

INTERNET

Portais de logística e transportes equacionam comércio eletrônico

Lançamento 1: FM12 6x4, o fora-de-estrada da Volvo
Lançamento 2: Ford lança o pequenino Cargo 814 VUC
Lançamento 3: Porter, o caminhão leve da Hyundai
Lançamento 4: Extrapesado International do Brasil
Lançamento 5: MBB já está vendendo o 1938 S
Marketing: Empresas de TRC investem na boa imagem

VALE-PEDÁGIO

Quem vai pagar a conta?

IMPLEMENTOS

Bitrens e rodotrens suportam altas taxações

transporte

Todos os modais MODERNO

ANO 36 - Nº 393 - MAIO - 2000 - R\$ 8,00



OTM
EDITORA LTDA.



ROUBO DE CARGAS

CPI COM CARGA TOTAL

Deputados e senadores investigam crime organizado.

Foco principal é o receptor de cargas roubadas



Lançamento
Para pneus radiais



CHEGOU TMD BANDAG. A BANDA ESPECIAL PARA OS CAVALOS DO SEU CAMINHÃO. MAIS POTÊNCIA. MUITO MAIS TRAÇÃO.

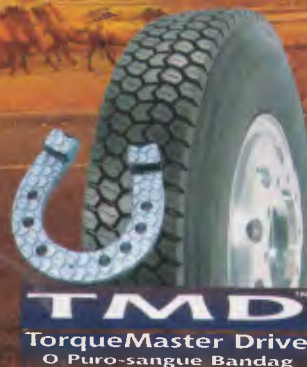
AGORA SEU BRUTO NÃO VAI SER PÁREO PARA NINGUÉM.

A diferença do desempenho de um caminhão para outro nem sempre está só na potência do seu motor. É exatamente por isso que a Bandag inovou e desenvolveu a TMD (Torque com Máximo Desempenho), banda de aplicação específica para transporte rodoviário de longa e curta distância. Indicada para eixos de tração de alto torque, a TMD garante ótima performance para o seu bruto.

E tem mais: maior quilometragem, portanto menor custo por quilômetro rodado, e excelente tração. Comprove. Nova banda TMD Bandag, a melhor da categoria.

Os outros ficaram para trás.

VISITE UM CONCESSIONÁRIO BANDAG
MAIS PRÓXIMO DE VOCÊ
E CONHEÇA MELHOR AS APLICAÇÕES
DA BANDA TMD.



LÍDER MUNDIAL EM RECAPAGEM.
www.bandag.com.br

TMD
TorqueMaster Drive
O Puro-sangue Bandag



Lançamento
Para pneus radiais




NOVA BANDA UAP BANDAG. JOGA EM QUALQUER POSIÇÃO.

MAIOR ADERÊNCIA E SEGURANÇA. MUITO MAIS TRANQUILIDADE PARA VOCÊ.

AGORA SEU CAMINHÃO VAI ESTAR PRONTO PARA QUALQUER PARTIDA.

Mais uma vez a Bandag inova e mostra que joga mesmo no seu time. Prova disso é o lançamento da UAP (Ultra Aderência & Performance), banda de aplicação específica para transporte rodoviário de longa e curta distância. Indicada para eixos livres ou em tração moderada do seu bruto, a UAP dá um verdadeiro show de bola em qualquer posição. Com ela você não perde viagem, só ganha: maior segurança na partida e na frenagem em piso molhado, ótima recapabilidade, excelente performance e versatilidade. Faça já uma substituição campeã. E entre na estrada com a nova banda UAP Bandag.



VISITE UM CONCESSIONÁRIO BANDAG
MAIS PRÓXIMO DE VOCÊ
E CONHEÇA MELHOR AS APLICAÇÕES
DA BANDA UAP.



LÍDER MUNDIAL EM RECAPAGEM.
www.bandag.com.br



UAP
Ultra All-Position
Titular absoluta em qualquer posição

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelo_fontana@uol.com.br

REDAÇÃO

Editor-Chefe

Cássio Schubsky
cassiootm@uol.com.br

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo
gilbertootm@uol.com.br

Editor-Assistente

Ivan Garcia
ivanotm@uol.com.br

Colaborador

Oswaldo Amaral
oswaldootm@uol.com.br

Diretor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexotm@uol.com.br

Editor de Arte

Victor Padalko
victorotm@uol.com.br

Fotografia

Eduardo Ruegg Fotografia

Departamento Comercial

Carlos A. Criscuolo, Vito Cardaci Neto
e Maria Rita Fleury Zani

Representante São Paulo

Pacaembus Representação Comercial Ltda.
Av. Marquês de São Vicente, 10
Tel.: (11) 3662-0277

Representante Rio de Janeiro

Sérgio Ribeiro
Tel.: (21) 262-8390 e 220-5515

Representante Paraná e Santa Catarina

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

Representante Rio Grande do Sul

Ivano Casagrande
Telefax: (51) 231-0157 - Celular (51) 9963-5748

Representante Brasília

Walter Filipetti
Telefax: (61) 327-2572

Tiragem

15.000 exemplares

Assinatura

Anual: R\$ 70,00 (seis edições mais dois Anuários)
à vista. Pedidos com cheque ou cartão de crédito Visa
a favor de OTM Editora Ltda. Exemplar avulso: R\$ 8,00.
Em estoque apenas as últimas edições. Dispensada
de emissão de documentação fiscal conforme
R.E. Proc.DRT.1 nº 14498/85 de 06/12/85

Periodicidade

Circula no mês subsequente ao de capa

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



Rua Capitão Mor Gonzalo Monteiro, 31, Barra Funda
CEP 01140-146 - São Paulo, SP

Redação, Administração, Publicidade
e Correspondência:

Av. Marquês de São Vicente, 10, Barra Funda
CEP 01139-000 - São Paulo, SP
Tel.: (11) 3662-0277 (seqüencial)
Fax: (11) 3662-4630 (redação)
(11) 825-6869 (comercial)

otneditora@uol.com.br

SUMÁRIO

ROUBO DE CARGAS

Foto: Jorge Cardoso



ENTREVISTA

O relator da CPI Mista do Roubo de Cargas, deputado Oscar Andrade (PFL/RO), na foto, fala sobre os trabalhos de investigação. E garante que o foco principal são os receptores de cargas roubadas.

22

BALANÇO DO CRIME

Cresce o assalto em depósitos de empresas de transporte rodoviário de carga no Estado de São Paulo. Os números do roubo de cargas em SP e RJ, Estados que concentram cerca de 75% das ocorrências no País.

26



ENTIDADE

A ABTC (Associação Brasileira dos Transportadores de Carga) é criada em Brasília, tendo como foco principal o combate ao roubo de cargas. Entidade anuncia para novembro, em João Pessoa (PB), o seu I Congresso Nacional.

28

SEGUROS

Roubo de cargas e estabilidade econômica têm estimulado embarcadores a cumprir a obrigação legal de contratar o seguro de Risco Rodoviário. Regulamentação do OTM deverá trazer novidades nos seguros.

30

Foto: Eduardo Ruegg



VALE-PEDÁGIO

O Governo Federal baixou medida provisória criando o Vale-Pedágio para debelar a greve dos caminhoneiros. Mas embarcadores e transportadores reclamam das novas regras.

33

MARKETING

As empresas de transporte rodoviário de cargas investem na boa imagem para vender mais fretes. Especialistas em comunicação dão uma orientação sobre como desenvolver uma boa política de marketing.

34

LANÇAMENTO 1

Volvo lança a linha FM de caminhões fora-de-estrada com tração 6x4.

36

LANÇAMENTO 2

O Cargo 814 VUC, da Ford, é adequado a zonas com máxima restrição de circulação.

38

LANÇAMENTO 3

Hyundai importa o caminhão leve Porter e furgões da linha H-100.

40

LANÇAMENTO 4

A Internacional fabrica no Brasil o 9800, extrapesado com cabine avançada.

42

LANÇAMENTO 5

Mercedes-Benz começa a vender o 1938 S, cara-chata extrapesado.

44



Foto: Divulgação

IMPLEMENTOS

Bitrens e rodotrens enfrentam taxações em São Paulo para transportar mais carga.

46

QUALIDADE

Professor Rogério Nery escreve série de artigos sobre Prêmio Harold Nielson de Qualidade em Transportes.

47



INTERNET 1

Oito diferentes portais estimulam a comunicação direta no segmento de logística e transporte.

48



INTERNET 2

A netEnvios.com se define como o primeiro portal de envios da América Latina.

50

INTERNET 3

Danzas cria o Web-Logistics para agilizar operações logísticas dos clientes.

52

INTERNET 4

Intecom usa know-how do Grupo Martins para oferecer “inteligência logística”.

54

Foto: Divulgação



EVENTO

Aslog promove sua 4ª Conferência Anual de Logística, na Amcham, em São Paulo.

56

PANORAMA LOGÍSTICO

As novidades do movimentado setor de logística em destaque.

57

AUTOMAÇÃO

Código de barras bidimensional amplia a capacidade de armazenamento de dados.

58

DISTRIBUIÇÃO

O professor Giorgio Chiesa mostra que o rodoanel e a entrega noturna podem melhorar bastante a distribuição de cargas em São Paulo.

60

RODOANEL METROPOLITANO DE SÃO PAULO



LEGISLAÇÃO

O consultor Cláudio Polillo explica como os operadores logísticos podem pagar menos impostos.

62

SEÇÕES

Editorial 7 Cartas 8 Atualidades 12 Tecnologia da Informação 35 Administração 45
Produtos 63 Market Share 64 Indicadores & Mercado 66 Custos Operacionais 69 Última Hora 70

AS MAIORES DO TRANSPORTE

**Ajude a fazer o raio X
dos transportes
no Brasil.
Envie o balanço da
sua empresa.**



Há 23 anos as revistas **Transporte Moderno** e **TechniBus** publicam a análise dos balanços das empresas do setor.

As Maiores do Transporte já se consagrou como importante termômetro do desempenho de transportadores, indústrias e prestadores de serviços.

Evidentemente, quanto maior o número de empresas que integram o ranking das **Maiores**, mais completo fica sendo o raio X dos transportes.

Por isso, estamos pedindo a você que nos

envie o balanço de sua empresa no exercício de 1999 até 30/06/2000

para OTM Editora Ltda., Av. Marquês de São Vicente, 10 - Barra Funda
CEP: 01139-000 - São Paulo - SP.

transporte
Todos os modais MODERNO

TECHNI
bus
TRANSPORTE COLETIVO
E TRÂNSITO

OTM
EDITORA LTDA.

Para mais informações, ligue (11) 3662-0277 e fale com Maria Penha

Combate nacional



elizmente, foi instalada, no Congresso Nacional, a CPI Mista do Roubo de Cargas. A notícia da instalação é excelente, basicamente por dois motivos: 1) Sendo mista, com a participação de senadores e deputados, a Comissão Parlamentar de Inquérito ganha em importância, envolvendo o esforço de trabalho das duas casas legislativas, a Câmara Federal e o Senado da República; e 2) A CPI deve trazer informações importantes sobre a chaga do roubo de cargas, ajudando a conscientizar toda a sociedade brasileira da gravidade do problema, facilitando o trabalho de investigação policial e do Poder Judiciário, para que os culpados sejam julgados e condenados.

O advento de uma Comissão Parlamentar de Inquérito é sempre uma oportunidade para se encontrarem as soluções dos problemas que são objeto de investigação do Poder Legislativo. No caso da mídia, além de fazer reportagens amplas, há que se instaurar o debate efetivo sobre o tema da CPI.

Transporte Moderno traz, a partir desta edição, um acompanhamento detalhado dos trabalhos da CPI e notícias sobre aspectos relevantes do roubo de cargas.

Para contribuir no combate ao crime, TM lança aqui uma proposta importante: a criação de uma divisão na Polícia Federal, com homens e infra-estrutura de trabalho, para combater, centralizadamente, o roubo de cargas. Esta medida ajudará na luta para vencer as quadrilhas do crime organizado e será um estímulo para que todos os Estados atingidos pelo delito também instituem suas delegacias de combate ao roubo de cargas.

Cássio Schubsky
Editor-Chefe

REPERCUSSÃO



“Parabéns pelo **Anuário do Transporte de Carga 2000**, de nível elevado, inteligível e prático.”

José Adenildo da Silva
Presidente
Aslog (Associação Brasileira de Logística)
São Paulo (SP)

“Eu recebi o artigo sobre o CargoLifter publicado na **Transporte Moderno** nº 392. A equipe da CargoLifter gostaria de expressar sua gratidão pela ótima reportagem. O mercado brasileiro está se tornando cada vez mais interessante, conforme nós recebemos mais informações sobre potenciais clientes e sobre os problemas logísticos que nós poderíamos ajudar a solucionar. Vocês ajudaram nosso representante Megatranz a comercializar o CargoLifter no Brasil e eu sei que eles são gratos por isto. Espero encontrá-los na minha próxima visita ao Brasil e informar sobre o próximo capítulo da história do CargoLifter.”

Jan Hinrich Glahr
Chefe de Desenvolvimento de Serviços Logísticos
CargoLifter Network GmbH
Frankfurt (Alemanha)

“Parabéns pela edição nº 392 da revista **Transporte Moderno**. Muito boa. Há tempos não via uma edi-

ção tão cheia de informações de qualidade.”

Carlos Alberto Mira
Presidente
netEnvios.com
São Paulo (SP)

“Gostaria de parabenizá-los pela revista e dizer que sou leitor assíduo. Suas reportagens são muito interessantes, tanto as de cunho técnico, quanto as de cunho político que atingem o setor.”

Oto Resende
Coordenador de Manutenção de Veículos
MBR – Minerações Brasileiras Reunidas S.A.
Belo Horizonte (MG)

SEGUROS

“Somos uma empresa de transporte de carga fracionada que atua na linha São Paulo-Curitiba há mais de 30 anos. Existem algumas perguntas que nos fazemos diariamente, com relação ao posicionamento do setor no caso do roubo de cargas. Em nossa opinião, o transportador é particularmente afetado pelo roubo de carga, pelo menos no que tange à indenização das mercadorias roubadas, PORQUE QUER. Por que o seguro RR (obrigatório para embarcadores) não é divulgado ou vendido pelas seguradoras com a mesma importância ou intensidade do RCF-DC (facultativo para o transportador)? Por que alguns transportadores assumem esta responsabilidade, que não lhes cabe por lei? Já passou da hora de perceber que essa submissão descabida vai acabar por inviabilizar nosso segmento e de tomar uma atitude.”

Ricardo Lavalle Farah
Apoio Transportes
Curitiba (PR)

O assunto realmente é complexo e merece reportagens periódicas, como a que pode ser lida nesta edição.

AGRADECIMENTOS

“Recebemos e agradecemos o envio da publicação **As Maiores e Melhores do Transporte**, ano 12, nº 12, de outubro de 1999.”

Marcia Rita Freire
Biblioteca Central
Universidade Católica de Goiás
Goiânia (GO)

“Agradeço a divulgação de meu invento patenteado como Sistema de Freios de Dupla Ação (TM nº 390, seção ‘Produtos’, pág. 56). Surtiu efeito e, através da matéria publicada, tenho recebido contatos de diversas partes do País.”

José Francisco de Moraes
Piumhi (MG)

“Sentimo-nos muito prestigiados pela presença da reportagem de **Transporte Moderno** na inauguração da fábrica de motores Maxion International 7.3L. Agradecemos a sua participação e esperamos contar com ela em outros momentos especiais para a empresa no futuro.”

Otacílio Gomes Jr.
Diretor de Vendas & Marketing
Maxion International Motores
São Bernardo do Campo (SP)

CORREÇÃO

“Foi com grande satisfação que recebemos a inclusão de nossa empresa na matéria ‘Controle Perfeito’ (TM nº 392, pág. 62). Como assinantes, gostaríamos de dar os parabéns pela diagramação, fotos e matérias que esta conceituada revista traz todo mês, pois, além de ser muito agradável para a leitura, tem nos trazido grande retorno cultural e profissional. Gostaríamos, porém, de ressaltar uma pequena incorreção. No texto desta matéria, diz-se que a Comp-3 Informática fica em Campinas (SP); apesar do código DDD ser o mesmo, a nossa empresa fica estabelecida em Piracicaba (SP).”

Danísio Teixeira
Departamento Comercial
Comp-3 Informática
Piracicaba (SP)

Se tudo no pneu é redondo, pra quê rodar quadrado?



Pense redondo.

Com o Ring Tread System da Marangoni, você põe o pé na estrada da melhor tecnologia mundial em reconstrução de pneus. O resultado você vai sentir na primeira curva do seu gráfico de custos: mais economia, melhor desempenho e longa vida para os seus pneus.

MARANGONI 

Tel.: (31) 484-6771 - Fax: (31) 484-6851
E-mail: marangoni.brasil@marangoni.com
Internet: marangoni.com



Para quem pensa redondo.



SCANIA

www.scania.com.br



CAPIT



Officina

Oficina de Manutenção e Peças CONVE - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores.

AL DE GIRO.

GENTE



A ITD Transportes instituiu a Diretoria Regional/Rio de Janeiro. O novo titular é Eduardo Ferreira Reuzzi (*foto*), de 43 anos, que iniciou sua carreira na Coral e, depois, foi sócio e diretor da Transasa. Presidiu o Sindicarga (Sindicato do Transporte de Cargas do Rio de Janeiro) e foi diretor da CNT e conselheiro da NTC.



A FedEx nomeou Luís Wiadacz (*foto*) gerente de marketing para o Brasil. A nomeação faz parte da ampliação da área de marketing da Fedex no País.



O ex-presidente e diretor-gerente da GM do Brasil, Frederick Henderson (*foto*), passa a ocupar, em 1º de junho, a presidência da GM para a LAAM (América Latina, África e Oriente Médio).

RODOVIÁRIO

Faixa refletiva será obrigatória em caminhões



Faixa refletiva: uso obrigatório para veículos de carga com PBT acima de 4.536 Kg

Os veículos rodoviários de carga que circulam no País, com PBT acima de 4.536 Kg, serão obrigados, a partir de junho, a instalar faixa refletora de sinalização nas laterais e traseira da carroceria. Quem estabelece critérios normativos para aplicação do dispositivo é a Portaria nº 16 (deliberação 17), da Resolução nº

105 do Contran, que regulamenta a Lei nº 9.503, do Código de Trânsito Brasileiro.

A instalação obedecerá um escalonamento mensal, de acordo com o final da placa do veículo. As de finais 6, 7 e 8 deverão ser colocadas em junho, julho e agosto, sucessivamente, até as de final 5, em maio de 2001.

■ O modal dutoviário – principalmente os gasodutos – está em alta. Rodolfo Landim, presidente da Gaspetro, assinou, em Rondônia, contrato de construção de um novo gasoduto, ligando o projeto de produção de gás em Urucu, na Amazônia, a Porto Velho (RO).

■ A partir do próximo ano, os aviões produzidos pela Boeing sairão das linhas de montagem com um aparelho que vai permitir aos passageiros conectar-se com a internet e assistir à TV por satélite durante o voo.

■ A Ford vendeu, para a Empresa Bandeirante de Energia, 133 veículos comerciais, sendo 103 caminhões (nove F-4000, nove F-14000 e 85 F-350) e 30 picapes (*foto*).



■ A ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) está publicando uma coletânea de normas para o transporte rodoviário de produtos perigosos. Mais informações: (11) 289-6966.

Novo modelo de concessão rodoviária

Em maio, o Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, anunciou a instauração do Crema (Programa de Concessão para Manutenção Rodoviária). Este Programa irá conceder as rodovias federais com pequeno volume de tráfego e instituir que o Governo irá remunerar as concessionárias – que não cobrarão pedágio – de acordo com o seu desempenho, a ser medido pelo Ministério dos Transportes e pelos usuários. Um total de 25 mil Km de estradas em todo o País está incluído no Crema e, até o final do ano, 5 mil Km devem ser licitados.

Empresas de assistência 24h

A recém-criada ABESA 24h (Associação Brasileira de Empresas de Serviço de Assistência 24 horas) congrega 10 prestadoras de serviço 24h, entre elas, empresas de capital nacional, filiais de grupos internacionais e seguradoras.

Pedágio eletrônico

O sistema de cobrança eletrônica de pedágio está sendo testado, no Sistema Anhangüera-Bandeirantes, no Estado de São Paulo, com as frotas da AutoBan e PM. Permite cobrar a tarifa com o veículo em movimento; e o pagamento por meio de boleto bancário ou cartão de crédito.

Consórcio GMC

Desde que foi lançado, em 1999, o consórcio Série Premiada GMC 60-300 – com 300 participantes em cada grupo e prazo de 60 meses para pagamento – aumentou a venda de cotas para caminhões em cerca de 100%.

Banco Volvo mantém juros baixos

A Volvo Serviços Financeiros informa que não aumentará a taxa de juros, de 2,1% ao mês, para financiar caminhões e ônibus da marca. No leasing, a taxa é de 1,85% ao mês, para financiar 24 ou 36 meses.

Parceria entre Meritor e Arvin

A Meritor Automotive, Inc., e a Arvin Industries, Inc. firmaram acordo para fomentar negócios (foto). A transação criará um grande fornecedor mundial em componentes, módulos e sistemas para veículos leves, caminhões e carretas no mercado de reposição.



Fotos Divulgação

MARÍTIMO

Bahia recebe encontro portuário



ENEP chega à sua 15ª edição questionando os caminhos da modernização portuária no Brasil

A Codeba (Companhia Docas do Estado da Bahia) coordenou, de 11 a 14 de abril, o XV ENEP – Encontro Nacional de Entidades Portuárias. Este ano, o evento foi realizado em Salvador (BA), reunindo os principais especialistas portuários dos setores público e privado do País.

O XV ENEP aproveitou as comemorações

dos 500 anos do Descobrimento do Brasil para discutir a profunda reorganização por que o setor marítimo brasileiro vem passando na virada de milênio. “A data foi perfeita para discutir medidas capazes de aperfeiçoar a modernização do setor”, pontua Afrísio Vieira Lima, presidente do porto de Salvador, anfitrião do encontro.

Os transportadores de carga pesada estão enfrentando cerca de 25% de aumento nos serviços de acompanhamento de travessia em São Paulo (SP). Segundo a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), este aumento ocorreu porque as equipes de acompanhamento agora são formadas por técnicos de transporte e tráfego, e não mais por operadores de tráfego

O empresário e diretor da NTC, Marum Patrus de Souza, um dos mais destacados líderes do transporte rodoviário de cargas, fale-

ceu em São Paulo, em 16 de fevereiro último.

A DPaschoal distribuiu, em abril, cerca de 1,3 milhão de livros para estimular o hábito de leitura e difundir conceitos de cidadania e ética entre crianças

O CND (Conselho Nacional de Desestatização) decidiu que a exploração das infovias (cabos de fibra ótica que são instalados ao longo das estradas para transmissão de dados ou serviços de telecomunicações) permanecerá com a União, e não com as concessionárias das rodovias

Usinagem de blocos para motores Volvo

Já está em operação a unidade para usinagem de blocos de motores Volvo (foto), em Curitiba (PR), com capacidade de produzir 12 mil blocos/ano, numa área construída de 3.600 m². Segundo o presidente da Volvo do Brasil, Ulf Selvin, com esta unidade, a Volvo aumenta a nacionalização dos seus produtos, reduzindo custos com importação de componentes para motores.



ZF cria sistema de direção do futuro

A ZF Lenksysteme, joint venture da ZF AG com a Robert Bosch GmbH, apresentou nos Estados Unidos o sistema de direção do futuro: o ZF *steer-by-wire* (foto). O novo sistema eletro-hidráulico, que utiliza sensores eletrônicos, está sendo testado em veículos comerciais.



Use o cinto de segurança. Os veículos Ford estão em

JWT

Ford Cargo 1421 e 1621.
**Motor potente para
você ganhar dinheiro
e econômico quando
é para poupar o seu.**



**Motor Cummins
6BTAA - EURO II.**

www.caminhoes.ford.com.br

conformidade com o PROCONVE - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores. Alguns dos itens apresentados são opcionais. Carroceria instalada por terceiros.



Caminhões Ford Cargo 1421 e 1621 equipados com motor Cummins. Os caminhões mais inteligentes da categoria. Motor potente para aumentar sua rentabilidade e econômico quando é para poupar o seu dinheiro. Além de oferecer muito conforto na melhor cabine da categoria, são fáceis de manobrar, oferecem a melhor visibilidade e apresentam baixo custo de manutenção. Caminhões Ford Cargo 1421 e 1621. Se na sua profissão tempo é dinheiro, o Ford Cargo é a sua melhor opção de compra.

FORD TRUCK
Assistance

Assistência gratuita
24 horas por dia,
7 dias por semana.

Caminhões



O melhor negócio em transportes

GENTE



O engenheiro mecânico Marcelo Bracco (foto) é o novo responsável pela Unidade de Veículos Comerciais da Fiat, onde cuidará da comercialização e do pós-venda do Ducato brasileiro, com produção nacionalizada a partir de setembro.

A Abradif (Associação Brasileira dos Distribuidores Ford) reelegeu Marcos J. Olsen (à esq. na foto abaixo), da Distribuidora Olsen de Veículos, do Paraná, presidente para o biênio 2000-2001.



A International reforçou sua equipe com Ettore Roberto Nardy (à esq. na foto abaixo), que passou a ser o gerente nacional de vendas, e Luiz Clari Lucas (à dir.), que é o novo gerente de pós-venda da montadora.



FERROVIÁRIO

Codesp transfere trilhos para ferrovias privadas



Porto de Santos: trecho ferroviário operado por pool envolvendo Ferrobán, Ferronorte, Novoeste e MRS

Em breve, um dos gargalos na logística do porto de Santos terá solução. É que, no fechamento desta edição, a Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo) deveria assinar o contrato de concessão para operação de 200 Km de ramais ferroviários dentro do porto. Quatro ferrovias privadas (Ferrobán, Ferronorte, Novoeste e MRS Logística) formarão um pool para

administrar o trecho.

As ferrovias farão o transporte de contêineres, grãos, açúcar e trigo até o porto, onde ficam o cais, os armazéns e os navios. Antes, transportavam os produtos até a área de intercâmbio, de onde as composições eram tracionadas por locomotivas da Codesp até o último terminal (corredor de exportação), numa extensão de 11 Km.

o modelo. Mais informações: (31) 529-3004.

A Alcoa, que recentemente adquiriu a concorrente Reynolds Metals Co. por US\$ 5,8 bilhões, está facilitando, através de financiamento, a aquisição de suas rodas forjadas de alumínio. Para mais informações, tel. (11) 3741-4970.

A Filtros Mann anunciou investimentos de R\$ 15 milhões na ampliação, modernização e automação de sua produção e nomeou Francisco Gomes Neto seu novo diretor-geral.

Alfabetização no ABC

Para participar do MOVA (Movimento de Alfabetização de Jovens e Adultos) – iniciativa do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, na Grande São Paulo, com apoio das Secretarias Municipais de Educação da região, do setor privado e da comunidade –, a Ford do Brasil se compromete a financiar 50 salas de aulas para alfabetizar 1.000 jovens e adultos.

Vendas de veículos importados caem 9,5%

“A queda de vendas em abril atingiu 9,5%, em relação a março, quando se esperava um aumento superior a 10%”, afirmou José Luiz Gandini, presidente da Abeiva (Associação Brasileira das Empresas Importadoras de Veículos Automotores). Em abril foram comercializadas 3.880 unidades, contra 4.289 veículos importados vendidos no mês de março.

Iochpe-Maxion e Amsted formam joint venture

A Iochpe-Maxion S.A. vendeu 50% das ações da Maxion Fundição e Equipamentos Ferroviários S.A. para a norte-americana Amsted Industries, por R\$ 60 milhões. Com a joint venture, a Maxion Fundição altera sua razão social para Amsted-Maxion Fundição e Equipamentos Ferroviários.

Manutenção terceirizada

Cerca de 70 funcionários da Adtranz cuidarão da manutenção leve dos trens de carga da ALL. A Adtranz fez parceria com a Tecfer para realizar serviços de inspeção de viagens e manutenções mensais no Rio Grande do Sul.

VW compra 34% das ações da Scania

A Volkswagen se tornou a maior acionista da Scania após adquirir 34% das ações com direito a voto e 18% do capital total. A montadora alemã pagará US\$ 1,6 bilhão para assumir o controle da Scania e incluir em sua carteira caminhões pesados de 40 t. Antes, a Scania recebeu oferta de compra da Volvo, mas o negócio foi barrado pelas autoridades antitruste da União Européia.

Dana economiza US\$ 1 bilhão

A Dana Corporation fechou parceria com a Ariba Inc. e a Aspect Development Inc. para implantar o sistema global *e-procurement*, com base na internet. O sistema auxiliará na administração das compras anuais (US\$ 8 bilhões) de equipamentos e matérias-primas, resultando em economia de US\$ 1 bilhão ao longo dos próximos quatro anos.

