

transporte

Todos os modais

MODERNO

OTM
EDITORA LTDA

ANO 41 - Nº 406 - OUTUBRO 2003 - R\$ 10,00



UM SHOW DE ELETRÔNICA NO TRANSPORTE

CAMINHÕES

Montadoras mais perto
do comprador

IMPLEMENTOS

Inovação
nos bitrens

TECNOLOGIA

Telemática invade
os caminhões

TRANSPORTADORAS

O diferencial
de quem cresce

INDICADORES

Menos PIB,
mais empresas

PNEUS

O avanço
da durabilidade

O Brasil em suas mãos.

(11) 6224.9000



Brasil na rota do poder

Os desafios do mercado brasileiro são a grande oportunidade para executivos serem promovidos na hierarquia mundial. Peter Karlsten, presidente que durante três anos presidiu a Volvo do Brasil e agora está assumindo o comando da Volvo nos Estados Unidos reconheceu: “Aqui se aprende o que em países desenvolvidos a gente levaria dez anos.”

Karlsten, quando veio dirigir a Volvo brasileira, nunca havia vendido um caminhão na vida. Seu desafio foi mexer na estrutura da empresa. Chacoalhou, mudou as peças e, um de seus maiores méritos, arregaçou as mangas e foi a campo. Estabeleceu um link permanente com a rede. Ao lado de outras mudanças – entre elas uma profunda revisão para baixo no preço das peças – conseguiu uma façanha. Hoje, a rede extrai 30% do seu faturamento de peças e serviços. Ou seja, se não vender um só caminhão, consegue sobreviver.

Outro “brasileiro” promovido foi Herbert Demel, que durante cinco anos dirigiu a Volkswagen do Brasil. Se Karlsten tirou a liderança dos caminhões pesados da Scania, Demel tem no seu currículo a perda da histórica liderança em automóveis para Fiat e GM.

Sob o comando de Demel, no entanto, a Volkswagen do Brasil reconstruiu a fábrica do ABC paulista, onde hoje se faz o Polo, um carro exportado para a matriz da Volkswagen. O destino é caprichoso: a mesma fábrica que nos anos 90 fazia as chamadas “carroças” de Collor, uma década depois montava carros para os detalhistas alemães.

Demel, por essas e outras, foi chamado pela Fiat para comandar mundialmente a operação da empresa italiana. É a primeira vez que a Fiat chama um estrangeiro (Demel é austríaco) para ser seu comandante.

A lista de “brasileiros” que brilharam no Brasil e foram promovidos mundialmente é extensa. Coincidência ou não, um fato é inegável: por suas peculiaridades, dificuldades, o País é rota obrigatória para os aspirantes ao poder no setor automotivo.



Chegaram os
Eletrônicos Volkswagen.
Caminhões tão inteligentes
que têm até consciência
ecológica.

www.vwtruckbus.com.br

Versões Eletrônicas:

- VW 8.150 • VW 13.170
- VW 15.170 • VW 17.250
- VW 23.250



Total disponibilidade
de Peças de Reposição
em toda a Rede
de Concessionários.

ELECTRONIC



- Índice de emissão de poluentes que já atende às leis que só entrarão em vigor em 2006 - CONAMA Fase 5 (equivalência EURO 3).
- Injeção eletrônica de última geração - Common Rail.
- Cruise Control (piloto automático) de série em todos os modelos.
- Sistema eletrônico inteligente de alerta e autoproteção do motor.
- Sistema de injeção compatível e amigável com tecnologias futuras de eletrônica embarcada.



Equipados com motores
Cummins de Alta Tecnologia:
INTERACT 4.0 e INTERACT 6.0

**Eletrônicos Volkswagen.
Tecnologia sem complicação.**



115 Concessionários
totalmente equipados e treinados
para prestar atendimento
aos Caminhões Eletrônicos
Volkswagen.



Assistência 24 horas nas cidades e
estradas de todo o Brasil através do
CHAMEVOLKS - 0800 19 33 33

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

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

Colaboradores

Sonia Crespo
Carmen Lígia Torres
Denis Cardoso
Gustavo Feltrin (publicidade)

Editor 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

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 222-1766

Tiragem
10.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 90,00 (cinco edições mais dois Anuários). Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta-corrente ou cheque nominal à OTM Editora Ltda.

Em estoque apenas as últimas edições.

Circula no mês subsequente ao de capa

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



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

Atendimento ao assinante:
0800 702 8104

otmeditora@otmeditora.com.br

sumário

APRESENTAÇÃO

Salão Internacional do Transporte – Fenatran exibe show de eletrônica e modernidade nos lançamentos de motores, caminhões e serviços

8

MONTADORAS

VOLVO

Linha de caminhões Volvo, cujo desenvolvimento exigiu investimentos de US\$ 1 bilhão, chega ao Brasil um ano depois de lançada na Europa

10

VOLKSWAGEN

Vice-líder no mercado de caminhões, montadora traz para o salão cinco modelos equipados com motores eletrônicos Cummins

16

MERCEDES

A montadora, que oferece motores eletrônicos em toda a sua linha de produtos, mostra na Fenatran 16 modelos com este tipo de motorização

18

FORD

Empresa exibe os modelos da linha Cargo 815 S, MaxTruck 2421 e 2422 – estes dois últimos inauguram a linha de veículos 6x2 de fábrica

21

SCANIA

Montadora lança cavalo-mecânico de 300 cv para 43 toneladas, com objetivo de competir na faixa inicial de caminhões pesados

24

AGRALE

Indústria gaúcha traz uma grande novidade: o pequeno 9200, projetado para atender grandes e médias distâncias no segmento urbano de cargas

26

IVECO

Iniciando o projeto de nacionalização de caminhões pesados, a empresa de origem italiana lança no mercado nacional o Stralis HD

28

FIAT/RENAULT

Dois novidades serão apresentadas pelas montadoras: o Fiat Doblò Cargo, com motor 1.8, e a Renault Master van, na configuração para escritório

30

CUMMINS

A terceira geração de motores da montadora, com mais de cem funções eletrônicas, chegam ao salão nas versões 3,9 e 5,9 litros

32

IMPLEMENTOS

Mercado tem expectativa de crescimento impulsionado pela recuperação da economia e safra recorde de grãos em 2004

34

Noma lança no salão duas versões do bitrem de 9 eixos: para granéis e líquidos, com capacidade bruta de 74 toneladas e 60 mil litros

36

PNEUS

Com produtos segmentados, fabricantes apostam em soluções de última geração para melhorar o transporte de cargas e de passageiros

40

GUIA DOS EXPOSITORES DA FENATRAN

Mapa e guia mostram onde estão e quem são as montadoras, fabricantes e fornecedores que participam do salão

45

TRANSPORTADORAS

JAMEF Ao completar 40 anos, empresa amplia a área de logística e armazenagem, cresce no faturamento e consolida a política de renovação da frota	64
GRUPO DOS 10 Uma dezena de pequenos e médios empresários do Paraná cria holding e consegue obter vantagens nas compras e na negociação de fretes	66
COOPERCARGA Cooperativa de transportadores de Santa Catarina diversifica seu portfólio ao assumir a distribuição de bebidas para a Ambev no Rio de Janeiro	68
JÚLIO SIMÕES Fundada por um caminhoneiro, empresa investirá R\$ 105 milhões para realizar operação logística do lixo na capital carioca	70
DM Ampliando sua atuação no transporte rodoviário internacional, empresa investe em frota com carretas de dois eixos espaçados	72
TELEMÁTICA Com modernos equipamentos de comunicação em sua boléia, caminhoneiro se mantém cada vez mais antenado com o mundo exterior	74
PETROBRAS Ao completar 50 anos de atividades, empresa anuncia investimentos de mais de US\$ 34 bilhões para expandir atividade no País e no exterior	78
RASTREAMENTO Sistemas começam a voltar-se para o segmento de logística, adaptando tecnologia e custos às necessidades operacionais dos clientes	80
INCENTIVOS Algumas grandes transportadoras negociam a compra de caminhões novos com a utilização da transferência do ICMS	81
INDICADORES PIB do transporte, quantidade de transportadores, segundo o IBGE, e outros números relevantes sobre a atividade	84
MERCADO Aumento na produção de grãos e avanço nas exportações estimularam a expansão nas vendas de caminhões pesados e semipesados	90

SEÇÕES

Editorial	3	Atualidades	62	Custos Operacionais	82
-----------	----------	-------------	-----------	---------------------	-----------



Fenatran mostra “armas” da eletrônica

Não basta mais ser potente, durável. Tem que ser econômico. Não interessa apenas ser um espaço apenas reservado para o motorista. Tem que ser uma base de informação ambulante, com link online com o embarcador, com o transportador e com o destinatário.

Por isso, os caminhões que a Fenatran mostra (ao lado da potência, conforto, design e segurança) dão um show de eletrônica embarcada. A eletrônica serve tanto para monitorar o motor, com o objetivo de atender aos requisitos das leis ambientais e de emissões de poluentes, como, principalmente, para rastrear o tempo todo o veículo.

Explica-se a preocupação com o monitoramento: o transporte é uma indústria que tem suas máquinas constantemente longe dos olhos do dono. E são máquinas valiosas, que igualmente transportam produtos valiosos. Não bastasse isso, há a questão do roubo da carga.

O monitoramento à distância tem tudo para ser viável no Brasil. Mais rastreamento significa menos prêmio de seguro, maior garantia que a carga chegue intacta ao destinatário.

Por isso mesmo, as montadoras, nessa Fenatran, estão mostrando caminhões que saem de fábrica com equipamentos que permitem seu rastreamento via satélite. Volvo e Scania estão com essas opções.

É interessante notar que as fábricas também se preocuparam em utilizar a eletrônica como “arma” de monitoramento da direção econômica. A eletrônica

embarcada permite, por exemplo, que, de longe, a base alivie o pedal do acelerador para que a média de consumo seja mantida. E mais: traça gráfico sobre a performance do motorista no quesito consumo, uma informação fundamental para a redução dos custos operacionais.

A eletrônica aumenta o preço final do veículo, por isso mesmo precisa trazer vantagens. Na questão do rastreamento, o ganho para o frotista e embarcador é a redução do prêmio de seguro e aumento de que a certeza da entrega será feita com sucesso. Tais vantagens diretamente beneficiam o cliente final, que será melhor atendido e poderá contar com a mercadoria no prazo certo.

Já o motor eletrônico garante menor consumo de diesel. Números apurados por usuários mostram que essa economia pode chegar a 10%.

O que se vê na Fenatran é aceleração do “link” entre rastreamento, logística e redução de custos operacionais. Afinal, transportador ou embarcador que investiu em tecnologia de rastreamento não tem por que abrir mão de utilizar tais recursos a serviço da logística e da manutenção.

Caminhoneiro livre, solto na estrada, sem compromisso, cada vez mais é um mito que se desfaz a partir dos recursos tecnológicos.

A compensação: ainda que vigiado o tempo todo, o caminhoneiro, sob a proteção da tecnologia certamente vive com menos tensão e medo.



Volvo

Pesados movidos por tecnologia embarcada



A montadora culmina um ano de renovações com novos caminhões pesados FH, NH e FM que incorporam sistemas eletrônicos avançados



Cabine FH, como nos outros modelos da nova linha, foi projetada como “célula de segurança”

Depois do lançamento do seu primeiro caminhão semipesado VM no Brasil, como forma de ampliar sua fatia do mercado total, a Volvo surpreende novamente com a renovação de toda a linha de caminhões pesados FH, NH e FM em que se destaca o alto grau da eletrônica embarcada. Os novos modelos foram projetados, como afirma a montadora, “para garantir o sucesso das empresas de transporte”, oferecendo o melhor desempenho do veículo, conforto ao motorista e baixo custo de operação e manutenção.

A nova linha só chegou à produção depois que nove protótipos e um total de 69 veículos de diversos modelos rodaram 3 milhões de quilômetros em testes no Brasil e na Europa. Nesse projeto foram investidos US\$ 1 bilhão no mundo e US\$ 35 milhões só no Brasil.

