

Evento da Aslog valoriza transporte

transporte

Todos os modais

MODERNO

OTM
EDITORA LTDA.

ANO 39 - Nº 399 - JUNHO 2002 - R\$ 8,00



**Regras para tirar
o TRC do sufoco
Petrobras investe
na pureza do diesel**

**LOGÍSTICA
VIRA O JOGO
DA FORD**

TM 400: VEM AÍ EDIÇÃO HISTÓRICA



Conheça as nossas vantagens e compare com a concorrência:

- Motor Cummins com 218 cv
- Maior torque da categoria: 863 Nm
- Maior capacidade em rampa da categoria: 39%
- Maior PBTC da categoria: 35.000 kg

- Menor distância entre eixos traseiros – menor arrasto, menor desgaste de pneus e buchas e braços de suspensão com maior vida útil
- Sistema de freio dimensionado para PBT de 23 toneladas
- Eixo dianteiro

- com capacidade de carga de até 6 toneladas
- 3º eixo original, com garantia de fábrica, incluso no valor a ser financiado
- 115 Concessionários exclusivos de caminhões
- Assistência

Novo VW 23.220 6x2 original de fábrica. Já nasceu sob medida. Inclusive para seu bolso.

• 3º eixo de fábrica com suspensor a ar e controle interno na cabine, totalmente desenvolvido e instalado pela Volkswagen

Motor Cummins 6CTAA de 8.3 litros, 218cv de potência e 863Nm de torque

Cabine com melhor isolamento de ruídos e vibrações, na opinião dos motoristas. Maior conforto



Técnica 24 horas do CHAMEVOLKS • Peças Originais com garantia de fábrica. Passe num Concessionário de Caminhões e troque seu caminhão usado de qualquer marca por um Caminhão Volkswagen zerinho.

Volkswagen. Caminhões sob medida.



Nas estradas, a glória e a ruína



ão temos dúvidas, ninguém as têm, aliás, ao afirmar: as estradas paulistas são as melhores do País. Quem vive de transporte também não tem dúvidas: são as mais caras de se usar do Brasil. O governo de São Paulo com grande dose de desfaçatez também não tem dúvidas: quem usa as melhores estradas tem de pagar por isso.

Levantamento feito pela Fetcesp, federação que reúne as transportadoras paulistas, mostra que de julho de 1994 a janeiro de 2002 as tarifas de pedágio subiram 380% para os caminhões.

O jornal Folha de S.Paulo informa que o brutal reajuste – muito acima da inflação no período – foi fruto de um acordo com a categoria, ou seja, com as empresas de cargas. Antes, um caminhão pagava uma vez e meia o valor pago por um carro de passeio. Depois do trato, passou a pagar por eixo. Assim, para um pedágio de R\$ 6, um caminhão com 5 eixos, de R\$ 9 passou a pagar R\$ 30, ou seja, 233% a mais.

Quem se sentou à mesa para o acordo pode ter pensado: bem, se a gente cercar o estado de pedágios, as estradas melhoram, os custos operacionais caem, o número de transportadores cai e o setor se fortalece à medida em que os fretes são colocados num patamar mais elevado.

O mercado nem sempre responde como se imagina. Quem fez o acordo se esqueceu de um precioso e fundamental detalhe: para tudo aquilo que se cobra tem de existir uma contrapartida, ou seja, a concordância de quem paga a fatura.

Os pedágios se multiplicaram pelas rodovias paulistas. Desde 1997, com o avanço da privatização, foram criados 52 novas praças, totalizando os 80 postos atuais, em 3.517 km de estradas concedidas. Ou seja, um pedágio a cada 44 km. Nos 18,8 mil km de estradas, administradas pelo estado paulista, há 14 postos. Ou seja, um pedágio a cada 1.342 km.

O pedágio foi a gota d'água que fez transbordar o assunto. Taxas de juros exorbitantes e reajustes de combustíveis e outros insumos bem acima das taxas de inflação, não tiveram contrapartida nos fretes, onde o mercado controlado pela lei da oferta e procura, encontrou caminhão demais e carga de menos.