Foto: Divulgação

AÉREO

Foco no interior do RS



Mais clientes: parceria Varig Cargo/Expresso Mercúrio deve ter crescimento de 40% no volume de cargas

A partir da parceria fechada no início do ano, a Varig Cargo e a Expresso Mercúrio anunciam que esperam atingir em 2000 um aumento de 40% no volume de captação de cargas no Estado do Rio Grande do Sul.

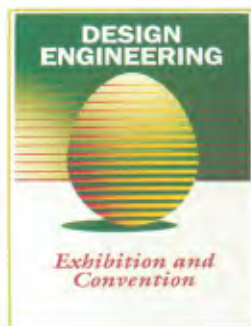
Pelo acordo, a Mercúrio coleta as cargas à noite e as envia para Porto Alegre (RS), de onde saem para o resto

do País nos primeiros vôos da Varig Cargo na manhã seguinte. Estão disponíveis também rotas alternativas da Star Alliance e vôos da Rio-Sul nas cidades gaúchas de Uruguaiana, Livramento, Pelotas, Rio Grande, Santo Ângelo, Santa Maria, Caxias do Sul e Passo Fundo. Em Porto Alegre, o serviço funciona 24 horas por dia.

■ A Feira Industrial de Hannover (Alemanha), que aconteceu entre os dias 20 e 25 de março, foi considerada um verdadeiro sucesso pela grande maioria dos seus 7.250 expositores. Em 2001, a Feira será realizada entre os dias 23 e 28 de abril.

■ O portal automotivo AutoZ lançou o canal Autopeças, onde o internauta poderá comprar e receber peças para carros na sua casa. São mais de 10 mil peças disponíveis para pronta entrega e, em breve, serão cerca de 25 mil. Mais informações: www.autoz.com.br

■ A Scania conquistou o Prêmio de Engenharia de Projetos (*Design Engineering*), concedido pela Secretaria de Desenvolvimento Técnico e Industrial da Suécia, devido ao desenvolvimento do sistema modular para a fabricação de veículos pesados (foto)



CERTIFICAÇÕES

■ A Volvo Serviços Financeiros obteve a norma ISO 9002 para todos os processos e áreas de atividade, incluindo o Consórcio Nacional Volvo. Como parte da Business Unit Finance da AB Volvo, aumentou sua área de atuação, que antes ficava restrita apenas aos caminhões.

■ A Freios Farj Indústria e Comércio Ltda. foi certificada, pela BRTÜV, com a norma de qualidade ISO 9002.

■ A Divisão de Veículos Leves da Meritor do Brasil, de Limeira (SP), recebeu a certificação ISO 14001. Com a obtenção da norma de qualidade, a empresa compromete-se a gerenciar resíduos de produção, identificar áreas de risco e prevenir danos ao meio ambiente.

■ Para obter a norma ambiental ISO 14001, a Fras-le investiu cerca de US\$ 1 milhão no processo que envolveu todos os funcionários da empresa e consumiu 20 meses de trabalho. A auditoria foi realizada pela certificadora DNV (Det Norske Veritas).

■ A concessionária de rodovias Via-Norte, que administra 235 quilômetros de estradas na região de Ribeirão Preto, no interior paulista, foi aprovada pela Fundação Carlos Alberto Vanzolini para receber o certificado pela norma ISO 9002.

GENTE

■ O Seteb (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado da Bahia) elegeu a diretoria para o triênio 1999-2002. Antonio Pereira de Siqueira, da Rajan Transporte, é o novo presidente da entidade.

■ Hans Juergen Steindorf é o novo diretor de aeroportos da Lufthansa no Brasil. O executivo também será o coordenador dos serviços aeroportuários da empresa em toda a América Latina.



■ Joseph Henry DaMour (foto) assumiu a função de diretor-geral de marketing e vendas da General Motors do Brasil. DaMour substituiu Walter William Brent Dewar, que foi promovido para cargo semelhante no nordeste dos EUA.

■ A Texaco tem novo presidente para as operações no Brasil, o norte-americano Joseph Carey McHugh. Em 1999, a Texaco Brasil faturou R\$ 4,7 bilhões.

FLUVIAL

Paraguai-Paraná ganha novo terminal



Novo terminal deve triplicar a capacidade de escoamento da Hidrovia Paraguai-Paraná

A ACBL (American Commercial Barges Line) e a Cinco (Companhia Interamericana de Navegação e Comércio) vão investir US\$ 12 milhões na construção de um novo terminal portuário na localidade de Morrinhos, 130 Km abaixo da cidade de Cáceres (MT).

O novo terminal, que deve começar a operar no início de 2001, vai tri-

plicar a capacidade de escoamento de carga pela Hidrovia Paraguai-Paraná, que atualmente é de 350 mil toneladas por ano. Para facilitar o acesso ao terminal, o governo do Mato Grosso deve iniciar, em junho, a construção de uma estrada de 83 Km, que ligará o entroncamento da BR-070, próximo a Cáceres, a Morrinhos.

■ Nos dias 5, 6 e 7 de abril, aconteceu, em São Paulo (SP), o congresso *e-universe'2000*, organizado pela SAP Brasil. Gerenciamento de cadeia de abastecimento e comércio eletrônico foram alguns dos temas tratados no encontro.

■ A Abrive (Associação Brasileira das Reparadoras Independentes de Veículos) anunciou, durante a Rio MecPeças 2000, em 21 de maio, no Rio de Janeiro (RJ), a criação de uma rede nacional de retíficas de motores que vai assegurar, em todo o Brasil, a assistência técnica de garantia e

revisões de leves e pesados.

■ Um ano depois de ser comprada pela chilena CSAV, a Libra Navegação anunciou crescimento de 20,5% no número de contêineres movimentados em 1999, em relação a 1998, atingindo 135 mil unidades. Para 2000, a previsão é de 175 mil.

■ A Wickbold, indústria de produtos panificados, implantou em abril um serviço de entrega noturna para supermercados da cidade de São Paulo, com seis caminhões que percorrem cerca de cem rotas.



■ A Sachs Automotive Brasil recebeu o Q1 (foto), o mais importante certificado de qualidade que a Ford confere a seus fornecedores.

■ O BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) repassou para a Metalnave, em maio, R\$ 65 milhões do Fundo de Marinha Mercante, recursos que serão usados na construção de três navios para transporte de gás no Mercosul.

■ O Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos (Cumbica), completou 15 anos de atividades. No ano passado, Cumbica movimentou 391.284 t de cargas, quase o dobro do segundo colocado no País, o aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP).

■ A Lufthansa criou uma empresa dedicada exclusivamente ao comércio eletrônico, a E-Commerce GmbH. A empresa assumirá projetos de internet do grupo alemão e dará apoio a serviços como o *td. (time definite)*, da Lufthansa Cargo (foto).





Logística agregando valor

Quando sua empresa utiliza estrutura própria na operação logística, os custos de armazenagem, mão de obra, controle de estoque e expedição de materiais são sempre os mesmos, quer o mercado se aqueça, quer se retraia. Terceirizando a operação logística com a Metropolitan Logística, além da melhoria da qualidade das operações, sua empresa ganha em produtividade e em economia de custos, agregando valor ao seu negócio.

 **e-logistics** Logística para o mundo virtual.

metropolitan



logística

Para maiores informações ligue: (11)7295-7464
www.metrolog.com.br

Dez anos depois de sua criação, a Lei nº 9.611/98, que define a figura do OTM (Operador de Transporte Multimodal), foi finalmente regulamentada pelo Decreto nº 3.411/2000. O presidente Fernando Henrique Cardoso assinou o decreto durante a Intermodal 2000, em 12 de abril, em São Paulo (SP).



A ALL receberá, até julho, 160 road-railers (foto), importadas da Wabash (EUA), que serão usadas entre São Paulo e Buenos Aires. Trata-se de uma carreta rodoviária, acoplada a um bogie (trunco ferroviário), que pode andar nos trilhos e formar trens com até 125 unidades. Até o fim do ano, esta carreta bimodal será fabricada no Brasil pela RoadRailer Mercosul, joint venture entre a Wabash e a Bernard Krone.



A Braspress, de São Paulo (SP), contratou 15 motoristas do sexo feminino (foto) para o seu serviço de encomendas expressas na filial de Campinas (SP).

Fotos: D. virgálio

MONTADORAS

O Agrale 6000 em duas versões



Novo caminhão leve 6000 CD, da Agrale: motor MWM Sprint com potência de 131 cv a 3.500 rpm

Ao lançar os modelos Agrale 6000 e Agrale 6000 CD (cabine dupla), a montadora gaúcha amplia sua linha de caminhões leves. Com capacidade de carga até 3.400 Kg e PBT de 5.900 Kg, os veículos servem ao transporte de cargas em cidades, para curtas e médias distâncias. O entreeixos de 3,35 m permite o encarroçamento de até 4,6 m de comprimento.

A Engcargio, de São Paulo (SP), tem novo diretor de logística, Ítalo Armani Gallo. Especializada em projetos logísticos, a Engcargio atende a Camargo Corrêa Industrial, Cimento Cauê, Carbocloro, Brahma e Pisa, entre outros clientes.

A Renault anuncia investimento de US\$ 100 milhões para a construção de uma nova fábrica de utilitários em seu complexo industrial, em São José dos Pinhais (PR).

O Governo Federal regulamentou, em abril, a

Equipados com motor diesel MWM Sprint 4.07, turbo-aftercooler, e potência de 131 cv a 3.500 rpm, os caminhões atendem as normas de emissões de poluentes e ruídos em vigor.

A caixa de câmbio Eaton CL 2615, com 5 velocidades, e o eixo Dana 411 contribuem para o melhor aproveitamento da potência do motor.

Lei 903.964, que criou o REFIS (Programa de Recuperação Fiscal) e tem como objetivo regularizar os débitos de tributos e contribuições das empresas ao INSS e à Receita Federal.

A escola estadual São Vicente de Paulo, de Americana (SP), foi a autora do melhor projeto do programa "Qualidade nas Escolas", que a Universidade do Transporte, sustentada pela Transportadora Americana, promove nas instituições de ensino básico da região de Campinas.

FedEx Trade Networks assume a Worldtariff

A FedEx Trade Networks Inc., subsidiária da FedEx Corp., adquiriu a Worldtariff Limited, o que aumenta sua capacidade de prestar serviços aos clientes que operam negócios internacionais.

A Aluvan lançou o FrishKit (foto abaixo), baú com estrutura de alumínio anodizado sem emendas externas que favorece projetos de pintura de frota e marketing em caminhões. Mais informações: www.aluvan.com.



A Delara, de Curitiba (PR), lançou, em parceria com a Xerox, o Media Wall, que disponibilizará 55 caminhões baú para a veiculação de campanhas publicitárias (foto abaixo). Uma agência de publicidade é responsável pela comercialização dos espaços.



A nova diretoria da Infraero (Empresa Brasileira de Infra-estrutura Aeroportuária) tomou posse em abril. O presidente da empresa passou a ser Fernando Perrone.

Deicmar. Logística

aplicada com **precisão.**



Com estratégia e agilidade, essa equipe garante a eficiência da movimentação, armazenagem e distribuição de cargas, porta a porta. Tudo aliado à mais alta tecnologia da informação e monitorado pela solução R/3 da SAP, um sistema que gera respostas rápidas e seguras. Para manter continentes e mares **logisticamente integrados**,

a Deicmar conta com o apoio de 500 escritórios distribuídos pelo planeta, através da associação com a Kühne & Nagel Intl. Toda essa infra-estrutura é constantemente aprimorada por profissionais altamente especializados, que focalizam o cliente como único. O resultado é um atendimento personalizado baseado em total confiança.



Av. Brig. Faria Lima, 2092 - 7º andar - 01451-905 - São Paulo, SP - Tel. (0xx11) 3816-4121
e-mail: comercial@deicmar.com.br - knd@mandic.com.br - http: www.deicmar.com.br

São Paulo - Santos - Campinas - Rio de Janeiro - Curitiba - Paranaguá

CPI pra valer

Funcionando no Congresso Nacional, com a participação da Câmara Federal e do Senado, a CPI Mista do Roubo de Cargas promete devassar o crime. Transporte Moderno entrevista o relator da Comissão Parlamentar de Inquérito, deputado Oscar Andrade (PFL/RO)

por Cássio Schubsky (em Brasília)

Fotos: Jorge Cardoso

Instalada no Congresso Nacional em 16 de maio, a Comissão Parlamentar Mista de Inquérito do Roubo de Cargas tem uma tarefa gigantesca pela frente: devassar mais de 5.000 ocorrências deste tipo de delito já registradas anualmente no Brasil. A CPI, com a participação de deputados e senadores, tem, preliminarmente, até 8 de setembro para concluir os seus trabalhos, embora desde logo se fale em sua prorrogação por prazo muito mais dilatado.

Composta de 22 membros, entre deputados e senadores, a CPI terá poderes para convocar depoentes de todos os segmentos de atividade econômica relacionada ao setor (embarcadores, transportadores e destinatários de cargas), policiais, parlamentares, suspeitos de receptação etc. A Comissão Parlamentar de Inquérito poderá indiciar suspeitos, que poderão ser julgados posteriormente pelo Poder Judiciário.

Transporte Moderno entrevista o relator e autor do requerimento da CPI Mista do Roubo de Cargas, deputado federal Oscar Andrade (PFL/RO). A seguir os principais trechos da entrevista.

Transporte Moderno: *Como o senhor acha que a CPI do Roubo de Carga pode contribuir no combate ao crime organizado?*

Oscar Andrade: Na verdade, uma Comissão Parlamentar de Inquérito não tem condições de fazer todo o trabalho necessário para combater o crime na sua totalidade. Ela pode apon-



Deputado Oscar Andrade, relator da CPI do Roubo de Cargas: “Acredito que os grandes receptadores serão punidos. Vamos trabalhar nesse sentido. Nada vai me frear. Conseguimos instalar a CPI e agora vamos em frente.”

tar os caminhos, sugerir normas, leis, pode convocar pessoas para que sejam ouvidas e indiciá-las. A CPI pode deixar tudo preparado, enfim, para a ação do Judiciário, do Ministério Público e da Polícia.

TM: *No próprio requerimento de convocação da CPI, de autoria do senhor, está dito, claramente, que o*

crime vem se espalhando. Antes ele era mais concentrado em São Paulo e no Rio de Janeiro, e agora outros Estados estão sendo vitimados...

Andrade: O roubo de cargas ainda é muito concentrado – cerca de 75% das ocorrências são no eixo São Paulo-Rio. Mas aí já vem Minas, Rio Grande do Sul, Paraná, Bahia e ou-

tros Estados do Nordeste.

TM: E como essa pulverização do crime vai poder ser tratada pela Comissão? Os senhores vão convocar gente de todos os Estados atingidos?

Andrade: Vamos convocar, quando for necessário, e fazer diligências também, ir ao local, aos outros Estados, se os membros acharem necessário, a exemplo das outras CPIs.

TM: O trabalho da CPI Mista do Congresso Nacional poderá funcionar em sintonia com as Comissões Parlamentares de Inquéritos instaladas nas Assembléias Legislativas?

Andrade: Sem dúvida. A exemplo do Paraná, onde já foi instalada a CPI do Roubo de Carga. É interessante, porque as apurações ficam mais localizadas. Os deputados estaduais do Brasil inteiro poderão ajudar.

TM: O senhor afirma, com razão, que o foco principal no combate ao roubo de carga deve ser o receptor. Agora, dependendo do tipo de carga, esse receptor é pulverizado, caso de mercadorias como cigarro, bebida ou alimentos. Como combater, efetivamente, o receptor?

Andrade: E essas são cargas das mais visadas – cigarros, por exemplo, é o segundo item no roubo...

TM: No Rio de Janeiro, no mês de março deste ano, cigarro já aparece em primeiro lugar no número de ocorrências (veja a seção “Balanço do Crime”, nesta edição).

Andrade: Na verdade, chamamos de receptor a figura central, que contrata o roubo e repassa a carga. Esse é o foco principal, embora, em

alguns casos, como cigarro, ele não seja o receptor final. Mas e no caso de produto químico, pra fazer espuma para colchão? Tem pouquíssimas empresas no Brasil que mexem com isso. Há recepção por indústrias, e todas, com certeza, indústrias importantes.

TM: Eletroeletrônicos...

Andrade: Nos eletroeletrônicos, pode-se pulverizar um pouco mais a recepção final do que nos produtos químicos. Eu conversava hoje ainda (17 de maio), em Campinas (SP), sobre defensivo agrícola, que poucas empresas vendem.

Roubam de tudo hoje no País. Na última década, cresceu demais o roubo de carga no Brasil – em 1992, o prejuízo era de US\$ 11 milhões, e em 1999 esbarramos em US\$ 300 milhões! Mais de 2.000% de aumento.

TM: Agora, o próprio tipo penal do receptor, ou seja, a tipificação do crime de recepção deveria ser melhor definida, não é mesmo?

Andrade: Eu, inclusive, tenho um projeto de lei em que trato a recepção e o roubo de carga como crimes hediondos. Realmente é grave, nós precisamos frear isso.

TM: Este projeto do crime hediondo ainda está na Comissão de Constituição e Justiça da Câmara



“Há pouquíssimas empresas no Brasil que mexem com produto químico para fazer espuma para colchão. Há recepção por indústrias, e todas, com certeza, indústrias importantes”.

dos Deputados. O senhor tem a expectativa de que com a CPI o seu projeto possa tramitar mais rápido?

Andrade: Sim, porque agora o roubo de carga vai vir mais à tona. Pelo menos eu espero que sim. Quanto mais se falar desse crime na mídia, melhor é, para se chegar aos resultados a que a CPI se propõe.

TM: Agora, um crime que tem crescido, particularmente em São Paulo, é o assalto a depósitos. Isto tem feito as empresas de transporte investir ainda mais em segurança, no caso em segurança patrimonial. O Estado é que deveria prover essa segurança...

Andrade: Eu não tenho a receita para essa questão. Nós vamos ter na CPI 22 membros, vamos ouvir o Brasil inteiro. Vamos ouvir todos os segmentos: a Polícia Rodoviária Federal, as polícias militares, a Polícia Federal etc.

PANORAMA DO CRIME

✓ Em 1999, 5.000 roubos de cargas foram praticados em todo o País

✓ Os prejuízos com roubos de cargas somaram entre R\$ 374 milhões e US\$ 300 milhões no ano passado, segundo fontes do setor

✓ O roubo de cargas já onera o custo do frete em 20%

✓ No Estado de SP, houve 1.930 ocorrências em 1999, a maior parte (18%) entre as 8 e as 10 da manhã

✓ No ano passado, as seguradoras desembolsaram cerca de R\$ 200 milhões em favor das transportadoras e dos embarcadores vítimas por roubos de cargas

✓ As cargas mais visadas são alimentos, cigarros, produtos têxteis, remédios, bebidas e produtos eletroeletrônicos



Fonte: CNT, ABTC, Setcesp, Fetcesp, Pamcary e deputado Oscar Andrade

TM: O roubo de carga tem que ser combatido pela autoridade constituída. Não é o transportador, ente privado, que vai resolver o problema.

Andrade: Uma jornalista da TV Globo em Campinas me dizia que havia 80 roubos de cargas/mês naquela região, até que a CPI do Narcotráfico visitou a região, e os roubos de cargas caíram para uma média de 14 ou 15/mês. Não pode ser coincidência. Com a CPI, os facinorosos vão começar a tomar mais cuidado. Há estudos que mostram que houve uma migração de outros crimes, como o roubo a bancos, para o roubo de cargas. E os bancos estão com a segurança cada vez mais reforçada. Mas as cargas estão por aí, nas ruas. O maior índice de roubos de cargas é urbano, incluindo os depósitos; não é nem nas estradas.

TM: A CPI do Narcotráfico já mostrou que existe o envolvimento de autoridades políticas e policiais com o roubo de cargas. Como é que o Estado vai combater um crime incrustado no Estado?

Andrade: Nós estamos vendo isso aí. No Rio de Janeiro, tem a "banda podre da Polícia", infelizmente. Isso é de uma gravidade sem tamanho!

Quem deveria estar combatendo o crime está fazendo o crime... Nós vamos ter que chegar a um denominador comum. Nós vamos propor leis, tudo o que for necessário, e vamos exigir das autoridades que o trabalho delas seja feito.

TM: O senhor não acha que falta uma política nacional ao roubo de cargas? A própria Polícia Federal não deveria ter uma divisão para combater esse tipo de delito?

Andrade: Sem dúvida, precisamos de uma política nacional. Mas acho, também, que todos os Estados deveriam ter uma delegacia de combate ao roubo de cargas, mas nem todos têm. Acho que a Polícia Rodoviária Federal deveria ser mais preparada. Com a CPI, poderemos ir mais a fundo no problema, propor soluções.

TM: No requerimento da CPI, o senhor fala do roubo também nos modais marítimo, ferroviário (modal que vem crescendo já significativamente) e hidroviário (que enfrenta, na Amazônia, por exemplo, sérios problemas com a "pirataria", que ataca as embarcações)...

Andrade: Sim. A incidência maior, sem dúvida, é no rodoviário. Mas também no fluvial, no marítimo e no

ferroviário tem acontecido roubos. Mas nós vamos trabalhar muito mais na questão rodoviária.

TM: O senhor acredita, mesmo, que a CPI vai conseguir fazer com que as quadrilhas sejam desbaratadas? O que a gente tem visto é muita CPI denunciando e poucas punições.

Andrade: Não acredito que a CPI vai resolver os problemas. Acredito que ela vai dar uma contribuição, vai cutucar, vai dar uma mexida grande.

TM: Sim, mas o senhor acredita que o Poder Executivo e o Poder Judiciário vão agir mais diretamente no combate ao roubo de cargas?

Andrade: Acredito, porque nós vamos desnudar o problema. Todo mundo sabe que existe, mas não vê o problema. Só vê quem é envolvido pelo crime: os que têm os pais de família mortos, os que têm prejuízos. Agora nós vamos jogar isso tudo na mídia. Nós vamos mostrar o absurdo que é o roubo de carga. E aí a própria sociedade vai começar a reagir.

TM: E aí os graúdos, os grandes receptadores, serão punidos?

Andrade: Acredito que sim. Vamos trabalhar nesse sentido. Nada vai me frear. Conseguimos instalar a CPI e agora vamos em frente.

OS 22 MEMBROS DA CPI DO ROUBO DE CARGAS

Senador(a)	Estado	Partido	Telefone (61)	Fax (61)
Antero P. de Barros	MT	PSDB	311.1248	321.9470
Geraldo Althoff	SC	PFL	311.2041/47	323.5099
Geraldo Cândido	RJ	PT	311.2171/77	323.2529
Gerson Camata	ES	PMDB	311.3203/04	323.6495
Luzia Toledo	ES	PSDB	311.2022/24	323.5625
Mauro Miranda	GO	PMDB	311.2091/97	323.3187
Moreira Mendes	RO	PFL	311.2231/37	323.3938
Renan Calheiros	AL	PMDB	311.2261/67	323.2787
Romeu Tuma*	SP	PFL	311.2051/57	323.5859
Sebastião Rocha	AP	PDT	311.2241/47	323.4864
Wellington Roberto	PB	PMDB	311.3194/95	323.3937
Deputados	Estado	Partido	Telefone (61)	Fax (61)
Aloísio Santos	ES	PSDB	318.5322	318.2322
Carlos Dunga	PB	PMDB	318.5236	318.2236
Carlos Santana	RJ	PT	318.5382	318.2382
Chico da Princesa	PR	PSDB	318.5633	318.2633
Eduardo Campos	PE	PSB	318.5846	318.2846
Eunício Oliveira	CE	PMDB	318.5441	318.2441
Jaime Martins	MG	PFL	318.5333	318.2333
José Janene	PR	PPB	318.5608	318.2608
Mario Negromonte	BA	PSDB	318.5345	318.2345
Oscar Andrade**	RO	PFL	318.5337	318.2337
Pompeo de Mattos	RS	PDT	318.5810	318.2810

* Presidente da CPI ** Relator da CPI

Só um peso pesado para transportar nossa alegria



A NTC (Associação Nacional do Transporte de Cargas), com mais de 12 mil empresas de transporte associadas, e a PriceWaterhouseCoopers, uma das maiores auditoras do mercado brasileiro, premiaram a Autotrak como a melhor fornecedora de equipamentos de eletrônica embarcada de 1999.

Este prêmio atesta a qualidade do Sistema OmniSAT de comunicação móvel, monitoramento e rastreamento de frota via satélite que disponibiliza a nossos clientes ganhos em logística e segurança.

A Autotrak agradece a todo o mercado de transportes por este reconhecimento de peso.



www.autotrak.com.br

autotrak@autotrak.com.br

Brasília
Tel.: (61) 307-1010
Fax: (61) 307-1020

São Paulo
Tel.: (11) 7086-1633
Fax: (11) 7086-0141

Rio de Janeiro
Tel.: (21) 584-6055
Fax: (21) 584-2881

Fortaleza
Tel.: (85) 494-1551
Fax: (85) 494-7826

BALANÇO DO CRIME

Mais essa

Roubo em depósitos de empresas do TRC cresce em São Paulo. Transportadores se armam de segurança e tecnologia contra invasões de quadrilhas feitas com média de 20 a 25 homens e cinco veículos

Cássio Schubsky

Levantamento da Assessoria de Segurança do Setcesp (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região) aponta a ocorrência de 79 assaltos a depósitos de empresas do TRC em um ano. De abril de 1999 a março deste ano, o Estado de São Paulo assistiu a uma média de 6,6 assaltos/mês.

OCORRÊNCIA PAULISTA – Se já não bastassem os gastos tre-

mendos com o gerenciamento de risco – fala-se em 10% do faturamento como custo médio –, agora as empresas de transporte rodoviário de cargas se vêm às voltas com a proteção aos depósitos. “Gastamos cerca de R\$ 100 mil por mês com segurança patrimonial”, comenta Geraldo Aguiar de Brito Vianna, sócio-diretor da ITD Transportes, de Osasco (SP). “Temos franco-atiradores, vigia eletrônico e alarme ligado direto na delegacia.” Vianna

lembra que já teve depósitos assaltados nos últimos anos: “Tivemos problemas em Vitória (ES), Campinas e Ribeirão Preto (SP)”.

O crime nos depósitos é tipicamente paulista. E roubos em depósitos com eletroeletrônicos têm sido tão sérios, que influem decisivamente para tornar esse tipo de carga o mais visado no Estado, considerando todas as modalidades de roubo, além do próprio assalto a depósitos. “O crescimento dos valores relativos a eletroeletrônicos no primeiro trimestre de 2000 (veja gráfico abaixo) se explica pelo crescimento da invasão a depósitos com esse tipo de carga”, confirma o coronel Paulo Roberto de Souza, assessor de segurança do Setcesp. “Agora, é importante ressaltar que as empresas estão melhorando seus sistemas de gerenciamento de risco, conseguindo frustrar a ação das quadrilhas”, informa o coronel Souza.

Do Rio de Janeiro, esse tipo de crime não tem passado nem perto. “No ano 2000, não há uma única ocorrência relativa a assalto a depósitos de transportadoras no Rio de Janeiro”, atesta o assessor técnico do Sindicarga (Sindicato das



Foto: Nilton Fodeman/Foto Imagem

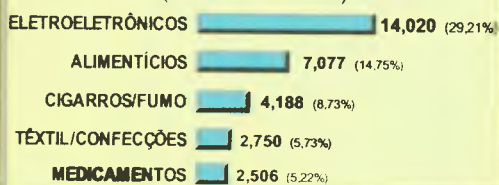
Depósito da ITD, em Osasco (SP): franco-atiradores e R\$ 100 mil/mês com segurança patrimonial

ESTADO DE SÃO PAULO

(PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2000, COM 569 OCORRÊNCIAS)

TIPOS DE CARGA MAIS VISADOS

(em R\$ milhões)



HORÁRIOS

(em nº de ocorrências)

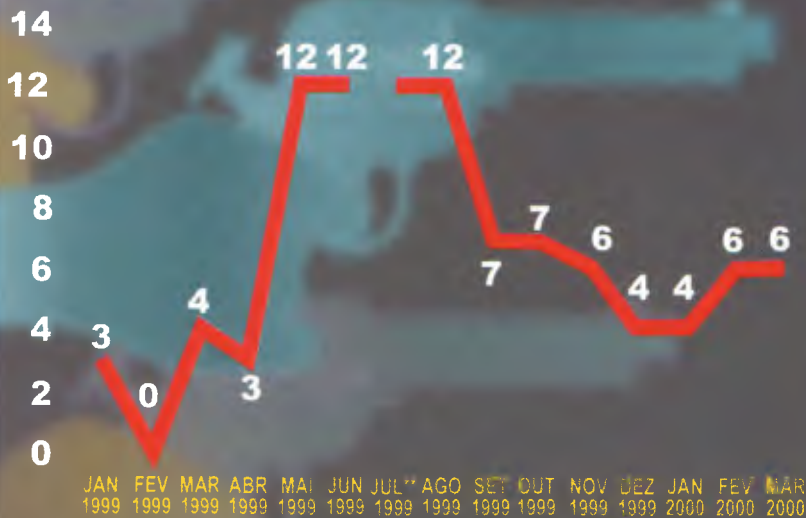


Fonte: Fetcesp/Setcesp

Fonte: Fetcesp/Setcesp

ROUBO NOS DEPÓSITOS*

(no Estado de São Paulo, em nº de ocorrências)



* de empresas de transporte rodoviário de carga
 ** a informação sobre julho de 1999 não está disponível

Fonte: Assessoria de Segurança do Setcesp

Empresas de Transporte de Cargas do Rio de Janeiro), coronel João Leite. “É pouco comum no Rio de Janeiro esse tipo de crime”, segunda o delegado-titular da DRFC/RJ (Delegacia de Roubos e Furtos de Cargas do Estado do Rio de Janeiro), Jorge Farid Zahra.