Os novos FH, NH e FM são equi-

pados com os motores D12D da marca, com potências nas faixas de 340 cv, 380 cv e 420 cv e a mais recente opção de 460 cv. Conforme os estudos da engenharia da Volvo, os novos propulsores são em média 2% mais econômicos do que o motor anterior, o D12. A curva de potência do motor foi modificada de modo que o torque em baixas rotações foi aumentado, para melhorar o desempenho. Em relação à versão anterior, o motor D12D tem intervalos de troca de óleo recomendados de até 50% mais longos.

A série de inovações incorporadas para melhorar o desempenho engloba ainda a transmissão eletrônica I-Shift, com trocas de marcha mais fáceis, concebida para operações de distribuição e transporte de longa distância com peso bruto total combinado de até 45 toneladas. A nova linha oferece a opção de caixa manual de transmissão, de fabrica-

ção nacional da própria Volvo.

A arquitetura eletrônica TEA (Truck Electronic Architecture) dos caminhões, agora ampliada e aperfeiçoada, monitora dezenas de funções. A TEA registra e distribui informações detalhadas sobre o funcionamento de todas as funções de diferentes partes do caminhão. Desse modo, o motorista tem melhor monitoramento e controle sobre o caminhão.

O computador de bordo controla praticamente todo o funcionamento do veículo e oferece também auxílio na correção de falhas, fornece informações funcionais do veículo e dados sobre a condução do veículo. As eventuais falhas são rapidamente detectadas e corrigidas.

As inovações não param por aí. Os pesados que chegam agora ao mercado passaram por remodelação visual. O FH e o FM receberam novos faróis, espelhos, pára-

sol e pára-choque, enquanto o NH ganhou novo capô, grade frontal e pára-choque. Os pára-choques foram projetados para ser mais aerodinâmicos.

Segundo a montadora, tudo na cabine da linha é novo: acabamento interno, painel de instrumentos, computador de bordo, porta-objetos e luzes. Para facilitar a manutenção, a cabine pode ser basculada 70 graus, manualmente ou com a ajuda de uma bomba hidráulica.

Outra importante novidade é a Volvo Link, para proteção dos caminhões e dos motoristas. É um avançado sistema de monitoramento do uso, manutenção e rastreamento de veículos. Serve tanto para gerenciamento e segurança da operação de transporte como para monitorar a frota de veículos. É o primeiro sistema do gênero totalmente integrado à eletrônica de bordo do veículo e fornecido pela própria montadora. Junto com o Volvo Link, é oferecido um seguro com taxas reduzidas.

A Volvo continua líder no mercado de caminhões pesados, tendo comercializado nos primeiros nove meses do ano 3.215 veículos, praticamente o mesmo volume dos três trimestres iniciais de 2003.

O NEGÓCIO DA CHINA – O Brasil, como quarto maior mercado da Volvo no mundo, habilitou-se a dar passos ousados na direção do mercado externo. A montadora



Novo FM tracionando composição bitrem

sueca, há pouco instalada na China em associação com empresa local, em Pequim, pretende explorar mais intensamente a gama de caminhões pesados no país, que em 2003 absorverá 60 mil unidades acima de 20 toneladas, sendo 1,3 mil veículos Volvo enviados da Suécia.

O mercado chinês é novo oásis das montadoras. Como tal, a Volvo está disposta a crescer. A meta para 2004 é vender para os chineses cerca de 2 mil caminhões pesados – o Brasil deverá enviar pelo menos 1,2 mil caminhões prontos da nova linha num valor estimado em US\$ 120 milhões.

“Construímos uma base que habilita a Volvo brasileira a participar da expansão do mercado chinês”, ressalta Peter Karlsten, que depois de três anos no comando da subsidiária instalada em Curitiba está assumindo, nos Estados Unidos, a presidência da Volvo Trucks North America, segundo maior mercado mundial da Volvo, que tem aumentado bastante sua participação.

No lugar de Karlsten, no Brasil, está desde o início de outubro o sueco de 55 anos Tommy Svensson, que iniciou sua carreira na Volvo Truck Corporation, em 1973, na condição de gerente de negócios, baseado em Gotemburgo, sede mundial da montadora.

Svensson, que também comandou a Volvo na Inglaterra e na Alemanha, traz sua experiência em mercados competitivos para consolidar a posição da Volvo do Brasil, agora, além da linha de pesados, com seu portfólio acrescido da linha VM, na faixa do segmento de caminhões semipesados.

Além da fluência na língua materna, o sueco Svensson, graduado em economia pela Universidade de Gotemburgo, fala com fluência o alemão e o inglês. Antes de assumir a presidência da subsidiária brasileira, ele comandava a Volvo Trucks Deutschland GmbH, na Alemanha.

Karlsten, seu antecessor, depois de levar a marca à liderança no segmento de pesados no Brasil, costuma repetir que seu aprendizado, aqui, foi acelerado pelo dinamismo do mercado. “Por causa desse ritmo, os três anos que passei no País valeram certamente por dez em países economicamente estáveis e sem os mesmos desafios.”



Painel de computador de bordo mostra instruções



A cidade estava pedindo
um novo conceito de caminhão.

Volvo traz gelo da Lapônia para lançamento

Montagem do Ice Bar exigiu 60 toneladas de blocos de gelo e o auxílio de 20 técnicos suecos



Não falta criatividade à Volvo na sua briga pelo mercado de caminhões. Desde o começo do ano, a montadora sueca vem inovando não só nos produtos, mas também na estratégia de marketing da imagem. Todos os seus novos caminhões e ônibus foram apresentados à imprensa especializada em eventos realizados em pontos turísticos do País, cuja paisagem compôs o cenário para exibir as qualidades dos seus veículos. Foi assim com o ônibus R12R, lançado em Campos do Jordão, a 1.700 metros de altitude, em São Paulo; com o caminhão semipesado VM, apresentado em Gramado, na Serra Gaúcha; e com a nova linha de caminhões pesados FH, NH e FM, submetida a testes em rodovias e estradas de terra na região de Bonito, próxima ao Pantanal.

A mesma linha de novos pesados teve como palco um hangar no aeroporto paulistano de Congonhas, mostrada à grande imprensa e a mais de mil clientes. Desta vez a Volvo se superou em imaginação. Trouxe da Lapônia, no extre-

mo norte da Suécia, 60 toneladas de blocos de gelo para recriar o Ice Bar, inspirado no Hotel de Gelo, atração turística de Jukkasjärvi, cidade localizada naquela região do Círculo Polar Ártico. Nesse hotel, paredes, teto, balcões, cadeiras, luminárias e até as camas são feitas de gelo.

Para transportar os 15 mil quilômetros até São Paulo, o gelo foi transportado por caminhões em quatro contêineres refrigerados, que levaram dois dias para chegar a Gotemburgo, sede da empresa. Depois viajou quatro semanas num navio até chegar ao Brasil. Os blocos de gelo para a montagem do bar foram recolhidos no rio Torne, cujas águas são extremamente límpidas e, portanto, garantem a transparência e um corte adequado dos blocos.

O Ice Bar foi montado dentro de uma tenda especial, com um potente sistema de refrigeração para garantir a temperatura adequada, no caso entre 10 e 15 graus. Durante o período em que a atração funcionou, entre os dias 6 e 9 de outubro, foi preciso montar e desmontar diariamente o bar, que mede 1.250 metros quadrados, para evitar que o gelo derreta por completo.



Grade frontal, faróis auxiliares e pára-choque no NH, todos novos

REVENDAS E BITRENS

Tem sido determinante na trajetória dos caminhões pesados no Brasil o avanço da composição conhecida por bitrem – um cavalo mecânico que puxa duas carretas, totalizando sete eixos. Na marca Volvo a venda de cavalo-mecânico para tracionar bitrens representa 50% do volume no segmento de caminhões pesados.

De início o bitrem esteve mais restrito ao transporte de granéis agrícolas, mas o avanço da composição tem ido para outras aplicações, com destaque no transporte de combustíveis. A dificuldade em reajustar fretes empurrou o transportador a reduzir custos operacionais e, nessa condição, o bitrem tem sido uma alternativa no mercado de cargas rodoviárias.

Na luta para sobreviver, as revendas Volvo igualmente buscaram antídotos para se manterem em ambientes competitivos. Cálculos de executivos da Volvo mostram que, atualmente, 30% da receita das concessionárias são provenientes de peças e serviços. Com esse nível de receita, as revendas ficam menos infensas às cíclicas crises por que atravessa a venda de caminhões zero quilômetro.



Mercedes-Benz, uma marca registrada do Grupo DaimlerChrysler.

Accelo 715 C Mercedes-Benz. Um caminhão desenvolvido para as ruas brasileiras.

ACCELO Peso leve, emoção pesada.

► Rua estreita, alameda difícil de manobrar, travessa espremida? Só se for de Accelo 715 C.

Ágil no trânsito e fácil de dirigir e de manobrar.

► De primeira e com muita agilidade, o Accelo oferece a maior capacidade de carga do mercado: 4.380 kg. Desenvolvido especialmente para as ruas brasileiras, ele atende também às legislações de restrição de caminhões nos grandes centros urbanos, com o modelo VUC.

O caminhão mais econômico da categoria.

► Engate uma quinta e comprove o desempenho superior do novo motor eletrônico *Common Rail*. Seu exclusivo sistema de injeção de combustível faz o caminhão rodar com muito mais economia e maior potência: você carrega o caminhão e o motor nem sente o peso.

O conforto da cabina é igual ao de um automóvel.

► Com itens de série como direção regulável, vidros elétricos, *Check Control* e console central com mesa e porta-objetos, não estranhe se, de repente, você até esquecer que está num caminhão.

► Como é impossível alargar todas as ruas, você já sabe o que fazer: passe logo em um Concessionário Mercedes-Benz e saia de Accelo 715 C.



Mercedes-Benz
Você sabe por quê

A estréia nos motores eletrônicos



Empresa lança os primeiros cinco produtos. Cuidou de descomplicar ao máximo e preservar, em paralelo, a linha de motores mecânicos

A linha de caminhões Volkswagen Electronic marca a estréia do vice-líder no mercado brasileiro de caminhões eletrônicos, que atende futuras leis de emissões. Todo avanço parece ter um preço. No caso dos eletrônicos, eles custarão 15% mais caros que os caminhões mecânicos.

A marca, que produz duas dezenas de modelos, escolheu de início cinco para colocar o motor eletrônico. São caminhões que atendem a gama de 7 a 42 toneladas de peso bruto total (pbt).

Na faixa dos leves, a geração eletrônica vem com o VW 8.150E e o VW 8.150 E CE, para montagem de veículos especiais tais como carros-fortes, unidades móveis de tratamento médico e tratamento intensivo.

Na categoria dos caminhões médios, há outros dois exemplares, o 13.170 E e o 15.170 E, com 170

cv. Na categoria dos semipesados, a empresa mostra dois produtos, o VW 17.250E, com motor de 6 cilindros e 247 cv de potência e o VW 23.250 E.

A empresa é ousada: triplicou a produção e vendas de caminhões no período 1997 a 2003. Hoje é vice-líder, encostada na DaimlerChrysler, conhecida pelos produtos Mercedes-Benz.

No mercado, hoje, os caminhões mais vendidos são os com motor mecânico. A preferência está muito ligada ao preço de aquisição. Por isso, é evidente, a Volkswagen continuará oferecendo sua linha com motores mecânicos, na categoria Euro II.

A meta é crescer com consistência. Em dois anos, a montadora espera estar produzindo 40% dos caminhões com motores eletrônicos.

No primeiro degrau dessa nova fase, em 2005, a meta é ter 5% a 10% da produção de veículos eletrônicos. “Será o ano de aprendi-

zado da Volkswagen e de sua rede”, diz Antônio Dadalti, diretor de Vendas e Marketing da montadora instalada em Resende (RJ).

SEM COMPLICAÇÕES – A empresa garante que a geração eletrônica tem “manutenção descomplicada, baixo consumo de combustível na comparação com a concorrência e comodidades para o motorista, como o piloto automático de série.” Os motores Cummins são dotados de injeção common rail.

Para chegar ao produto, a Volkswagen e seus parceiros levaram dois anos de desenvolvimento e 4 milhões de km rodados em testes. A montadora garante que se preocupou bastante com o dia seguinte, ou seja, com o pós-venda. “E mais uma vez a marca desenvolveu produtos e assistência técnica adequados às condições brasileiras – entre as novidades, criou a ferramenta de diagnóstico eletrônico mais

amigável do mercado, de baixo custo, simples de operar e 100% nacional.”