Conclusão 1 - As estradas do governo paulista andam infestadas de caminhões desviando dos pedágios. E, das balanças, também, pois enquanto há um posto de pesagem a cada 55 km nas estradas privatizadas, nas do governo estão a cada 392 km.

Conclusão 2 – O fato de os caminhões estarem desviando dos pedágios e das balanças provoca o caos. Segundo disse ao jornal o diretor do DER, Mansueto Lunardi, “pelo menos 7 mil km de rodovias estão pedindo ‘pelo amor de Deus’ para a gente não se esquecer deles”.

O governo paulista dentro de sua soberba sempre invocou uma máxima: quem usa deve pagar pelo que usa e deixar uns trocados a mais para a conservação da malha de menos tráfego e onde a demanda não justifica a instalação de pedágio.

O governo recebe mensalmente das concessionárias R\$ 16 milhões para a conservação de 16 mil dos 18,8 mil km de estradas públicas. Mas, esse dinheiro não dá para as necessidades.

Conclusão 3 – Nem o estado mais rico da Nação consegue equacionar a questão das estradas, até porque num País chamado Brasil há impostos demais para bolsas e bolsos furados. Quando isso acontece, de duas uma: muda-se a situação ou acontece o que se vê – o efeito bumerangue. Ou seja, o que se pretende como solução, retorna com maior intensidade de problema.

FABRICADO
NO BRASIL

International Caminhões. Pioneira no 6x4 estradeiro.

PUBLICIS S/P



Possibilidade
de aquisição
pelo FINAME



A International inovou ao lançar um novo conceito, o 6x4 estradeiro. O 9800 60E405, ideal para uso com bitrem, e o 9800 75E405 para rodotrem, têm cabine de alumínio, piso plano, suspensão a ar e ABS de série, 5ª roda deslizando (opcional), além da economia e o desempenho proporcionados pelo motor eletrônico Cummins ISM 405E de última geração. E isso tudo com o apoio da rede de concessionárias, um Centro de Distribuição de Peças estrategicamente localizado e o serviço de pós-venda International, que opera 24 horas por dia, todos os dias do ano, inclusive no Cone Sul.



*Quem usa Filtros
Mahle deixa um
mundo melhor
para trás.*

Basta olhar para o filtro do seu carro para saber se você tem a consciência de tornar o mundo um lugar melhor. Quem usa filtros Mahle, além de ter no seu carro a experiência de mais de 100 anos na fabricação de filtros, tem um produto que colabora com a preservação de um ambiente mais saudável para se viver. Filtros Mahle, tecnologia em respeito à natureza.



DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

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

Redator Principal

Gilberto Penha de Araujo
gilberto@otmeditora.com.br

Colaboradores

Carmen Lúcia Torres
Cláudia Schittini

Diretor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexandre@otmeditora.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

Maria Rita Fleury Zani
rita@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

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

Tiragem

10.000 exemplares

Assinatura

Anual: R\$ 70,00 (cinco edições mais um Anuário) à vista. Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente ou cheque nominal à OTM Editora Ltda.
Em estoque apenas as últimas edições.

Periodicidade

Circula no mês subsequente ao de capa

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



Redação, Administração,
Publicidade e Correspondência:
Av. Vereador José Diniz, 3.300
7º andar, cj.702 - Campo Belo
São Paulo, SP - CEP 04604-006
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