ATÉ OS DENTES – Para frustrar esse tipo de assalto, transportadores recorrerem a reforços à segurança dos depósitos é inevitável. “Temos vários clientes investindo em segurança de depósitos, além das escoltas”, garante Cláudio Gaspari, diretor comercial da GP – Guarda Patrimonial de São Paulo, um dos maiores fornecedores de sistemas e tecnologias para prevenção a roubos de cargas no País. Gaspari acredita que o mais importante é o

investimento em informações, e não só em segurança patrimonial, para que se possa ter o socorro externo. “Afinal, 90% dos roubos de carga são planejados”, comenta. “O mais importante é um bom sistema de comunicação para solicitar ajuda externa, na hora em que está ocorrendo o assalto”, concorda o coronel Souza, do Setcesp.

Entre os recursos, oferecidos pela empresa GP, destacam-se o circuito fechado de televisão, controle de acesso de pessoas e veículos, sensoramento e detecção (de quebra de vidros ou abertura de portas e janelas), central de monitoramento (para acionar o socorro externo) e pronto atendimento (para que o socorro da própria GP possa se dirigir ao local da ocorrência).

ESTADO DO RIO DE JANEIRO (PRIMEIRO TRIMESTRE DE 2000, COM 479 OCORRÊNCIAS)



Fonte: DRFC/RJ

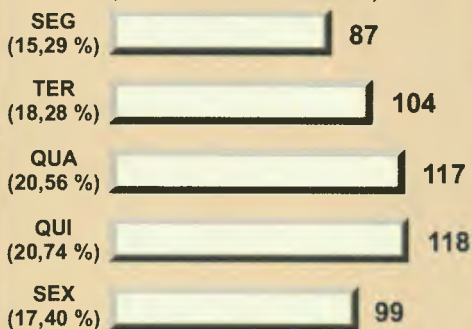
AS CARGAS MAIS VISADAS* (em nº de ocorrências)



* em março de 2000

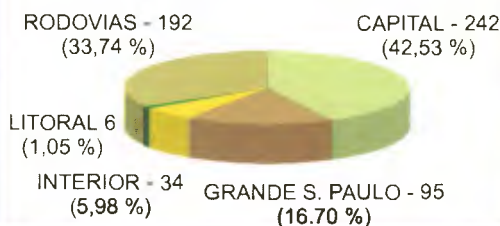
Fonte: DRFC/RJ

DIAS DA SEMANA (em nº de ocorrências)



Fonte: Fetcesp/Setcesp

DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA (em nº de ocorrências)



Fonte: Fetcesp/Setcesp

ENTIDADE

Na trincheira

Com sede em Brasília, a Associação Brasileira dos Transportadores de Carga tem como bandeira principal o combate ao roubo de cargas. A ABTC já tem mais de 800 associados

Cássio Schubsky



ANTC (Associação Nacional do Transporte de Carga) já não é mais a única entidade a representar nacionalmente o setor. Foi criada, em 16 de março deste ano, a ABTC (Associação Brasileira dos Transportadores de Carga). Com sede em Brasília, no edifício da Confederação Nacional do Transporte, a nova entidade é presidida pelo transportador pernambucano Newton Gibson.

CONTRA O ROUBO – A principal bandeira da ABTC é o combate ao roubo de cargas. “Nossa intenção é desenvolver uma infraestrutura para combater os casos violentos de roubo de carga”, revela Gibson. “O custo da assessoria de segurança é alto, nem todo sindicato pode bancar. Nós precisamos

de um apoio nacional no combate ao roubo de cargas”, explica. Uma das novidades que a ABTC deverá implantar no combate ao crime organizado é a criação de uma central nacional de denúncias.

Com a instalação da CPI do Roubo de Cargas, no Congresso Nacional (leia, nesta edição, entrevista com o relator da CPI, deputado Oscar Andrade), a ABTC pretende subsidiar o trabalho dos parlamentares com informações. “O que nós precisamos é combater o receptor, que é o grande câncer do roubo de carga”, dispara Newton Gibson.

OUTRAS PROPOSTAS – Com mais de 800 associados em pouco mais de dois meses de funcionamento, um dos objetivos principais da ABTC é dar voz também aos transportadores que estão fora das regiões Sul e Sudeste do País. “É preciso criar a ferrovia Transnordestina, ligando a região agrícola do Nordeste ao Porto de Suape, em Pernambuco”, defende Gibson. Aliás, o incremento da multimodalidade é um dos objetivos defendidos pela nova associação. “Não se concebe mais levar grãos do Rio Grande do Sul para o Nordeste por caminhão, com o retorno sem carga”, afirma o presidente da ABTC. “Fazer o frete só com o custo em cima de pneus, nesse tipo de percurso, é impraticável.” Gibson faz da defesa da importância do transportador para a economia uma profissão de fé: “O transporte é o sangue, é a interligação de todo o organismo econômico, é o que faz a economia funcionar”.

Entre os objetivos da ABTC, podem ser destacados ainda os seguintes:

✓ acompanhar politicamente a

I Congresso da ABTC será em novembro, na Paraíba

Alguns temas que serão discutidos durante o Congresso da ABTC já estão definidos: roubo de cargas; a questão dos seguros de cargas; o preço do pedágio; comércio eletrônico; projeto de Lei Postal; Agência Nacional dos Transportes; e Operador de Transporte Multimodal. “Queremos fazer um conjunto de palestras objetivas, sobre os temas fundamentais relacionados ao transporte”, resume o presidente da ABTC, Newton Gibson.

tramitação de proposições legislativas ligadas ao setor, como a Lei Postal e a regulamentação da ANT (Agência Nacional dos Transportes);

✓ instalação de um balcão de negócios na internet, com informações de interesse do setor (já em funcionamento);

✓ patrocinar, promover e empreender atividades de capacitação profissional em benefício dos associados à entidade;

Newton Gibson revela que a ABTC deve promover uma pesquisa nacional, já a partir de junho, sobre os custos de transporte. “Precisamos de uma pesquisa que mostre custos como insumos e implementos em cada região do País. Afinal, os salários de São Paulo não são os mesmos do Piauí.”

Por fim, o presidente da ABTC comenta uma outra linha de luta importante da entidade: “Precisamos diminuir as barreiras fiscais no transporte rodoviário. A perda de tempo é muito grande. Em alguns casos, perde-se mais tempo nos postos fiscais do que trafegando”.

QUEM É NEWTON GIBSON



Foto: Divulgação

Aos 69 anos, Newton Gibson é natural de Recife, capital pernambucana. Além de presidir a ABTC (Associação Brasileira dos Transportadores de Carga), Gibson é diretor da CNT (Confederação Nacional do Transporte) e presidente do Conselho Regional Nordeste III do SEST/SENAT, que engloba os Estados de Pernambuco e Alagoas. É, ainda, o presidente da Fetracan (Federação das Empresas de Transporte do Nordeste). Newton Gibson foi diretor da NTC (Associação Nacional do Transporte de Carga), de 1993 a 1999.

O presidente da ABTC é diretor-presidente da Transportadora Guarany Comércio e Representações e da NG Transporte.

A segurança da sua carga está sempre em primeiro lugar.



**PAMCARY. Vencedora do Prêmio
NTC pelo segundo ano consecutivo.**

A Pamcary ganhou, pelo segundo ano consecutivo, o Prêmio NTC Fornecedores do Transporte da Associação Nacional de Transportes de Cargas. Prêmio que, com certeza, é mais um incentivo para a Pamcary continuar a investir em novas tecnologias. E assim, fazer com que a qualidade dos seus produtos e serviços continue a contribuir para a segurança do transporte rodoviário de cargas do país. Pamcary. A maior e a melhor empresa de seguros de cargas do Brasil.

PAMCARY
0800-112521

Mudança na carteira

Aumento do roubo de cargas e conjuntura econômica alteram distribuição da carteira de seguros no TRC. Regulamentação do OTM também deve acarretar mudanças nos seguros de cargas

Ivan Garcia

Em grande parte motivado pelo aumento contínuo do roubo de cargas, um número cada vez maior de embarcadores vem aderindo ao seguro RR (Riscos Rodoviários – Transporte Terrestre). “Nossa carteira de embarcadores vem crescendo rapidamente há cerca de um ano e meio e já representa 20% do volume de prêmios”, confirma Artur Santos, vice-presidente da Pamcary, corretora líder no mercado de seguros para o transporte de cargas.

Este movimento, aliado a novidades como a regulamentação recente do OTM (Operador de Transporte Multimodal), estão causando, entre transportadores, embarcadores e seguradoras, a expectativa de que a tradicional “trilogia” de apólices para o setor – RR, RCTR-C e RCF-DC (veja quadro “Os seguros para o TRC”) –, que vem vigorando desde 1967, torne-se ultrapassada.

ROUBO E ECONOMIA – A ACE Seguradora, por exemplo, já definiu como seu foco de atuação o seguro internacional do embarcador. “Desenvolvemos seguros *tailor made*, isto é, ajustados a cada perfil de dono de carga”, anuncia o gerente de seguros de transportes, Moacir Rodrigues.

Para Santos, da Pamcary, outros fatores, além do roubo, vêm motivando embarcadores a assumir maior responsabilidade pelos incidentes com suas mercadorias. “As seguradoras só vinham indenizando as transportadoras em 75% ou 80% do prejuízo, e o restante acabava com o embarcador. Além disso, a estabilidade econômica passou a exigir uma administração mais criteriosa das apólices”, enumera.

Na ponta do lápis, os embarcadores começaram a achar mais vantajoso fazer o seu próprio seguro, que, por ser *all risks*, tem ampla cobertura. “Hoje o embarcador faz o seu seguro e pede para a segurador-



Castro, da Expresso Araçatuba: “O valor do gerenciamento de risco cresce sistematicamente”

ra abrir mão do direito de sub-rogação (*ressarcimento*) sobre o transportador”, descreve. É o caso da São Paulo Alpagatas. Em 1999, a empresa passou a contratar o RR. “Fizemos nosso próprio seguro e pedimos *ad valorem* (tarifa adicional) para a corretora”, confirma Marcelo Ninomiya, gerente de logística da Alpagatas.

CONTROLE RÍGIDO – Em contrapartida, os transportadores reclamam que têm sido obrigados a cumprir uma lista cada vez maior de normas de gerenciamento de risco, que inclui escoltas, rastreamento por satélite, checagem dos antecedentes de novos motoristas e restrições no valor da carga transportada por viagem.

Na São Paulo Alpagatas, é a Pamcary que define as normas que devem ser cumpridas por suas dez



Fonte: Susep (Superintendência de Seguros Privados)

RAIO X DOS SEGUROS DE CARGAS

EMPRESA	SEGUROS DISPONÍVEIS	TARIFA (% SOBRE O PRÊMIO)	PRINCIPAIS CLIENTES
 <p>ACE Seguradora R. Libero Badaró, 377, 15º andar CEP 01009-906 São Paulo SP tel. (11) 3111-0681, fax (11) 3105-8974 marine@aceseguradora.com.br</p>	<p>Seguros <i>tailor made</i> (personalizados) p/ embarcadores no transporte internacional RR RCTR-C RCF-DC</p>	<p>0,2% a 1% (<i>tailor made</i>)</p>	<p>BMW, Merck Sharp, Kimberly Clarck, Vicunha, CCE</p>
 <p>AGF/Gera Seguros Rua Dr. Olavo Egídio, 943 CEP 02037-001 - São Paulo - SP tel./fax (11) 6950-6241 geraseg@sanet.com.br www.geraseguros.com.br</p>	<p>RR RCTR-C RCF-DC RCTR-VI RC-OTM (aguardando regulamentação)</p>	<p>RR: 0,015% a 0,80% RCTR-C: 0,015% a 0,32% RCF-DC, RCTR-VI: variável</p>	<p>ANPA Transportes, APR Transportes, J. B. Bertolini, IBL Logística, Rodo Junior Cargas e Encomendas</p>
 <p>Apisul Administradora e Corretora de Seguros R. Dr. Barros Cassal, 180, cj. 603 CEP 90035-030 Porto Alegre - RS tel. (51) 211.3233, fax (51) 286-1888 apisul@apisul.com.br www.apisul.com.br</p>	<p>RCTR-C RCF-DC RR RCT-VI Seguros simplificados de RCTR-C, RCF-DC e RR APC - Acidentes Pessoais Coletivo (Transportador)</p>	<p>Taxas tarifárias e valores caso a caso</p>	<p>Expresso Mercúrio, Empresa de Transp. Atlas, Martins Com. e Serv. de Distribuição, Rodoviário Ramos, Mira OTM Transportes, Arisco Industrial, Peixoto Com. e Imp.</p>
 <p>Pamcary Sist. de Seguros e de Ger. de Riscos de Transp. Multimodais R. Abílio Soares, 250 CEP 04005-000 São Paulo - SP tel. (11) 3889-1234, fax (11) 3889-1115 pamcary@pamcary.com.br www.pamcary.com.br</p>	<p>RR RCTR-C RCF-DC RCTR-VI</p>	<p>n.f.</p>	<p>n.f.</p>
 <p>Pool Seguros Rua Prof. Heloisa Carneiro, 333 CEP 04630-051 - São Paulo - SP tel./fax (11) 542-7133 pool_sp@osite.com.br www.poolseguros.com.br</p>	<p>RR RCTR-C RCF-DC RCTR-VI Transp. Internacionais de Importação e Exportação</p>	<p>RCTR-C: 0,015% a 0,32% RCF-DC: 0,025% a 0,09% RR: negociável entre 0,04% e 0,16% RCTR-VI: mesma tarifa do RCTR-C p/ Brasil; adicional entre 0,03% e 0,06% para países do Mercosul Transp. Internacionais: conforme condições físicas do transporte</p>	<p>F. Souto, Agromar, Capivari, Rodosafrá, Utilissimo, Expresso Eletrônico</p>
 <p>Porto Seguro Rua Guaianazes, 1.238, 3º andar CEP 01204-001 - São Paulo - SP tel. (11) 3366-5043, fax (11) 3366-5694 transportes@portoseguro.com.br www.portoseguro.com.br</p>	<p>RR RCTR-C RCF-DC Transp. Intern. de Importação e Exportação</p>	<p>Variável conforme o caso</p>	<p>Tegon Valenti, Rápido Paulista, Di Gregório</p>

n.f. = não forneceu

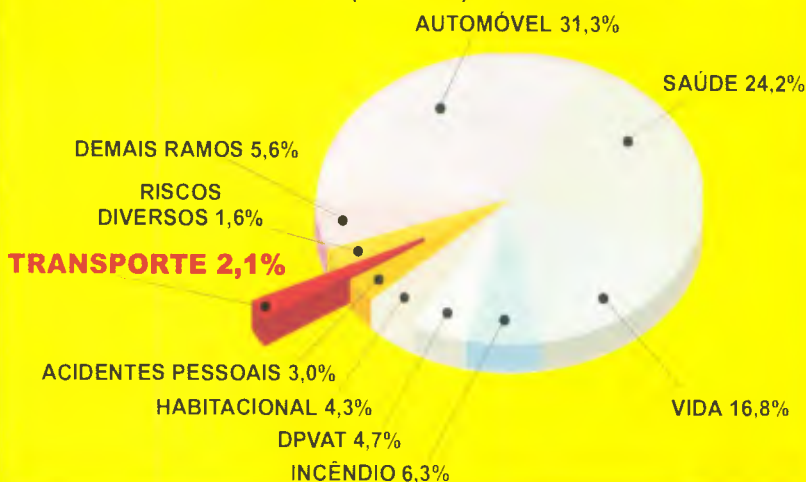
transportadoras. “A seguradora só pratica seu direito de sub-rogação se a transportadora descumprir algum item do gerenciamento”, afirma Ninomiya.

Os transportadores se queixam do aumento de custos que estas exigências vêm provocando. “As transportadoras convivem hoje com um custo entre 4% e 12% de seus faturamentos no gerenciamento de risco, e esse valor cresce sistematicamente”, pontua Oswaldo Dias de Castro, diretor da Expresso Araçatuba, de São Paulo (SP). Há dois anos, a Araçatuba gastava 1,7% do faturamento bruto com seguros e gerenciamento. Hoje, já está perto de 6%.

Para piorar, os transportadores também argumentam que, na prática, não podem deixar se ter o seu próprio seguro apenas porque o embarcador adotou o RR com *ad valorem* e suspensão para a sub-rogação. “Ainda há muitas restrições justamente nas cargas mais visadas. Nesses casos, nossa única garantia é fazer o RCF-DC, porque nem o RCTR-C cobre, por exemplo, medicamentos”, diz Manoel Leite Pereira Filho, diretor de operações da Rapidão Cometa, de Recife (PE). “As apólices fazem nosso custo de gerenciamento subir de 1,5% para 5% do fatura-

PARTICIPAÇÃO PERCENTUAL NO TOTAL DE PRÊMIOS CONCEDIDOS, POR RAMO

(em 1999)



Fonte: Fenaseg

mento bruto”, revela Celso Antônio Frare, diretor-presidente da Transportadora Ouro Verde, de Curitiba (PR).

A exemplo de outras operadoras, José Campelo de Oliveira, gerente de seguros de transportes da Porto Seguro, diz que procura amenizar o efeito das exigências com descontos. “Podemos conceder até 50% de abatimento no custo de implantação do gerenciamento de risco.”

MULTIMODALIDADE – A regulamentação do OTM promete mudanças importantes. Até o fechamento desta edição, a Susep (Superintendência de Seguros Privados) estava definindo as regras de

seguros para esta nova figura jurídica. “O mais lógico seria a criação de um seguro *all risks* para o OTM que garantisse a sub-rogação de sua seguradora contra os subcontratados”, avalia Artur Santos, da Pamcary.

Entretanto, para Oswaldo Dias de Castro, da Araçatuba, essas alterações são paliativos para a raiz do problema: a falta de combate ao roubo de cargas. “O nível de assaltos é tão alto que, ou as autoridades começam a agir de maneira mais efetiva, ou nem os seguros para o embarcador ou para o OTM serão a solução”, conclui o diretor do Expresso Araçatuba.

Os seguros para o TRC

✓ RR (Riscos Rodoviários – Transportes Terrestres)

Cobertura: seguro *all risks* para o embarcador, garante perdas e danos decorrentes de acidentes, assalto à mão armada, desaparecimento total e extravio de volumes e avarias diversas. Conforme o contrato, seguradora tem o direito de sub-rogação perante o transportador em casos de negligência comprovada. Obrigatório pelo Decreto nº 61.867, de 7/12/67.

✓ RCTR-C (Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga)

Coberturas: garante a responsabilidade do transportador por danos causados às mercadorias transportadas em função de acidentes com o veículo transportador ou incêndio no depósito. Obrigatório pelo Decreto nº 61.867, de 7/12/67.

✓ RCF-DC (Responsabilidade Civil Facultativa por Desaparecimento de Carga)

Coberturas: garante a responsabilidade do transportador por perdas na carga em função do roubo ou desaparecimento do veículo e da carga.

✓ RCTR-VI (Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagens Internacionais)

Coberturas: garante a responsabilidade por danos causados às mercadorias transportadas em função de acidentes e roubos em viagens internacionais.

Quem vai pagar a conta?

Medida Provisória 2.025-1, publicada no Diário Oficial em 4 de maio, regulamenta Vale-Pedágio. Transportadoras e embarcadores reclamam

Oswaldo Amaral

A greve dos caminhoneiros preocupou o Governo Federal, que, para solucionar a crise, instituiu, por meio da MP (Medida Provisória) 2.024, o Vale-Pedágio. O que parecia ser a solução transformou-se em problema. A MP 2.024 transferia para o embarcador o pagamento dos pedágios, o que deixou o setor indignado. Em nova rodada de negociações, que contou com a participação de caminhoneiros e transportadores, o Governo resolveu reeditar a MP 2.024 e estabeleceu que o transportador deve ressarcir o embarcador em até um por cento do valor do frete contratado. Surgia a MP 2.025-1 (veja trechos acima).

Esta alteração, no entanto, não parece ter sido o ponto final da his-



Padilha: "Para o dono da carga, o valor do Vale-Pedágio é facilmente absorvido em seus custos"

tória. Os transportadores estão argumentando que o Governo apenas mascarou o problema, que é o preço das tarifas cobradas nas estradas. "Eu acho que o Governo deu uma enrolada, não assumiu que o pedágio é caro e quis passar o ônus para alguém. A MP não vai resolver o problema. A oferta de transporte é muito grande e os embarcadores vão acabar retirando o valor do pedágio do preço dos fretes", afirma Romeu Natal Panzan, diretor do Expresso Jundiá.

Os embarcadores estão reclamando que agora estão pagando duas vezes o valor do pedágio, que já estaria embutido no preço do frete. "Nós vamos cumprir a lei, mas vamos ter que renegociar os

TRECHOS DA MEDIDA PROVISÓRIA QUE CRIA O VALE-PEDÁGIO

Art. 1º - Fica instituído o Vale-Pedágio obrigatório, para utilização efetiva em despesas de deslocamento de carga por meio de transporte rodoviário, nas rodovias brasileiras.

§ 1º - O pagamento da tarifa de pedágio, por veículos de carga, passa a ser de responsabilidade do embarcador.

§ 2º - Para efeito do disposto no caput, considera-se embarcador o proprietário originário da carga.

Art. 2º - A aquisição do Vale-Pedágio obrigatório, pelo embarcador, para fins de repasse ao transportador de carga, dar-se-á junto às concessionárias das rodovias, podendo a comercialização ser delegada a centrais de vendas ou a outras instituições a critério da concessionária.

§ 4º - Como critério de reembolso dos custos derivados dos pedágios, o embarcador deverá ser ressarcido pelo transportador em até um por cento do valor do frete contratado.

§ 5º - No caso de o transportador ser pessoa jurídica e subcontratar o serviço de transporte a autônomo, deverá efetuar desconto de um por cento sobre o valor da subcontratação.

Art. 3º - O Vale-Pedágio obrigatório não poderá ser contabilizado no valor do frete da carga a ser transportada por rodovias brasileiras em que haja cobrança de pedágio.

Art. 4º - Fica o embarcador sujeito à multa administrativa de quinhentas a dez mil UFIR por infração ao disposto nesta Medida Provisória, a ser aplicada pelo órgão competente, na forma do regulamento.

valores dos fretes, pois estamos pagando o valor do pedágio duas vezes", pondera Márcio Dias, gerente de logística da Quaker.

Questionado por **Transporte Moderno**, o ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, declarou: "Lideranças da categoria haviam sido previamente consultadas e reconheceram a eficácia da adoção do Vale-Pedágio, que teve o aval da NTC (Associação Nacional do Transporte de Carga)". Quanto à queixa dos embarcadores sobre o valor do pedágio ser cobrado duas vezes, Padilha afirma que "o que se está fazendo agora é explicitar, no texto da lei, quem deve pagar o pedágio". O ministro acrescenta que "não se pode permitir que a parte mais fraca dessa cadeia – o caminhoneiro – arque com o ônus do pedágio". Padilha acredita que, "para o dono da carga, o valor do Vale-Pedágio é facilmente absorvido em seus custos e, para o caminhoneiro, não".

O Ministério dos Transportes, segundo o ministro, estaria propondo ao CND (Conselho Nacional de Desestatização) "a fixação de um teto de R\$ 3,00 para os pedágios federais".



Embarcadores agora têm a obrigatoriedade de fornecer o Vale-Pedágio para os transportadores

Foto: D. V. G. G. G.

A alma do negócio

Investimentos em marketing aumentam no setor e mostram que as transportadoras aprenderam que “ser visto” também é fundamental

Oswaldo Amaral

O setor de transportes vem investindo pesado em tecnologia e na modernização dos seus serviços. Rastreamento, disponibilização de informações na internet e *call centers* são alguns exemplos. No entanto, de nada adianta esse investimento se o empresário não sabe divulgá-lo e utilizá-lo para conquistar mais clientes. É aí que entra o marketing. “Quem não é visto, não é lembrado. As empresas de transporte têm que mostrar os seus diferenciais e a sua qualidade”, ensina David Ferreti, proprietário da DFA Propaganda, responsável pelo marketing de empresas de transporte, como o Rodoviário Michelin.

A modernização da administração das transportadoras é apontada como uma das causas da maior preocupação com o marketing. “Os jovens empresários que hoje estão assumindo a área de transportes entendem a importância do marketing e do plano estratégico de mídia. Eles sabem que o frete é um produto que tem que ser vendido”, sentencia Milson Muscovick, proprietário da Agência Liba-Vick Propaganda, responsável pelas contas das transportadoras Unitown e Expresso Mira, entre outras empresas.

Em um setor cada vez mais competitivo, o marketing também vem sendo usado pelas transportadoras como arma na guerra pelo mercado. Através de propaganda agressiva, as empresas tentam convencer potenciais clientes de que estão na frente das concorrentes. “A publicidade agressiva, bem ilustrada e colorida, mostra para o mercado que a empresa possui espírito empreendedor e que pode garantir a realização do serviço que está vendendo. Modernidade, tecnologia, segurança e globalização são palavras-chave na composição de campanhas publicitárias deste tipo”, explica Muscovick.

Na década de 90, o investimento em marketing realizado pelas transportadoras cresceu muito e já deixou para trás o estigma de “super-



Na criação da Liba-Vick, ilustração e cores passam a idéia de que a empresa divulgada é arrojada

fluo”. Para os próximos anos, a expectativa é a de que as verbas de comunicação cresçam ainda mais e o marketing no setor de transportes invada também a mídia eletrônica. “A tendência de crescimento da propaganda no setor é, sem dúvida, irreversível”, finaliza Ferreti. ■

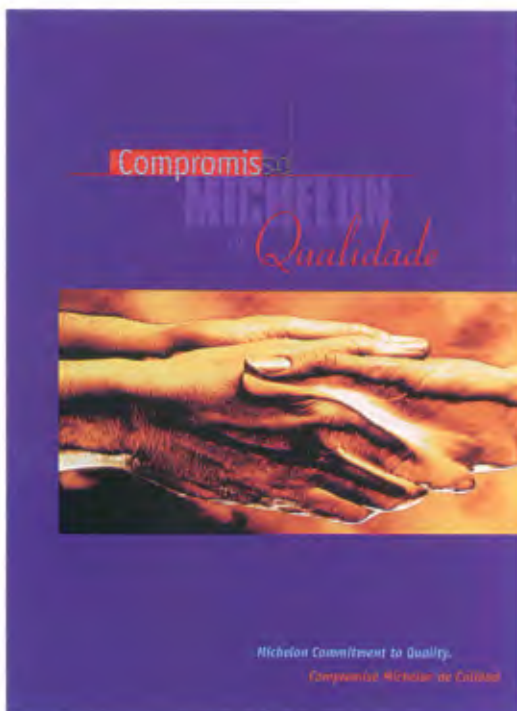
O caminho das pedras

Segundo David Ferreti, quatro são as etapas para a implantação de uma política de marketing

1ª - Estar estruturalmente preparada para os desafios do mercado
2ª - Estabelecer a política de marketing a partir das seguintes perguntas: “Quem somos? O que queremos? Aonde podemos chegar?”

3ª - Contar com o apoio ou assessoria de uma empresa de comunicação e marketing

4ª - Iniciar o processo de divulgação da empresa em diversas mídias



Peça publicitária da DFA Propaganda investe na imagem de compromisso e segurança

A hora do e-transporte

Alberto Graciano Ribeiro*

Foto: Erich Gebhardt

Neste primeiro artigo, escrevemos sobre um assunto que está em voga: o comércio eletrônico. Nas próximas oportunidades, contamos com a sugestão de vocês, leitores, para que este espaço seja o seu canal de comunicação sobre Tecnologia da Informação (TI) aplicada ao transporte.