Para não embaralhar a cabeça do motorista, que precisa estar atento ao volante, os caminhões eletrônicos da Volkswagen contam com o que chama de “monitoramento inteligente do desempenho”. Isso é obtido graças a 60 sensores espalhados pelo motor. “Com a ajuda de apenas duas luzes de alerta no painel do veículo, é possível identificar 255 falhas de operação – das mais simples, como o controle da temperatura da água, às mais complexas, como falhas no sistema de injeção do combustível”, informa a empresa. A inteligência do sistema eletrônico corrige as falhas automaticamente “e para proteção total dos passageiros e do veículo, pode reduzir gradualmente a potência do motor obrigando o motorista a parar.”

Os eletrônicos da Volkswagen saem de série (não é opcional) com piloto automático. Sua operação se resume a apenas dois botões (liga/desliga e set/resume). Esse singelo ato permite que o motorista programe



Os modelos com motor eletrônico terão um adicional de 15% no preço

me a velocidade e retire o pé do pedal do acelerador.

Os motores eletrônicos da Cummins, denominados Interact, que passam a equipar os caminhões Volkswagen são dotados de sistema de injeção de combustível common rail. A montadora explica: “Enquanto nos motores mecânicos o motorista tem controle direto do combustível injetado nos cilindros, nos modelos eletrônicos este volume é determinado por uma central eletrônica, que leva em conta fatores como o curso de pedal do acelerador (eletrônico), a pressão atmosférica, a característica do óleo diesel e a temperatura do líquido de arrefecimento, entre outros”. E complementa: “O diesel do tanque vai para uma bomba de alta pressão, que mantém o combustível no rail (trilho) a uma pressão constante em torno de 1.400 bar. Por meio de solenóides instalados nos bicos injetores, o Módulo de Controle Eletrônico – ECM, “cérebro” do motor, controla o volume de combustível a ser injetado na câmara de com-

bustão. O ECM também gerencia a pré-injeção, melhorando sensivelmente o nível de ruído do motor.

FÁCIL COMPREENSÃO – A tecnologia costuma assustar, quando vestida com traje a rigor. A Volkswagen garante que fez questão de criar um ambiente compatível com um traje informal. E espeta. “Enquanto outras marcas de veículos comerciais desenvolveram produtos e ferramentas num ambiente tecnológico exclusivo, a Volkswagen escolheu um protocolo de comunicação do módulo de comando de seus motores que pode ser compreendido por qualquer aparelho de diagnóstico e também por outros componentes do veículo, como transmissões e sistemas de freio”, informa a empresa, que arremata: “Em outras palavras, o motor de um VW Electronic “conversa” com todas as ferramentas disponíveis no mercado – o que faz a diferença na hora de um atendimento urgente, ou longe da base do caminhão. O acesso às informações de todos os sensores é feito pelo cabeamento CAN (sigla de Computer Area Network, ou rede de área computadorizada), completando o funcionamento inteligente do caminhão.”



A marca que identifica a nova motorização

Motorização eletrônica em toda a linha

Os caminhões Mercedes-Benz com motores eletrônicos já representam 60% das vendas da marca e 16 destes modelos são mostrados na feira



Mercedes-Benz 144 S, 6x2, caminhão eletrônico de maior potência e torque da marca

A participação da motorização eletrônica representa hoje 60% do volume total de caminhões Mercedes-Benz, marca da DaimlerChrysler, comercializados no Brasil. Esta proporção vem crescendo nos últimos anos, à medida que os motores eletrônicos foram introduzidos na sua linha de produtos. A percentagem de vendas aumentou de 29% em 2000 para 40% em 2002, o que, segundo a montadora, comprova a boa acei-

tação desse tipo de motorização, por oferecer vantagens aos frotistas e autônomos em termos de custos operacionais e desempenho. Cerca de 90% dos clientes da Mercedes-Benz que já adquiriram um modelo eletrônico repetem a compra em uma nova aquisição, garante a montadora.

A Mercedes-Benz introduziu a motorização eletrônica no Brasil em 1998, com as famílias BR 450 e BR 900, depois acrescidas da BR 600. Atualmente seus caminhões,

de leves aos extrapesados, são equipados com essas três famílias de motores eletrônicos.

Na Fenatran, a DaimlerChrysler apresenta 18 modelos de caminhões, de todos os segmentos, 16 dos quais com motor eletrônico. Entre eles, estão sete modelos Accelo, três 915C, lançados no mercado em maio deste ano, e quatro 715C, cujas vendas começaram em setembro. Estes caminhões, na faixa de sete a nove toneladas de pbt, caracterizam-se por sua maior

agilidade nas operações urbanas de transporte de carga e por sua diversidade de aplicações. Destacam-se também pelo conforto oferecido, semelhante ao dos automóveis, segurança e desempenho em entregas rápidas, principalmente em áreas estreitas dos centros urbanos, devido às suas dimensões compactas. O 715C, de sete toneladas, tem motor eletrônico OM 612 LA, com 156 cv de potência a 3.800 rpm e injeção eletrônica common rail, caixa de mudanças Mercedes-Benz e direção hidráulica. O 915 C, de nove toneladas, é equipado com o motor eletrônico OM 904 LA, com 152 cv de potência a 2.300 rpm.

Ao lado dos sete modelos Accelo, está o caminhão médio Mercedes-Benz 1318, com o implemento de tanque de água. Tem cabine avançada e 13,5 de pbt, a maior capacidade de carga em sua categoria e até 300 kg a mais que a de seus concorrentes, segundo a montadora, além de possuir plataforma de carga 11% maior. Seu motor eletrônico OM 904 LA tem potência de 170 cv e torque de 67 mkgf em faixa plana de 1.200 a 1.500 rpm.

Outro modelo apresentado é o Mercedes-Benz 1728, modelo eletrônico de alta velocidade média operacional que possui cabine avançada e sai da fábrica na versão caminhão chassi 4x2, podendo ser transformado por terceiros para 6x2, terceiro eixo, ou cavalo-mecânico 4x2, ou ainda 8x2, para transporte de combustível. Com capacidade para 35 toneladas de pbt, entre os pesados, tem potência de 279 cv a 2.300 rpm e o elevado torque de 112 mkgf a 1.200 e 1.500 rpm, o que permite uma velocidade máxima de 108 quilômetros por hora.

Chama a atenção no estande o caminhão betoneira modelo 2423 B, na versão 8x4, direcionado ao segmento da construção civil e atende, em especial, ao transporte de concreto e argamassa. Conforme a necessidade dos clientes, a Mercedes-Benz oferece o kit do se-



Mercedes 1318, a maior capacidade de carga em sua categoria



Accelo 915C impulsionou forte avanço da marca nos leves

gundo eixo dianteiro para o mercado implementador obter a versão 8x4, a partir da configuração 6x4, que vem da fábrica.

Outros modelos que a Daimler Chrysler apresenta na Fenetran incluem o extrapesado 1944 S 6x2, caminhão eletrônico de maior potência e torque da marca, o LS 1938, também extrapesado, o primeiro da marca a oferecer motorização eletrônica, o LS 2638, com capacidade máxima de tração de 123 toneladas, destinado principalmente a operações fora-de-estrada, o 2428 vencedor do Rali dos Seretões, o leve 710, que mantém a liderança nas vendas pelo quarto ano consecutivo na categoria, além de modelos semipesados, furgões

Sprinter e chassis.

A DaimlerChrysler mantém no período de janeiro-setembro de 2003 sua liderança no mercado, segundos os dados da Anfavea, com a comercialização de 16.441 veículos, representando uma expansão de 2,9% sobre as 15.975 unidades no mesmo período do ano passado. Neste ano a montadora cresceu mais no segmento dos pesados, com uma ampliação de 34,2% em relação ao ano passado. Com o lançamento do Accelo, também apresenta forte avanço nos leves, com crescimento de 17,4%, acompanhado de uma melhoria de 12,4% na vendas dos semipesados, enquanto registrou queda de 17,2% no segmento de médios.



Só na FENATRAN você vê uma transmissão Allison parada.



Não é todo dia que você encontra um veículo com transmissões Allison parado. Porque, contando com tanta qualidade, as empresas preferem investir o tempo delas em produtividade. Com transmissões automáticas Allison sua frota vai rodar tranquilamente, mantendo ótimo desempenho nos mais variados terrenos e reduzindo

despesas com manutenção. Além disso, uma Allison aumenta a segurança do motorista, evitando distrações e diminuindo o stress. Conheça na FENATRAN os benefícios da marca que produz 80% das automáticas no mundo. Assim como elas, você também não tem motivo para ficar parado.

Se não é Allison, não é Automática.™

Ananindeua (Belém) - PA
Protec - Produtos e Serv. Téc.
 Tel.: (91) 245-0233
 Fax: (91) 235-1122

Fortaleza - CE
Distr. Cummins Diesel Nordeste
 Tel.: (85) 263-1212
 Fax: (85) 263-1184

Curitiba - PR
Distr. Paraná de Motores Cummins
 Tel.: (41) 675-4532
 Fax: (41) 675-6077

Contagem - MG
Tracbel S/A
 Tel.: (31) 3399-1800
 Fax: (31) 3399-1850

Porto Alegre - RS
Distribuidora Meridional de Motores Cummins
 Tel.: (51) 3364-2288
 Fax: (51) 3021-2280

Goiânia - GO
Distribuidora de Motores Cummins Centro-Deste
 Tel.: (62) 269-1010
 Fax: (62) 269-1032/269-1021

Brasília - DF
Cummins Brasília
 Tel.: (61) 233-0771/233-0990
 Fax: (61) 261-0268

São Paulo - SP
Cia. Distr. Motores Cummins
 Tel.: (11) 4787-4299
 Fax: (11) 4787-4011

JS Transmissões Peças e Serv.
 Tel.: (11) 6912-3785
 Fax: (11) 6917-7435

São José do Rio Preto - SP
CBTA - Cia. Brasileira de Transmissão Automática
 Tel.: (17) 227-3580
 Fax: (17) 226-2844

Ribeirão Preto - SP
CDMC - Cia. Distr. Motores Cummins
 Tel.: (16) 632-2007
 Fax: (16) 626-3299

Recife - PE
Distr. Cummins Diesel do Nordeste
 Tel.: (81) 3476-4190
 Fax: (81) 3376-9064

Rio de Janeiro - RJ
Tracbel S/A
 Tel.: (21) 2401-7576
 Fax: (21) 2401-9442

Vitória - ES
Tracbel S/A
 Tel.: (27) 3227-7799
 Fax: (27) 3225-5131

Manaus - AM
Entec Com. Imp. e Exp.
 Tel.: (92) 647-2000
 Fax: (92) 647-2001

Um caminhão para cada exigência

A Ford amplia o leque de seus produtos, inaugura a linha de veículos 6x2 de fábrica e mostra motor eletrônico



Cargo MaxTruck 2422, com 24 toneladas de peso bruto total técnico, da nova linha de veículos 6x2 de fábrica

A Ford ainda não definiu a data de lançamento dos modelos com motorização eletrônica, mas, para se preparar para atender à lei de emissões que entrará em vigor a partir de 2005, o motor já foi escolhido: o Interact da Cummins. A montadora explica que a decisão de não introduzir por enquanto o motor eletrônico nos seus veículos faz parte de sua estratégia de vendas. Ela acredita que

o momento ainda é inapropriado para a comercialização desses veículos, por custarem mais que os modelos com motor mecânico, já que os frotistas têm baixa rentabilidade e limitados recursos para investimento em renovação de frota.

Para se manter competitiva no mercado, a montadora renovou toda a linha Cargo, cuja participação de mercado evoluiu de 8,1% em 2001, para 10,3% em

2002 e 10,5% em 2003, segundo a empresa.

São 14 modelos novos, que se somam aos lançamentos da Série-F, o mais recente dos quais é o F-250 cabine dupla, a maior picape do Brasil.