otmeditora@otmeditora.com.br

Montadora vira o jogo	8
Ford elege a logística como um dos diferenciais relevantes para tornar sua nova fábrica baiana em alavanca para recuperar mercado de carros	
Aniversário com foco	10
A Ford Caminhões completa 45 anos de Brasil, comemorado com fábrica nova, diretoria própria e meta de crescer 15% neste ano	
Festa no pódio	12
A Volvo faz 25 anos no País e se dá o presente de festejar, até maio, inédita liderança em caminhões pesados, antes pertencente à Scania	
Entrega urbana I	16
Donos de um nicho que cresce com o inchaço das cidades, os furgões têm novos competidores para atender à proliferação da carga fracionada	
Entrega urbana II	20
Com o Master, a Renault quer 8% da fatia de furgões grandes e disputar com Sprinter e Ducato um mercado de 2,5 mil unidades por ano	
Transporte nas Américas	21
Brasil é palco da criação da Câmara Interamericana de Transporte (CIT), que se propõe a estudar soluções para melhorar o intercâmbio regional	
Aslog alerta e recicla	22
Durante a 6ª Conferência da Aslog, uma intensa pauta de trabalhos reciclou conhecimentos e expôs a radiografia do setor de transporte	
Sul consolida pólo	26
Transtec, feira realizada na serra gaúcha, reforça a importância do Sul como pólo de produção e desenvolvimento de implementos rodoviários	
Rodoviário no trilho	31
Entidades do TRC valem-se de uma pesquisa da Coppead/UFRJ para provar que o setor está na UTI e precisa se reorganizar para sobreviver	
Rastreamento simplificado	33
Controlsat apresenta novo software de monitoramento para gerenciar a crescente frota de caminhões vigiada por satélites	
Avanço da Morada	34
O suco de laranja chega ao porto nos caminhões-tanque da Morada Transportes, dona de 700 equipamentos e exatos 40 anos de história	
Petròbras limpa o diesel	36
Três unidades de hidrotreatamento serão construídas até o próximo ano para oferecer, em 2005, um óleo diesel com menor teor de enxofre	
Asfalto com tecnologia	40
Universidade, empreiteira e fabricante de asfalto se juntam para pesquisar, testar e aplicar o pavimento adequado para estradas	
Cabotagem cresce	42
A conjugação da necessidade do embarcador com a melhoria dos portos ativou a navegação costeira e tirou da letargia a indústria naval	
Administração*	58
Esso lança cartão pré-pago para melhorar o controle de despesas com combustível nas transportadoras que usam cada vez mais os agregados	

Seções

Editorial 4 Atualidades 44 Custos operacionais 51 Indicadores 54

Começa a virada da Ford

Montadora inaugura fábrica em Camaçari, na Bahia, para produzir o Novo Fiesta, um carro que exige uma logística difícil e que pode significar o início da retomada da marca

Quarta colocada no mercado brasileiro, terceira especificamente em caminhões, a subsidiária da Ford quer avançar e chegar pelo menos ao segundo lugar, sua posição no mundo, atrás da General Motors. Para isso, tomou providências fundamentais: investiu pesado na abertura de uma super e moderna fábrica de carros em Camaçari, na Bahia, e criou uma estrutura dedicada *full-time* aos veículos de cargas, que ganharam também novas instalações em São Bernardo do Campo, na região do ABC paulista.

Novas fábricas pressupõem nova logística, setor fundamental na redução de custos, fator por sua vez básico para quem pretende virar o jogo.



A TNT contratou a Itapemirim Cargas para a execução do transporte

Como se sabe, a Bahia saiu da reserva para jogar como estado titular para receber a planta de carros a Ford. É verdade: quando pa-

recia estar tudo acertado para a montadora iniciar a construção da fábrica no Rio Grande do Sul, eis que uma falta de convergência de rumos e convicções políticas na troca de dirigentes do estado, deu à Bahia o direito de abrigar o novo endereço da empresa norte-americana fundada por Henry Ford, no Brasil desde a primeira década do século passado.

QUANTO A FORD PAGA –

Mas, construir uma fábrica, nos manuais modernos, além de projeto de engenharia, estudo de subsolo e outras rotinas do gênero, exige um estudo logístico, até porque é uma ciência-raiz, fundamental para determinar a desenvoltura do empreendimento. Por isso, um dos primeiros fornecedores escolhidos – ainda para o Rio Grande do Sul – foi uma empresa especializada em logística, a Lean Logistics.