A Internet possibilita que pequenas empresas exponham seus produtos para todo o mundo em condições de igualdade com grandes corporações, diminuindo custos operacionais, além de ser uma poderosa ferramenta de marketing. A explosão de crescimento apresentado pela rede há alguns anos tem como gênese o comércio eletrônico (*e-commerce*), ou, se você preferir, o B2B (*Business to Business*), realizado entre empresas, e o B2C (*Business to Customer*), que acontece entre empresas e clientes.

Quando falamos de comércio eletrônico, não podemos deixar de citar os grandes precursores. A Amazon, hoje a maior loja virtual de livros on-line, é um exemplo de como uma empresa recém-nascida pode competir com uma grande corporação. Atualmente, ela tem um valor de mercado superior à Barnes & Noble, o maior revendedor convencional de livros dos EUA. Outro destaque é a Dell Computer, com faturamento diário de US\$ 12 milhões na rede. Ambas praticam o B2C. Como exemplo de B2B, podemos destacar a CISCO, na área de informática, e a GE (General Electric), que migraram para a rede todo o relacionamento com seus fornecedores.

No segmento de transporte de



“Em 2000, está previsto um crescimento de 200% no número de internautas no País, que em fevereiro somavam 4,5 milhões. Com certeza, as empresas de transporte rodoviário de carga não poderão ficar de fora deste mercado.”

carga, o B2B pode se realizar em um *site* que permita, por exemplo, a contratação de serviços por embarcadores ou o relacionamento de transportadores com fornecedores de autopeças.

Para se criar um *site* de comércio eletrônico, são necessários investimentos em equipamentos, software, linguagens de programação, sistemas operacionais, comunicação, segurança e marketing. As regras do marketing virtual são iguais às tradicionais: simplesmente colocar o *site* no ar não atrai os seus clientes. É necessário divulgação.

A segurança na Internet merece um tratamento especial. Para contornar esse problema, algumas soluções continuam sendo implementadas, como o aumento do tamanho da criptografia (codificação dos dados transmitidos) e os *e-cards* (cartão para compras na Internet). Ao contrário do que pensa a maioria dos usuários, os *hackers* não fazem o ataque no momento em que o seu número de cartão de crédito está trafegando na rede, e sim no banco de dados da empresa da qual você está comprando. Por isto, implementar uma política de segurança e divulgá-la no *site* da empresa é uma atitude bem vista pelos usuários.

Todos estes cuidados, porém, serão inúteis se o cliente não for tratado com muito cuidado. Ele não admite erros no prazo de entrega ou no conteúdo comprado.

Para concluir, lembramos de alguns números da Internet no Brasil. Ela representou 88% de todo o comércio eletrônico da América Latina em 1999. Em 2000, está previsto no País um crescimento de 200% no número de internautas (Ibope), que em fevereiro somavam 4,5 milhões. A Forrest Researchs prevê que, em 2004, cerca de 8,5% das vendas em todo o mundo serão realizadas através da rede, com valor total de US\$ 7,5 bilhões. Com certeza, as empresas de transporte rodoviário de carga não poderão ficar de fora deste mercado. ■

* Alberto Graciano Ribeiro é graduado em Ciência da Computação pela UFU (Universidade Federal de Uberlândia), MBAE (Master Business Administrator and Economics) pela UFRJ e diretor da G&M Soluções e da SUCESU/MG. E-mail: alberto@gmsolucoes.com.br.

Volvo avança no segmento 6x4

Vocacionado para trajetos curtos na mineração, construção civil e transporte de cana, o FM12 6x4 possui motor de 12 litros, nas potências de 380 cv e 420 cv, e baixo consumo de combustível

Gilberto Penha



Uma região árida, onde viceja a vegetação rala e se avistam escarpas rochosas, trechos sinuosos e fornos de calcário exalando vapores brancos na atmosfera. Nada serviria melhor ao propósito da Volvo em mostrar que, nesse cenário adverso, o novo

caminhão FM12, tração 6x4, pode executar trabalho severo 24 horas por dia.

A mineradora Ical, instalada numa antiga fazenda de São José da Lapa (MG), adquiriu dois caminhões FM (que se juntam a dois FH) para tornar pontual o transporte em trechos com distâncias médias de 800 m. A mina ocupa área de 500 mil m², numa região em que a extração de calcário é forte.

O FM12 é um caminhão pesado, com capacidade máxima de tração de 100 t (para PBT de 34 t), que pode ser configurado como cavalo-trator e plataforma 6x4. O motor D12C, de 12 litros, nas potências de 380 cv e 420 cv, e torques de

1.850 Nm e 2.000 Nm, respectivamente, é considerado o mais avançado do segmento, segundo a Volvo, com consumo 4% menor que os concorrentes.

O freio motor VEB-390 (*Volvo Engine Brake*) possui força de frenagem de 390 cv de potência a 2.300 rpm. No sistema convencional, as trocas de lonas de freio ocorrem a cada 60 mil Km. Com o VEB, a cada 450 mil Km.

UM GRANDE FILÃO – O FM12 concorre com modelos Mercedes, Volkswagen, Ford e Scania nas áreas de mineração, construção civil e cana (veja quadro “O mercado de caminhões 6x4”).

Com produção industrial de 200 mil t/mês (100 mil t de calcário e 100 mil t de brita), a Ical movimentava 600 caminhões de terceiros/dia. Participa com 12% do mercado interno. Segundo o superintendente Francisco Guerra, as reservas de calcário da Ical superam 1 bilhão de t, e, com os atuais níveis de produção, a empresa levaria quase 500 anos para esgotá-las. A informação comprova o acerto da Volvo em investir nesse promissor segmento 6x4. Ao comparar o FM com outros fora-de-estrada, Nilton Meira, diretor de marketing caminhões, sustenta que o FM oferece velocidade média maior em trechos de até

FICHA TÉCNICA DO VOLVO FM12 (tração 6x4)

Aplicação	Mineração, construção, cana
Cabine	Avançada, com piso baixo
Motor	D12C380, 6 cilindros em linha, turboalimentado, intercooler
Potência	380 cv / 1.800 rpm
Torque	189 mKgf / 1.300 rpm
Caixa de mudanças	SR1900, manual, sincronizada
Direção	STG20.0, hidráulica
Entreeixos tratores (mm)	3.200/3.600
Entreeixos rígidos (mm)	3.400/3.700/4.300/4.600/4.900
PBT (Kg)	34.000
PBTC (Kg)	45.000
Capacidade máxima de tração (Kg)	100.000



Com capacidade máxima de tração de 100 t, o FM12 permite configuração cavalo-trator e plataforma 6x4

O MERCADO DE CAMINHÕES 6x4

(faixa de 20 t a 39 t)

MODELOS	APLICAÇÃO	MOTOR/POTÊNCIA	PBT (em t)	VENDAS/1999	PARTICIPAÇÃO
MERCEDES 2423 B e K	Construção civil/caçamba	OM-906 LA - 231 cv	26,5	715 *	42,00%
MERCEDES L e LS-2638	Madeira e cana	OM-457 LA - 380 cv	33,1		
MERCEDES LK-2638	Construção civil, mineração	OM-457 LA - 380 cv	33,1		
FDRD Cargo 2422	Madeireiro, canavieiro, obras	Cummins 6CTAA - 215 cv	23	513	27,70%
FDRD Cargo 2425	Madeireiro, canavieiro, obras	Cummins 6CTAA - 250 cv	23		
FDRD Cargo 2425 Mixer	Obras, basculante/concreto	Cummins 6CTAA - 250 cv	23		
FORD Cargo 2630	Madeireiro, canavieiro, obras	Cummins 6CTAA - 291 cv	23		
VW 24.220	Urbano, betoneira e basculante	Cummins 6CTAA - 218 cv	24	257	14,00%
VW 24.250	Fora-de-estrada, betoneira	Cummins 6CTAA - 250 cv	24		
VW 26.300	Madeireiro e rodoviário	Cummins 6CTAA - 302 cv	24		
SCANIA CA 6x4 NZ	Mineração, construção civil	DSC12 - 360 cv	38,5	334	12,40%
SCANIA GA 6x4 NZ	Transporte de grãos, líquidos	DSC12 - 360 cv e 420 cv	27,7		
SCANIA CB 6x4 NZ	Mineração, construção civil	DSC9-260 cv e DSC12-360 cv	28,5 - 38,5		
VDLVD FM12 380/420	Curta distância em mineração, construção, madeira, cana.	D12C380 - 380 cv D12C420 - 420 cv	34	n.f. **	n.f.
VOLVD FH12 380/420	Média e longa distância. Rodotrem/treminhão, madeira	D12C380 - 380 cv D12C420 - 420 cv	33,1		
VOLVO NH12 380/420	Média e longa distância. Rodotrem/treminhão, madeira	D12C380 - 380 cv D12C420 - 420 cv	33,1		
INTERNACIONAL 4900	Baú (urbano, frigorífico), sider, carga seca	International DT 466E Eletrônico 250 cv	24	19	1,95%
INTERNACIONAL 9200	Frigorífico, baú (carga geral), graneleiro/tanque, bitrem	Cummins ISM 405E Eletrônico 405 cv	24		
INTERNACIONAL 9800 ***	Frigorífico, baú (carga geral), graneleiro/tanque, bitrem	Cummins ISM 405E Eletrônico 405 cv	24		

* Inclui L, LK e LB-2325. ** O FM12 380/420 chegou ao mercado em março/00. O FM10 320 ainda não foi lançado. *** Começou a ser produzido no Brasil em abril/00. n.f.: Não fornecido.

Fonte: Montadoras

1 Km. “As distâncias curtas exigem melhor desempenho do veículo”, frisa Eduardo L. Aguiar, gerente de mineração da Ical, para quem um menor número de caminhões deve atender serviços de britagem e beneficiamento do calcário com alta produtividade. “Adquirimos dois FM, de estrutura articulada, avaliando investimento e custo de operação”, acrescenta Aguiar.

Em média, o ciclo de operação dura 12 minutos para caminhões fora-de-estrada convencionais e 10 minutos para o FM. “Com o novo eixo dianteiro, adicionando 2 t ou 3 t, passamos de 27 t para 30 t (capacidade de carga)”, informa Aguiar, acrescentando que o aumento da caçamba foi de 14 m para 16 m.

O segmento 6x4 representa cerca de 18% (ou 64 unidades/mês) das vendas da Volvo. Meira prevê que, até o fim do ano, serão vendidos 500 FM no Brasil, Chile e Argentina.

Para o diretor da Volvo, cada unidade do FM12 proporciona até R\$ 11.450/mês de economia em relação à concorrência, incluindo consumo de combustível, disponibilidade, conforto e segurança. “O cli-

ente pode ter frota com 9 veículos, ao invés de 10, caindo o investimento inicial.”

CONFORTO E CONSUMO –

Um diferencial do FM em relação aos NH e FH está na cabine, com piso baixo, a 1.260 mm do solo. Dois degraus de acesso propiciam conforto ao motorista e acompanhante em operações com entradas e saídas frequentes. O volante e os pedais são reguláveis em altura e inclinação. Ar-condicionado e cama ampla tornam a cabine confortável para operação e repouso.

O computador de bordo conjuga informações de cinco diferentes áreas: veículo, air bag (opcional), motor, freios ABS e painel de instrumentos. Indica limite de velocidade ou meta de consumo e informa quantas vezes o motorista ultrapassou o limite e se a meta de consumo foi atingida. O computador de bordo disponibiliza, ainda, gravação eletrônica permanente, que impede alteração do número do chassi em caso de acontecer um roubo. E a gravação (com senha) só pode ser alterada na Suécia, sede da montadora.



A nova geração da série FH12 dispõe de sistema eletrônico

Volvo FH12 é eleito “Caminhão do Ano”

A imprensa especializada da Europa elegeu o Volvo FH12 como o “Caminhão do Ano 2000”. A coroação aconteceu em fevereiro, durante a Feira de Transportes de Amsterdã, na Holanda. Mais de 150 mil unidades do FH12 já foram vendidas em todo o mundo. Desde o seu lançamento, em 1993, o FH12 já conquistou 10 prêmios como o melhor caminhão do mercado mundial. Em 1998, a Volvo lançou nova geração da série FH12, com aprimoramentos no trem de força, sistema eletrônico e computador de bordo.

LANÇAMENTO 2

Em qualquer rua

Em consonância com a legislação restritiva à circulação de caminhões em grandes centros, a Ford lança o Cargo 814 VUC. Veículo é vocacionado para transporte de bebida e carga seca, entre outros segmentos

Gilberto Penha



O Cargo 814 VUC, com distância entreeixos de 2.800 mm: ótima manobrabilidade



A Ford projetou o Cargo 814 VUC (Veículo Urbano de Carga) para atender a “zona de máxima restrição de circulação”, liberada para caminhões com comprimento máximo de 5,50 m e largura até 2,20 m. Mas a montadora foi além: o veículo compacto e versátil, segundo Strauss Rossi, supervisor do produto de marketing e vendas caminhões Ford, tem a manobrabilidade em ruas estreitas, mesmo onde não haja a restrição de tráfego.

O Cargo 814 VUC, com cabine avançada e porta com abertura de 90°, para facilitar o acesso, é indicado para transporte de bebida e carga seca, podendo transformar-se em baú de alumínio ou isotérmico, tanque, plataforma para guincho etc.

Comparado ao 814 padrão, o

VUC se diferencia porque algumas peças da geometria da direção hidráulica sofreram modificações, tornando-se compatíveis com o reduzido entreeixos, de 2.800 mm (contra 3.300 mm e 3.900 mm da linha Cargo convencional), e com o comprimento total, de 5.500 mm (contra 6.337 mm). “Mas o PBT continua o mesmo (7.700 Kg)”, frisa Rossi, ressaltando que, com o

novo eixo dianteiro, a capacidade de carga subiu de 2.600 Kg para 3.000 Kg.

CONSUMO MÍNIMO – A Ford só divulgará dados de desempenho e consumo do VUC depois de iniciar a produção, em junho, na

fábrica do Ipiranga, em São Paulo, com previsão de 50 unidades/mês. Seu motor Cummins 4BTAA, de 3.9 litros, atende a norma Euro II. Turboalimentado e com aftercooler, opera com 4 cilindros em linha, potência de 140 cv a 2.700 rpm e torque de 51 mKgf a 1.500 rpm.

Segundo dados da montadora, o consumo específico do VUC, medido em testes no dinamômetro, é parecido ao do 814 padrão – ambos têm o mesmo motor. Outras características de desempenho também se assemelham. O consumo mínimo é de 195 g/kW.h (para 1.400 rpm). Em marcha lenta, o consumo chega a 220 g/kW.h (para 1.000 rpm). O 814 padrão alcança velocidade máxima de 105 Km/h. A capacidade máxima de subida em rampas é de 33% para 7.700 Kg. A capacidade máxima de subida fica em 25% para 10.100 Kg.

No mercado, os principais concorrentes do Cargo 814 VUC são GMC 5-90 e o VW 8.120. ■

FICHA TÉCNICA DO CARGO 814 VUC

(tração 4x2)

Chassi	Tipo escada
Cabine	Avançada, basculante, simples
Motor	Cummins 4BTAA 3.9, turbo aftercooler
Potência máxima	141 cv a 2.700 rpm
Torque máximo	51mKgf a 1.500 rpm
Transmissão	Manual, de 5 velocidades
Direção	Hidráulica
Suspensão dianteira	Molas parabólicas
Suspensão traseira	Molas semi-elípticas
Comprimento (mm)	5.460
Largura (mm)	2.109
Altura do veículo carregado (mm)	2.500
Altura em relação ao solo (mm)	220
Entreeixos (mm)	2.800
Capacidade de carga (Kg)	4.680
PBT (Kg)	7.700
Capacidade máxima de tração (Kg)	10.100

A certificação ISO 9002, por cumprir os exigentes padrões internacionais de qualidade na prestação de serviços, nos dá a certeza de estar no rumo certo.

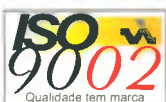
Isso prova porque a Itapemirim Cargas detém hoje uma diversificada carteira de clientes distribuídos por todo Brasil.

Transportar ultrapassando fronteiras é nossa especialidade.



Cargas aéreas e rodoviárias
para todo Brasil

Para atender melhor,
a gente vai mais longe.



SAC - Serviço de Atendimento ao Cliente: 0800-99-2244
e-mail: sac@itacargas.com.br - home page: www.itacargas.com.br



Diferenciais de fábrica

Hyundai ingressa no mercado de caminhões, com o leve Porter, que tem 85 cv de potência e duas versões. Outra novidade são os furgões H100, com 1.388 Kg de carga, que trazem melhorias de acabamento, mecânica e motorização

Gilberto Penha



No lançamento de uma nova família de veículos, a Hyundai valeu-se da estratégia que privilegia produtos com diferenciais de fábrica, notadamente de acabamento, mecânico e motorização. Assim, vans de passageiros (veja *TechniBus 48*), furgões de carga e caminhões leves, importados da Coreia do Sul, chegam ao mercado com identificação visual aprimorada, num ambiente econômico ligeiramente aquecido.

Paulo Watanabe, gerente de produto e planejamento de marketing da Hyundai, aponta o caminhão leve Porter como o veículo adequado “para circular em cidades popu-



O caminhão leve Porter, derivado da linha H100, da Hyundai: adequado para cidades populosas, com tráfego difícil

las, de tráfego difícil”. Para ele, o compacto Porter é fácil de manobrar, devido a sua plataforma baixa (795 mm), o que facilita a carga e a descarga em áreas de difícil acesso.

Derivado da linha H100, o cami-

nhão leve Porter destaca-se pela boa relação custo/benefício em várias aplicações urbanas. “A começar pelo preço (R\$ 30,5 mil) e pela garantia de 4 anos ou 80 mil Km”, observa Watanabe. As outras vantagens estão no motor diesel, no chassi reforçado e na caçamba em chapa de aço estruturada, que resultam em boa durabilidade, “com vida útil acima de 5 anos”.

CABINE DUPLA – A linha Porter está disponível em duas versões: GL cabine dupla (chassi curto) e GLS cabine dupla (chassi longo). Com perfis aerodinâmicos, as cabines dispõem de faróis redondos, que combinam com as luzes de neblina do pára-choque dianteiro. A GL comporta 6 pessoas e conta com protetor traseiro, bancos dianteiros reclináveis e encosto de cabeça com regulagem de altura para o motorista. A GLS, também para 6 pessoas, possui vidros dianteiros com comando elétrico.

A caçamba é produzida em chapas de aço. Permite o acesso por que as bordas laterais e traseiras

A picape com motor V-8 e câmbio automático

Foto: Claudio Larangeira



A Dodge Dakota, comercializada pela Chrysler do Brasil: primeira picape média com motor de 8 cilindros

A nova Dodge Dakota R/T 5.2 (road and track – estrada e pista), nas versões cabines simples e estendida, é a primeira picape média com motor de 8 cilindros. Sua capacidade de carga

é de 1.850 Kg (simples) e 1.945 Kg (estendida), enquanto os modelos S10 (GM) e Ranger (Ford) variam entre 670 Kg e 1.065 Kg.

Uma novidade da Dakota R/T é o câmbio automático de 4 velocidades, com mudança de marcha suave, para conforto do motorista. O motor V-8 a gasolina, de 5.2 li-

tros, desenvolve 232 cv de potência a 4.400 rpm e torque de 408 Nm a 3.200 rpm, permitindo acelerar de 0 a 100 Km/h em apenas 9,8 segundos. O motor assegura maior agilidade nas retomadas de velocidade. Isto se deve não só ao aumento de potência, mas ao torque maior, uma força a mais à picape em baixa rotação.

Entre janeiro e março, no segmento de picapes médias nacionais e importadas, a S10 (GM) teve 40,8% de participação (4.448 unidades vendidas), e a Ranger (Ford), 26,4% (2.752 unidades). O restante ficou com os modelos Hilux (Toyota), L200 (Mitsubishi) e Dakota R/T (Chrysler), este último lançado em março. Até o fim do ano, a Chrysler pretende comercializar cerca de 700 unidades.

podem ser rebaixadas. A altura do assoalho da caçamba em relação ao solo é de apenas 725 mm, para facilitar as operações de carga e descarga.

Equipados com motor diesel aspirado 2.6 (o mesmo das vans H100) e 85 cv de potência (o Bongo, da Kia, tem 83 cv), os caminhões Porter são considerados uma alternativa para o trânsito urbano porque o motor "econômico" trabalha em alto torque (17 mKgf) e baixa rotação (2.200 rpm). O Porter pode vencer rampas de até 31%.

A suspensão foi desenvolvida para resistir a grandes esforços. O Porter tem 3 t de PBT (e 3,5 t com chassi longo). A direção é hidráulica para as duas versões, com pneus de rodado duplo na traseira para dar maior sustentação à caçamba e melhor dirigibilidade.

SERVIÇO RÁPIDO – Derivado da van Hyundai de 16 lugares, o furgão de carga H100 GL, com 3 t de PBT, é montado sobre chassi alongado e leva 3 pessoas no banco

FICHA TÉCNICA DOS NOVOS VEÍCULOS LEVES

MODELOS	Porter GLS chassi longo	Porter GL chassi longo	Furgão H100 GL	Picape Dodge Dakota R/T Cabine Simples	Picape Dodge Dakota R/T Cabine Estendida
Plataforma	baixa	baixa	monobloco	4x4	4x4
Cabine	dupla	simples			
Motor diesel	Hyundai, 4 cilindros em linha	Hyundai, 4 cilindros em linha	Hyundai, 4 cilindros em linha	5,2 litros, 8 cilindros, tipo V-90 o	5,2 litros, 8 cilindros, tipo V-90 o
Cilindrada (cc)	2.607	2.607	2.607	5.218 cm³	5.218 cm³
Válvulas	8	8	8	16	16
Potência máxima (cv/rpm)	85 / 4.000	85 / 4.000	85 / 4.000	232 / 4.400	232 / 4.400
Torque máximo (mKgf/rpm)	17 / 2.200	17 / 2.200	17 / 2.200	40 / 3.200	40 / 3.200
Transmissão	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	automática, 4 marchas, com <i>overdrive</i>	automática, 4 marchas, com <i>overdrive</i>
Direção	hidráulica	hidráulica	hidráulica	hidráulica	hidráulica
Suspensão dianteira	double Wishbone	feixe de molas	molas helicoidais	molas helicoidais	molas helicoidais
Suspensão traseira	molas semi-elípticas	molas semi-elípticas	molas semi-elípticas	molas longitudinais	molas longitudinais
Comprimento (mm)	5.075	5.075	5.470	4.980	5.463
Largura (mm)	1.690	1.690	1.690	1.816	1.816
Altura (mm)	1.930	1.930	2.020	1.740 (1)	1.741 (1)
Entreeixos (mm)	2.640	2.640	2.890	2.844	3.327
Altura mínima do solo (mm)	150	150	190	212	212
Raio de giro (m)	5,1	5,1	5,6	10,9	12,5
PBT (Kg)	3.550	3.550	3.070	2.600	2.695
Capacidade de carga (Kg)	1.900 (máxima)	1.900 (máxima)	1.388 (máxima)	750	750

(1) Carregado com 1.000 kg
Fontes: Hyundai e Chrysler

dianteiro. Na parte traseira, a capacidade volumétrica é de 7,33 m³, ou seja, capacidade de 1.388 Kg de carga. É indicado para serviço porta a porta e com horários predeterminados, por transportadoras que operam cargas leves e rápidas, com entregas programadas.

Na movimentação da carga, mo-

torista e ajudantes podem acessar o compartimento de carga pela parte traseira ou pela porta lateral deslizante. Sem opcionais, o furgão H100 GL possui direção hidráulica de série, assento do motorista reclinável e rádio/tocafitas, itens que ajudam a tornar a viagem agradável.

Carga pesada precisa de quem entende de limpeza pesada.

Qualidade e resistência para sua transportadora.

1
ANO DE GARANTIA

jacto
LAV500

Bombas de lavagem estacionária



FORAVANTI

jacto
LAV750

2 mangueiras de uso simultâneo



Rua Dr. Luiz Miranda, 1650 - CEP: 17580-000 - Pompéia - SP
Tel.: (14) 452 1811 - Fax: (14) 452 1916
jacto@jacto.com.br - www.jacto.com.br

J **jacto**
JACTO É QUALIDADE

International brasileiro

Já está sendo produzido em Caxias do Sul (RS) o cara-chata extrapesado da montadora norte-americana International. Principal destaque é o motor eletrônico Cummins, com 405 cv de potência

Cássio Schubsky



A International já está produzindo, em Caxias do Sul (RS), o extrapesado 9800 com cabine avançada e tração 6x4. Além de atender o mercado brasi-

leiro, a fábrica gaúcha servirá de plataforma de exportação do novo caminhão para outros países do Mercosul, África do Sul, Austrália, Oriente Médio e Leste Europeu. Até o final deste ano, a expectativa é produzir cerca de 400 unidades do 9800. "Inicialmente, vamos destinar 50% da produção ao mercado nacional e 50% para exportação", projeta o presidente da International do Brasil, Anthony da Cunha.

MOTOR INTELIGENTE – O principal atributo do 9800 é o motor eletrônico Cummins ISM. Com 405 cv de potência a 1900 rpm e torque máximo de 1995 Nm a 1200 rpm, o ISM possui o Módulo Eletrônico de Controle (ECM), que faz diagnóstico de falhas existentes no motor, além de antecipar futuros problemas. A temperatura e a pressão são monitoradas, diminuindo-

Fotos Divulgação



O extrapesado 9800, da International. No detalhe, o motor ISM

se a potência ou se autodesligando o motor para evitar avarias, quando for o caso. O ISM também é capaz de "interpretar" a velocidade exigida pelo motorista, aumentando ou reduzindo a potência, com economia de combustível e outros ganhos no custo operacional do veículo.

A transmissão é Eaton, que, a exemplo da Cummins e da própria International, também é norte-americana. As três companhias mantêm firme parceria para atender o mercado brasileiro, apostando na sinergia de seus produtos.

Diferencial importante do cara-chata extrapesado da International é a cabine em alumínio. "Utilizamos um material mais leve para aumentar a capacidade de carga e melhorar o desempenho do veículo", explica o presidente da International do Brasil.

Uma dificuldade que os veículos da série 9000 apresentavam era em relação à embreagem, dura, pouco adequada à ingrata realidade brasileira – de estradas esburacadas, com muitas curvas, subidas e descidas –, que requer constantes trocas de marchas. Mas a montadora garante que providenciou melhorias para "suavizar" a embreagem, facilitando o seu acionamento, para maior conforto do motorista.

A International aposta na qualidade de seus caminhões para abocanhar uma boa fatia do mercado nacional. "Não estamos no Brasil para ser os outros", dispara Anthony da Cunha. "Temos produtos diferenciados, que trarão vantagens competitivas aos nossos clientes ao longo do tempo", justifica.

FICHA TÉCNICA DO 9-800

(tração 6x4)

Motor	Cummins ISM 405E Ciclo Diesel, 4 tempos, eletrônico, 6 cilindros verticais em linha, turboalimentado e pós-arrefecido
Potência máxima*	404 cv/296,9 kW a 1900 rpm
Torque máximo*	1995 Nm a 1200 rpm
Consumo específico (g/kW.h)	190 a 1700 rpm
Transmissão	Eaton Fuller RTLO(F)-16918B, com acionamento mecânico por alavanca no assoalho
PBT (Kg)	23.000
PBTC (Kg)	57.000

* Valores líquidos conforme ISO 1585



“Já pensou
seu caminhão
quebrar num
lugar desses?”

Quem viaja por esse Brasil afora, precisa da companhia de um Globalstar: o telefone via satélite que fala mesmo fora da área de cobertura. Com ele, você faz e recebe ligações de qualquer lugar, na hora de sua conveniência, com qualidade superior de voz. Globalstar é a solução naqueles momentos de imprevistos, para matar a saudade da família ou para aproveitar boas oportunidades de negócios entre uma parada e outra. E tem mais: Globalstar é fácil de usar e você pode ter uma linha celular no mesmo aparelho, para utilizar quando estiver próximo aos centros urbanos. Por mais longe que você vá, não fique fora de alcance. Ligue agora mesmo e peça o seu aparelho. Globalstar, de longe a melhor comunicação.



Globalstar



Você sempre perto.

www.globalstar.com.br

Ligue agora:

0800 99 78 90.

Lançamento no Brasil: Região Centro-Sul - em funcionamento. Região Nordeste - previsão para o 2º trimestre/2000. Região Norte - previsão para o 3º trimestre/2000.