Na Fenatran a Ford apresenta as seguintes novidades: o Cargo 815 S, leve, com distância entre-eixos de 4.300 mm e capacidade de carga ampliada para 8.250 kg, Cargo MaxTruck 2421 e 2422, que inau-



MaxTruck 2421 tem uma tonelada de pbt mais que os concorrentes

guram a linha de veículos 6x2 de fábrica da marca,

O novo Ford Cargo 815 S amplia as opções da Ford no segmento de leves e se destina ao transporte urbano e intermunicipal, principalmente para movimentação de cargas volumosas, como móveis, alimentos, mudanças ou na aplicação como guincho. O modelo possui comprimento total de 7.007 mm, 8,250 kg de pbt e capacidade de carga mais carroceria de 5.150 kg.

Como as demais versões do C-815 possui motor Cummins B 3.9 150 CIV-0, de 152 cv de potência, o motor mecânico mais potente do segmento, e transmissão Eaton de cinco marchas sincronizadas e comando de câmbio roletado, para oferecer maior agilidade e conforto na troca de marchas.

Os novos Cargo MaxTruck 2421 e 2422, 6x2, têm peso bruto total técnico de 24 toneladas, o que representa uma tonelada a mais com relação aos demais 6x2 disponíveis no mercado, de acordo com a Ford.

A linha MaxTruck oferece duas opções de distância entre-eixos: 6.024 mm e 6.521 mm. Esta opção permite a instalação de carrocerias de 9.300 mm de comprimento, ide-



Cargo 815 S, para cargas volumosas

al para aplicação que necessita de maior capacidade volumétrica.

O chassi desses modelos é reforçado, com longarinas duplas, sendo uma interna e outra externa, para garantir robustez aos diversos tipos de carga. O MaxTruck também é equipado com suspensor do tercei-

ro eixo eletropneumático, com acionamento por uma tecla no painel. A operação é suave e rápida.

Os cavalos-mecânicos C-3222, C-4031 e C-4331 MaxTon da linha 2004, assim como os semipesados C-2622, C-2626 e C-2631 mostrados no estande da Ford, trazem como novidade o "air dryer", que evita o efeito da umidade nos componentes do freio e aumenta a vida útil do conjunto. Os modelos Cargo 2622, 2626 e 2631 receberam a nova embreagem dupla Eaton 362.

A Ford também apresenta modelos da Série F da linha 2004 – incluindo o F-350, F-4000, um dos modelos mais vendidos no segmento dos leves, F-12000 e F-14000, com novo painel de instrumentos e novo leiaute mais funcional, com destaque para a ergonomia e o conforto.

Outros modelos expostos são o cargo 2626 Mixer, com pbt de 42 toneladas, para o segmento da construção civil, o Cargo 1722 Koleto, destinado ao trabalho de limpeza pública, e o Cargo 1717, implementado para o transporte de bebidas, estes últimos com pbt de 16,8 toneladas.

Apesar de não estarem ainda disponíveis no mercado, dois caminhões equipados com motorização eletrônica são mostrados no estande da montadora inspirado em um distribuidor modelo e exclusivo de caminhões. A Ford exhibe um modelo histórico do F-600, o primeiro caminhão produzido no Brasil, com motor V8 de 4,5 litros, a gasolina, 161 cv de potência e capacidade para transportar 6,5 toneladas de carga. Também no seu estande, está o caminhão Ford Cargo 815 Odontomóvel, equipado com consultório odontológico completo que viaja pelo País para prestar atendimento gratuito aos caminhoneiros e comunidades carentes.



Os lançamentos que você vê nesta revista, logo estarão rodando com as bandas que você vê aqui.

Tipler. A maior linha de desenhos exclusivos, com desempenho quilométrico superior.



Série 50 - Solução exclusiva Tipler para evitar danos nas bandas e carcaças em 1º e 3º eixos de carretas e ônibus truckados. Apresenta recuo arredondado no ombro da banda, minimizando os problemas do arraste lateral.

Série 30 - As bandas campeãs de desempenho quilométrico em eixos livres estão nesta série. Consulte um Concessionário Tipler sobre os desenhos mais adequados à sua frota.

Série 70 - Muita pegada na série desenvolvida para eixos de tração. Em qualquer tipo de piso ou clima, o resultado é sempre o mesmo: alto poder de transmissão de torque e desempenho quilométrico superior.



A qualidade e o desempenho quilométrico diferenciado da Tipler também rodam na **Série 20**, para aplicações high speed, e nos desenhos mistos das **Séries 70 e 80**, para o trabalho pesado, dentro e fora de estrada.



www.tipler.com.br

Aumenta a competição pela faixa de 43 t

Montadora lança um caminhão para disputar a faixa de entrada dos pesados e sistema de rastreamento integrado por satélite



A família Scania R164 com motor V8 passa agora a incluir as versões normais de linha

A Scania brasileira, que neste ano está exportando mais de 50% de sua produção – um número fantástico e que mostra a competência e a competitividade do produto feito no País – também se preocupa com o mercado doméstico e com seu retorno à liderança perdida ano passado para a Volvo. Por isso, na Fenatran 2003 a Scania está marcando pelo menos três gols. Lança o novo cavalo-mecânico Scania P94 GA4x2 “para responder à crescente deman-

da por veículos para o transporte de até 43 toneladas de carga”. Apresenta a Iris, sigla de Inteligência e Rastreamento Integrado por Satélite para atender a veículos com motor eletrônico ou mecânico que pode monitorar quase duas dezenas de parâmetros em tempo real. E introduz, também na Fenatran 2003, o novo caminhão R164 GA6x4 com motor V8, de 16 litros e 480 cv de potência. O modelo é ideal para a tração de combinações veiculares de carga (CVC), como bitrens e rodotrens, transportando

entre 57 e 74 toneladas. “A partir desta Fenatran, a família de veículos Scania R164, com motor V8, que contava apenas com a versão de luxo “Rei da Estrada”, passa a incluir as opções normais de linha da montadora, nas versões GA6x4, GA4x2 e LA6x2, esta última com suspensão a ar”, informa a montadora.

PROJETO IRIS – Os caminhões já custam acima de R\$ 200 mil, alguns passam de R\$ 300 mil. Isso só o cavalo-mecânico. Ainda tem que contar carreta, pneus, im-

postos e seguro de casco. Não bastasse isso, ainda há a insegurança do assalto em geral visando à carga. Esse último componente acelerou o monitoramento do veículo online. As montadoras estavam de fora desse monitoramento, mas, decidiram entrar, aliando ao cardápio de rastreamento de risco, disponível no menu, também o prato da direção econômica.

Não foi do dia para a noite que o Iris surgiu. Levou dois anos para ser desenvolvido pela Scania em parceria com a Globalstar. O equipamento será montado pela Scania nos veículos novos e instalado pela rede de concessionárias nos caminhões e ônibus já em operação. A instalação é simples e demanda poucas horas de trabalho, assegura a montadora, “uma vez que todas as variáveis são lidas a partir das unidades eletrônicas já instaladas no veículo. Não há possibilidade de erros na configuração das entradas digitais ou analógicas”.

CAVALO-MECÂNICO – O ingresso da Ford e da Volkswagen no segmento de 42/43 toneladas criou um apetitoso mercado de entrada. As duas montadoras venderam 3 mil unidades de janeiro a setembro, quase 25% do mercado total de pesados. Criou-se um mote popular para vender caminhão (“mais você não quer, menos você não pre-

cisa”) veiculado maciçamente em rádios e tevês. “O novo cavalo-mecânico Scania P94 GA4x2 chega para responder à crescente demanda por veículos para o transporte de até 43 toneladas de carga, a faixa inicial dos caminhões pesados”, informa a Scania. O modelo é equipado com motor eletrônico de 300 cavalos, que já atende às exigências de emissões de poluentes Conama IV (Euro 3). “E tem torque de 1.400 Nm, aproximadamente 17% maior que a concorrência”. O preço é também mais salgado do que a concorrência: o cavalo-mecânico Scania de 300 cv tem preço de lançamento “estimado em R\$ 187 mil”.

A Scania reconhece que sempre focou suas lentes no andar mais elevado do mercado, de 45 até 150 toneladas. “Mas hoje a vida dos grandes centros tem gerado uma demanda cada vez maior por produtos com baixo peso e grande volume, como automóveis, eletroeletrônicos e mercadorias para supermercados. Esse novo cenário justifica a introdução de um caminhão que traz a qualidade Scania para o transportador que circula por curtas e médias distâncias, com longos tempos de espera para carga e descarga, levando um máximo de 43 toneladas”, diz Emanuel Queiroz, diretor de Marketing da Scania no Brasil. O novo caminhão tem



IRIS: monitora duas dezenas de parâmetros

caixa de câmbio GR900, de 8 marchas sincronizadas, e a cabine é baixa e curta, sem leito, “pois as entregas de mercadorias nesse tipo de aplicação não exigem pernoite.”

VOLTA DO V8 – A Scania também mostra na Fenatran o motor na configuração V8. O primeiro produto foi há dois anos com o caminhão “Rei da Estrada” que marcava o retorno do mote aplicado para as aplicações voltadas para bitrens e rodotrens. Com gerenciamento eletrônico de combustível, o motor Scania V8 obtém seu torque máximo, de 2.300 Nm, a baixas rotações (entre 1.100 e 1.300 rpm). “O melhor desempenho do V8 se traduz em maior velocidade média, menor tempo de viagem e poucas mudanças de marcha, já que o caminhão equipado com este motor trabalha com sobra de potência. Tudo isso será melhor aproveitado no transporte de cargas mais pesadas, em distâncias longas, nas mais exigentes aplicações. O transportador que se utiliza de bitrens e rodotrens terá no motor V8 uma oportunidade de aumentar a produtividade de sua empresa”, ressalta Queiroz. 



Um cavalião para 43 toneladas para atender à “crescente demanda”

O pequeno versátil da montadora gaúcha

A empresa criou um caminhão leve, o 9200, para o trânsito urbano com características de veículo grande

A gaúcha Agrale, a única montadora de capital nacional, lança um caminhão leve com jeito de estradeiro. É o 9200 que traz o seguinte slogan. “Tudo de um caminhão grande num caminhão leve.”

O Agrale 9200 é o caminhão de maior capacidade de carga no segmento. Leva 6,1 toneladas. E segundo a empresa, instalada em Caxias do Sul, é o único de sua categoria com cabine estendida e o de carroceria mais longa, com 6,27 metros. “Criamos um caminhão para o trânsito urbano com características de veículo grande, para

grandes e médias distâncias”, diz Geraldo Pissaiá, gerente de Desenvolvimento da Agrale. Adaptável a diversos tipos de transporte, sua carroceria pode se transformar em baú refrigerado a seco ou carroceria aberta para transportar botijões de gás, bebidas, materiais ferrosos e de construção e produtos agrícolas.

CONFORTO NA EXTENSÃO DO LAR – A Agrale partiu do princípio de que o veículo é a extensão da casa do motorista. Como lar, local de trabalho e valioso bem de produção, o caminhão virou escritório, refeitório e dormitório. Considerando a cansaça do sobe-e-desce diário de um entregador de mer-

cadorias, o degrau do estribo que dá acesso à cabine foi rebaixado e ampliado. O apoio dos pés nos degraus do estribo ganharam 25% a mais de espaço.

A cabine do 9200, com mais espaço interno, abriga duas ou três pessoas. Os objetos de trabalho estão sempre à mão nos consoles superiores. A cabine do 9200 oferece soluções práticas para o cotidiano. O volante escamoteável serve de prancheta para apoio do motorista no preenchimento de papéis e documentos. Criou-se um espaço de escritório. Como tal, a cabine tem espaço para utilização de computador portáteis e equipamentos de emissão de pedidos.

Na função de lar, a cabine do Agrale 9200 é eclética e permite arranjos. Além do tradicional espaço motorista e ajudante, permite também a configuração para três pessoas – tipo motorista e dois ajudantes. A Agrale destaca, ainda, o fato de ter projetado uma cabine com “tudo à mão”. Entre os bancos dianteiros, por exemplo, traz porta-copos e porta-objetos. Os objetos de trabalho estão sempre à mão nos consoles superiores. Os bancos são basculantes e trazem apoio de cabeça e regulagem de altura e distância. Há cama, reversível, que pode ser usada sem a interferência com o banco do condutor ou com a alavanca de câmbio. A idéia é permitir que motoristas se



Modelo 9200 com motor de 145 cv pode receber terceiro eixo

revezem na direção.

O 9200 tem motor turbodiesel MWM 4.10, potência de 145 cv a 2600 rpm e 50 NM de torque a 1500 rpm.