A mudança de endereço compli-



ALL-Delara: responsável pela transferência de 50% da carga rodoviária

cou a logística – afinal, a Bahia, na região Nordeste, está afastada dos principais pólos de suprimentos de matérias-primas, peças e componentes da indústria automotiva. Calcula-se que o custo logístico da Ford, envolvendo a transferência rodoviária e a ferroviária – incluindo pagamento de parte do retorno – oscila em torno de R\$ 40 a 45 milhões por ano. Não estão computados nesse montante as coletas nem a logística interna e tampouco o transporte do produto acabado, ou seja, os automóveis.

DESAFIO DE 6 MIL KM – O desafio começou a ser enfrentado no final de maio quando foi dada a partida na operação logística para suprimento de peças. No abastecimento por rodovia, a responsabilidade foi dividida entre duas empresas, ALL-Delara e TNT Logistics, que no pico da operação devem estar utilizando um total de 140 caminhões, setenta unidades cada – a TNT contratou a Transportadora Itapemirim para operar sua parte. Já a coleta de peças programadas está a cargo da Transportadora Grande ABC, encarregada ainda da consolidação dos despachos.

Assim, ALL-Delara e TNT/Itapemirim respondem pelas transferências rodoviárias, Transportadora Grande ABC pela coleta e Lean Logistics se encarrega da logística interna dentro do complexo de Camaçari.

Trata-se de mais complexa ope-

ração logística feita por uma montadora. Os 6 mil km de ida e volta, no caso rodoviário, serão vencidos sem parar, 24 horas. Para que a frota seja enxuta e eficaz, os transportadores estão operando com revezamento de motoristas, como faz o setor de ônibus – a experiência da Itapemirim nesse particular será da maior relevância. As carretas utilizadas têm revestimento lateral de lona, suspensão a ar com centro de gravidade rebaixado, sob especificação do embarcador. Os cavalos mecânicos recomendados pelo cliente são Ford C-4030. Na logística rodoviária de Camaçari, uma tarefa importante caberá à Transportadora Grande ABC, que fará toda a coleta e consolidação das cargas, depois entregues para os operadores ALL e TNT, donas de um faturamento que deve chegar neste ano a R\$ 1 bilhão.

LOGÍSTICA FERROVIÁRIA

Em números gerais, a parte rodoviária ficará com 50% do volume de transferências, enquanto outra metade será feita por ferrovia. A eleita foi a Ferrovia Centro Atlântica



Fábrica de Camaçari: um carro a cada 80 segundos em regime de condomínio

bre trilhos, de 2,8 mil quilômetros.

Os principais produtos transportados por trem serão aço da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e Usiminas, e motores e transmissões da fábrica da montadora em Taubaté (SP).

O serviço de transporte ferroviário, regularmente, deverá ser iniciado em setembro. A partida se dá através de Campinas, interior paulista, que desempenhará também o papel de pólo de recepção da carga destinada a Camaçari.

Tanto na operação rodoviária como ferroviária a utilização de recursos disponibilizados pela informática serão empregados com intensidade. A FCA, por exemplo, tem a Multistrata, seu braço especializado em tecnologia de informação e escolhido para fazer a gestão do processo de transferência, rastreando e registrando todas as suas etapas.

O abastecimento da fábrica da Ford tem garantida a carga rodoviária como ferroviária. Os operadores precisam garantir também a carga de retorno. As empresas do Pólo Petroquímico de Camaçari garantem parte desse retorno. Mas, para ter continuidade do processo, a FCA programou o investimento de um terminal de carga seca, com investimento de R\$ 10 milhões, com o objetivo de complementar a logística de transporte entre a Bahia e São Paulo.