Leveza na direção

Com cabine avançada basculável e teto alto, o extrapesado Mercedes 1938 S permite o uso de semi-reboques longos e adaptação de terceiro eixo (6x2) em bitrens graneleiro e tanque de combustível

Gilberto Penha



Com o intuito de atender a demanda por veículos com grande capacidade de carga, a Mercedes-Benz já está comercializando o caminhão extra-

pesado 1938 S, com tração 4x2, freios a disco com ABS e motorização eletrônica.

VANTAGENS PESADAS –

Sua cabine avançada basculável alcança ângulo de 68 graus e apresenta dispositivo de segurança que impede a sua queda, quando basculada. Um aspecto de maior conforto é propiciado pelo espaço interno, com altura livre de 1,92 m, entre o piso e o teto extra-alto. O teto solar com vidro é acionado por meio de comandos no painel de instrumentos ou junto ao leito. A porta do motorista é destravada por controle remoto à distância. Destacam-se o ar-condicionado e o beliche.

O conforto e a segurança na con-

Foto: Divulgação



O 1938 S, que já está sendo comercializado pela Mercedes-Benz: motor eletrônico, cabine avançada basculável e conforto para o motorista

dução parecem servir às longas jornadas. Prova disto são a coluna de direção ajustável, em altura e inclinação, o banco do motorista com cinto de segurança integrado e a suspensão pneumática. “Todos os controles operacionais do veículo são de fácil acesso”, garante a fábrica.

O piloto automático permite fixar velocidade de cruzeiro e limitar a velocidade máxima. O sistema inteligente de manutenção e diagnóstico de falhas checa os principais parâmetros do veículo e alerta sobre itens que carecem de manutenção. O sistema avalia ainda condições de desgaste dos componentes, podendo, por exemplo, prorrogar a troca de óleo ou antecipá-la.

O modelo 1938 S também proporciona manobras ágeis, podendo ser utilizado em semi-reboques longos ou adaptado com terceiro eixo

(6x2), para tracionar bitrem graneleiro e tanque de combustível.

O motor eletrônico OM-457 LA contém sistema de gerenciamento de injeção de combustível que dispensa a bomba injetora tradicional. Os comandos eletrônicos, segundo a fábrica, reduzem os custos operacionais do veículo, respeitando o meio ambiente.

A estratégia da montadora consistiu em ofertar o 1938 S, na rede de 200 concessionários, a partir de março, ao custo de R\$ 167 mil (no Estado de São Paulo). Parte da produção será destinada à exportação para toda a América Latina.

Segundo a fábrica, o extrapesado, com PBTC de 45 t e capacidade máxima de tração de 80 t, vai ocupar um nicho de mercado cujos usuários, preferencialmente, optam pela cabine avançada. Isto representa 30% das vendas deste mercado, ficando o restante com veículos de cabine semi-avançada.

FICHA TÉCNICA DO 1938 S

(tração 4x2)

Aplicação	Rodoviária, cargas de alto volume
Cabine	Avançada basculável
Motor	Mercedes-Benz OM 457 LA, 6 cilindros em linha, turbocooler
Potência máxima	380 cv / 1.900 rpm
Torque máximo	189 mKgf / 1.100 rpm
Caixa de mudanças	ZF 16 S-1650
Direção	ZF 8097
Suspensão dianteira	Molas parabólicas
Suspensão traseira	Molas parabólicas
Comprimento total (mm)	6.124
Largura (mm)	2.491
Entreeixos (mm)	3.700
PBT (Kg)	20.100
PBTC (Kg)	45.000
Capacidade máxima de tração (Kg)	80.000
Velocidade máxima	125 Km/h
Capacidade máxima de subida	44%

Fonte: Mercedes-Benz do Brasil

Família e/ou empresa

Édio de Almeida Passos*

Foto: Lizimar Dahlke



Algumas das dificuldades encontradas no processo de sucessão na empresa familiar são decorrentes da indefinição de papéis no âmbito dos controladores, e não na gestão dos negócios. O ponto central, neste caso, são as relações entre sócios e entre herdeiros e sócios.

Há a necessidade de explicitar as áreas de responsabilidade daquelas que administram a propriedade, a gestão e a família, como parte da sociedade. O caminho mais adequado para a profissionalização desta sociedade é a criação de instâncias de decisão para cada área de interesse, ou *conselhos*. Não nos referimos à figura opaca do “antigo” conselho de administração, formado por amigos muito próximos dos controladores e que, por motivos óbvios, tendiam a concordar, quase integralmente, com a fala do controlador. Referimo-nos a conselhos profissionalizados.

A peculiaridade de cada empresa será relevante na definição do modelo societário e, conseqüentemente, do perfil dos conselhos. Quando a empresa está na primeira geração, fica difícil sensibilizar o empresário-fundador da necessidade de estruturar a sociedade, pois qualquer alteração no modelo vigente significará mudança nas relações de poder. No entanto, aqueles que tiverem a percepção de que essas mudanças poderão garantir a perenidade dos negócios terão dado um passo à frente.

Considerando como original cada situação encontrada, pode-se instituir uma ou mais das se-



“Quando a empresa está na primeira geração, fica difícil sensibilizar o empresário-fundador da necessidade de estruturar a sociedade, pois qualquer alteração no modelo vigente significará mudança nas relações de poder.”

guintes instâncias:

✓ Conselho familiar: membros do núcleo familiar de cada sócio. Administra as demandas de caráter familiar e os temas de interesse desse núcleo. Analisa e elabora questionamentos.

✓ Conselho de herdeiros: tem a missão educativa de preparar os herdeiros para as futuras posições de liderança na sociedade.

✓ Conselho societário: membros indicados pelos conselhos familiares. Separa e administra os interesses da família, da propriedade e da empresa, administra a pulverização da sociedade e contempla a perspectiva dos sócios na gestão e fora dela.

✓ Conselho de administração: composto por profissionais com

vivência empresarial, que poderão ou não ser membros da família. No caso das S.A., o artigo 142 da Lei nº 6404/76 enumera as atribuições e regras para a sua constituição. No caso das Ltda., o conselho de administração assume papel gerencial e não é obrigatório por lei. O que enfatizamos no conselho de administração é o seu papel estratégico como apoio do principal executivo da empresa no acompanhamento e na avaliação da gestão. Instituir o conselho de administração apenas para cumprir a lei é uma perda de energia e demonstração de pouca competência gerencial e política.

✓ Conselho consultivo: composto por profissionais de reconhecida competência técnica e gerencial, colabora, sem deliberação, com análises e críticas aos projetos estratégicos, assim como subsidia a liderança da empresa com a experiência advinda da vivência fora dela.

O momento ideal para a formação de um conselho é o mesmo da formação de uma sociedade: ao juntar-se dois sócios, torna-se útil a criação de um espaço próprio para a discussão das questões societárias. O importante é que os controladores, ao vislumbrar a necessidade de profissionalização, não a iniciem apenas na gestão interna da empresa, mas também na própria sociedade, preparando os sócios para uma mudança que alterará profunda e necessariamente a visão de futuro sobre os negócios. ■

* **Édio de Almeida Passos** é consultor das Organizações Bernhoeft. E-mail: alpassos@zaz.com.br

Taxação polêmica

Os transportadores utilizam bitrens e rodotrens para aumentar a capacidade de carga e contornar a crise econômica. Mas protestam contra a taxa mensal de R\$ 482/veículo para trafegar nas estradas de SP

Gilberto Penha



Rodoviário Michelin transporta 200 t de farinha de trigo por dia, para o cliente Petybon, usando quatro bitrens

na rota Rio-São José dos Campos (SP), segundo Régis Michelin, gerente de tráfego. O produto é acondicionado em tanques-silos de 25 t. Cada bitrem (cavalo engatado em um semi-reboque equipado com 5ª roda e mais um semi-reboque traseiro) movimenta 50 t em dois tanques-silos. Em maio, para trafegar nas estradas, a empresa pagou a taxa mensal de 52 Ufesp (R\$ 482,04) por veículo pela AET (Autorização Especial de Trânsito), emitida pelo DER/SP.

O DER informa que em 1999 foram concedidas 36 licenças. Neste ano, de janeiro a março, o total saltou para 55. O Sindipesa (Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais) estima que existam no País cerca de 6 mil bitrens e

O rodotrem basculante Randon



Com cavalo Scania, o rodotrem da Randon tem PBTC de 74 t

Projetado para transporte rodoviário de pedra e areia, o novo rodotrem basculante Randon leva 80% a mais de carga em relação aos modelos convencionais. Tractionada por cavalo Scania R124 GA 6x4, a composição possui 9 eixos e 34 rodas, com PBTC de 74 t. Com cabine avançada e curta distância entre-eixos, o Scania R124 GA é indicado para rodotrens e bitrens.



Já existem 6 mil unidades de bitrens e rodotrens trafegando pelas estradas do País, segundo estimativas do Sindipesa

rodotrens (cavalo e semi-reboque com dolly, que é uma unidade com dois eixos e 5ª roda, e mais um semi-reboque). Joel Soares Barboza, assistente técnico do DER, afirma que muitos bitrens são retidos pela Polícia Rodoviária porque “não portam AET e desconhecem a lei”. “O pessoal reclama muito da tarifa”, admite, notando que a confecção do projeto e o trâmite de documentos demoram de uma semana a 15 dias.

Conforme João Batista Dominici, vice-presidente do Sindipesa, para obter a autorização, as empresas devem apresentar projeto com inúmeras especificações, ao custo de até R\$ 2 mil. Exige-se que seja demonstrada, por exemplo, a combinação de um cavalo Mercedes LS-1935, tracionando dois semi-reboques-tanques, com capacidade de vencer rampas de até 6%, raios de curvatura adequados à geometria de vias, características de frenagem etc.

UM SEMI-REBOQUE – Dominici insiste que esses veículos representam solução para a crise econô-

mica, pois reduzem custos operacionais sem provocar danos ao pavimento, sendo dimensionados para atender limites de peso da Resolução nº 12/98 do Contran. Recentemente, distribuidores da Coca-Cola transformaram uma carreta de três eixos (de 25 t) em bitrem e elevaram a carga útil para 39 t.

O uso do bitrem e de outras configurações consta da Resolução nº 68/98 do Contran. As CVC (Combinações de Veículos de Carga) estipulam para o bitrem comprimento de até 19,80 m e PBTC de 57 t, e, para o rodotrem, 4 duplos em tandem (8 eixos mais o dianteiro do cavalo-tração, no total de 9 eixos).

“A maior utilização desses veículos é por pequenas empresas e autônomos, que transportam soja de Mato Grosso e Paraná, combustíveis e madeira”, diz Dominici. Ele calcula que a taxa do DER alcance R\$ 6 mil/ano. “Se uma empresa utilizar com frequência um bitrem, a cada 6 anos, ‘entregará’, ao governo do Estado, um semi-reboque, que custa R\$ 36 mil.”

O foco no cliente

Rogério Nery*

Foto: Eduardo Ruegg

Desde o seu início, em 1996, o Prêmio Harold Nielson de Qualidade em Transportes vem demonstrando que a preocupação com a qualidade é uma realidade crescente para as empresas de TRC (Transporte Rodoviário de Carga). Foi com satisfação que, no processo de seleção dos trabalhos concorrentes ao prêmio de 1999, evidenciamos uma significativa evolução nos programas de qualidade implantados pelas empresas do setor.

O que talvez tenha sido mais relevante nas experiências analisadas no final do ano passado foi o fato de que a maioria das empresas buscou, claramente, identificar as expectativas e necessidades de seus clientes, fazendo com que a competitividade para o prêmio de 1999 fosse uma das maiores entre as quatro edições já realizadas.

A idéia do Prêmio Harold Nielson de Qualidade em Transportes, e que vem sendo largamente correspondida pelas empresas concorrentes, é motivar a utilização das ferramentas e metodologias da Qualidade. Este é o princípio fundamental da premiação, que, se seguido, torna possível a participação de empresas de qualquer porte, com plenas condições de vitória, mesmo que elas ainda estejam em um estágio inicial de seu Programa da Qualidade.

Assim, nosso objetivo, a partir desta edição, será o de interpretar os critérios de avaliação do Prêmio. Então, vejamos o primeiro critério de avaliação:

IMPACTO PARA O CLIENTE

Tal critério deve abordar os se-



“Nosso objetivo, a partir desta edição, será o de interpretar os critérios de avaliação do Prêmio Harold Nielson de Qualidade em Transportes, para que todas as empresas de TRC possam não só preparar um trabalho com chances de vencer, como fornecer pontos de reflexão para uma análise mais crítica da eficiência, eficácia e efetividade do programa de qualidade eventualmente implantado.”

guintes pontos:

- ✓ O trabalho apresentado deve ter relação direta com a satisfação do cliente final, e esta relação deve ser bem destacada;
- ✓ Mostre como a sua empresa identifica as expectativas e neces-

sidades de seus clientes. Que mecanismos são usados para tal identificação?

✓ Mostre como a sua empresa identifica o nível de satisfação dos clientes. Dê exemplos do que faz o seu cliente ficar satisfeito. Se são feitas pesquisas de satisfação, quais serviços são pesquisados? Todos esses serviços têm o mesmo grau de importância para o cliente? Quais foram os resultados dessas pesquisas? Comente tais resultados;

✓ Ressalte a melhoria, a evolução da satisfação do seu cliente. Mostre no que ele estava pouco satisfeito e como se sente agora;

✓ Mostre as ações implementadas para a melhoria da satisfação dos clientes;

✓ Mostre como a empresa monitora e mede as ações realizadas e os resultados alcançados na mudança de atitude do cliente;

✓ Comente sobre projetos comunitários dos quais a empresa participa;

✓ Mostre como a empresa trabalha sua imagem perante os clientes e colaboradores.

Tais pontos de reflexão poderão ser de grande utilidade na montagem do seu *case*. Eles são um excelente começo para que você possa participar do Prêmio Harold Nielson de Qualidade em Transportes no ano 2000. Na próxima edição, falaremos sobre o segundo critério de avaliação: a utilização e a estruturação das ferramentas da qualidade. ■

* **Rogério Nery** é mestre em Administração de Empresas pela Uni Sant'Anna (SP) e doutorando pela Poli/USP.

E-mail: rogerionery@ig.com.br.

Na estrada da informação

Oito portais voltados para o setor de logística e transportes prometem revolucionar a forma de contato entre embarcadores, transportadoras e fornecedores

Oswaldo Amaral

A internet não pára de crescer no País. Até o final do ano, a estimativa é de que o comércio eletrônico no Brasil movimente US\$ 378 milhões e de que, em 2005, este número chegue à cifra de US\$ 6,2 bilhões (veja gráfico "A Disparada do Comércio Eletrônico"). O setor de logística e transportes não poderia ficar fora desta explosão digital. Cotação de fretes, stands eletrônicos, venda e compra de produtos, estatísticas e notícias são alguns dos serviços que oito portais já oferecem para o setor.

PONTO DE ENCONTRO – Ter uma "feira" que possa ser visi-

tada 365 dias por ano, 24h por dia. Este é o principal objetivo do portal Feira Virtual do Transporte, uma iniciativa de **Technibus** e **Transporte Moderno**. Através da Feira Virtual, o internauta acessa stands eletrônicos e descobre quais são as novidades de montadoras, encarregadoras e fabricantes de implementos, além de fazer cotações e pesquisas no banco de dados, que já conta com cerca de 300 empresas cadastradas.

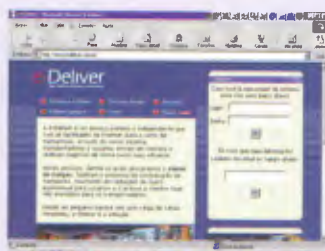
Já o e-Deliver centra suas atividades no Painel de Cargas, um local onde transportadoras e embarcadores fazem negócio de forma rápida e sigilosa. Os usuários de serviços de transporte também in-

formam as cargas que desejam transportar e recebem, *on-line*, ofertas de transportadores cadastrados.

Funcionando de forma semelhante, o Rodofretes realiza um "leilão" de fretes, no qual transportadoras e caminhoneiros autônomos apresentam suas propostas aos embarcadores. O Rodofretes pretende instalar ainda uma ampla rede de terminais em pontos de encontro de caminhoneiros em todo o País e espera ter, até o final de 2000, cerca de 30 mil usuários cadastrados.

Operando no Brasil desde maio, o portal Mercotrack, além de ser um ponto de encontro entre ofertas e demandas de fretes, quer ajudar empresas do setor em toda a Amé-

OITO OPÇÕES PARA O SETOR



www.e-deliver.com.br



www.feiravirtualdotransporte.com.br



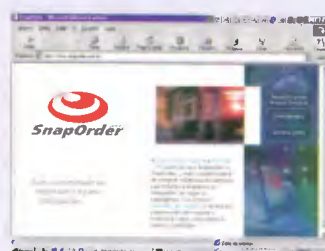
www.mercotrack.com



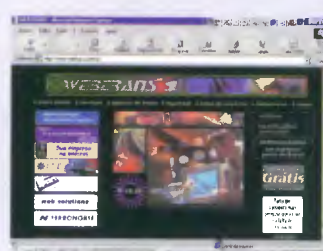
www.portalvertical.com.br



www.rodofretes.com.br



www.snaporder.com.br



www.webtrans.com.br



www.webtransportes.com.br

RAIO X DOS PORTAIS

Nome	Endereço virtual	Principais serviços
e-Deliver	www.e-deliver.com.br	Cotação, demanda e oferta de fretes
Feira Virtual do Transporte	www.feiravirtualdotransporte.com.br	Links, produtos, <i>e-stands</i> , serviços e notícias relacionadas ao setor
Mercotrack	www.mercotrack.com	Demanda e oferta de serviços de transporte, notícias, assistência em rota, diretório de empresas e <i>call center</i>
Portal Vertical	www.portalvertical.com.br	Comercialização de produtos, <i>e-stands</i> , agenda, estatísticas, notícias, artigos e bolsa de empregos
Rodofretes	www.rodofretes.com.br	Legislação de trânsito, notícias, oferta e procura de fretes e relação de postos de serviço em todo o Brasil
SnapOrder	www.snaporder.com.br	Cotações instantâneas de preços de autopeças, pneus, combustíveis e lubrificantes, entre outras
Webtrans	www.webtrans.com.br	Elaboração de sites, <i>e-commerce</i> , EDI, intranet logística, agenciamento de fretes, notícias, classificados, cotações e bolsa de negócios
Webtransportes	www.webtransportes.com.br	Consulta de fretes, armazenagem e logística, índices e pesquisas, banco de dados, Boletim do Transporte, links e clube de compras

rica Latina a otimizar seus serviços. “O nosso site permitirá que os empresários mantenham suas frotas ocupadas por mais tempo”, afirma Juan Braun Llona, diretor-executivo da Eventures, responsável pelo desenvolvimento do portal.

O Webtrans, formado a partir de uma joint venture entre o grupo de investimentos Multicargas e a ECOMM Comércio Eletrônico, oferece uma variedade de serviços ligados à internet. Elaboração de sites e auxílio para a implantação de sistemas EDI são alguns dos diferenciais do portal.

Outra parceria, entre a NTC (Associação Nacional do Transporte de Cargas) e a Telemática, produziu o portal Webtransportes, que se utiliza de toda a infra-estrutura da NTC para consultas de fretes, armazenagem e logística.

Funcionando desde abril, o SnapOrder é um portal de compras voltado exclusivamente para frotistas e empresas de transporte de cargas

e passageiros. “O nosso site vai operar no B2B (*business-to-business*), fazendo o *link* entre as empresas”, explica Lauro Freire, diretor da Rodotec-BGM, uma das empresas responsáveis.

Em atividade na área de construção civil e saúde na Argentina, o Portal Vertical chegou ao Brasil para operar também na área de logística

voltada para o B2B, disponibilizando serviços como *e-stands*, estatísticas, bolsa de empregos e notícias.

Enfim, com tantas opções surgidas nos últimos meses, transportadoras, embarcadores e fornecedores no Brasil já têm condições de planejar a melhor maneira de usar a internet para alavancar suas atividades no setor.

A DISPARADA DO COMÉRCIO ELETRÔNICO

(no Brasil, em milhões de US\$)



Fonte: IDC 1999, Bain & Company

O internauta é quem manda

NetEnvios.com se define como primeiro portal de envios da América Latina. Foco principal do *site* são as transações realizadas entre consumidores, e o internauta escolhe o prazo e o custo das remessas

Cássio Schubsky

Já está virando moda dizer que as transações realizadas por meio do *e-commerce* precisam de uma logística real, não virtual, para garantir a distribuição física dos objetos comercializados. A netEnvios.com (o endereço eletrônico é www.netenvios.com)



Por meio do portal netEnvios.com, o consumidor escolhe...



...o prazo de entrega e o preço que lhe forem mais convenientes

netenvios.com) congrega o comércio eletrônico e a contratação, online, do serviço de transporte. “A netEnvios.com é uma agência virtual de cargas que se propõe a mostrar, oferecer e vender as empresas de transportes do mundo tradicional para o mundo da internet”, explica o presidente da netEnvios.com no Brasil, Carlos Alberto Mira.

A VEZ DO CONSUMIDOR – A netEnvios.com já tem atuação em

quatro países da América Latina – Brasil, Argentina, México e Chile. Também deverá atuar na Colômbia, Venezuela, Peru, Uruguai e Estados Unidos.

“O internauta quer ter opção de escolha. Por exemplo: ele não compra mais o computador que está na prateleira. Ele escolhe a velocidade, o processador ou o tamanho da tela. E quer poder escolher também o transporte”, afirma Mira. “Agora, com a netEnvios.com, o internauta pode se propor a pagar mais para ter a mercadoria mais rápido ou pode esperar mais para pagar um frete mais baixo”, acrescenta. Para garantir que o desejo do consumidor seja satisfeito, o novo portal na internet credenciou, inicialmente, nove transportadoras, que atuam com diversos prazos de entrega, preços e cobertura geográfica (*veja quadro*). Outras empresas serão contratadas a médio e longo prazos.

Focada nos modais aéreo e rodoviário, a netEnvios.com utiliza serviços de courier e carga geral, entre outros. “O importante é satisfazer o consumidor. E para ele não importa se a entrega vai ser feita de

Fotos: Divulgação



Carlos Alberto Mira, presidente da netEnvios.com: “Para o consumidor, o que importa é que o que foi contratado seja cumprido”

camelo ou bicicleta, mas que o que foi contratado seja cumprido”, dispara Mira.

A remuneração da netEnvios.com é de 15% do valor dos fretes realizados, inicialmente apenas por meio de cartão de crédito.

Acreditando no potencial do negócio, um grupo de investidores formado por Citicorp, Merrill Lynch Global Emerging Markets Partners e Explorador fez investimento de US\$ 5 milhões.

Desde que entrou no ar no Brasil, em 17 de abril passado, o portal já fechou algumas parcerias, como com o site MercadoLivre.com e o jornal Primeira Mão. E, num segundo momento, além do negócio entre consumidores, a netEnvios.com deverá implantar o *business to business*. “Imagino que, até julho ou agosto, já tenhamos implantado no Brasil esse tipo de transação”, encerra Mira.

As nove transportadoras brasileiras já credenciadas pela netEnvios.com

- Expresso Jundiá
- Granero Mudanças
- ITD Transportes
- Kwikasair
- Pigatto Air Cargo
- PegEntrega
- Rodoviário Ramos
- Transbueno
- Unitown

Web-logistics®

Comércio virtual & Logística real



A Internet revolucionou o comércio mundial. Hoje o e-commerce é muito mais que uma realidade, é uma necessidade estratégica. Fatores como garantia de entrega, custos competitivos e atendimento pós-venda são essenciais para uma operação eficiente.

A Danzas Logística inova e antecipa-se às necessidades do mercado introduzindo um novo conceito: **Web-logistics®**

Uma solução completa em gerenciamento logístico para o comércio eletrônico.

Através de acesso rápido e fácil, você e seus clientes tem total controle sobre as informações da entrega do produto. A Danzas Logística, com o



compromisso da maior rede mundial de logística, assegura o resultado prático para a tranquilidade e sucesso do seu negócio.

Através de uma equipe altamente especializada e com sua rede de distribuição para todo o Brasil, ela garante o seu produto na mão do seu consumidor na hora e local certos.

Seu projeto de e-commerce torna-se mais do que viável com a Danzas Logística como parceira.

Ligue e confira o que o **Web-logistics®** pode fazer por você, sua empresa e, principalmente, por seus clientes.

Danzas Logística:

Guarulhos: Tel 0xx11 6461 9400 / Fax 0xx11 6461 9511
Cumbica: Tel 0xx11 6432 5966 / Fax 0xx11 6432 5966 (Ramal 210)
Cotia: Tel./Fax 0xx11 492 3344
Recife: Tel./Fax 0xx81 476 2076
E-mail: marketing@danzaslogistica.com.br
www.danzaslogistica.com.br

DANZAS
Logistics.
Worldwide.

Danzas cresce via rede

Web-Logistics permite o acompanhamento virtual de produtos em todo o País. E também pode gerenciar operações logísticas das empresas de comércio eletrônico

Gilberto Penha

Tão importante quanto vender na Web é entregar o produto no prazo e local certos, garantindo a informação em tempo real”, anuncia o folder publicitário do mais novo serviço da Danzas Logística no Brasil: o Web-Logistics, que garante, por meio de senha, acesso às informações sobre localização da carga, entregas realizadas, detalhes de faturas e notas fiscais e ocorrências diversas, tudo com atualização on-line. O novo sistema

pretende fazer a interação do *e-commerce* e da logística. Assim, os transportadores terão a própria Danzas como parceira do seu projeto de *e-commerce*.

“É um serviço sob medida para empresas que operam o *business-to-business* ou *business-to-consumer*”, acentua Francisco Tabajara de Brito, diretor-geral da Danzas Logística, notando que o *business-to-consumer* envolve entrega a domicílio e gerenciamento da informação de modo ágil e preciso, pois, do contrário, a possibilidade de insucesso é significativa, por erro de endereçamento ou ausência de morador. Outro benefício é o *e-shipping*, que facilita o gerenciamento simultâneo de demandas de carga de vários clientes, desde a solicitação de retirada até a entrega.

“Com a criação do Web-Logistics, é possível a troca eletrônica de dados de forma rápida, segura e com baixo custo”, avalia Brito, lembrando que o sistema levou um ano de preparação e envolveu, na primeira fase, prestadores de serviços, que usaram o site www.danzaslogistica.com.br para trocar informações de entrega. Agora, os clientes da Danzas consultam no site a posição de suas entregas e podem rapidamente liberar informações aos compradores finais, mediante senha.

O Web-Logistics permite o acompanhamento virtual de produtos. Oferece soluções de armazenagem e distribuição, diminui barreiras entre fornecedores e clientes e reduz gastos com atendimento pós-venda, usando o *call center*. O sistema informa, por antecipação, quaisquer ocorrências

Foto: Eduardo Ruegg



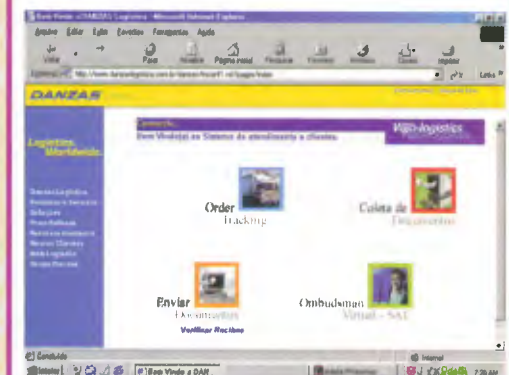
Francisco Tabajara de Brito, diretor-geral da Danzas Logística: “Serviço sob medida”

durante o processo de distribuição, com emissão automática de mensagens de alerta. Também potencializa os negócios dos grandes portais da internet, pois facilita a integração de novas lojas virtuais.

ESTRUTURA E TEMPO – José Bonifácio S. da Costa, gerente de logística Cone Sul da Kodak Polychrome Graphics, conta que sua empresa, por não possuir centro de distribuição, terceirizou serviços de armazenagem, movimentação e distribuição, tornando-se cliente da Danzas. A Kodak movimenta 1.000 paletes/mês, e cada um leva 25 embalagens de alumínio para impressão gráfica. “A Danzas dispõe de estrutura para atender no menor tempo possível”, avalia Costa, citando a entrega de um lote de mercadorias, cuja ordem de entrega, dada pela manhã, foi realizada à tarde. Isto é possível, segundo Costa, porque a Danzas integra a cadeia logística para o cliente, incluindo recebimento, armazenagem, faturamento, expedição e distribuição.



Através do Web-Logistics, os clientes da Danzas têm acesso a diversas informações...



...como entregas realizadas ou detalhes de faturas e notas fiscais

O comércio eletrônico precisa de rapidez e confiança. Sua empresa precisa falar com a Delta Records.

ROOF

- A melhor solução em operações de comércio eletrônico (Business to Business).
- Amplo know-how em logística integrada.
- Controle de estoque e distribuição com agilidade e alta tecnologia.
- Armazéns em localizações estratégicas.
- Aumento da confiabilidade nos prazos e condições de entrega.
- Segurança nas compras através de sites.