LINHA REMODELADA – A empresa informa, ainda, que remodelou “completamente” os caminhões Agrale 6000, 7500 e 8500. A cabine foi redesenhada e tem nova configuração interna. A racionalização no manuseio de equipamentos e comandos destaca-se no novo design dos veículos fabricados na serra gaúcha. Os modelos Agrale 6000 CD, 6000 Rodado Duplo, 6000 Rodado Simples e 6000 VUC são equipados com motor MWM turbodiesel com aftercooler (131 cv de potência a 2600 rpm).

“Estamos melhorando a atual linha e lançando o novo top de linha, o 9200”, define Flávio Crosa, diretor de Vendas e Marketing. Como único caminhão com cabine dupla, original de fábrica, o Agrale 6000 CD foi desenvolvido principalmente para atender setores que transportam equipes de trabalho com cargas e equipamentos, empreiteiras e empresas de eletrificação e saneamento. Tam-



Modelos 6000, 7500 e 8500: novo design concilia modernidade e funcionalidade

bém pode ser plataforma de auto-socorro para rebocar veículos acidentados nas estradas.

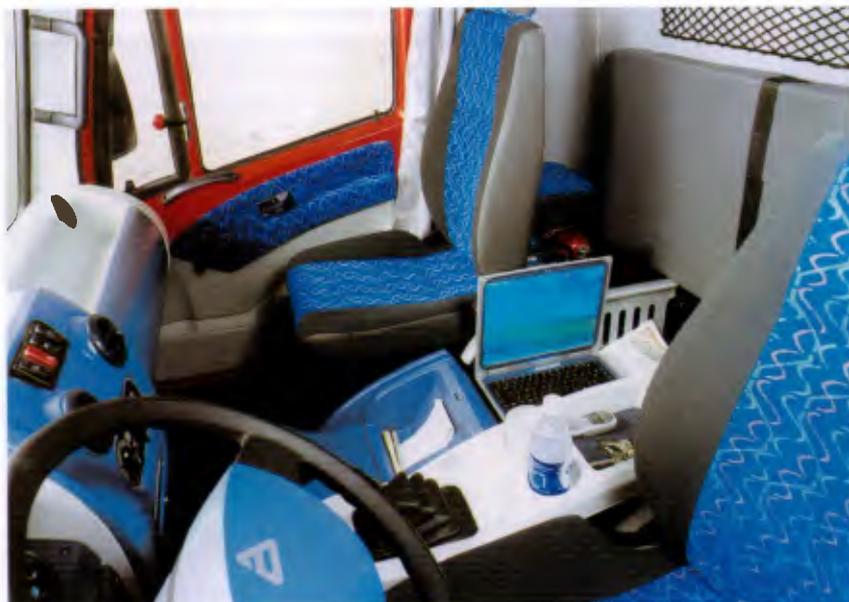
Os modelos 8500 e 9200 podem receber truque opcional, homologado pela Agrale, com instalação da KLL e Hendrickson. A adaptação aumenta em 1,5 tonelada a capacidade instalada dos veículos, ideal para o transporte de bebidas,

máquinas e equipamentos.

FATURAMENTO SOBE – A produção de caminhões em 2003 deverá ficar entre 800 e 1000 unidades, calcula Hugo Zattera, diretor superintendente da Agrale. A evolução da fábrica gaúcha é contínua. Em 2000, a produção foi de 435 unidades. Em 2001, 546 unidades e, ano passado, foram 606 caminhões. Os números incluem a exportação dos veículos leves para uso urbano.

Segundo os dados da Anfavea, até setembro de 2003 as vendas domésticas da empresa atingiram no acumulado de nove meses um total de 447 unidades, 11,5% mais que em igual período do ano passado.

A empresa, segundo Hugo Zattera, diretor superintendente da Agrale, pretende fechar 2003 com R\$ 300 milhões faturados – ante R\$ 260 milhões em 2002. Na receita incluem exportações e mercado interno de caminhões e chassis de ônibus, segmento onde de janeiro a setembro de 2003 a montadora gaúcha teve expressiva participação de 19% nas vendas domésticas. ■



Cabine-escritório, amplo espaço e cama rebatível: praticidade e conforto

Chega o pesado **Stralis**

A marca, que no Brasil, passará a montar também caminhões pesados e ônibus em 2004, traz novo caminhão pesado com motor eletrônico

A fábrica mineira de Sete Lagoas da Iveco Fiat, que a partir de março está programada para produzir caminhões pesados e ônibus – além dos caminhões leves da linha Daily que já faz – vai lançar no mercado brasileiro o caminhão EuroTech Stralis HD equipado com o motor eletrônico Cursor 13, outra opção na linha de pesados.

O Stralis, contudo, segundo a empresa, não tira de linha o atual Eurotech 450E37, que “continua sendo comercializado”. O novo modelo, de acordo com a empresa, estará disponível “a partir de março de 2004”.

O EuroTech Stralis HD 380 tem motor 12.9 turbocooler de 380 cv a 1900 rpm, com torque de 184 kgfm a 1000 rpm. Seu peso (tara) é de 7,2 toneladas. Está capacitado para um peso bruto total combinado (pbt) de 45 toneladas e sua capacidade máxima de tração (cmt) é de 60 toneladas.

Na ampliação dos produtos, a Iveco traz no segmento “off road” o Eurotrakker 6x4 nas versões caminhão-chassi e cavalo-mecânico, ambos com pbt de 38 t e cmt de 132 toneladas. Tais veículos, nas configurações romeu-e-julieta, treminhão, bitrem, rodotrem, segundo a montadora, são indicados para os segmentos canavieiro, madeireiro, mineração e construção pesada, entre outros.

A Iveco, listada entre as maiores montadoras de caminhões e ônibus do mundo, em junho deste ano comunicou ao governo de Minas Gerais sua decisão de produzir caminhões pesados e ônibus (40 a 50

passageiros) na fábrica mineira. Com isso, Minas passa a ser a única brasileira no mundo a produzir a gama completa de veículos comerciais da marca.

Os investimentos para adequar a fábrica para produzir as novas linhas de pesados e ônibus serão de R\$ 25 milhões. Isto é, somados aos R\$ 800 milhões que a unidade absorveu nos últimos anos. A Iveco Fiat de Sete Lagoas tem capacidade anual de 27 mil unidades, mas em 2002 montou 10 mil veículos,



Stralis H D 380, para pbt de 35 toneladas

entre caminhões leves Iveco Daily e vans Fiat Ducato. A nova linha de pesados acrescentará duas mil unidades anuais à capacidade da fábrica.

A produção da Iveco em Sete Lagoas terá por objetivo abastecer o mercado brasileiro e, no primeiro ano, montar sob encomenda. A idéia é observar o comportamento do mercado. A fábrica de Sete Lagoas vai produzir os caminhões pesados EuroTech, com pbt (caminhão e reboque) entre 41 e 74 to-

neladas, caminhões médios EuroCargo, com pbt de 16 a 23 toneladas, e a linha de ônibus de 40/50 lugares, com motor dianteiro. A decisão de produzir no Brasil – tomada, adiada e depois retomada – prende-se a um importante detalhe: fazer com que os caminhões da marca tenham acesso à linha Finame do BNDES.

Na lista de novidade da empresa, em 2004 terá o modelo EuroCargo 230E22, que vem com terceiro eixo de fábrica e suspensor pneumático. Está capacitado para 23 toneladas de pbt. Segundo a empresa, a linha do EuroCargo pode ser adaptada para cavalo-mecânico 4x2 a partir do modelo 170E22. Na condição de cavalo-mecânico, a capacidade de carga aumenta para 33 toneladas. O EuroCargo Tector vem com cabine leito original de fábrica e mais uma série de itens de série, entre eles o teto solar correção, piloto automático, limitador instantâneo de velocidade e freio motor com três alternativas de acionamento.

Na linha EuroCargo Tector 170E22, o único da categoria com motor eletrônico e sistema common rail de injeção que atende às normas do Conama Fase V que entrarão em vigor a partir de 2005.

Além dos caminhões pesados e médios e do chassi para ônibus, a Iveco está aperfeiçoando a linha Daily, que passa a ganhar uma versão de cabine-dupla para uso no segmento dos serviços públicos. “Será a única cabine dupla no mercado com capacidade de carga a partir de 1,5 tonelada”, informa a fábrica.

Dê preferência aos Concessionários Bandag

10 Concessionários acabam de receber os certificados:

- ISO 9001:2000
- SELO NTC DE QUALIDADE

Isto atesta o nosso compromisso com a satisfação dos clientes.

Consulte no site os Concessionários Bandag com qualidade em dobro.



www.bandag.com.br

frota leve

Doblò Cargo e Master com aplicações inovadas

Fiat e Renault adotam em modelos para uso urbano configurações que aliam praticidades de um furgão às conveniências de um escritório



Renault e Fiat trazem à Fenatran aquilo que todo frotista reivindica. Veículos urbanos para coletas e entregas que conciliem agilidade, força, conforto e tecnologia. Com a fragmentação dos pedidos – estoque beirando a



O Doblò Cargo, para 620 quilos, agora tem motorização 1,8 litro

zero é determinante para a saúde financeira – as compras são mais frequentes, as viagens idem. Nesse cenário de espaço apertado das metrópoles, sobressaem os veículos de pequeno porte.

Fiat e Renault trataram de trazer à Fenatran veículos sob medida para a situação.

No caso da Fiat, a empresa traz motor 1.8 como novidade do Fiat Doblò Cargo, desde 11 de outubro nas revendas da marca. O motor – o mesmo que também passou a equipar as versões de passageiro do Doblò – tem 103 cavalos de potência a 5.400 rpm. A versão 1.8 chega para ser somada à outra motorização, 1.3 16V, que não sofreu alterações.

A Fiat informa que “o sucesso” do Doblò Cargo vem do “amplo espaço no compartimento de carga, de 3.200 litros e capacidade para 620 kg, com acesso facilitado pelas práticas portas assimétricas traseiras e pela ampla porta corredeira lateral”

A Fiat observa que mesmo sendo um veículo destinado ao trabalho, a lista de opcionais traz itens de conforto e segurança pouco comuns nesse tipo de carro que contribuem para aumentar a produtividade dos usuários: freios ABS, air bag duplo, ar-condicionado, banco do motorista com regulagem lombar, faróis com regulagem elétrica, ajuste de altura do volante e vidros e travas elétricas.

ESCRITÓRIO MASTER – Já a Renault apresenta na Fenatran o Master Escritório Móvel, um utilitário-conceito que concilia a utilidade de um minibus e o conforto de uma sala de reuniões.

O Master Escritório é baseado na versão minibus de 16 lugares. Na configuração escritório, há espaço para seis passageiros. As poltronas utilizadas na primeira fileira são giratórias. “Conciliadas às duas mesas rebatíveis, criam ambiente de sala de reuniões, lazer ou refeições. O modelo vem equipado com sistema DVD composto por



Van Master transformada em escritório com equipamento de DVD, mesa e cadeiras giratórias.

A versão pode ser utilizada para reuniões, treinamentos, reciclagem de pessoal, lazer, ou até mesmo um prático ambiente para lanches e refeições



monitor de cristal líquido de sete polegadas, fixado no teto do compartimento de passageiros.

A empresa de origem francesa Renault trouxe à Fenatran, também,

as novas versões do Master L1H2 e L3H2, lançadas há pouco, além do Kangoo Express com motor de 1.6 de 16 válvulas, ideal para pequenas cargas nos centros urbanos. 

Cummins lança eletrônico de terceira geração

Novos caminhões Volkswagen e Ford vão ser equipados com o motor eletrônico Interact, de terceira geração e ecologicamente avançado

A Cummins Latin America, braço da maior fabricante mundial independente de motores diesel, mostra seu novo motor eletrônico Interact, nas versões 3,9 e 5,9 litros, que vão propulsionar os caminhões Volkswagen, a partir de 2004, e Ford, ainda sem data prevista. A denominação do novo propulsão vem de seu sistema com mais de cem funções eletrônicas que interagem com o motorista, os sistemas do veículo, o mecânico e o proprietário, para dizer a cada um deles o que deve ser feito. O sistema também pode agir sozinho, tomando medidas que beneficiam ganhos operacionais e de produtividade. É a chamada eletrônica de terceira geração.