Centro de Distribuição da Transportadora Grande ABC: recebe, consolida e expede

(FCA), controlada pela Cia. Vale do Rio Doce (CVRD). O contrato estipula a frequência de um trem diário com 20 contêineres de 40 pés, saindo do interior paulista até a Bahia, numa distância, so-

Fábrica sob medida



Dentro, 1,6 milhão de m² construídos e 512 robôs; fora, 4,7 milhões de m²

A Ford da Bahia, primeira fábrica de carros no Nordeste, tem algumas missões importantes: regionalizar o desenvolvimento e levantar a participação da empresa através de uma indústria moderna e concebida à la carte para promover a redução de custos.

A instalação da Ford na Bahia tem vários símbolos: pela primeira vez o carro passa a ser montado no Nordeste, região reconhecidamente carente. Com a fábrica, que consumiu investimentos de US\$ 1,9 bilhão, a montadora espera virar o jogo, ou seja, retomar parte da participação perdida – nos anos 80 tinha 20% do mercado, hoje tem 8%.

A responsabilidade pela pretensa virada é atribuída à conjunção de ações – a fábrica em si, enxuta; e o carro, em particular, o Novo Fiesta, nem bem lançado e já considerado um marco na história da Ford.

Há quatro versões: o motor 1.0

de aspiração natural, de 66 cavalos; o inédito Supercharger, que traz um compressor mecânico para proporcionar ao motor 1.0 potência equivalente ao motor 1.6, com a vantagem do preço e economia do 1.0. E tem o 1.6, com potência de 98 cavalos. Exclusivamente para exportação, o Novo Fiesta está disponível também com motor 1.4 a diesel. O complexo, o maior da Ford no Brasil tem capacidade para produzir 250 mil carros/ano.

MÃO-DE-OBRA REGIONAL

No auge da produção, que a montadora espera alcançar dentro de três a quatro anos, empregará cinco mil pessoas. Os empregos indiretos gerados são calculados em cerca de 50 mil. Hoje, o complexo conta com 2,3 mil empregados, 90% contratados na região, principalmente nos municípios de Dias D'Ávila e Camaçari. Desse total, 42% são mulheres. Os salários locais são 50% dos pagos na região Sudeste.

O Novo Fiesta foi idealizado para atender toda a América Latina e outros mercados considerados emergentes, como o Leste Europeu. O objetivo é que de 15% a 20% da produção de Camaçari seja destinada à exportação.

A Ford garante que o desenvolvimento do carro foi um dos maiores feitos da companhia no Brasil e na Améri-

ca Latina. Foram três anos de pesquisas com um total de 180 engenheiros brasileiros – fora os americanos – com objetivo certo: ter um produto que atendesse às exigências do comprador em conforto, espaço e de acordo com as condições das estradas. Uma das revoluções da Ford, a operação, é reverenciada por todos. Camaçari é a primeira fábrica no mundo a operar com o sistema de montagem modular sincronizada e sequencial – os principais parceiros, fornecedores de módulos e serviços – estão instalados não só na área da fábrica, mas lado a lado na linha de montagem.

A Ford produz a carroçaria, pinta e faz a montagem final. Dos 33 parceiros que vieram para a Bahia, 27 convivem diretamente com a montadora na produção. O programa de montagem da semana é informado aos parceiros por rede interna de computadores e pode ser mudado rapidamente, de acordo com o perfil da demanda.

O Brasil está fazendo escola graças ao talento do engenheiro Luc de Ferran, pai do piloto Gil de Ferran e vice-presidente da Ford Brasil onde está há quase quatro décadas. Luc e equipe desenvolveram o conceito de fábrica em regime de condomínio, sistema que já começou a ser adotado em outras fábricas da companhia. O novo conceito representa uma economia de 30% na área de logística, uma vez que os parceiros estão dentro da fábrica, onde operam em sistema de condomínio, com as despesas comuns divididas.

A fábrica da Bahia é muito automatizada – são 512 robôs – e conta com um índice de nacionalização de 80%.