Um QG para o e-commerce

Intecom, empresa do Grupo Martins, inicia operações em junho. Empresa pretende operar como prestadora de serviços de “inteligência logística” voltada ao comércio eletrônico

Ivan Garcia

Um centro para planejamento estratégico e gerenciamento de todas as operações logísticas relacionadas ao comércio realizado por internet, televisão ou telemarketing. Esta é a proposta da Intecom – empresa do Grupo Martins, maior atacadista do Brasil –, que deve entrar em operação no final de junho, em São Paulo (SP).

“Pretendemos ser criadores e gerenciadores de infra-estrutura para o comércio virtual, providenciando, para as empresas ‘ponto-com’, desde o processamento do pedido até a contratação de serviços de armazenagem, transporte e pós-venda”, explica Paulo Silveira, CEO (*Chief Executive Officer*) da

nova empresa. Segundo o executivo, nos próximos dois anos serão investidos US\$ 25 milhões na Intecom, em parceria com o banco J. P. Morgan. “Em breve, a Andersen Consulting também deverá se tornar um parceiro”, revela Silveira.

CONCEITO AMPLO – Em um setor no qual aparecem a cada dia novas modalidades de negócio, Paulo Silveira faz questão de deixar claro que o conceito da Intecom não tem nada a ver com o de um operador logístico voltado para clientes que atuam na internet. “Não manteremos qualquer estrutura física, como armazéns ou centros de distribuição. Trabalharemos na ‘inteligência logística’ para cada tipo de portal e no gerenciamento dos agentes da cadeia”, define.

Apesar de ressaltar a completa independência operacional e financeira da Intecom em relação ao Grupo Martins, Silveira não esconde que a presença do atacadista na formação da empresa será vital no início das operações. “O know-how do



Paulo Silveira: Intecom atuará desde o processamento do pedido até o pós-venda

grupo é fundamental no nosso foco inicial, que é o *business-to-consumer*, mas poderemos trabalhar com outros operadores logísticos e, a curto prazo, atuar também no *business-to-business*”, afirma.

A Intecom já fechou contrato com o Bradesco-Scopus e está negociando com a Globo.com e “outros importantes portais no País”, segundo o executivo. A empresa estima um faturamento acumulado de US\$ 180 milhões nos próximos cinco anos. ■



Fotos: Davi gaetano

Know-how de armazenagem e distribuição do Grupo Martins será fundamental nos projetos da Intecom

Nicho promissor para os operadores

Diante do crescimento explosivo do comércio eletrônico, os operadores logísticos vêm acelerando a adaptação de suas estruturas.

A Delta Records, por exemplo, construiu na sede de Barueri (SP) um armazém de 11 mil m² para clientes de e-commerce e, desde março, atende dois portais B2B (business-to-business): o Open Commerce Latin America (www.ocl.net), voltado para supermercados de pequeno e médio portes, e o Comunidade Food Service (www.foodservice.com.br), para empresas de alimentação, fast food e ho-

téis. “A migração do EDI (troca eletrônica de dados) para a Web (internet) foi natural”, garante José Eduardo Lima de Sá, diretor da Delta.

A Columbia é outro exemplo. Em 1998, a empresa criou uma divisão exclusiva para projetos em e-business. Desde março de 2000, atende o portal business-to-consumer Farmácia em Casa (www.fec.com.br), que vende medicamentos e perfumaria. “Mas também temos know-how para operar o B2B”, lembra Carlos Zalla, analista responsável pela divisão.

VEÍCULOS, PEÇAS & SERVIÇOS

marksell

TECNOLOGIA QUE ELEVA

PLATAFORMAS ELEVATÓRIAS DE CARGA
VEICULARES ELETRO-HIDRAULICAS



MKS Equipamentos Hidráulicos Ltda.

Rua João Dias Ribeiro, 409 - Pólo Industrial de Jandira - Itapevi
06610-010 - Itapevi - SP - Brasil - E-mail: marksel@ibm.net
Fones (0xx11) 427-5455 / 7929-3690 - Fax: (0xx11) 427-5198

É possível rastrear
encomendas
via Internet,
de maneira
econômica
e eficaz?



Sim. É possível! Conectando você
e sua encomenda.

- Se sua empresa utiliza logística de transporte e entrega,
- o site SOLOGÍSTICA controla, via Internet, a saída, o
- transporte e a entrega de sua encomenda, com rastreamento
- por código de barras. Oferecemos um processo integrado com
- transportadores e entregadores, sem que sua empresa
- necessite contratar analistas, programadores, provedores, etc.
- Conecte-se à mais alta tecnologia de controle de entregas
- domiciliares, que pode ser adquirida a um custo extremamente
- baixo. Para maiores informações e cadastramento, ligue
- sem compromisso, ou acesse nosso site. Envie os dados de
- sua empresa através do nosso e-mail e encaminharemos
- nossos representantes para demonstração das vantagens
- desta tecnologia, que pode ser implantada imediatamente.

SOLOGÍSTICA.COM - Conectando você e sua encomenda.

- Calçada das Margaridas, 146 - Centro Comercial Alphaville
- Tels: (0xx11) 7291-8595 - 7298-8855 - CEP: 06487-000 - Barueri/SP
- Site: www.sologistica.com | E-mail: logistica@sologistica.com



Marketing

COMUNICAÇÃO VISUAL

Sign

DECORAÇÃO DE FROTA

BUNNERS e FAIXAS

SERIGRAFIA e ADESIVOS



Adesivo refletivo de sinalização

Resolução 105/99-CONTRAN

PADRONIZE SUA FROTA
CONSULTE - NOS

15 anos
padronizando
frota

R.: Pres. Costa Pereira nº273 - Mooca - fonefax: 6160-0454.

O Brasil na catapulta

A 4ª Conferência Anual da Aslog discute temas fundamentais para tornar a economia brasileira mais competitiva. Cresce significativamente o número de estandes na exposição paralela ao seminário

Cássio Schubsky

Depois de repetir a fórmula por três vezes, a Associação Brasileira de Logística resolveu mudar. A 4ª Conferência Anual da Aslog realiza-se na Câmara Americana de Comércio (Amcham), em São Paulo (SP), de 5 a 7 de junho. As três edições anteriores do evento haviam sido no Hotel Deville, em Guarulhos, na Grande São Paulo. E a mudança de endereço do evento coincide com o crescimento no número de participantes do seminário e da exposição paralela de produtos e serviços, organizada pela TechniBus Feiras e Eventos, do

mesmo grupo empresarial que edita a revista **Transporte Moderno**. A própria Aslog não pára de crescer. Há um ano, tinha cerca de 250 associados e hoje tem mais de 600.

TROCA DE EXPERIÊNCIAS

– Nesta 4ª Conferência Anual, o tema central é “A Logística no Brasil 500: Uma Nova Era de Descobrimientos”. Quem explica é Artur Hill, coordenador-geral do evento: “O tema central propõe uma reflexão sobre três momentos do Brasil nos 500 anos do País: o passado, o presente e o futuro. Quase todas as sessões temáticas e as sessões gerais propõem uma troca de experiência entre as pessoas. Para que elas olhem como as coisas da logística eram e como elas são e para que elas possam melhorar no futuro”. Neste ano, seis são as sessões temáticas: 1) Cadeia de Abastecimento; 2) Sistemas de Planejamento Logístico; 3) Mecanização e Automação dos Processos Logísticos; 4) Qualidade e Produtividade

Fotos: Divulgação



Além dos debates, a Conferência da Aslog tem uma exposição de produtos e serviços de logística

dos Processos Logísticos; 5) Desenvolvimento Organizacional em Logística; e 6) Estratégias de Localização. Cada sessão temática tem 8 palestras, num total de 48 palestras.

Já as sessões gerais são três: 1) projeto OESP: O Brasil em 500 Dias; 2) Histórias e Lendas do Descobrimento; e 3) Navegar é Preciso: Novas Descobertas do Brasil na Era da Internet.

Por fim, há o Simpósio de Educação em Logística, que, pela segunda vez, ocorre durante a Conferência da Aslog. “Discutimos a formação conceitual e o embasamento teórico do profissional de logística”, resume Antônio Martos, coordenador do Simpósio.

Enfim, como se pode ver, a 4ª Conferência Anual da Aslog é um evento completo, incluindo debates e estandes. “Estou otimista de que teremos uma conferência de alto nível, com excelente conteúdo técnico e organização. É o evento mais importante do setor na América Latina”, entusiasma-se José Adenildo da Silva, presidente da Aslog.



Depois de três edições no Hotel Deville (foto), a Conferência da Aslog passou a ser realizada na Amcham. No detalhe, o coordenador-geral do evento, Artur Hill



Fazendo arte

Foto: Divulgação



Columbia:
exposição de arte
durante a
Intermodal 2000

no Expo Center Norte, em São Paulo (SP). Organizado em parceria com a Empório de Comunicação & Produção, o Panorama Cultural tem como objetivo criar um espaço para exposições de arte em ambientes de negócios. Segundo a Empório, cerca de 20 mil pessoas visitaram o estande, que exibiu obras da pintora Norma Amaral e dos escultores Megumi Yuasa e Maria Clara Fernandes.

Skam fornece para a Cotia-Penske

Foto: Divulgação



Contrato de R\$ 3 milhões para 72 máquinas Skam

A Skam, de Jundiaí (SP), fechou um contrato de R\$ 3 milhões para a venda de 72 máquinas, entre transpaletadeiras e empilhadeiras retráteis, para o operador logístico Cotia-Penske. Os no-

vos equipamentos serão usados no centro de distribuição do Carrefour em Osasco, na Grande São Paulo, que está terceirizando sua operação para a Cotia Penske.

Projeto em São Borja

A Comab (Comissão Mista Argentino-Brasileira para a Ponte São Borja-Santo Tomé) e a Fatec de Santa Maria (RS) iniciaram a fase de pesquisa e seleção de empresas interessadas em se instalar no Complexo Logístico e Comercial de São

Borja, próximo à fronteira com a Argentina. A prefeitura da cidade gaúcha já está realizando obras de benfeitoria no terreno.

Toyota compra a BT

A Toyota Loom Works, empresa do grupo Toyota no segmento de empilhadeiras, adquiriu a BT Industries, da Suécia, por US\$ 866 milhões. Com a compra, a Toyota, especializada em equipamentos de grande porte, amplia sua atuação no segmento de veículos de carga de pequeno porte para armazéns.

Cases farmacêuticos



Foto: Divulgação

Simpósio ressaltou inovações tecnológicas na logística de medicamentos

A Ciclo Marketing & Comunicação realizou, em 21 de março, o simpósio "A Importância da Logística no Mercado Farmacêutico". Na ocasião, foram apresentados os *cases* do laboratório Boehringer Ingelheim, do atacadista Distribuidora de Medicamentos Santa Cruz e do operador logístico Unidock's (foto).

Novos conceitos



Renovação da Logística

Shun'ichi Kobayashi. O autor, presidente da consultoria ítalo-japonesa Jmac Consiel, veio ao Brasil para lançar a obra.

A Editora Atlas lançou em abril o livro *Renovação da Logística - Como Definir Estratégias de Distribuição* (R\$ 39,00, 250 páginas), de

Eficiência em qualquer direção.



Infra-estrutura informatizada nas 33 filiais.

Comunicação direta, com linhas dedicadas, entre todas as regiões do país.

Banco de dados Oracle, plataforma em rede, EDI, Internet, Intranet.

Os mais avançados recursos, Via Satélite, para oferecer o melhor gerenciamento de risco.

ATLAS
Transportes Brasil

Tel.: (11) 6954-1433

www.atlastransportes.com.br

FullTime on-Line

Duas dimensões

Utilização do código de barras bidimensional otimiza processos produtivos e de distribuição e já é uma realidade em grandes empresas brasileiras. Capacidade de armazenagem é de 1.200 caracteres

Oswaldo Amaral

Os operadores e analistas de logística ganharam, recentemente, um importante aliado: o código de barras bidimensional. Com capacidade para armazenar cerca de 1.200 caracteres, esta nova modalidade de código de barras promete conferir maior agilidade e precisão à cadeia logística.

O integrante de maior sucesso da família de códigos bidimensionais é o PDF 417, desenvolvido pela companhia norte-americana Symbol e que já conquistou quase 90% do mercado mundial devido a sua facilidade operacional. O PDF 417

é impresso em papel térmico, laser ou jato de tinta, o PDF 417 possui oito níveis de segurança, o que garante a leitura mesmo se o código estiver com algum pedaço danificado. “Esta característica foi uma das coisas que ajudou o PDF a crescer. Os códigos simples não têm esta possibilidade, ou seja, se qualquer pedacinho se danifica, não é possível realizar a leitura”, esclarece Franchin. Este aumento da segurança é obtido através da duplicação das informações dentro do código,

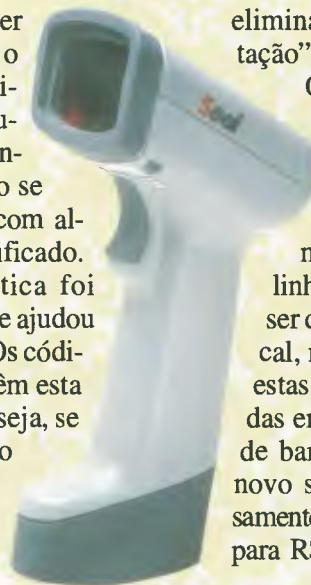
o que acarreta a diminuição da capacidade total de caracteres armazenada. No nível oito, por exemplo, o PDF 417 pode ser destruído pela metade, que ainda poderá ser lido. No entanto, sua capacidade de memória cai cerca de um quarto.

ALGUNS CASES – No Brasil, o PDF 417 vem ganhando espaço rapidamente. A Vaspex, operadora de courier da Vasp, é uma das empresas que já utiliza a nova tecnologia. Todas as encomendas transportadas pela operadora possuem um código bidimensional etiquetado que contém todas as informações sobre a mercadoria em trânsito. “Com o PDF 417, a Vaspex não precisa mais ter um sistema de distribuição totalmente online, difícil de manter em um país continental como o Brasil, além de

eliminar possíveis erros de digitação”, garante Franchin.

Outra empresa que está otimizando suas operações com a ajuda do PDF é a Fiat. Antigamente, todas as informações sobre os materiais que ingressavam na linha de montagem tinham que ser digitadas, a partir da nota fiscal, na entrada da fábrica. Hoje, estas informações já vêm incluídas em uma etiqueta com código de barras bidimensional. Com o novo sistema, o custo de processamento desses dados caiu de R\$ 0,26 para R\$ 0,03 por nota, o que deve representar uma economia de R\$ 300 mil por ano para a montadora italiana.

Segundo a Seal, que também possui como clientes a Ericsson, a Philips e a Azaléia, um leitor básico de PDF está custando, hoje, cerca de US\$ 800.



PDF 417 precisa de leitor especial (foto) e pode ser emitido por impressoras térmica, laser e jato de tinta



Fotos: Divulgação

Carga transportada pela Vaspex tem informações impressas no código bidimensional

funciona como um disquete que pode conter 1,2 Kbytes. “A grande vantagem do PDF 417 é que ele carrega todas as informações necessárias dentro dele. Isto quer dizer que não é necessário que as empresas possuam também um banco de dados, como acontece com os sistemas utilizados nos supermercados”, explica José Luis Franchin, gerente de produtos da Seal Eletrônica Ltda., empresa que representa a Symbol no Brasil.

Podendo ser emitido por impres-

Concorrência para o código de barras

A fábrica de papéis norte-americana International Paper Co. e a Motorola Inc. fecharam em abril um acordo para a introdução de um sistema alternativo ao código de barras. Até o final do ano, a Motorola vai colocar o chip BiStatix, feito de papel e tinta, em parte dos 8,5 milhões de embalagens que a International Paper fabrica todo ano. O chip pode ser lido de qualquer ângulo e sua informação pode ser alterada ao longo da cadeia de suprimentos.

VEÍCULOS, PEÇAS SERVIÇOS

Pode entrar
com seu anúncio.
O retorno
é garantido!



LIGUE JÁ

3662-0277

VEÍCULOS, PEÇAS
SERVIÇOS

OLFA - EQUIPAMENTOS LTDA.



- Plataformas
Eletrohidráulicas
Elevatórias
e Estacionárias

- Capacidade 300 a 2500 Kg

Fone/Fax 6241.3380 - 6241.5376 - 6451.8108

FURGÕES LONADOS (SIDER) E ALUMINIO



FABRICAÇÃO

REFORMAS

LOCAÇÃO

DE SEMI
REBOQUE

EMPRO Industrial Ltda.

rua sara helena mantello, 410

campinas - sp terminal intermodal de cargas de campinas

fores: (019) 240 3460 - 240 2007 - 974 8580

Propaganda com **ECR**

A DFA criou os mais diferenciados cases de planejamento em marketing e comunicação do setor de transporte rodoviário de cargas. E construiu fortes conceitos para empresas como Expresso Jundiá, Logistar, Anacirema, PPW e Michelin. Para isso ela aplica seus conhecimentos de Support Chain Management para transformar informações em idéias e estratégias de comunicação em Efficient Consumer Response. Ela é, sem dúvida, a agência de propaganda que mais entende do processo de comunicação voltado ao setor de transportes. Para mais informações ligue (19) 254-1014 ou visite nosso site: www.dfa.com.br

DFA

PROPAGANDA



- ◆ Sistema de Gerenciamento de Frota
- ◆ Sistema de Carga
- ◆ Sistema de Controle de Tráfego
- ◆ Sistema de Arrecadação
- ◆ Sistema de Escala

VEÍCULO ABASTECIMENTO COMPONENTES
SEGURO BOMBA PRÓPRIA PNEUS
ESTOQUE MANUTENÇÃO OCORRÊNCIAS

TOTALMENTE
INTEGRADOS

Tel. (027) 200-2862

e-mail: client@guberman.com.br
www.guberman.com.br

GUBERMAN
Informática
Excelência em pós-venda



- ✓ Acerto de Contas com Motorista
- ✓ Controle de Veículos em Trânsito
- ✓ Controle de Pneus
- ✓ Controle de Abastecimento
- ✓ Controle de Manutenção
- ✓ Controle de Estoque
- ✓ Gerenciamento de Compras
- ✓ Livros Fiscais
- ✓ Contabilidade Geral
- ✓ Total Controle Gerencial: através de gráficos e relatórios

TOTALMENTE
INTEGRADO

- ✓ Emissão de Notas Fiscais
- ✓ Emissão de Conhecimentos
- ✓ Emissão de Cartas Fretes
- ✓ Controle de Agregados
- ✓ Faturamento
- ✓ Contas à Receber
- ✓ Contas à Pagar
- ✓ Controle Bancário
- ✓ Controle do Ativo Imobilizado
- ✓ Folha de Pagamento



Desde 1983 Desenvolvendo
Soluções Integradas para Transporte
Piracicaba(SP) Tel: (0xx19) 426-4195
Home Page: www.comp-3.com.br
e-mail: comp-3@zaz.com.br

Cargas em São Paulo

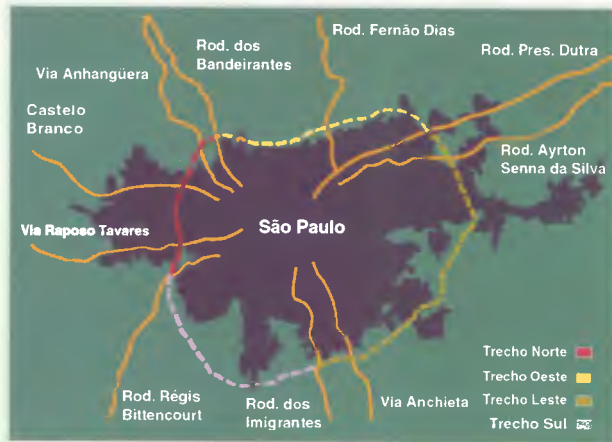
No trânsito saturado da região metropolitana de São Paulo, a entrega noturna e o uso do Rodoanel poderão se tornar em breve uma dupla fundamental para reduzir custos de distribuição

Giorgio A. E. Chiesa*

São Paulo, município que nem chegou aos 450 anos de vida, possui problemas típicos de cidades muito mais antigas. A circulação de pessoas e a movimentação de mercadorias compartilham necessariamente de um mesmo espaço urbano: a malha viária da cidade. O crescimento acelerado de toda essa movimentação, transportando mercadorias e pessoas, maior que a capacidade de investimentos da administração pública, no que se refere a aumentar as vias públicas, acaba provocando situações de saturação do sistema viário e, conseqüentemente, congestionamentos com uma freqüência acentuada.

Entretanto, essa afirmação não é totalmente verdadeira se observarmos dois períodos distintos de utilização do sistema: o diurno, em que o sistema fica saturado, e o noturno, no qual as vias estão ociosas. Equilibrar o uso nestes dois períodos talvez não seja mais uma ques-

RODOANEL METROPOLITANO DE SÃO PAULO



Fonte: CET/SP

tão de opção, mas uma necessidade latente que pode alterar os hábitos e procedimentos de utilização da nossa cidade.

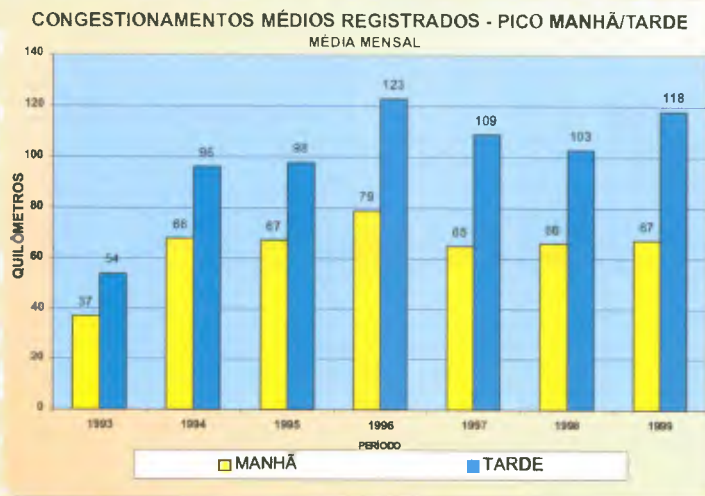
ENTREGA NOTURNA – Num cenário cada vez mais competitivo, a alternativa de utilizar a malha viária da cidade 24 horas por dia, possibilitando alguma alternância entre circulação dos veículos de

passeio (prioritariamente durante o dia) e movimentação de mercadorias (preferencialmente à noite), pode ajudar, e muito, a minimizar as perdas devidas ao trânsito.

A entrega noturna, que pode ser uma dessas modalidades inovadoras, acrescenta custos decorrentes de encargos trabalhis-

tas, mas, se bem estudada e implementada, pode proporcionar ganhos. Ainda que, em termos numéricos, seus custos venham a empatar com a soma dos custos e das despesas decorrentes dos contratempos da entrega diurna, a distribuição noturna propicia benefícios sensíveis a todos – cidadãos e empresas participantes.

Entre os aspectos relevantes, a temperatura reduzida em relação ao dia, aliada à ausência de congestionamento, reduz o estresse dos motoristas e, em alguns casos, também é muito vantajosa para a conservação das mercadorias; as rotas, geralmente descongestionadas, permitem um melhor e mais confiável planejamento de entregas; os clientes que recebem as mercadorias passam a interagir diretamente com os entregadores, sem a pressão do dia-a-dia, permitindo que haja uma melhoria nos procedimentos de conferência, estudos para novas rotinas e o aperfeiçoamento de técni-



Fonte: CET/SP

cas hoje tão enfatizadas na logística.

Com a entrega noturna, presume-se que a velocidade média de todo o sistema viário seria muito maior que os 19,6 Km/h médios registrados para 20 rotas no município de São Paulo nos últimos 4 anos. A partir desta análise preliminar, pode-se também presumir que a frota de caminhões pode ser menor com o aumento da velocidade. No que se refere às condições de estacionamento, o ganho também é significativo, pois as restrições existentes ocorrem durante o dia.

RODOANEL – Outro assunto

Benefícios de trânsito do Trecho Oeste do Rodoanel em 2010

- ✓ Redução de 26 mil veículos/hora/dia - Automóveis
- ✓ Redução de 580 veículos/hora/dia - Ônibus
- ✓ Redução de 2.900 veículos/hora/dia - Caminhões
- ✓ Redução de 68 milhões de horas/ano de tempo de viagem para passageiro de ônibus
- ✓ Redução de 10 milhões de horas/ano de tempo de viagem para proprietários e passageiros de automóveis

Fonte: EIA/RIMA

que merece atenção nos debates sobre a utilização da malha viária da Grande São Paulo é o projeto do Rodoanel, que interligará as 10 rodovias principais de acesso à região metropolitana. Esta nova via expressa deve ser seriamente considerada nos estudos de entrega noturna, pois atingirá 18 municípios: São Paulo, Barueri, Santana do Parnaíba, Carapicuíba, Osasco, Cotia, Embu, Itapeverica da Serra, São Bernardo do Campo, Santo André, Ribeirão Pires, Mauá, Ferraz de Vasconcelos, Suzano, Poá, Guarulhos, Mairiporã e Caieiras, totalizando 178,9 Km.

O projeto já está em construção desde 1997.

O Rodoanel contribuirá para a reestruturação urbana da região metropolitana de São Paulo, pois pode proporcionar, de ime-

Velocidade média para 20 rotas no município de São Paulo

	MANHÃ		TARDE	
	1997	1999	1997	1999
ÔNIBUS	16,7 Km/h	17,5 Km/h	14,4 Km/h	14,7 Km/h
TRÁFEGO GERAL	20,6 Km/h	20,9 Km/h	18,0 Km/h	19,0 Km/h

Fonte: CET/SP

diato, redução do ruído, melhoria da qualidade do ar e – o que é mais relevante no planejamento da distribuição – maior flexibilidade de rotas. Aliado ao estudo de entrega noturna, o Rodoanel poderá melhorar o desempenho do sistema logístico das empresas de TRC e a utilização da malha viária pelas suas frotas.

** Giorgio A. E. Chiesa é professor do Departamento de Engenharia de Produção da FEI (Faculdade de Engenharia Industrial), de São Bernardo do Campo (SP), nos cursos de graduação e pós-graduação em Logística, e da Universidade Santa Cecília (Santos-SP).*

Assine Transporte Moderno e Technibus e fique sempre bem informado sobre tudo o que acontece no mundo dos transportes

transporte
MODERNO

TECHNI
bus

LIGUE: (011) 3662-0277

depto. Circulação

Planejamento tributário para o operador logístico

Claudio Francisco Polillo*

As empresas de transporte são as que têm liderado a constituição de operadores logísticos no País, construindo armazéns-gerais, buscando parcerias internacionais e se esforçando para atender seus contratantes. Todavia, se essas empresas não acertarem com seus usuários um planejamento tributário, estarão pagando a alta conta dos impostos.

A logística, por natureza, envolve a reunião ideal de diversos prestadores de serviços. Por isto, o operador logístico assume a posição de um agregador de atividades econômicas que têm como objetivo único ligar pontas do mercado, no menor tempo e com o menor custo. Tal característica acarreta investimentos pesadíssimos, que acabam esbarrando na agravante da bitributação, questão que tem se tornado um ponto nevrálgico para a atividade.

A lista de onerações é enorme. De forma direta e indireta, o operador logístico sofre bitributação no COFINS, que representa 3,65% do faturamento, e no PIS. Se submeter-se ao Imposto de Renda pelo Lucro Presumido, também estará sendo penalizado neste imposto e na Contribuição Social Sobre o Lucro, que, no conjunto, poderão significar um impacto de até 13% sobre a receita bruta declarada. Esta situação poderia ser diferente, de acordo com a Lei nº 9.718/99, que estipula, em seu parágrafo 2º, inciso III, que, para fins de determinação da base de cálculo das contribuições, excluem-se da receita bruta “os valores que, computados como receita, tenham sido transferidos



Foto: D. V. Araújo

“Vários prefeitos começam a reduzir a carga tributária sob sua responsabilidade. Mas o Governo Federal e os Estados, ao que tudo indica, ainda não vêm nos operadores logísticos uma atividade econômica de fato.”

para outra pessoa jurídica, observadas normas regulamentadoras expedidas pelo Poder Executivo”. As referidas normas, porém, ainda não foram expedidas.

Citamos também a CPMF, cuja alíquota é de 0,38% sobre os valores sacados da conta corrente, e o ISS, de âmbito municipal, que poderá variar de 0,5% a 5% sobre o faturamento.

Além disto, o ICMS tem sido outra razão para dores de cabeça, pois, como intermediário, o operador

logístico torna-se responsável pelo seu recolhimento e não desfruta de qualquer crédito para compensação, suportando o alto custo do imposto.