O Interact, apesar de ter a mesma

cilindrada dos atuais motores B mecânicos da marca e manter a mesma arquitetura básica da série, incorpora inovações significativas, como o conjunto de engrenagens traseiro, cabeçote de quatro válvulas por cilindro com câmara de combustão concêntrica, sistema de injeção common rail. Este sistema, junto com o trem de engrenagem que passou para a traseira, permitiu reduzir o ruído em até 6 decibéis. Os blocos do motor foram redesenhados e endurecidos, assim como o cabeçote, pistões e trem-de-força.

Além da eletrônica de ponta, baixa emissão e menor ruído, as vantagens do Interact apregoadas pela fabricante incluem a economia de consumo de combustível de até 15%, de acordo com o ciclo, torque

30% superior em relação ao motor mecânico e turbinas desenvolvidas especialmente para caminhões e ônibus em operações urbanas.

O Interact 4.0 está certificado com o Conama 5 (Euro III pela Cia. de Tecnologia de Saneamento Ambiental do Estado de São Paulo).

A Cummins equipa com o motor 6CTAA Euro II a linha Volkswagen Titan, composta pelos modelos 17.310 4x2, 18.310 Tractor (cavalos-mecânico), 23.310 (6x2) e 26.310 (6x4) e o caminhão Ford MaxTon. O motor, de 8,3 litros, turbo alimentado, com intercooler, tem 303 cv de potência a 2.200 rpm e 1.192 Nm de torque a 1.500 rpm. Metade dos caminhões da Volkswagen utiliza motores Cummins. Na linha Ford Cargo, 100% da motorização é da mesma fabricante.

A Cummins também fornece o QuickCheck, dispositivo de leitura para motores eletrônicos, de qualquer marca ou modelo, que pode ser acoplado a um palm top para diagnosticar falhas do motor e registra parâmetros de operações. Outro dispositivo, o Centinel, é um sistema que possibilita trocas de óleo lubrificante só a cada 500 mil km e filtros a cada 120 mil km.

A Cummins fabrica em sua fábrica de Guarulhos, em São Paulo, cerca de 33 mil unidades por ano e fatura mais de US\$ 260 milhões. Segundo a empresa, sua participação no segmento automotivo atinge 35% até agora neste ano, comparados com 33% em 2002. Para produzir o Interact o Brasil, a empresa está investindo cerca de US\$ 50 milhões até 2006. ■



Motor eletrônico Cummins Interact, já certificado com Conama 5



Novo Caminhão 9200 Agrale. Tudo de um caminhão grande num caminhão leve.



Não era você que vivia pedindo um caminhão com mais vantagens? Esse caminhão é o novo 9200 Agrale. Ele é um veículo leve, mas possui o que um caminhão de grande porte oferece. Tudo nele foi feito pensando em você, o que proporciona mais conforto e facilidades. Veja só: ele possui amplos espaços internos, com função Escritório, Dormitório e Refeitório, sendo um caminhão para uso nas 24 horas do dia; possui ótima ergonomia, com o melhor acesso à cabine e aos instrumentos de navegação; regulagem de altura do volante; porta-objetos, de trabalho e pessoais; bancos reclináveis, do motorista e acompanhantes; design moderno; maior plataforma de carga da categoria; e uma infinidade de outras vantagens que você tem que conferir de perto numa revenda Agrale. Novo caminhão 9200 Agrale. É muito mais vantagem para você.



Onde o Brasil prospera, tem Agrale.

www.agrale.com.br

Mercado otimista

Fabricantes acreditam no crescimento da produção de grãos e na recuperação da indústria como estímulo ao crescimento em 2004

Carmen Lígia Torres

A pesar dos altos e baixos da macroeconomia, as fabricantes de implementos rodoviários estão mostrando um bom desempenho de vendas neste ano de 2003 e esperam fechar o caixa com registro de crescimento.

Em 2002, segundo os números da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir), as empresas não tiveram do que reclamar. A estatística de produção registra evolução de 30,7% das unidades veiculares fabricadas pelas 574 implementadoras registradas no Comitê Brasileiro de Implementos Rodoviários da ABNT como fabricantes de carroceria.

Para o fechamento de 2003, a expectativa de crescimento não chega a ser igual. Mas, diante da perspectiva do crescimento do Produto Interno Bruto perto de zero, os índices de 8% a 15% declarados pelas empresas são animadores.

A Randon Implementos, detentora de 45% do mercado, acredita que evoluirá 8%, fechando o ano com a produção de 12.500 unidades. "Isto é um recorde para a empresa", diz Norberto José Fabris, dire-

tor executivo da empresa.

A Randon Implementos, maior empresa do conglomerado Randon, obteve uma receita bruta em 2002 de R\$ 522 milhões e realizou no primeiro semestre de 2003 um valor de R\$ 278 milhões, representando uma expansão de 5,4 % em relação a igual período de 2002.

O carro-chefe deste desempenho foi o bitrem de sete eixos, de 57 toneladas, 19,8 metros de comprimento. Em especial o tipo graneleiro, cuja demanda foi estimulada pela necessidade de movimentação da safra brasileira recorde de 2001/2002, de 98,6 milhões de toneladas de grãos.

Segundo Fabris, este tipo de implemento manterá a dianteira em 2003 no mercado, uma vez que está sendo esperado crescimento de 6,5% na produção de grãos do solo brasileiro, que deverá atingir 107 milhões de toneladas em 2004.

A Randon também acredita no crescimento do transporte de combustível e de produtos químicos, que deverão ter evolução proporcional à agrícola. Por isto, a empresa já está apresentando sua nova linha de tanques Safety Plus. Trata-se de um bitrem tanque em aço-carbono, próprio para o transporte de combustíveis com capacidade volumétrica de 45 mil litros.

Apresentado ao mercado nacional em setembro de 2003, está recebendo mudanças para

reforço da segurança, com uso de componentes de alta tecnologia e moderno design. As principais novidades são o uso de chassi viga "I", caixa de carga parafusada ao chassi, chassi e eixo de bitola larga, pára-lamas plásticos independentes, porta-mangote em plástico e a nova tampa de inspeção para a linha de inox.

Fabris acredita que a tendência é a ampliação do uso de bitrens por todos os segmentos do transporte. "Este equipamento ajuda a reduzir o custo Brasil, além de tornar o modal rodoviário mais competitivo em relação a outros", analisa Fabris, referindo-se à capacidade de transporte 30% maior, com redução de custo operacional em torno de 15%.

Com 65% do mix de produtos concentrados em bitrens, a Randon prevê que também os produtos destinados aos segmentos industriais tenham reação positiva em 2004. Neste ano de 2003, os sidereiros e implementos frigorificados, por exemplo, tiveram um fraco desempenho. "Há sinais de recuperação da economia e isto aumentará a demanda por transporte e, consequentemente, por implementos, em geral", diz Fabris.

Apesar do aumento de 72,2% das exportações da Randon Implementos, que atingiram US\$ 9 milhões no primeiro semestre de 2003, em relação a igual período de 2002, não é o comércio exterior que determina o bom desempenho da fabricante: na proporção, apenas 12% da produção vão para fora do País, ficando a comercialização de 88% por conta dos clientes brasileiros.



Novo semi-reboque da Randon, da linha Safety PLUS

CONFIANÇA E INVESTIMENTO – A Guerra, segunda maior do mercado, também comemora os resultados de crescimento de 20% na produção mensal neste ano de 2003. Em 2002, a média ficou em 450 unidades por mês, o que representou um total produzido no ano de 5.400 implementos.

Para este ano, a empresa já contabiliza produção recorde, de 550 unidades mensais, o que representará, até o final do ano, 6.600 implementos. Em 2004, a Guerra prevê produção de 650 unidades por mês.

A boa performance está ligada a uma série de aspectos internos e externos, conforme analisa Cristiano Escola, responsável pelo marketing da empresa. “Fizemos modificações significativas de produtos, investimos em exportação e, ainda, desenvolvemos um forte trabalho de aproximação com nossos clientes”, diz.

Em fevereiro deste ano, a empresa lançou a Nova Geração Guerra 2004, incorporando mudanças técnicas nos produtos da linha. Na época, a empresa divulgou investimentos da ordem de US\$ 1 milhão nas inovações, que se concentraram mais fortemente nos modelos da linha pesada, como bitrem graneleiro, bitrem tanque, semi-reboque carga seca, semi-reboque graneleiro, semi-reboque basculante e semi-reboque furgão.

Junto com esta reciclagem nos produtos, a Guerra passou a esticar o olhar para o cenário internacional, ampliando o leque de países de

atuação. Anteriormente restrita a vendas na região latino-americana, a Guerra chegou ao Oriente Médio, abrindo pontos de vendas na Arábia Saudita, para onde

exportou, recentemente, 120 implementos. “Queremos avançar mais nas exportações, sem esquecer o mercado interno”, diz Escola.

Os principais lançamentos neste final de ano são o bitrem graneleiro, de 7 eixos, e o rodotrem graneleiro, com 20,56 metros (cvc de 24 metros), de 9 eixos, com a articulação dolly Guerra, patenteada. O implemento é equipado com levante hidropneumático. “Este implemento traz inovações tecnológicas inéditas”, acredita Escola.

Além destes, a fabricante levará dois furgões, sendo um semi-reboque e outro sobre chassi. A Guerra passou a atuar na linha de furgões há cerca de um ano, quando inaugurou sua filial em Farroupilha (RS). Toda a tecnologia de produção da filial foi desenvolvida internamente, com investimento de US\$ 500 mil.

Outra novidade que a empresa apresenta é a tampa das caixas de carga, desenvolvida em material polimérico de alta resistência e durabilidade, como alternativa à tradicional madeira.

Com aposta arriscada no bitrem de 9 eixos, a Noma também está confiante na recuperação da economia e no desenvolvimento dos negócios. “A queda dos juros facilita o crédito, estimulando as vendas”, resume José Carlos Borges, gerente comercial da empresa.



Bitrem tanque Safety Plus da Randon em aço-carbono

a 2002, o que significa uma produção de 2.500 unidades. “O primeiro ano do governo foi de acertos da política econômica e o segundo será de crescimento maior, especialmente na produção agrícola”, argumenta Borges.

HERANÇA TECNOLÓGICA

–A Rossetti Equipamentos Rodoviários, cujo segmento de atuação mais forte é o basculante, está apresentando o semi-reboque basculante meia cana. O implemento vem na esteira do sucesso da caçamba basculante meia cana de pistão frontal, lançada há dois anos.

Segundo Daniel Angelo Rossetti, gerente de Marketing da empresa, o conceito meia cana é caracterizado por exclusão das “costelas” de reforço lateral na caixa de carga. As vantagens são a redução do peso total do equipamento, aumentando a capacidade de carga, e agilidade no descarregamento. “O equipamento ganha, ainda, um visual mais moderno e agradável”, diz Rossetti.

Herdeira da Iderol, que fechou em 1998, a Rossetti foi criada a partir da filial de Betim (MG) da ex-fabricante, que não foi vendida junto com a unidade-sede da empresa. Depois de vender a fábrica, a família recomeçou a partir do segmento de caçambas basculantes. Já produz furgões e baús e pretende continuar a diversificar a linha, gradualmente.

Com produção média em torno de 200 unidades por mês, a Rossetti acredita que o fechamento deste ano será semelhante ao do ano passado. A estratégia para aumentar os negócios é justamente ampliar o leque de opções aos clientes. O próximo passo é o segmento canavieiro, para o qual está desenvolvendo modelo de carroceria e de reboque. ■



Semi-reboque basculante meia cana da Rossetti

Futuro dos bitrens de 9 eixos ainda indefinido

Noma aposta na regulamentação do bitrem de 9 eixos, 74 toneladas e 24 metros e lança duas versões da composição

Carmen Lígia Torres

Se o bitrem de 7 eixos, com 57 toneladas de pbt (peso bruto total combinado) e 19,8 metros de comprimento ainda não conseguiu vencer as barreiras burocráticas e institucionais para operar sem necessidade de Autorização Especial de Trânsito (AET), o bitrem de 9 eixos, 74 toneladas de pbt e 24 metros, que sequer existe nas descrições de composições veiculares possíveis, parecia, até agora, fadado ao esquecimento.