Com 1,6 milhão de m² de área construída, num terreno de 4,7 milhões de m², a Ford Nordeste, segundo estudos da Universidade Federal da Bahia e da Unicamp, deverá provocar um impacto de R\$ 4,5 bilhões na economia baiana (o equivalente a 10,6% do PIB estadual de 1999) a partir de 2006. 🍷



Linha de montagem: versatilidade para operar com até 6 modelos diferentes

Ford inova, 45 anos após o primeiro caminhão

Fábrica inaugurada no fim de 2001, mais organizada e com áreas mais limpas, trouxe ganhos de produtividade e eficiência para permitir à montadora ampliar sua fatia de mercado

Quarenta e cinco anos após o início da produção do primeiro caminhão nacional, um F-600 com motor V8 de 4.5 litros, a gasolina, e índice de nacionalização de 40% em peso, a Ford do Brasil comemora o fato com uma reestruturação da área de Caminhões, iniciada no final do ano passado, e cujo comando foi entregue a Flávio Padovan.

“A mudança teve como objetivo reforçar nossa presença nesse mercado e reflete a importância crescente que o segmento de veículos comerciais vem merecendo por parte da Ford”, afirmou Padovan, designado diretor de Operações de Caminhões da montadora.

A equipe, antes responsável apenas por marketing e vendas, foi reforçada pela contratação do experiente Hamilton Fornasaro (ex-GMC),



As peças seguem junto com cada veículo durante a montagem

Padovan: mais poder para o setor de veículos comerciais



CRONOLOGIA	
1957	– Lançamento do F-600, primeiro caminhão nacional. Início da produção da picape F-100.
1962	– Lançamento dos caminhões Super Ford, com nova cabine, uma linha que inclui o médio F-350, com motor V8 a gasolina e o F-600, com motor Perkins a diesel.
1964	– Comemora a marca de 100.000 veículos comerciais produzidos no Brasil.
1968	– Comemora a marca de 200.000 veículos comerciais produzidos.
1975	– Lançamento dos caminhões F-400 a gasolina e F-4000 com versão a diesel.
1977	– Amplia a linha com os modelos F-700 e FT-7000. Lançamento do primeiro cavalo-mecânico, com os modelos F-8500 de 30,5 t, F-8000 e FT-8000.
1979	– Estreiam as picapes F-1000, com capacidade de 1 t de carga.
1985	– Lançamento da linha Cargo com oito modelos e capacidade de carga de 11t, 14t e 15 t.
1991	– Lançamento dos modelos Cargo C-1622, C-2422 com tração 6x4 e Cavalo-mecânico 3530, de 35 t.
1993	– Lançamento dos modelos F-4000, F-12000 e F-14000.
1994	– A Ford comemora a marca de 1.000.000 de caminhões produzidos.
1996	– Lançamento do Cargo C-814 e C-4030.
1998	– Lançamento da nova linha F, com a introdução dos modelos F-250, F-350 e F-16000.
2000	– Reestilização da linha Cargo.
2001	– Transferência da fábrica do bairro paulistano do Ipiranga para o complexo de São Bernardo do Campo (SP).

para gerente nacional de Vendas e Marketing. Agora, a equipe responde também por desenvolvimento de produto e da rede de distribuidores, finanças e recursos humanos voltados para a área de caminhões.

Os primeiros resultados da mudança começaram a aparecer já em março, que registrou o segundo melhor desempenho da Ford nas vendas de caminhões no varejo nos 45 anos de atividades, com a comercialização de 1.417 caminhões, e participação de 23,3%.

O objetivo em termos de comercialização, segundo Padovan, é um crescimento de 15% em relação aos 13 mil caminhões vendidos pela montadora no ano passado. A estratégia, segundo ele, é atingir os grandes frotistas, com foco no pós-vendas. Que inclui maior competitividade nos preços e na disponibilidade das peças (garante a entrega de peças em até 24 horas em todas as capitais do País). Além disso, o desafio para a equipe é a

melhoria da imagem da marca.

