985	1990	1995	2000	2001	2002
Médios	45,0	44,1	42,7	41,5	41,1	39,4
Leves	42,5	42,6	40,0	37,2	36,6	37,5
Pesados	7,6	9,0	13,2	19,1	20,5	21,7
Diversos	4,9	4,3	4,1	2,3	1,8	1,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Sindipeças

Volkswagen Linha 2003. Caminhões sob medida para o seu tipo de negócio.



Leite não é arroz. Arroz não é máquina. Máquina não é cerveja. Por isso que os caminhões que transportam tudo isso têm que ser diferentes um do outro. A Volkswagen Caminhões lançou a sua Linha 2003 seguindo o mesmo conceito de caminhões feitos sob medida, só que ainda melhor.

Isso quer dizer que é você quem monta o seu caminhão, do jeito que você preferir, dependendo do seu tipo de negócio. Escolhe desde a cor até a distância entre eixos, o tipo de motor, tipos de suspensão e muito mais. Venha conhecer a Linha 2003. Direto à sua cabeça para o seu negócio.



www.vwtruckbus.com.br

Estes veículos estão em conformidade com o PROCONVE - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores.

Volkswagen.
Caminhões sob medida.



desse serviços – que os tornaram mais eficientes – ou mesmo da implícita redução de custos que trazem no seu bojo.

NÚMEROS DA ANFAVEA

Estimativas da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) indicam que a frota brasileira de automóveis em 2001 era de 20,09 milhões de unidades. Especificamente, os caminhões representam 1,24 milhão de unidades (6,18% do total). O estado de São Paulo tinha a maior frota (28,98% dos caminhões), seguido por Minas Gerais (10,92%), Rio de Janeiro (9,93%) e Rio Grande do Sul (7,58%).

Pesquisa Truk mostra que a idade média dos caminhões de estrada passou de 10,8 anos para 14,3 anos entre 1992 e 2002

Seja como for, um fato inconteste, revelado pelos levantamentos mostra o envelhecimento da frota de caminhões em uso no Brasil.

COM QUEM ESTÁ A FROTA DE CAMINHÕES

CATEGORIA	1992	1997	2002 (em relação a 1992 em %)
ETC	165.525	212.796	41,7
TCP	132.133	153.782	24,4
TCA	266.318	301.344	29,4
TCAE	22.830	26.587	52,0
TCAP	13.340	15.087	62,2
Total	600.146	709.596	33,2

Fonte: Truk Consultoria em Transportes. TCAE: TCA vinculado a ETC; TCAP: TCA vinculado a TCP; TCA: Transportador de carga autônomo; TCP: Transportador de carga própria; ETC: Empresa de transporte carga.

ESTIMATIVA DA FROTA DE AUTOVEÍCULOS - 2001 (*)

(em mil unidades)

	Automóveis	Comerciais leves	Caminhões	Ônibus	Total
BRASIL	16.021	2.511	1.243	319	20.093

DISTRIBUIÇÃO DA FROTA DE AUTOVEÍCULOS POR UNIDADE DA FEDERAÇÃO

(em %)

	Automóveis	Comerciais leves	Caminhões	Ônibus	Total
SP	38,31	33,65	28,98	33,25	37,07
MG	10,24	11,13	11,74	10,92	10,45
RJ	9,58	6,47	5,35	9,93	8,94
RS	8,69	7,33	9,49	7,58	8,55
PR	7,92	8,28	10,95	6,37	8,13
SC	4,86	4,26	9,18	3,55	4,85
GO	2,67	4,12	3,83	2,86	2,92
BH	2,53	3,63	3,24	4,76	2,75
PE	2,27	2,70	2,82	3,02	2,37
DF	2,44	1,79	0,87	2,32	2,26
CE	1,72	2,32	2,06	2,21	1,83
ES	1,43	1,77	2,32	2,37	1,54
MS	1,11	1,93	1,85	0,98	1,27
MT	0,84	1,92	2,16	1,03	1,06
Outros	5,39	8,71	8,18	8,87	6,03
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(*) Última estimativa disponível

Fontes: Estimativa da frota, Anfavea; distribuição da frota (dezembro-2001), Denatran

A Pesquisa Truk realizada pela Truk Consultoria em Transportes em parceria com a NTC, revela que a frota de estrada, que tinha 10,8 anos de idade média no ano de 1992, chegou em 2002 exibindo uma idade de 14,3 anos.

Outra informação comparativa da Pesquisa Truk é o aumento da vinculação do caminhoneiro às empresas de transportes como transportadoras normais

(ETC) ou transportadoras de carga própria (TCP). O número de caminhoneiros (TCA) agregados à carga própria subiu 62,2% no período 2002/1992. Os agregados à ETC aumentaram 52% em igual período.

O fôlego do caminhoneiro, quan-

IDADE DA FROTA DE CAMINHÕES

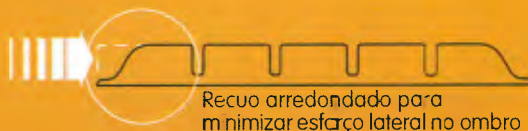
(média - em anos)

CATEGORIA	1992	1997	2002
Leves	8,9	11,3	12,6
Médios	14,0	18,1	21,3
Semipesados	9,2	11,8	13,7
Pesados	12,0	12,1	11,8
Extrapesados	5,1	6,0	7,2
Idade média geral da frota	10,8	13,0	14,3

Fonte: Truk Consultoria em Transportes. Leves: até 6 t de carga; Médios: até 12,5 t de carga; Semipesados: até 16 t de carga; Pesados: até 20 t de carga; Extrapesados: até 27 t de carga.

do sozinho, é menor que o da ETC. No confronto do período, enquanto o número de caminhões ETC cresceu 41%, o TCA subiu apenas 29,4%, superando apenas o TCP, com 24,4% de expansão da frota, por motivos conhecidos, com a competitividade acelerada, as empresas tendem a focar seu negócio e, com isso, só fica realmente em transporte quem o tem como coração do seu negócio, o chamado core business.

Ou você espera essa tecnologia virar realidade ou usa desde já a Série 50 da Tipler.



RT50 · RT51

Fazer manobras apertadas com carretas, cu ônibus truckados, já exige uma grande atenção. E lembrar que, durante essas manobras, os pneus têm suas carcaças prematuramente sucateadas, devido ao arraste lateral, é uma dor de cabeça a mais.

Por isso, a Tipler desenvolveu a **RT50** e a **RT51**, duas bandas de desenho inovador, que contam com um recuo arredondado no ombro para protegê-las nessas situações.

Hoje, essas bandas são um sucesso de vendas no Brasil inteiro. Experimente. A melhor solução para problemas de arraste, junto com o melhor desempenho quilométrico: só mesmo a Tipler pra fazer uma banda assim.



DDG 0800 995177 · www.tipler.com.br



Uma Rede de Concessionários em todo o Brasil garante a sua tranquilidade na estrada.