No entanto, insistindo nas vantagens operacionais, a Noma enfrenta evidências adversas e lança, na Fenatran, duas versões do bitrem 9 eixos. Trata-se do Bitrem Graneleiro, pbt de 74 toneladas, comprimento total 20,70 metros (Combinações de Veículos de Carga, CVC, de 25 metros), volume de 67,22 m³ e o Bitrem Tanque, o pbt de 74 toneladas, comprimento de 17,83 metros (CVC de 25 metros), volume de 60 mil litros.

“A composição é segura e estável, além de oferecer um ótimo desempenho operacional”, diz Kimio Mori, gerente de Marketing da fabricante. Segundo ele, o consumo de pneus é inferior no bitrem de 9 eixos em relação ao de 7 eixos, com a vantagem da maior capacidade de transporte oferecida. “O rodotrem, com engate de dolly A, de 9 eixos e mesmo PBTC é autorizado, e é um equipamento bastante instável”, afirma.

Apesar de realmente existirem argumentos técnicos favoráveis que



Bitrem tanque, de 9 eixos, com 17,83 m de comprimento, da Noma

respaldam a operação do bitrem de 9 eixos, seu futuro é tão incerto quanto o é a extinção da necessidade das AETs para o bitrem de 7 eixos. “Os órgãos reguladores não se entendem e, enquanto isto, tudo o que depende de regulamento pára”, diz Neuto Gonçalves dos Reis, consultor técnico da Associação Nacional do Transporte de Carga (NTC).

No caso do bitrem de 7 eixos, há consenso técnico, operacional e de mercado. Os transportadores já aprovaram: há mais de 20 mil unidades em circulação, apesar dos custos das AETs, e as fabricantes lançam novos produtos para atender à crescente demanda, estimulada pela perspectiva de novos recordes de safra para 2004. A maior vantagem é a redução do custo operacional, que pode chegar a ser 15% menor em relação a um semi-reboque de três eixos.

Além disto, as 57 toneladas distribuídas nos 7 eixos da composi-

ção articulada em tandem duplo, com dupla quinta-rodas, traz estabilidade e segurança comprovadas por especialistas. Da mesma forma, as rodovias brasileiras estão preparadas para a composição, sem restrições a nenhum tipo de ponte, em geral as obras que mais preocupam. “Não há motivos técnicos ou operacionais para que o bitrem de 7 eixos e 57 toneladas precise de AET para circular”, acredita Neuto Gonçalves.

FALTA REGULAMENTO – Para o bitrem de 9 eixos, 74 toneladas, no entanto, a situação não é tão tranquila assim. Há questões fundamentais sem resolução, especialmente referentes à normatização.

A primeira questão importante a ser considerada é o comprimento da composição. O de 19,8 metros não é recomendado pelos técnicos, por motivos de impactos negativos sobre o pavimento e sobre as pontes. Mas, já o de 24 metros não traz problema algum. Ao contrário, ele

Agora você pode dirigir sua frota à distância.



Shell Monitor. O sistema de gerenciamento de frotas da Shell.

Shell Monitor é um sistema de gerenciamento de frotas que permite que você tenha um controle total dos gastos de sua frota, onde quer que ela esteja. Através de um chip instalado na boca dos tanques de combustível de seus veículos, você tem acesso on line a todos os dados, como quilometragem, média de consumo, local, data e hora do abastecimento. Tudo isso em tempo real.

Por que Shell Monitor é o melhor sistema de gerenciamento de frotas:

- Único com tecnologia desenvolvida pela Shell e personalizada para sua empresa: da garagem ao posto, sem intermediários.
- Único que fornece na internet informações imediatamente após o abastecimento, em tempo real.
- Único que permite a você escolher seus postos de abastecimento, bloqueando os demais que não fazem parte de sua rede personalizada.
- Único que garante informações 100% confiáveis sobre o consumo de seus veículos.
- Único que oferece prazo de pagamento flexível, de acordo com suas necessidades de caixa (a vista ou a prazo)
- Suporte integral da Shell 24 horas ao dia, nos 7 dias da semana para qualquer necessidade operacional de sua empresa.



Shell Monitor

www.shell.com.br/transportes

Para contratar ou para maiores informações sobre Shell Monitor, entre em contato com os nossos analistas. Ligue 0300 789 8282.

90 anos no Brasil





Bitrem graneleiro de 9 eixos e pbtc de 74 t, para volume de 67,22 m³

é mais seguro e gera efeitos menores sobre as vias do que o rodotrem nas mesmas dimensões, autorizado pelos órgãos competentes.

Ocorre, no entanto, que a CVC de 9 eixos e 24 metros não consta do Anexo 1, da Resolução 68/98, documento que registra as composições passíveis de circular em pelas estradas brasileiras (ver quadro). Kimio Mori afirma que isto não significa que o implemento não atenda aos padrões de segurança estabelecidos para operação ou infraestrutura.

Realmente, estudo do Departamento de Engenharia de Estrutura da Universidade de São Carlos registra que não existe impedimento técnico algum para a operação desta composição. O implemento pode ser perfeitamente liberado para trafegar sobre pontes de classe 36 toneladas e 45 toneladas.

“Existe, ainda, a vantagem de o impacto sobre o pavimento ser 14,54% menor no caso do bitrem”, completa o consultor da NTC. Segundo ele, os estudos acadêmicos mostram que “o arraste é ligeiramente menor que um cavalo 4x2 tracionando carreta de um eixo, configuração que tem tráfego livre em todas as rodovias brasileiras”.

O consultor da NTC esclarece que as restrições técnicas existentes para o bitrem de 9 eixos e 74 toneladas são para as cvc que têm 20 metros de comprimento. “Nestas, as restrições técnicas são muitas e, salvo raras exceções, elas

poderiam trafegar em estradas brasileiras sem danificar as pontes”, diz. As rotas que as CVCs bitrem, tandem triplo, 9 eixos, 74 toneladas e 20 metros podem trafegar não devem ter pontes de outra classificação além da 45 toneladas, e estas pontes não podem ter vãos inferiores a 25 metros e, além disto, a estrutura destas obras-de-arte não pode ser de vigas contínuas.

Foi devido a estas evidências técnicas, que o Departamento Nacional de Trânsito resolveu suspender a concessão de autorizações para as CVCs de 9 eixos com comprimento inferior a 24 metros, conforme estabelecido na Portaria 19, de 18

de março de 2002. A medida resguarda, no entanto, as licenças já concedidas.

Atualmente, existem rodando no País 65 destas CVCs de 9 eixos e 19,8 metros de comprimento, fabricadas há pouco mais de dois anos. A operação destas unidades está respaldada em uma licença especial, chamada de Apex, obtida na carona da licença especial para a fabricação que a Noma e a Gotti conseguiram junto ao Denatran naquele período. “Na época em que foram feitas não havia dados técnicos sobre os impactos destas configurações”, justifica-se Kimio Mori.

Na mesma época, foram fabricados mais 22 “bitrenzões” de comprimento superior a 24 metros, que rodam especialmente em rotas paulistas, com base em licenças concedidas de acordo com a Portaria 12, estadual, do DER/SP. Esta norma menciona a possibilidade de concessão de AET para tráfego em rodovias do estado de São Paulo mediante a apresentação de um estudo de viabilidade técnica de tráfego nas rotas requeridas. Este estudo tem de ser feito com base em uma metodologia detalhada, que está registrada na regulamentação.

Base legal das Combinações de Veículos de Carga

Estão sujeitas à Autorização Especial de Trânsito (AET) todas as configurações que não atendem à Resolução 12 do Contrans – Conselho Nacional de Trânsito. Ou seja, todas as unidades com mais de 45 toneladas de pbtc ou mais de 19,80 metros ou ainda mais de duas unidades inclusive a tratora. Outra Resolução, a 68/98, estabelece as Composições de Veículos de Carga permitidas para trafegar: romeu-e-julieta, com 19,8 metros, com 50 e 57 toneladas (seis e sete eixos); bitrem articulado com sete eixos, 19,8 metros e 57 toneladas (3 tandens duplos); tritrem triarticulado com nove eixos, até 30 metros (tra-

tor trucado e três carretas de dois eixos); treminhão de oito eixos, até 30 metros e 63 toneladas (caminhão trucado e duas carretas de dois eixos); rodotrem de 9 eixos, até 30 metros e 74 toneladas (cavalo trucado 6x4, duas carretas de dois eixos e dolly intermediário de dois eixos).

Embora especialistas reconheçam que o engate por quinta-roda – em tandem – (também chamado de trem B) seja o mais seguro acoplamento que existe, a resolução 68 não permite o uso desta configuração. Por isto, o bitrem de 9 eixos é ainda considerado um veículo experimental no Brasil.

Resistência das pontes

A resistência das pontes nas estradas é uma das mais importantes questões consideradas por especialistas para liberar uma Autorização Especial de Trânsito. A estrutura de construção destas obras-de-arte obedece a critérios e normas que tomam como base configurações específicas de veículos. O dimensionamento do tráfego destes veículos é que determinará a resistência da estrutura da ponte aos esforços.

A terminologia utilizada para designar a resistência das pontes é uma classificação que remete à configuração do veículo. Assim, a legislação registra pontes das classes 12, 24, 30, 36 e 45. As pontes construídas entre 1943 e 1960 estão enquadradas nas classes 12 e 24. A classe 12 utilizou veículo de base de 6 metros de comprimento, com dois eixos de 8 e 4 toneladas; a classe 24 corres-

ponde ao mesmo veículo de 6 metros, com eixos de 10 e 14 toneladas.

A partir de 1960, as pontes passaram a obedecer à Norma Brasileira NB-6, que previa pontes classes 12 (usadas apenas em rodovias secundárias), 24 e 36. O veículo da classe 12 tem dois eixos de 6 toneladas cada; os da classe 24 têm três eixos de 8 toneladas cada; e os da classe 36, três eixos de 12 toneladas cada.

A partir de 1984, entrou em vigor a NBR 7.188, que manteve a classe 12, mas substituiu a classe 24 pela classe 30 e a 36 pela 45. Na classe 30, o veículo tipo passou a ter três eixos de 10 toneladas; na classe 45, três eixos de 15 toneladas. Além dos pesos por eixo dos veículos, a norma para construção das pontes considera carga distribuída pelo pavimento.

Para as operações em rodovias de outros estados além de São Paulo ou federais, no entanto, não há normas que amparem o "bitrenzão" de 9 eixos e 24 metros. E há mais um complicador: mesmo no estado de São Paulo, a autorização pode até ser questionada na Justiça, já que ela não aparece na Resolução 68/98.

Neste sentido, Neuto Gonçalves reconhece que a norma federal precisa de atualização. "Os estudos técnicos trouxeram informações que amparam a operação do 'bitrenzão'", diz. Segundo ele, a fixação de comprimentos mínimos compatíveis com as pontes são avanços que precisam ser incorporados com urgência à Resolução 68 do Contran, que regula o assunto em âmbito nacional. "O 'bitrenzão' é uma configuração de nove eixos sabidamente segura, conforme comprova a experiência de países como o Canadá e a Austrália", esclarece ele. ■

Já que na estrada é difícil ver um Iveco parado, então passe na Fenatran e conheça-os de perto.



**ANCIVE
IVECO**

www.iveco.com.br
0800 7048326

IVECO
Mais força, mais confiança.

Suave é o transporte

Fabricantes de pneus e indústrias de recapagem trazem lançamentos e novidades que facilitam o transporte de carga e passageiros

Sonia Crespo

A relação entre pneu de carga e estrada brasileira sempre existiu através de um amor unilateral, incondicional e mal retribuído. Os avanços para alcançar a excelência em tecnologia aparecem cada vez mais na indústria nacional de pneumáticos, que só em 2002 produziu mais de 45 milhões de unidades – acima de 10% desse total para o transporte comercial. Paradoxalmente, cresce cada vez mais o número de buracos nas rodovias nacionais. Na Fenatran – Salão Internacional do Transporte, três das quatro maiores fabricantes de pneus do mundo, Michelin, Bridgestone/Firestone e Pirelli, estão mostrando as últimas novidades do setor – produtos desenvolvidos para melhorar cada vez mais o transporte de cargas e de passageiros.