Concomitantemente, a nova fábrica de caminhões da Ford, inaugurada em São Bernardo do Campo (SP), no começo de 2001, que utiliza conceitos de produção dos mais avançados e exigiu investimentos de US\$ 200 milhões, trouxe ganhos de eficiência e qualidade, por utilizar o sistema de montagem modular, ao contrário do sistema convencional, em que as peças são estocadas ao longo da linha para serem montadas nos veículos. Nesse novo sistema, em que as peças seguem junto com cada caminhão ou picape, em um carrinho especial, todas as peças são pré-separadas, em uma área da fábrica batizada de “supermercado”. Isso reduz o número de peças acumuladas e clareia as áreas.

A Ford oferece hoje ao mercado 21 modelos com mais de 350 versões. Recente introduziu o Cargo Collector, de 17 t, que sai da fábrica com equipamentos especiais para coleta de lixo. Agora, dispõe dos modelos Cargo 17.21 e 17.22, com maior capacidade de carga. ■

Volvo festeja aniversário com liderança inédita

A montadora comemora 25 anos de presença no Brasil com a liderança no segmento de pesados e o lançamento de uma linha especial e limitada de caminhões com itens requintados

A Volvo do Brasil chega à liderança em caminhões pesados, um ano após o início da reestruturação em que reformulou suas principais áreas administrativas e comerciais e terceirizou outras atividades com o objetivo de reduzir custos e aumentar a competitividade. A Volvo comercializou 1.622 caminhões pesados nos primeiros cinco meses deste ano, superando a Daimler Chrysler, com 1.548 unidades, e a Scania, com 1.129 unidades, segundo os dados da Anfavea, associação que reúne as montadoras. Apesar disso, o resultado da Volvo ainda representou uma queda de 15% em relação às vendas no mesmo período de 2001. No mercado de ônibus, a empresa sediada em Curitiba comercializou 95 chassis, comparadas com 171 unidades en-

tre janeiro e maio do ano passado.

A queda de vendas que vinha ocorrendo teve como motivo principal a desvalorização do real no começo de 1999, o que tornou os produtos da montadora mais caros e menos competitivos no mercado nacional. O desafio é comercializar veículos com preços aproximadamente 45% mais elevados após a alta do dólar. Conforme Carlos Pacheco, gerente geral de Vendas de Caminhões. "a solução encontrada é agregar valores pré e pós-venda para o transportador reduzir seus custos", afirma.

Como a tecnologia é cada vez mais próxima entre os fabricantes, a proposta da montadora consiste em "oferecer aos clientes ferramentas para atender suas necessidades", explica Gio-

vanilo Bianco, gerente de Soluções para o Transporte da Volvo.

Visando reforçar sua posição na disputa de mercado e como parte da comemoração de seu 25º aniversário no Brasil, a Volvo lançou em maio uma série especial e limitada de caminhões FH e NH, com componentes escolhidos para elevar o nível de conforto e segurança dos motoristas. "São duas versões de acabamento: SCV, veículos standard com pacote de acessórios, e TC (Top Class), veículos premium com pacote de acessórios exclusivos.

A série especial SCV traz itens como airbag, climatizador, tanque de alumínio com capacidade de 425 litros, embreagem reforçada, bem como cd player, espelho de meio fio, travamento central das portas, espelhos retrovisores com desembaçador e controle remoto, cor branca e faixas decorativas exclusivas.

Além desse pacote especial, os veículos também contam os itens conhecidos dos caminhões Volvo: freio motor VEB, computador de bordo, piloto automotivo, motores eletrônicos, coluna de direção ajustável e outros.

A série Top Class oferece, além dos itens do SCV, um pacote TC especial, com os seguintes componentes: cabine Globetrotter (alta, leito, com duas camas), motor 420 cv com o maior torque da cate-



Volvo NH12 Top Class, com acessórios exclusivos e tanque maior





ria em sua faixa de potência, caixa de câmbio Volvo, ABS, ar condicionado automático, rodas de alumínio polidas, climatizador e imobilizador eletrônico.