Os poderes executivos municipais têm colaborado, e muito, para aliviar toda essa tributação. Vários prefeitos começam a reduzir a carga tributária sob sua responsabilidade para tentar equacionar os interesses da municipalidade e dos operadores logísticos. Mas o Governo Federal e os Estados, ao que tudo indica, ainda não vêm nos operadores logísticos uma atividade econômica de fato.

Os Estados, por exemplo, poderiam eliminar o ICMS quando o transporte fosse realizado através do operador logístico, pois a parcela correspondente está inclusa no valor final do produto. Na esfera federal, PIS e COFINS deveriam ser cotizados conforme os índices de participação dos parceiros na operação total, definidos através de contrato. Com isto, recairia sobre cada um a sua real responsabilidade sobre o imposto, o que se refletiria em toda a cadeia tributária.

Medidas como essas reduziram substancialmente os custos, com conseqüências positivas no preço final dos produtos e em toda a cadeia consumidora. Os operadores logísticos, através de suas representações classistas, devem levar estas e outras questões aos governos municipais, estaduais e federal, para tornar mais fácil sua missão sócio-econômica.

* **Claudio Francisco Polillo** (www.claudiopolillo.com.br) é contador e diretor da **Claudio Polillo & Consultores Associados**.

Óleo para motor diesel em serviço pesado

A Castrol comercializa o óleo Ultramax Visco, para motores diesel de caminhões com mais de 5 anos de uso. Em teste de bancada no Centro Tecnológico de Minas Gerais, em motor Mercedes OM-352, o Ultramax Visco reduziu de 29% a 43% o consumo de lubrificante, em relação aos dois óleos mais vendidos do mercado, conforme Fabrício Barbirato, coordenador do segmento diesel da Castrol. Disponível nas versões de 1 litro, 3 litros e 20 litros, o Ultramax tem aditivo que reduz as folgas do motor e aumenta a pressão, mantendo o nível do óleo por mais tempo. Sua fórmula combina cadeias de elementos resistentes e tem afinidade com superfícies metálicas.

Mais informações: SAC Castrol – tel.: 0800 21 21 54.

Mais óleos

Sob especificação da NGK, chegam ao mercado dois óleos lubrificantes, para motores diesel, produzidos pela Texaco. Formulados conforme normas de qualidade QS 9000 e ISO 9001, estão disponíveis em frascos plásticos de 1 litro e 20 litros para veículos comerciais. Os óleos são o Power Plus Diesel e o Power Plus Turbo Diesel.

Mais informações: NGK – tel.: (11) 7785-7118.

Correias sincronizadoras à base de borracha sintética

No mercado de reposição, a NGK do Brasil está abastecendo as picapes S10, Blazer, Corsa (GM), Strada e Fiorino (Fiat) com a nova linha de correias sincronizadoras com HNBR (material à base de borracha sintética hidrogenada), um elastômero de última geração.

Reforçadas com cordoneis de fibra de vidro, possuem tecido resistente à abrasão e dentes moldados com alta precisão em relação a pas-

so, largura e comprimento. Segundo o engenheiro Wilson Bego, che-



Com baixa sensibilidade à contaminação por ozônio e lubrificantes

Suspensor pneumático para 3º eixo de caminhão

A Zurlo Implementos Rodoviários, de Caxias do Sul (RS), comercializa o suspensor pneumático de eixo, útil para levantar o 3º eixo de caminhão, quando este estiver trafegando sem carga. “Além da facilidade de manobra, o produto ajuda a reduzir o consumo de combustível e o desgaste de pneus”, observa Demétrio P. Ávila, diretor comercial.

O suspensor inova o sistema de fixação da mola pneumática (bolsa de ar), utilizando apenas 16 parafusos (o convencional usa 48). Outras vantagens: menor tempo de montagem e manutenção, disco em chapa estampada (maior resistência), novos anéis



Fotos: Divulgação

Equipamento inova o sistema de fixação da mola pneumática

de fixação em aço (substituindo os de alumínio) e limitadores de curso (maior segurança).

Mais informações: Zurlo – tel.: (54) 224-1000.

Gestor de frota propicia operação rentável

Desde novembro, a VDO do Brasil vem testando o Gestor Frota FM 200 no mercado brasileiro, segundo Ivan F. Lelis, engenheiro de vendas. Este gerenciador de frota permite registrar e analisar o estado do veículo e dados das viagens. É indicado para empresas de qualquer porte. Importado da Alemanha, consiste de computador de bordo, componentes e software para análise e processamento de dados.

A aplicação do Gestor Frota FM



Facilita controle de gastos com manutenção e consumo

200 abrange negócios, distribuição, coleta e entrega, transporte público, indústria, comércio e serviços. Facilita controle de tempos de condução e estacionamento, distâncias percorridas, gastos de manu-

tenção e consumo de combustível. A “chave de memória” extrai dados do computador de bordo (ou altera a configuração do sistema), passando-os ao PC da empresa.

Mais informações: VDO – tel.: (11) 6421-0888.

fe de assistência técnica e propaganda da NGK, essas correias, projetadas pela Goodyear, apresentam baixa sensibilidade à contaminação por ozônio e lubrificantes e comportam-se com boa resistência à fadiga. “Suportam altas temperaturas e asseguram bom desempenho dos motores a gasolina e diesel”, informa.

Mais informações: NGK – tel.: (11) 7785-7118.

Ladeira acima

As vendas de caminhões 0 Km cresceram 20,39% entre janeiro e abril de 2000, em relação a igual período de 1999. A Mercedes-Benz assumiu a liderança em todos os segmentos



As montadoras filiadas à Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) experimentaram, nos primeiros quatro meses de 2000, um significativo reaquecimento do mercado de caminhões. O total de unidades vendidas no período superou em 20,39% o registrado no primeiro quadrimestre do ano passado.

TROCA DE LIDERANÇA – Os destaques ficaram por conta das mudanças ocorridas nos segmentos de caminhões leves (CMT – capacidade máxima de tração –

entre 4 t e 10 t) e pesados (CMT acima de 30 t).

De janeiro a abril de 2000, o segmento de pesados, o mais atingido pela crise econômica de 1999, registrou alta de 20,58% no número de unidades comercializadas, em relação ao mesmo período do ano anterior. A Mercedes-Benz conquistou em 2000 o primeiro lugar no segmento, com 28,31% das vendas, desbancando o tradicional domínio da Scania, que viu a sua participação cair de 35,42% no ano passado para 26,97% neste ano. Nos leves, a Mercedes-Benz também assumiu

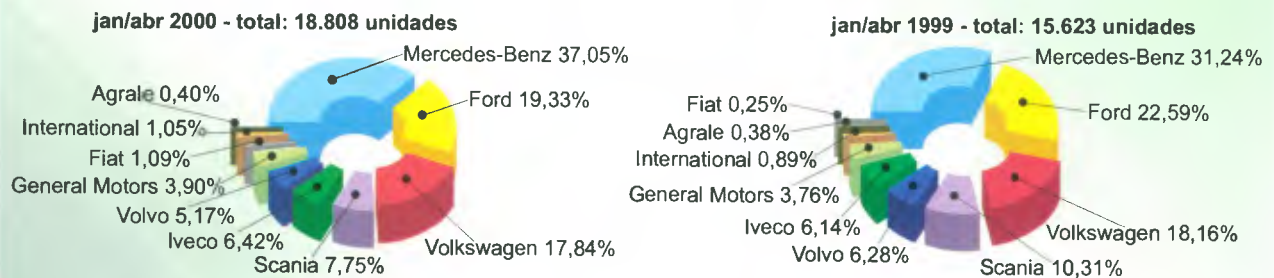
a liderança no quadrimestre, passando de 22,93% para 36,04% de participação, superando a Ford, que caiu de 36,34% para 29,68% do mercado.

A Volkswagen também conseguiu resultado significativo nos pesados, pulando de 2,24% de *share* para 9,82%. Em compensação, sua participação nos leves despencou de 20,24% em 1999 para 10,87% em 2000.

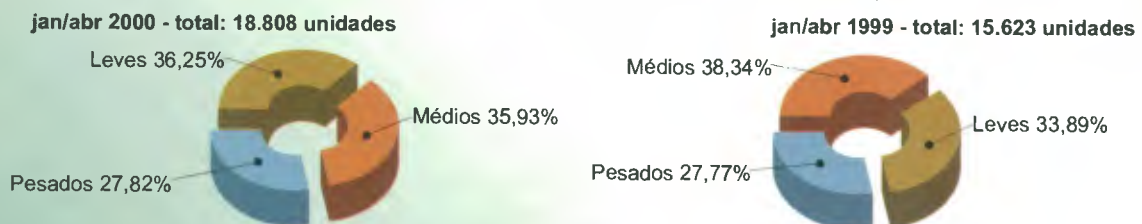
No segmento de caminhões médios, as montadoras mantiveram as posições do primeiro quadrimestre de 1999, com ligeiras oscilações na fatia de cada uma.

VENDAS DE CAMINHÕES NO ATACADO (0 Km, mercado interno)

VENDAS POR FABRICANTE



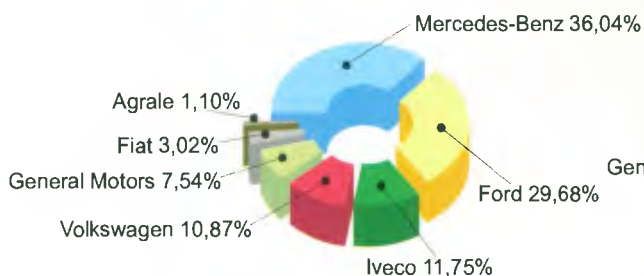
VENDAS POR TIPO DE CAMINHÃO



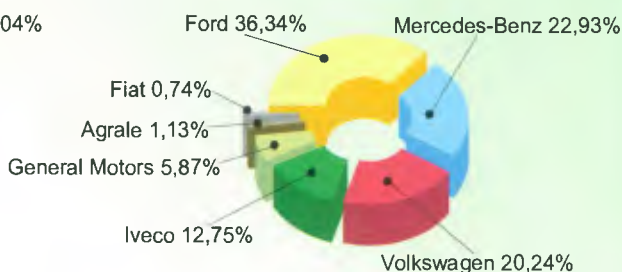
VENDAS POR FABRICANTE E TIPO DE CAMINHÃO

LEVES

jan/abr 2000 - total: 6.818 unidades

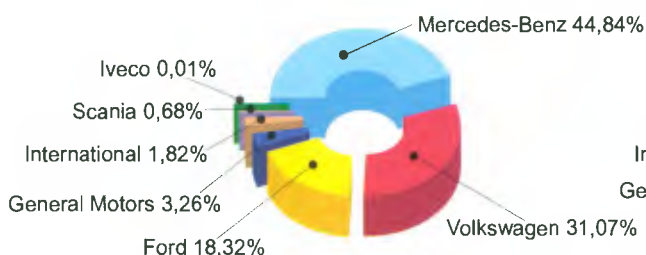


jan/abr 1999 - total: 5.295 unidades

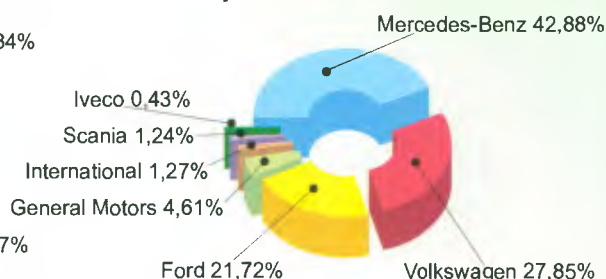


MÉDIOS

jan/abr 2000 - total: 6.758 unidades

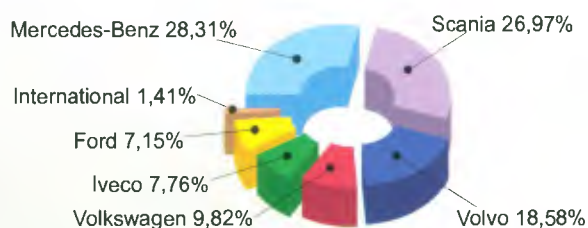


jan/abr 1999 - total: 5.989 unidades

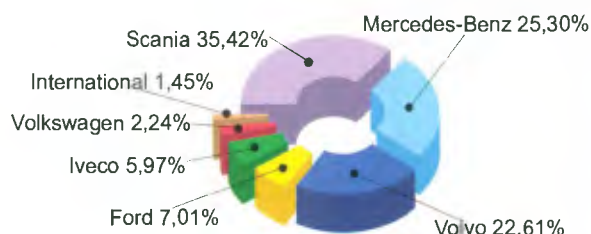


PESADOS

jan/abr 2000 - total: 5.232 unidades

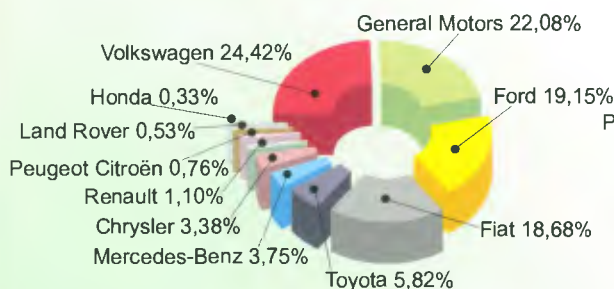


jan/abr 1999 - total: 4.339 unidades

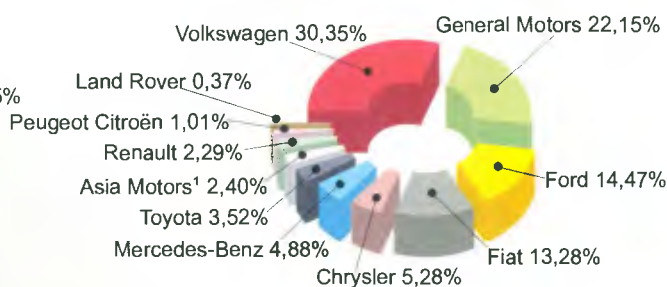


VENDAS DE COMERCIAIS LEVES NO ATACADO (0 Km, mercado interno, por fabricante)

jan/abr 2000 - total: 53.941 unidades



jan/abr 1999 - total: 57.021 unidades



Obs.:

1) A Asia Motors se desligou da Anfavea em 2000.

2) Exportações (em unidades):	jan/abr 2000	jan/abr 1999
Comerciais Leves	21.483	15.079
Caminhões Leves	898	368
Caminhões Médios	1.935	1.875
Caminhões Pesados	600	641

PREÇOS DE VEÍCULOS NOVOS E USADOS (em R\$)

Versão : 03/05/2000

CAMINHÕES NOVOS

	OKM
	máx
AGRALE	
1600D-RS/RD	-
1800D-RS/RD	-
4500D-RS/RD	-
5000D-RS/RD	-
7000DX/D	39800,00
7500TDX/TD	41600,00
8500T	42900,00
	OKM
	máx
CHEVROLET	
6.000/D-40	-
12.000/11.000	-
14.000/13.000	-
	OKM
	máx
FORD	
C-814	42400,00
C-1215	51800,00
C-1218	-
C-1415	57350,00
C-1422 C-1419	-
C-1617 C-1615	63600,00
C-1622 C-1619 C-1618	69000,00
C-2630 C-2324 C-2218	95600,00
C-2425 C-2422 C-2322 C-2319	82500,00
C-3224	-
C-3530	-
C-4030	78000,00
F-350	38000,00
F-4000(N.S)/F-4000TB/F-4000	39800,00
F-12000 F-11000	-
F-14000 HD/F-14000	-
F-22000	-
	OKM
	máx
GMC	
5-90	35000,00
6-100	35800,00
6-150	39600,00
7-110	41000,00
12-170	55200,00
14-190	60900,00
15-190	74600,00
16-220	64800,00
	OKM
	máx
INTERNATIONAL	
INTERNATIDNAL 4700	-
	OKM
	máx
IVECO-FIAT	
DAILY CHASSI 35.10	35800,00
DAILY CHASSI 49.12/49.10	39300,00
DAILY FURGÃO 35.10	46800,00
DAILY FURGÃO 49.12/49.10	49900,00
EUROCARGO 150-E18	-
EUROCARGO 160-E21	69000,00
EUROTECH MP 450-E37	109800,00
EUROTRAKKER MP 450-E37	-
	OKM
	máx
MERCEDES-BENZ	
SPRINTER 310-D FURGÃO	-
SPRINTER 310-D PICK-UP	-
SPRINTER 310-D VAN EXECUTIVO	-
SPRINTER 310-D VAN LUXD (9 Lug)	-
SPRINTER 310-D VAN STD	-
MERCEDES-BENZ CAMINHÕES	OKM
1214-C/1214/1414/1114	-
1418/1218	67600,00
1718/1714	74000,00
1723/1721-S	83600,00

CAMINHÕES USADOS

	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
AGRALE								
1600D-RS/RD	-	-	-	-	12800,00	11700,00	10500,00	9400,00
1800D-RS/RD	-	-	-	-	13900,80	12636,00	11340,00	10152,00
4500D-RS/RD	-	17269,12	16000,00	15200,00	14400,00	-	-	-
5000D-RS/RD	-	17614,50	16320,00	15504,00	14688,00	-	-	-
7000DX/D	-	-	18400,00	17480,00	16560,00	-	-	-
7500TDX/TD	-	-	20800,00	19760,00	18720,00	-	-	-
8500T	28500,00	24300,00	-	-	-	-	-	-
	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
CHEVROLET								
6.000/D-40	-	-	23000,00	22000,00	21210,00	19845,00	17600,00	16300,00
12.000/11.000	-	-	25300,00	24024,00	23331,00	20790,00	19360,00	17930,00
14.000/13.000	-	-	27600,00	26400,00	23836,00	22302,00	20768,00	19234,00
	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
FORD								
C-814	-	28800,00	27200,00	-	-	-	-	-
C-1215	-	36800,00	33200,00	32000,00	28200,00	26200,00	24300,00	22600,00
C-1218	-	-	-	-	-	-	-	24860,00
C-1415	42600,00	40480,00	36520,00	35200,00	31020,00	28820,00	26730,00	24860,00
C-1422 C-1419	-	42688,00	38512,00	37120,00	32712,00	30392,00	28188,00	26216,00
C-1617 C-1615	-	44160,00	39840,00	38400,00	33840,00	31440,00	29160,00	27120,00
C-1622 C-1619 C-1618	-	46000,00	41500,00	40000,00	35250,00	32750,00	30375,00	28250,00
C-2630 C-2324 C-2218	62600,00	49312,00	44488,00	43040,00	37788,00	35108,00	32562,00	30284,00
C-2425 C-2422 C-2322 C-2319	-	49680,00	43824,00	42240,00	37224,00	34584,00	32076,00	29832,00
C-3224	-	50048,00	45152,00	43520,00	38352,00	35632,00	33048,00	30736,00
C-3530	-	50784,00	45816,00	44160,00	38916,00	36156,00	33534,00	31188,00
C-4030	-	50000,00	48140,00	46400,00	40890,00	-	-	-
F-350	30000,00	-	-	-	-	-	-	-
F-4000(N.S)/F-4000TB/F-4000	31654,00	30000,00	27200,00	26000,00	25000,00	23300,00	21800,00	20200,00
F-12000 F-11000	-	33000,00	29920,00	28600,00	27500,00	25630,00	23980,00	22220,00
F-14000 HD/F-14000	-	34800,00	31552,00	30108,00	29000,00	27028,00	25288,00	23432,00
F-22000	-	-	-	-	-	-	26160,00	24240,00
	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
GMC								
5-90	26000,00	-	-	-	-	-	-	-
6-100	27000,00	24840,00	22852,80	-	-	-	-	-
6-150	28000,00	25760,00	23699,20	-	-	-	-	-
7-110	31300,00	28170,00	25353,00	-	-	-	-	-
12-170	40500,00	36450,00	32805,00	-	-	-	-	-
14-190	45000,00	40500,00	36450,00	-	-	-	-	-
15-190	53000,00	47700,00	-	-	-	-	-	-
16-220	47500,00	42750,00	38475,00	-	-	-	-	-
	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
INTERNATIONAL								
INTERNATIDNAL 4700	52000,00	-	-	-	-	-	-	-
	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
IVECO-FIAT								
DAILY CHASSI 35.10	28000,00	25800,00	-	-	-	-	-	-
DAILY CHASSI 49.12/49.10	29400,00	27090,00	-	-	-	-	-	-
DAILY FURGÃO 35.10	36300,00	33200,00	-	-	-	-	-	-
DAILY FURGÃO 49.12/49.10	38115,00	34860,00	-	-	-	-	-	-
EUROCARGO 150-E18	44160,00	-	-	-	-	-	-	-
EUROCARGO 160-E21	48000,00	-	-	-	-	-	-	-
EUROTECH MP 450-E37	71000,00	-	-	-	-	-	-	-
EUROTRAKKER MP 450-E37	56800,00	-	-	-	-	-	-	-
	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
MERCEDES-BENZ								
SPRINTER 310-D FURGÃO	36800,00	33800,00	-	-	-	-	-	-
SPRINTER 310-D PICK-UP	31000,00	28600,00	-	-	-	-	-	-
SPRINTER 310-D VAN EXECUTIVO	49200,00	45000,00	-	-	-	-	-	-
SPRINTER 310-D VAN LUXO (9 Lug)	42200,00	38800,00	-	-	-	-	-	-
SPRINTER 310-D VAN STD	36800,00	33800,00	-	-	-	-	-	-
MERCEDES-BENZ CAMINHÕES	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
1214-C/1214/1414/1114	-	43800,00	-	-	37000,00	35000,00	34000,00	33000,00
1418/1218	-	-	46530,00	42130,00	40700,00	38500,00	37400,00	36300,00
1718/1714	-	-	49914,00	45194,00	43660,00	41300,00	40120,00	38874,00
1723/1721-S	-	60549,12	55032,30	49790,00	48100,00	45500,00	44200,00	42900,00

PREÇOS DE VEÍCULOS NOVOS E USADOS (em R\$)

Versão : 03/05/2000

CAMINHÕES NOVOS

	OKM
	máx
MERCEDES-BENZ	
2038-S(Import.)	-
2418	-
2638/S(Import.)	-
L710/L709/L708	-
L914/L712/L912	-
L1214/L1114	-
L1218/L1118	62800,00
L1414/L1314	-
L1418	66400,00
L1319/L1318	-
L1614/L1514	-
L1620/L1618/L1518	76600,00
L1630/L1625/L1621/L1520/L1519	-
L2314/L2214	-
L2318/L2217	-
L2220	-
L2635/L2325/L2225	-
LS1625/LS1520	-
LS1630/LS1525/LS1524	-
LS1935/LS1934/LS1933	-
LS1938/LS1941	118000,00
LS2635	-

	OKM
	máx
SCANIA	
P-93 (H-4x2)(Import.)	-
P-94 (CB-6x4 NZ)	133000,00
P-94 (DB-4x2 NZ)	96600,00
P-94 (DB-6x2 NA)	130000,00
P-94 (GA-4x2 NZ)	96800,00
P-114 (CA-6x4 NZ)	-
P-114 (CB-6x4 NZ)	-
P-124 (CA-6x4 NZ)	147000,00
P-124 (CB-6x4 NZ)	147800,00
R-114 (GA/GB-4x2 NZ)	-
R-124 (GA/GB-4x2 NZ)	131500,00
R-124 (GA-6x4 NZ)	142000,00
R-124 (LA-4x2 NA)	140000,00
R-124 (LA-6x2 NA)	153000,00
T-114 (GA/GB-4x2 NZ)	-
T-124 (LA-4x2 NA)	144636,00
T-124 (GA/GB-4x2 NZ)	-
T-124 (GA-6x4 NZ)	134436,00
R-113 R-112 (H/HS/HW-4x2)	-
T-113 T-112 (H/HS/HW-4x2)	-
R-143 R-142 (H/HS/HW-4x2)	-
T-143 T-142 (H/HS/HW-4x2)	-
R-113 R-112 (E/ES/EW-6x4)	-
T-113 T-112 (E/ES/EW-6x4)	-
R-143 R-142 (E/ES/EW-6x4)	-
T-143 T-142 (E/ES/EW-6x4)	-

	OKM
	máx
VOLKSWAGEN	
8.140/L-80/8.100/7.110S	-
12.140/11.140	-
12.170BT	-
14.150/14.140	-
14.170BT	-
14.220/14.210/14.200	-
16.170/16.210	-
16.170BT	-
16.300/16.220/16.210H	-
35.300	-

	OKM
	máx
VOLVO	
FH-12 (H-4x2) (Import.)	-
FH-12 GLOBETROTTER (4x2)	170880,00
NL-10/N-10 (H/XH-4x2/6x2)	-
NL-10 EDC GOLD/EDC (4x2/6x2)	-

CAMINHÕES USADOS

	OKM
	máx
MERCEDES-BENZ	
2038-S(Import.)	-
2418	-
2638/S(Import.)	-
L710/L709/L708	-
L914/L712/L912	-
L1214/L1114	-
L1218/L1118	-
L1414/L1314	-
L1418	-
L1319/L1318	-
L1614/L1514	-
L1620/L1618/L1518	-
L1630/L1625/L1621/L1520/L1519	-
L2314/L2214	-
L2318/L2217	-
L2220	-
L2635/L2325/L2225	-
LS1625/LS1520	-
LS1630/LS1525/LS1524	-
LS1935/LS1934/LS1933	-
LS1938/LS1941	84000,00
LS2635	-

	OKM
	máx
SCANIA	
P-93 (H-4x2)(Import.)	-
P-94 (CB-6x4 NZ)	98000,00
P-94 (DB-4x2 NZ)	75000,00
P-94 (DB-6x2 NA)	95000,00
P-94 (GA-4x2 NZ)	75800,00
P-114 (CA-6x4 NZ)	102600,00
P-114 (CB-6x4 NZ)	103550,00
P-124 (CA-6x4 NZ)	108000,00
P-124 (CB-6x4 NZ)	109000,00
R-114 (GA/GB-4x2 NZ)	86400,00
R-124 (GA/GB-4x2 NZ)	96000,00
R-124 (GA-6x4 NZ)	105000,00
R-124 (LA-4x2 NA)	103000,00
R-124 (LA-6x2 NA)	111000,00
T-114 (GA/GB-4x2 NZ)	83883,10
T-124 (LA-4x2 NA)	106080,00
T-124 (GA/GB-4x2 NZ)	96040,00
T-124 (GA-6x4 NZ)	99960,00
R-113 R-112 (H/HS/HW-4x2)	-
T-113 T-112 (H/HS/HW-4x2)	-
R-143 R-142 (H/HS/HW-4x2)	-
T-143 T-142 (H/HS/HW-4x2)	-
R-113 R-112 (E/ES/EW-6x4)	-
T-113 T-112 (E/ES/EW-6x4)	-
R-143 R-142 (E/ES/EW-6x4)	-
T-143 T-142 (E/ES/EW-6x4)	-

	OKM
	máx
VOLKSWAGEN	
8.140/L-80/8.100/7.110S	-
12.140/11.140	-
12.170BT	37600,00
14.150/14.140	-
14.170BT	48128,00
14.220/14.210/14.200	-
16.170/16.210	-
16.170BT	50872,80
16.300/16.220/16.210H	54520,00
35.300	63920,00

	OKM
	máx
VOLVO	
FH-12 (H-4x2) (Import.)	-
FH-12 GLOBETROTTER (4x2)	-
NL-10/N-10 (H/XH-4x2/6x2)	-
NL-10 EDC GOLD/EDC (4x2/6x2)	-

VERSÃO: 03/05/2000

	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
MERCEDES-BENZ								
2038-S(Import.)	-	66225,60	59220,00	-	-	-	-	-
2418	65650,00	61495,20	59389,20	53773,20	51851,80	49140,00	47736,00	46332,00
2638/S(Import.)	-	70956,00	68526,00	-	-	-	-	-
L710/L709/L708	-	-	31000,00	29800,00	28600,00	27000,00	25800,00	24200,00
L914/L712/L912	-	-	32860,00	31588,00	30316,00	28620,00	27348,00	27830,00
L1214/L1114	-	-	42300,00	38300,00	37000,00	35000,00	34000,00	33000,00
L1218/L1118	-	47304,00	45684,00	41364,00	39886,00	37800,00	36720,00	35640,00
L1414/L1314	-	-	-	-	40700,00	38500,00	37400,00	36300,00
L1418	-	49056,00	47376,00	42896,00	41440,00	39200,00	38080,00	37026,00
L1319/L1318	-	-	-	-	-	-	-	36300,00
L1614/L1514	-	-	-	-	42550,00	40250,00	39100,00	37785,00
L1620/L1618/L1518	-	-	51183,00	46343,00	44770,00	42350,00	41140,00	38280,00
L1630/L1625/L1621/L1520/L1519	-	-	-	-	46620,00	44100,00	42840,00	41580,00
L2314/L2214	-	-	-	-	47360,00	44800,00	43520,00	42240,00
L2318/L2217	-	57816,00	55836,00	50556,00	48840,00	46200,00	44880,00	43560,00
L2220	-	-	-	-	-	-	-	42900,00
L2635/L2325/L2225	-	-	59220,00	53620,00	51800,00	49000,00	47600,00	46200,00
LS1625/LS1520	-	-	-	-	43660,00	41300,00	40120,00	38940,00
LS1630/LS1525/LS1524	-	63860,40	57105,00	49790,00	48100,00	45500,00	44200,00	42900,00
LS1935/LS1934/LS1933	-	73321,20	64296,00	58216,00	56240,00	53200,00	51680,00	50160,00
LS1938/LS1941	84000,00	75686,40	66834,00	60514,00	58460,00	55300,00	53720,00	52140,00
LS2635	-	78051,60	67680,00	61280,00	59200,00	56000,00	54400,00	-