Há ainda itens de acabamento requintados e de conforto, como suspensão da cabine a ar, revestimento dos assentos em couro, painel de controle na cama de ilumina-

ção, CD e despertador, faixas decorativas. Os preços dos novos caminhões Volvo variam de R\$ 181 mil para o NH SCV a R\$ 216 mil para o FH TC.

“Com este pacote de acabamento nossos caminhões estão compatíveis ou até mesmo superiores aos melhores automóveis importados”, compara o gerente geral de

vendas Carlos Pacheco.

Também para comemorar o aniversário, junto com o lançamento, a Volvo apresentou a Promoção Volvo 25 Anos, que terá um sorteio de um caminhão da série especial 25 anos em julho e outro em dezembro deste ano. Para concorrer, basta trocar as notas fiscais emitidas pela empresa por cupons. ■

Um quarto de século de inovações

A Volvo do Brasil comemora em outubro 25 anos de presença no País, uma trajetória marcada pela introdução de uma série de novidades no mercado de transportes, como o primeiro chassi de ônibus com motor entre-eixos e a idéia lançada no final dos anos 70 de racionalizar os custos dos transportes com maior utilização de veículos pesados, quando na época este segmento representava menos de 10% da frota. No início dos anos 80 foi a vez da produção do primeiro ônibus articulado brasileiro, seguido pelo biarticulado, desenvolvido pela fábrica brasileira nos anos 90.

Os caminhões Volvo N10 e N12, introduzidos no mercado brasileiro em 1980 e 1981, respectivamente, foram aprimorados ao longo dos anos, com novas gerações de motores e novidades como o intercooler. Em 1996, a nova linha EDC trouxe ao mer-

cado nacional os primeiros caminhões com monitoramento eletrônico de injeção de combustível e recursos como piloto automático e autodiagnóstico.

O FH12 380 foi o primeiro caminhão pesado importado com motor dotado de injeção eletrônica, computador de bordo e monitoramento de diversas outras funções vitais. As vendas foram tão bem sucedidas que levaram a Volvo a decidir pela fabricação local do veículo: o FH12 380 brasileiro foi lançado em 1998.

Em 1999 a montadora apresentou sua mais moderna e avançada linha de caminhões pesados: a nova linha H, composta pelos caminhões NH12 e FH12, com motores D12C, de 12 litros e potências de 380 cv e 420 cv, com o que a empresa classifica de “a melhor cabine e o motor mais avançado em caminhões no mundo”.

Além de veículos, a Volvo também foi pioneira em serviços, como Voar-Volvo Atendimento Rápido, um sistema de serviços emergenciais para veículos em campo, atualmente aprimorado com a oferta de serviços ao motorista e ocupantes do veículo, com o nome de Volvo Action Service. Também lançou em 1983 o sis-

tema emergencial de entrega de peças aos concessionários, hoje de responsabilidade da Volvo Parts South America.

Nos anos 90 foi inaugurada sua moderna fábrica de cabines, com robôs operando na linha de montagem e processos “ecológicos” de pintura, com o uso de tintas e processos de pintura menos agressivos ao meio ambiente, a mesma tecnologia de suas unidades industriais na Suécia e nos Estados Unidos. Em 1999 começou a operar sua fábrica de motores – a primeira da marca construída fora da Suécia – com tecnologia de última geração e elevado nível de automação.

Seu pioneirismo se estende também às relações trabalhistas, área em que introduziu no início dos anos 90 o Banco de Horas para seus funcionários. Em 1995 foi a primeira montadora a reduzir a jornada de trabalho de 44 para 40 horas semanais e a primeira a estabelecer um sistema de participação dos funcionários nos resultados.

Outras ações, como a estação de tratamento de efluentes em sua fábrica na cidade industrial de Curitiba e a Caravana Ecológica, mostram sua preocupação com a proteção do meio ambiente. Na área de segurança, a montadora chamou a atenção com o lançamento do Programa Volvo de Segurança no Trânsito em 1977, o mais longo e duradouro programa de segurança no transporte no País.



Primeiro caminhão Volvo produzido no Brasil