	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
SCANIA								
P-93 (H-4x2)(Import.)	-	64870,20	57270,00	56274,00	-	-	-	-
P-94 (CB-6x4 NZ)	98000,00	-	-	-	-	-	-	-
P-94 (DB-4x2 NZ)	75000,00	-	-	-	-	-	-	-
P-94 (DB-6x2 NA)	95000,00	-	-	-	-	-	-	-
P-94 (GA-4x2 NZ)	75800,00	-	-	-	-	-	-	-
P-114 (CA-6x4 NZ)	102600,00	-	-	-	-	-	-	-
P-114 (CB-6x4 NZ)	103550,00	-	-	-	-	-	-	-
P-124 (CA-6x4 NZ)	108000,00	-	-	-	-	-	-	-
P-124 (CB-6x4 NZ)	109000,00	-	-	-	-	-	-	-
R-114 (GA/GB-4x2 NZ)	86400,00	-	-	-	-	-	-	-
R-124 (GA/GB-4x2 NZ)	96000,00	-	-	-	-	-	-	-
R-124 (GA-6x4 NZ)	105000,00	-	-	-	-	-	-	-
R-124 (LA-4x2 NA)	103000,00	-	-	-	-	-	-	-
R-124 (LA-6x2 NA)	111000,00	-	-	-	-	-	-	-
T-114 (GA/GB-4x2 NZ)	83883,10	-	-	-	-	-	-	-
T-124 (LA-4x2 NA)	106080,00	-	-	-	-	-	-	-
T-124 (GA/GB-4x2 NZ)	96040,00	-	-	-	-	-	-	-
T-124 (GA-6x4 NZ)	99960,00	-	-	-	-	-	-	-
R-113 R-112 (H/HS/HW-4x2)	-	74538,00	69690,00	68478,00	65082,38	59165,80	56829,87	54590,00
T-113 T-112 (H/HS/HW-4x2)	-	-	-	-	68904,00	62640,00	60048,00	53000,00
R-143 R-142 (H/HS/HW-4x2)	-	-	74520,00	73224,00	69593,04	62640,00	60048,00	57240,00
T-143 T-142 (H/HS/HW-4x2)	-	-	77280,00	76003,80	72170,56	65609,60	62894,72	-
R-113 R-112 (E/ES/EW-6x4)	-	76014,00	71070,00	69834,00	66371,14	60337,40	57840,68	58300,00
T-113 T-112 (E/ES/EW-6x4)	-	78228,00	73140,00	71868,00	67628,00	61480,00	58880,40	56741,80
R-143 R-142 (E/ES/EW-6x4)	-	-	82800,00	81360,00	77325,60	70296,00	67387,20	63600,00
T-143 T-142 (E/ES/EW-6x4)	-	-	-	-	-	-	-	57240,00

	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
VOLKSWAGEN								
8.140/L-80/8.100/7.110S	-	-	-	-	24200,00	23000,00	22500,00	21400,00
12.140/11.140	-	-	-	-	-	25270,00	24300,00	23200,00
12.170BT	37600,00	34800,00	-	-	-	-	-	-
14.150/14.140	-	-	-	-	-	-	-	25520,00
14.170BT	48128,00	44544,00	-	-	-	-	-	-
14.220/14.210/14.200	-	-	-	-	-	-	-	29000,00
16.170/16.210	-	-	-	34336,00	31784,00	30856,00	29597,40	28257,60
16.170BT	50872,80	47084,40	39488,00	37888,00	-	-	-	-
16.300/16.220/16.210H	54520,00	50460,00	44732,50	42860,80	39730,00	38570,00	37022,27	35322,00
35.300	63920,00	59160,00	48743,00	46768,00	43292,00	42028,00	40313,70	38488,80

	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
VOLVO								
FH-12 (H-4x2) (Import.)	-	-	73140,00	71868,00	68304,28	61480,00	-	-
FH-12 GLOBETROTTER (4x2)	-	-	-	-	-	-	-	-
NL-10/N-10 (H/XH-4x2/6x2)	-	-	-	-	-	-	-	-
NL-10 EDC GOLD/EDC (4x2/6x2)	-	59059,63	-	-	-	-	-	-

PREÇOS DE VEÍCULOS NOVOS E USADOS (em R\$)

Versão : 03/05/2000

CAMINHÕES NOVOS

	OKM
	máx
VOLVO	
NL-12/N-12 (H/XH-4x2/6x2)	-
NL-12 EDC GDLD/EDC (4x2/6x2)	-
NL-10 EDC/NL-10/N-10 (XHT-6x4)	-
NL-12/N-12 (XHT-6x4)	-
NL-12 EDC GOLD/EDC (6x4)	-

CARRETAS

	OKM
	máx
BASCULANTE (3Eixos)	28000,00
CARGA SECA (2Eixos)	17100,00
CARGA SECA (3Eixos)	19000,00
FURGÃO ALUMÍNIO (2Eixos)	25650,00
FURGÃO ALUMÍNIO (3Eixos)	27000,00
FURGÃO FRIGORÍFICO (3Eixos)	117600,00
FURGÃO ISOTÉRMICO (3Eixos)	59600,00
FURGÃO LONADO (2Eixos)	29568,00
FURGÃO LONADO (3Eixos)	30800,00
GRANELEIRA (2Eixos)	18530,00
GRANELEIRA (3Eixos)	21800,00
TANQUE CARGA MISTA (3Eixos)	33600,00

ÔNIBUS

	OKM
	máx
AGRALE MA 7.0 (Urbano)	33058,44
AGRALE MA 8.77.5T (Rodoviário)	45800,00
AGRALE MA 8.77.5T (Urbano)	41220,00
FORD B-1621/1618 (Rodoviário)	54720,00
FORD B-1621/1618 (Urbano)	38551,91
MARCOPOLO VOLARE (Executivo)	-
MARCOPOLO VOLARE (Lotação)	-
MAFERSA M-210 (Urbano)	47600,00
MAFERSA M-240 (Urbano)	49600,00
MB O-400 O-371 R/RS (Rodoviário)	93280,00
MB O-400 O-371 RSD/RSL (Rodoviário)	90100,00
MB LO/OF814 LO/OF812 (Rodoviário)	-
MB LO/OF814 LO/OF812 (Urbano)	-
MB OF1114 OF1113 (Urbano)	-
MB OF/OH1318 OF/OH1315 (Urbano)	-
MB OF1417 (Urbano)	-
MB OF1618 OH1518 OH1517 (Urbano)	-
MB OF1721 (Urbano)	-
MB OH1318 OH1315 (Rodoviário)	-
MB OH1420 OH1419 (Rodoviário)	-
MB OH1420 OH1419 (Urbano)	-
MB OH1621 OH1620 (Rodoviário)	75680,00
MB OH1621 OF/OH1620 (Urbano)	65790,00
MB OH1628 (Rodoviário)	-
MB OH1628 (Urbano)	-
SCANIA F-94 HB (Urbano)	-
SCANIA F-113HL (Rodoviário)	75097,50
SCANIA F-113HL (Urbano)	67192,50
SCANIA F-113 F-112 (Rodoviário)	-
SCANIA F-220 F-113 F-112 (Urbano)	-
SCANIA K-113 K-112 (Urbano)	-
SCANIA K-113CL/KCL (Rodoviário)	93500,00
SCANIA K-113TL/KT/K-113/112(R)	97750,00
SCANIA L-94 IB (Urbano)	-
SCANIA L-94 UB (Urbano)	-
SCANIA L-113CL (Rodoviário)	83886,00
SCANIA L-113CL (Urbano)	68634,00
VOLVO B-7R (Rodoviário)	-
VOLVO B-7R (Urbano)	-
VOLVO B-10 M (Rodoviário)	98600,00
VOLVO B-10 M (Urbano)	90525,00
VOLVO B-12 M (Rodoviário)	105400,00
VOLVO B-58ECO (Urbano)	51200,00
VOLVO B-58ECO (Rodoviário)	76500,00
VW 8.140 (Rodoviário)	50800,00
VW 8.140 (Urbano)	37072,08
VW 16.180 (Rodoviário)	57024,00
VW 16.180 (Urbano)	41652,72
VW 16.210CO (Rodoviário)	63000,00
VW 16.210CO (Urbano)	47437,82

CAMINHÕES USADOS

	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
VOLVO								
NL-12/N-12 (H/XH-4x2/6x2)	-	-	-	52000,00	49000,00	44800,00	42300,00	39000,00
NL-12 EDC GDLD/EDC (4x2/6x2)	-	67643,36	-	-	-	-	-	-
NL-10 EDC/NL-10/N-10 (XHT-6x4)	-	64056,00	60035,80	52000,00	49000,00	44800,00	42300,00	39000,00
NL-12/N-12 (XHT-6x4)	-	-	-	54080,00	51009,00	46592,00	43992,00	40560,00
NL-12 EDC GDLD/EDC (6x4)	85000,00	72000,00	63266,40	-	-	-	-	-

CARRETAS

	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
BASCULANTE (3Eixos)	20240,00	18216,00	16394,40	14754,96	13279,46	12004,64	10804,17	10026,27
CARGA SECA (2Eixos)	13041,00	11476,08	10328,47	9295,62	8366,06	7529,46	6776,51	6234,39
CARGA SECA (3Eixos)	14490,00	13041,00	11736,90	10563,21	9506,89	8556,20	7700,58	7084,53
FURGÃO ALUMÍNIO (2Eixos)	19228,00	17305,20	15574,68	14017,21	12615,49	11353,94	10218,55	9401,06
FURGÃO ALUMÍNIO (3Eixos)	20700,00	18630,00	16767,00	15090,30	13581,27	12223,14	11000,83	10120,76
FURGÃO FRIGORÍFICO (3Eixos)	73100,00	62135,00	52814,75	47533,28	42779,95	38501,95	34651,76	31186,58
FURGÃO ISOTÉRMICO (3Eixos)	39021,60	34339,01	30218,33	27196,49	24476,84	22029,16	-	-
FURGÃO LONADO (2Eixos)	19420,80	17478,72	15730,85	14157,76	12741,99	11467,79	-	-
FURGÃO LONADO (3Eixos)	20230,00	18207,00	16386,30	14747,67	13272,90	12011,98	-	-
GRANELEIRA (2Eixos)	14011,01	12329,69	11096,72	10009,24	9008,32	8107,48	7296,74	6713,00
GRANELEIRA (3Eixos)	16368,00	14403,84	13035,48	11731,93	10558,73	9502,86	8552,58	7868,37
TANQUE CARGA MISTA (3Eixos)	23630,00	21267,00	19140,30	17226,27	15503,64	14015,29	12894,07	11862,54

ÔNIBUS

	1998	1997	1996	1995	1994	1993	1992	1991
	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx	máx
AGRALE MA 7.0 (Urbano)	-	33058,44	28099,67	-	-	-	-	-
AGRALE MA 8.77.5T (Rodoviário)	52000,00	45800,00	40304,00	35467,52	31211,42	-	-	-
AGRALE MA 8.77.5T (Urbano)	46800,00	41220,00	35037,00	30832,56	27132,65	-	-	-
FORD B-1621/1618 (Rodoviário)	68400,00	54720,00	43776,00	35896,32	31588,76	27798,11	-	-
FORD B-1621/1618 (Urbano)	55074,15	38551,91	30841,53	25290,05	22255,24	19584,62	-	-
MARCOPOLO VOLARE (Executivo)	43000,00	-	-	-	-	-	-	-
MARCOPOLO VOLARE (Lotação)	42800,00	-	-	-	-	-	-	-
MAFERSA M-210 (Urbano)	59500,00	47600,00	39032,00	32006,24	27205,30	23124,51	20349,57	-
MAFERSA M-240 (Urbano)	62000,00	49600,00	40672,00	33351,04	28348,38	24096,13	-	-
MB O-400 O-371 R/RS (Rodoviário)	-	93280,00	79288,00	67394,80	55263,74	47084,70	41434,54	17907,62
MB O-400 O-371 RSD/RSL (Rodoviário)	-	90100,00	76585,00	65097,25	55332,66	51678,62	45477,18	-
MB LO/OF814 LO/OF812 (Rodoviário)	-	-	48488,00	43639,20	39275,28	35347,75	31812,98	37291,08
MB LO/OF814 LO/OF812 (Urbano)	-	-	41344,00	37209,60	33488,64	30139,78	27125,80	41020,42
MB OF1114 OF1113 (Urbano)	-	-	-	-	-	-	19162,61	28631,68
MB OF/OH1318 OF/OH1315 (Urbano)	-	-	-	-	28828,96	24504,61	20828,92	24413,22
MB OF1417 (Urbano)	64800,00	-	-	-	-	-	-	16868,10
MB OF1618 OH1518 OH1517 (Urbano)	-	-	-	-	35157,27	31008,71	27287,66	18345,11
MB OF1721 (Urbano)	65000,00	-	-	-	-	-	-	-
MB OH1318 OH1315 (Rodoviário)	-	-	-	-	38214,79	32482,58	27610,19	24013,14
MB OH1420 OH1419 (Rodoviário)	70400,00	-	-	-	-	-	-	-
MB OH1420 OH1419 (Urbano)	59840,00	-	-	-	-	-	-	24296,97
MB OH1621 OH1620 (Rodoviário)	-	75680,00	66598,40	53778,21	47324,82	41645,84	36648,34	-
MB OH1621 OF/OH1620 (Urbano)	-	65790,00	55921,50	44289,83	39063,63	34375,99	30250,87	-
MB OH1628 (Rodoviário)	94000,00	-	-	-	-	-	-	32250,54
MB OH1628 (Urbano)	84600,00	-	-	-	-	-	-	26620,77
SCANIA F-94 HB (Urbano)	75000,00	-	-	-	-	-	-	-
SCANIA F-113HL (Rodoviário)	88350,00	75097,50	-	-	-	-	-	-
SCANIA F-113HL (Urbano)	79050,00	67192,50	-	-	-	-	-	-
SCANIA F-113 F-112 (Rodoviário)	-	-	80858,80	71155,74	62617,05	55103,01	48490,65	-
SCANIA F-220 F-113 F-112 (Urbano)	-	-	45153,36	36122,69	29620,60	26066,13	23016,39	-
SCANIA K-113 K-112 (Urbano)	-	-	55421,96	48771,32	43016,30	37854,35	33311,83	41217,05
SCANIA K-113CL/KCL (Rodoviário)	100000,00	93500,00	82280,00	-	-	-	-	19568,94
SCANIA K-113TL/KT/K-113/112(R)	130000,00	97750,00	78166,00	68786,08	60531,75	53267,94	46875,79	28315,05
SCANIA L-94 IB (Urbano)	93000,00	-	-	-	-	-	-	-
SCANIA L-94 UB (Urbano)	100000,00	-	-	-	-	-	-	39844,42
SCANIA L-113CL (Rodoviário)	102300,00	83886,00	-	-	-	-	-	-
SCANIA L-113CL (Urbano)	83700,00	68634,00	-	-	-	-	-	-
VOLVO B-7R (Rodoviário)	100000,00	-	-	-	-	-	-	-
VOLVO B-7R (Urbano)	80000,00	-	-	-	-	-	-	-
VOLVO B-10 M (Rodoviário)	144800,00	98600,00	83810,00	73752,80	64902,46	57114,17	50260,47	44229,21
VOLVO B-10 M (Urbano)	106500,00	90525,00	-	-	-	-	-	-
VOLVO B-12 M (Rodoviário)	153000,00	105400,00	89590,00	-	-	-	-	-
VOLVO B-58ECO (Urbano)	64000,00	51200,00	42086,40	34510,85	29334,22	25080,76	21318,64	18760,41
VOLVO B-58ECO (Rodoviário)	90000,00	76500,00	65025,00	57222,00	50355,36	44312,72	39083,82	34393,76
VW 8.140 (Rodoviário)	64000,00	50800,00	45720,00	41148,00	-	-	-	-
VW 8.140 (Urbano)	54400,00	37072,08	33364,87	30028,38	-	-	-	-
VW 16.180 (Rodoviário)	-	57024,00	50181,12	44159,39	38860,26	34197,03	-	-
VW 16.180 (Urbano)	-	41652,72	33322,18	29323,51	23458,81	20643,75	-	-
VW 16.210CO (Rodoviário)	72000,00	63000,00	-	-	-	-	-	-
VW 16.210CO (Urbano)	57851,00	47437,82	-	-	-	-	-	-

Fonte: MOLICAR

GOL 1.6 3p			VW
0,00833	de depreciação a	22094,00	184,11
0,0085	de remuneração de capital a	22374,00	190,18
1/12	de licenciamento e seguro obrigatório	865,00	72,08
0,007267	de seguro do casco a	22374,00	162,77
Custo Fixo Mensal			609,14
0,110/30.000	de peças e material de oficina a	22094,00	0,0810
4 /45.000	de pneus, câmaras e recapagens a	70,00	0,0062
0,08058	litros de combustível a	1,25	0,1007
3,5 /7.500	litros de óleo de cârter a	2,95	0,0014
1/3.000	de lavagens e graxas a	16,00	0,0053
Custo Variável/Km			0,1946
Custo Mensal = 609,14 + (0,1946 x X)			
Custo/Quilômetro = (609,14 / X) + 0,1946			
(X = utilização média mensal, em quilômetros)			

KOMBI Standard			VW
0,009218	de depreciação a	17361,00	160,03
0,007788	de remuneração de capital a	17721,00	138,01
1,7	de salário de motorista e leis sociais a	505,90	860,03
1/12	de licenciamento e seguro obrigatório	450,00	37,50
0,005305	de seguro do casco a	17721,00	94,01
Custo Fixo Mensal			1289,58
1,0/4.000	de peças e material de oficina a	17361,00	0,0434
0,20/10.000	de salários pes. ofi. e leis sociais a	836,26	0,0167
4 /45.000	de pneus, câmaras e recapagens a	90,00	0,0080
0,1329	litros de combustível a	1,25	0,1662
2,5/7.500	litros de óleo de cârter a	2,95	0,0010
2,0/30.000	litros de óleo câmbio e diferencial a	3,50	0,0002
1/3.000	de lavagens e graxas a	20,00	0,0067
Custo Variável/Km			0,2422
Custo Mensal = 1289,58 + (0,2422 x X)			
Custo/Quilômetro = (1289,58 / X) + 0,2422			
(X = utilização média mensal, em quilômetros)			

Furgão Fiorino 1.5			FIAT
0,009218	de depreciação a	16082,00	148,24
0,007788	de remuneração de capital a	16362,00	127,43
1,7	de salário de motorista e leis sociais a	505,90	860,03
1/12	de licenciamento e seguro obrigatório	387,00	32,25
0,005305	de seguro do casco a	17721,00	94,01
Custo Fixo Mensal			1261,96
1,0/4.000	de peças e material de oficina a	17361,00	0,0434
0,20/10.000	de salários pes. ofi. e leis sociais a	836,26	0,0167
4 /45.000	de pneus, câmaras e recapagens a	70,00	0,0062
0,1329	litros de combustível a	1,25	0,1662
2,5/7.500	litros de óleo de cârter a	2,95	0,0010
2,0/30.000	litros de óleo câmbio e diferencial a	3,50	0,0002
1/3.000	de lavagens e graxas a	20,00	0,0067
Custo Variável/Km			0,2404
Custo Mensal = 1261,96 + (0,2404 x X)			
Custo/Quilômetro = (1261,96/X) + 0,2404			
(X = utilização média mensal, em quilômetros)			

F-4000 CARGA SECA			FORD
0,00862	de depreciação a	41020,00	353,59
0,00793	de remuneração de capital a	41800,00	331,56
1,7	de salário de motorista e leis sociais a	679,25	1154,73
1/12	de licenciamento e seguro obrigatório	646,06	53,84
0,004633	de seguro do casco a	41800,00	193,66
Custo Fixo Mensal			2087,38
1/10.000	de peças e material de oficina a	41020,00	0,0410
0,20/10.000	de salários pes. ofi. e leis sociais a	836,26	0,0167
6 /80.000	de pneus, câmaras e recapagens a	223,00	0,0167
0,1845	litros de combustível a	0,63	0,1162
12,8/10.000	litros de óleo de cârter a	2,95	0,0038
8,2 /65000	litros de óleo câmbio e diferencial a	3,50	0,0004
1/3.000	de lavagens e graxas a	32,00	0,0107
Custo Variável/Km			0,2055
Custo Mensal = 2087,38 + (0,2055 x X)			
Custo/Quilômetro = (2087,38 / X) + 0,2055			
(X = utilização média mensal, em quilômetros)			

L-1620 CARGA SECA			MBB
0,008294	de depreciação a	78072,00	647,53
0,008010	de remuneração de capital a	80100,00	641,60
1,7	de salário de motorista e leis sociais a	679,25	1154,73
1/12	de licenciamento e seguro obrigatório	1175,27	97,94
0,004758	de seguro do casco a	80100,00	381,12
Custo Fixo Mensal			2922,92
1,00/10000	de peças e material de oficina a	78072,00	0,0781
0,20/10.000	de salários pes. ofi. e leis sociais a	836,26	0,0167
6 /105.000	de pneus, câmaras e recapagens a	698,00	0,0399
1/4 11	litros de combustível a	0,63	0,1533
16,5/10.000	litros de óleo de cârter a	2,95	0,0049
10,3/20.000	litros de óleo câmbio e diferencial a	3,50	0,0018
1/4.000	de lavagens e graxas a	34,00	0,0085
Custo Variável/Km			0,3032
Custo Mensal = 2922,92 + (0,3032 x X)			
Custo/Quilômetro = (2922,92/X) + 0,3032			
(X = utilização média mensal, em quilômetros)			

FH 12 380			VOLVO
0,0072	de depreciação a	138380,00	996,34
0,00829	de remuneração de capital a	141800,00	1175,52
1,7	de salário de motorista e leis sociais a	783,75	1332,38
1/12	de licenciamento e seguro obrigatório	2322,00	193,50
0,005333	de seguro do casco a	141800,00	756,15
Custo Fixo Mensal			4453,89
0,830/100.000	de peças e material de oficina a	138380,00	0,1149
0,20/10.000	de salários pes. ofi. e leis sociais a	836,26	0,0167
6 /85.000	de pneus, câmaras e recapagens a	570,00	0,0402
1/2 32	litros de combustível a	0,63	0,2716
34,0/10.000	litros de óleo de cârter a	2,95	0,0100
23,0/60.000	litros de óleo câmbio e diferencial a	3,50	0,0013
1/3.000	de lavagens e graxas a	40,00	0,0133
Custo Variável/Km			0,4680
Custo Mensal = 4453,89 + (0,4680 x X)			
Custo/Quilômetro = (4453,89/X) + 0,4680			
(X = utilização média mensal, em quilômetros)			

T124 GA 360 CAVALO MECÂNICO			SCANIA
0,007000	de depreciação a	128380,00	898,66
0,008320	de remuneração de capital a	131800,00	1096,58
1,7	de salário de motorista e leis sociais a	783,75	1332,38
1/12	de licenciamento e seguro obrigatório	2174,00	181,17
0,005333	de seguro do casco a	131800,00	702,82
Custo Fixo Mensal			4211,61
0,830/100.000	de peças e material de oficina a	128380,00	0,1066
0,20/10.000	de salários pes. ofi. e leis sociais a	836,26	0,0167
6 /85.000	de pneus, câmaras e recapagens a	570,00	0,0402
1/2 32	litros de combustível a	0,63	0,2716
34,0/10.000	litros de óleo de cârter a	2,95	0,0100
23,0/60.000	litros de óleo câmbio e diferencial a	3,50	0,0013
1/3.000	de lavagens e graxas a	40,00	0,0133
Custo Variável/Km			0,4597
Custo Mensal = 4211,61 + (0,4597 x X)			
Custo/Quilômetro = (4211,61/X) + 0,4597			
(X = utilização média mensal, em quilômetros)			

Viaggio GV 859 - OH 1621			
0,008333	de depreciação a	146539,80	1221,12
0,0075	de remuneração de capital a	149337,00	1120,03
1,7	de salário de motorista e leis sociais a	783,75	1332,38
1/12	de licenciamento e seguro obrigatório	1268,83	105,74
0,042/12	de seguro do casco a	149337,00	522,68
Custo Fixo Mensal			4301,95
0,810/10.000	de peças e material de oficina a	146539,80	0,1187
0,20/10.000	de salários pes. ofi. e leis sociais a	836,26	0,0167
6 /150000	de pneus, câmaras e recapagens a	886,20	0,0354
0,2857	litros de combustível a	0,63	0,1800
16,5/10.000	litros de óleo de cârter a	2,95	0,0049
10,3/20.000	litros de óleo câmbio e diferencial a	3,50	0,0018
1,00/2.000	de lavagens e graxas a	53,00	0,0265
Custo Variável/Km			0,3840
Custo Mensal = 4301,95 + (0,3840 x X)			
Custo/Quilômetro = (4301,95/X) + 0,3840			
(X = utilização média mensal, em quilômetros)			

PIRELLI FH55

VAI SER MUITO DIFÍCIL ALGUÉM
ULTRAPASSAR ESTA MARCA.



Desenvolvido com a mais alta tecnologia e testado sob as mais diversas condições, o **FH55** é o primeiro pneu de transporte high-performance do Brasil. O **FH55** tem ótimo rendimento quilométrico em empregos de baixa severidade, sendo indicado para veículos pesados e semipesados, tanto no transporte de passageiros quanto de carga. O desenho de sua banda de rodagem, com quatro sulcos longitudinais, e o composto especial de borracha garantem regularidade de consumo e o mais elevado rendimento quilométrico em sua categoria. Por ter baixa resistência ao rolamento, o **FH55** também contribui para um menor consumo de combustível. Além disso, o **FH55** conta com novas medidas em sua gama. Só a Pirelli poderia reunir as maiores conquistas tecnológicas num único produto.



POTÊNCIA NÃO É NADA SEM CONTROLE.

VOCÊ PERGUNTA E A PIRELLI RESPONDE: **0800-78-7638**. Internet: <http://www.pirelli.com.br>

Não chore sobre o lucro derramado.



O ANEL
INSTALADO NO BICO DA
MANGUEIRA EM CONTATO COM
O ANEL DO TANQUE LIBERA
O COMBUSTÍVEL E TRANSMITE
ELETRONICAMENTE TODAS
AS INFORMAÇÕES DO
ABASTECIMENTO
AO BRADESCO.

Com **CTF BRADESCO**, Você só paga o que entra no tanque.

● ABASTECIMENTO INTELIGENTE.

Com o bico da mangueira inserido na boca do tanque, os anéis instalados no veículo e na bomba se comunicam e liberam o abastecimento.

● SEGURANÇA TOTAL.

Com o CTF, os dados são coletados e transmitidos eletronicamente, sem intervenção humana.

● CONTROLE TOTAL DOS ABASTECIMENTOS.

Os abastecimentos nos postos conveniados CTF e os realizados na sua garagem são registrados, garantindo o controle de todos os abastecimentos da sua frota.

● DÉBITO AUTOMÁTICO.

A parceria com o Bradesco permite que os abastecimentos realizados pelo CTF sejam debitados em conta corrente, segundo preços e prazos acordados com os postos.

● ADMINISTRAÇÃO INTEGRADA.

As informações coletadas e geradas pelo sistema (placa e nº de frota do veículo, leitura do odômetro, distância entre dois abastecimentos, local, data e hora de cada abastecimento, preço do litro de combustível, litragem e valor dos abastecimentos, média de consumo (Km/l) e data do débito) facilitam o gerenciamento do desempenho do veículo, integrando toda a administração da frota.

POLINET
Engenharia e Sistemas em Telemática Ltda.

Central de atendimento
0800-146615
Em linha direta com você

Av. Imperatriz Leopoldina, 1.661 - V. Hamburguesa - CEP 05305-007
S. Paulo - SP - Fone: (011) 832-7000 Fax (011) 832-4099



OCR

VISITE O NOSSO SITE: <https://ctf.bradesco.com.br>