A Michelin traz para esta edição da feira o seu pneu X-One, que foi lançado em 2000 apenas na Europa e nos Estados Unidos. O modelo substitui a montagem geminada por uma montagem única, o que resulta em diversos benefícios para o transporte comercial. O primeiro deles é um aumento na capacidade de carga, já que o pneu substitui um duplo. Com isso, o fabricante do veículo poderá acrescentar até 130 kg à carga útil do caminhão. Outra vantagem desse modelo é

combustível em até 2%, o que representaria economia de mil litros de combustível/ano para veículo de transporte de longas distâncias e de 4% para aplicação em ônibus articulados. De acordo com o fabricante, a utilização do X-One permite ainda aumentar em 50% o espaço no nível das rodas – particularmente aos ônibus, que passam a proporcionar mais conforto aos passageiros. A Michelin não informa quando esse modelo de pneu começará a ser produzido no Brasil.

Também será apresentada aos visitantes do estande, de 250 m², a

tecnologia Anti-Splash para pneus de caminhão. Trata-se de um defletor de água que reduz o esguicho provocado pelos pneus dianteiros do veículo em pistas molhadas, melhorando a visibilidade do motorista em situações de ultrapassagem e cruzamento e aumentando a segurança no trajeto. Na Europa, o sistema vem integrado aos modelos de pneu 385/55 R 22.5 XFA2 Energy. No Brasil, a Michelin não tem previsão para sua comercialização.

A empresa expõe ainda a linha completa de pneus para o segmento rodoviário, produzida pelo fabricante: entre os principais produtos, destacam-se os modelos XTA, específico para eixos de reboque e semi-reboque, o XZA2 e o XZA2 Energy, para eixos dianteiros de veículos que trafegam em médios e longos percursos, além dos modelos XDE2, desenvolvido para eixos de tração de veículos que trafegam nos mais variados trajetos, o XT5, para veículos trativos que exigem grande poder de torque, o XZE2 sem câmara, para qualquer tipo de eixo e o XZE2 TT, com câmara, que proporciona menos agressões na banda de rodagem e melhor relação custo-benefício, além dos modelos XZU2 e XZU2T, para tráfego urbano.

A Michelin tem fábrica no Brasil desde 1981. No Rio de Janeiro, a unidade



a redução no consumo de *X-One, da Michelin: mais 130 Kg de carga útil e otimização do espaço interno*



O sistema Anti-Splash, da Michelin, reduz esguicho provocado pelos pneus dianteiros em pista molhada

de Campo Grande, com 800 mil m², produz anualmente mais de 1,1 milhão de pneus radiais para transporte. Na unidade de Itatiaia, que tem 1,6 mil m², são produzidos mais de 1 milhão de pneus para carros e caminhonetes.

VELOZES E EFICIENTES – Enquanto isso, a Bridgestone/Firestone entra com velocidade máxima na Fenatran: expõe em seu estande o pneu Bridgestone R227, de alta resistência, “estrela” do campeonato Brasileiro de Fórmula Truck. “A Bridgestone está desenvolvendo novas tecnologias para que nossos produtos trabalhem em total sintonia com o veículo, desde o chassi até o motor”, comenta o presidente e diretor geral da Bridgestone/Firestone do Brasil, Eugenio Deliberato – primeiro dirigente brasileiro, que assumiu em 2001 e tem a missão de realizar o processo de renovação da empresa.

A Bridgestone/Firestone aplica seu know how em corridas nos novos modelos de pneus. “A linha Bridgestone Potenza comprova que o investimento em tecnologia de ponta para a Fórmula 1 está trazendo resultados na melhora da performance dos pneus para todos os segmentos do mercado”, acrescenta. Para o fabricante, que possui uma unidade fabril em Santo André (SP) com capacidade de pro-

duzir cerca de 11 milhões de pneus/ano, as vendas de pneus radiais para carga, este ano, deverão triplicar.

Os visitantes do estande da Bridgestone/Firestone verão ainda toda a linha de 20 modelos de pneus destinados ao segmento de transportes. E mais: serão ciceroneados pelo nadador Fernando Scherer, o Xuxa, e pela piloto de Fórmula Truck Débora Rodrigues – a ex-sem-terra que um dia já foi a “rainha dos caminhoneiros”.



Pneu Bridgestone R227, de alta resistência, usado no Rali dos Sertões

O URBANO SEGURO – Durante a Fenatran, a Pirelli apresentará ao mercado o novo pneu MC 85, que deverá, gradativamente, substituir os produtos da geração anterior. O modelo é opção para o transporte urbano de passageiros. “Por ter uma banda de rodagem mais larga, desenvolvido especialmente para circular em ruas e avenidas, o MC 85 proporciona mais contato com o solo, melhor dirigibilidade e mais segurança”, explica o diretor de Marketing da Pirelli do Brasil, Alexandre Lopes. O MC 85 entra no mercado, nesta primeira fase de lançamento, nas medidas 275/80R22.5. Para 2004, estará disponível também nas medidas 10.00R20 e 295/80R22.5.

Segundo cálculos elaborados pela Pirelli, o mercado brasileiro de pneus de carga obteve um incremento de 600 mil unidades nos últimos 10 anos. De acordo com Alexandre Lopes, hoje são produzidos pela Pirelli 15 produtos radiais e dez produtos convencionais, destinados ao transporte de cargas e de passageiros. A fabricante de pneus, que está no Brasil há 75 anos, inaugurou em setembro último uma nova planta na cidade de Feira de Santana (BA), onde investiu US\$ 120 milhões. É a quinta unidade fabril no País, que produzirá, a partir de 2005, aproximadamente 3

Recapagem: um bom negócio



VW 8.150 no Rali dos Sertões: pneus recapados com tecnologia Bandag

Nestes tempos em que a economia é a alma dos negócios, a recapagem de pneus passou a representar uma medida indispensável nas empresas de transporte de cargas e de passageiros. A aplicação de uma nova banda de rodagem transforma a carcaça em um pneu praticamente novo. E o custo, segundo empresas do setor, chega a ser três vezes menor que o produto novo. Esse baixo custo do processo pode ser calculado facilmente: para produzir um pneu novo são necessários 88 litros de petróleo, enquanto a recapagem requer apenas 28 litros.

O segmento de recauchutagem tem apresentado uma evolução técnica extraordinária nos últimos cinco anos, segundo o presidente da Associação Brasileira de Recauchutadores (ABR), Paulo Fernando Moreira. O executivo diz que o País tem, hoje, níveis de recapagem com qualidade internacional, notadamente para pneus de carga: “A evolução aparece nos materiais utilizados, no processo de aplicação, nos equipamentos e acessórios utilizados, que dispõem de sistema de mecanização digital”, comenta. “Depois dos Estados Unidos, somos o país com o melhor índice de recapabilidade, o que significa dizer que a cada pneu novo fabricado, dois são recapados. Na Europa, a cada pneu novo que sai da fábrica, menos de meio pneu é recapado”, comenta. Ele lamenta que este índice nacional não venha crescendo ultimamente em consequência da má qualidade das es-

tradas nacionais, que praticamente “detonam” os pneus, tornando-os inservíveis para a recauchutagem. “Somos um expoente mundial na produção de recapagem; temos capacidade excedente. O Brasil sequer gera o número de carcaças que o mercado precisa”, acrescenta.

Anualmente, são recapados no Brasil entre 12 a 15 milhões de pneus. Desse total, cerca de 8 milhões são destinados à área de transportes de cargas e de passageiros. Atualmente a ABR integra cerca de 1.300 associados. O setor movimenta anualmente algo em torno de US\$ 1 bilhão. “Hoje em dia 100% das empresas ligadas ao transporte utilizam o serviço”, calcula Moreira. Desse total, 70% são do setor de transporte de cargas, enquanto os 30% restantes se destinam ao segmento de passageiros.

CAMPEÃO DE PROVAS – Também presentes na Fenatran, as empresas de recapagem aparecem com boas novidades para o transporte em geral. A Bandag, que atua no País desde 1975 e hoje possui 140 concessionários e quatro fábricas – duas em São Paulo, uma no Paraná e outra em Santa Catarina – montou no seu estande um sistema Bandag Truck Service (BTS) completo, para mostrar aos clientes e visitantes como funciona o serviço, que presta atendimento à área de transporte de carga e de passageiros. O sistema está em operação desde novembro de 2001 e já integra 36 centros de atendimento, em 16 estados. Até o fim de 2003, o gerente geral da Bandag, Roberto Ducatti, prevê um total de 60 casas.

“Hoje temos a mesma tecnologia dos EUA e da Europa”, diz o executivo, referindo-se à alta qualidade do produto oferecido, que pode ser empregado até em caminhões de corrida, como o VW 8.150 (foto), com mais de 330 cv de potência, que disputou o Rali dos Sertões pela equipe Yahn Racing. O veículo é outra atração no estande da Bandag.

A demanda pelos serviços de recapagem neste ano se mantiveram estáveis, equiparando-se à demanda de 2002, segundo o gerente geral. Com o aquecimento da economia, Ducatti prevê para a empresa um crescimento de 4% para 2004. “Temos mercado e temos infra-estrutura”, observa.

Do total de pneus recuperados pela empresa, 55% correspondem ao mercado de autônomos, 45% são proprietários de frotas de transporte de cargas e de passageiros.

BANDAS INÉDITAS – Também presente na Fenatran, a Vipal, fabricante de produtos de borracha para reforma e reparos de pneus e câmaras de ar no País desde 1973, atualmente responde por 43% do mercado de produtos para reforma de pneus. A empresa apresenta para o consumidor a recém-lançada linha de bandas DV – produto de última geração para recapagens. No estande foi montada uma reformadora de pneus padrão, para proporcionar melhor visualização do processo. A Rede Vipal tem atualmente 200 reformadoras no País.

ALTA RESISTÊNCIA – Outra grande recapadora de pneus do mercado nacional, a Tipler estará mostrando aos visitantes da Fenatran as novas bandas da série 20 – RT 20 e RT 21, com desenhos lisos para pneus radiais, indicadas para quaisquer eixos, em longas distâncias e altas velocidades – além das versões RDT 38 – o mais recente lançamento da empresa para aplicações urbanas, a RT 74, de alta performance e a RT82, com alta aderência, para terrenos mistos. O diretor comercial e de Marketing da Tipler, Paulo Henrique Moller, diz que, embora seu principal produto seja a banda pré-moldada, a empresa vem se especializando no desenvolvimento de softwares. “Neste último ano comercializamos com sucesso o Sistema Tipler de Gerenciamento de Pneus (STGP) para muitas empresas de transporte de carga e de passageiros no País”, comenta.

Pneus velhos já têm destino

A decomposição natural de um pneu leva cerca de 600 anos. E o Brasil tem, hoje, algo em torno de 100 milhões de pneus abandonados em terrenos baldios, depósitos e fundo de rios. De acordo com a resolução nº 258 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), de 1999, a coleta das carcaças é de responsabilidade dos fabricantes de pneus, por meio de mais de 5 mil pontos de venda que existem no País. As metas estabelecidas definem que em 2003, para cada dois pneus fabricados ou importados deverá ser dado destino útil a um pneu velho – o que representará um aumento de, no mínimo, 20% na pilha já existente de pneus velhos. Já em 2004 essa meta será de um para um: a cada unidade produzida ou importada deverá ser dada utilidade a um pneu inutilizado. E, a partir de 2005, a cada quatro pneus fabri-

cados ou importados deverão ser reciclados cinco pneus inservíveis.

A Associação Nacional da Indústria de Pneus (ANIP), que integra 15 associados, anuncia que está adotando para a coleta os “ecopontos” – depósitos específicos para pneus velhos, que hoje existem em diversos pontos do País. A partir dos ecopontos, os pneus seguem para centros de trituração. Só no estado de São Paulo existem dois: um em Jundiaí e outro em Sorocaba. O pneu triturado pode ser matéria-prima para a fabricação de asfalto de borracha, que já vem sendo produzido no Rio Grande do Sul, assim como combustível alternativo para fornos de indústrias de cimento. Esse combustível está sendo desenvolvido pela Petrobras de São Mateus do Sul (PR), a partir de uma mistura de pneu triturado e xisto.

milhões de pneus/ano.

IMPACTO REDUZIDO –

Embora este ano a Goodyear não participe da Fenatran, a fabricante anuncia que está colocando no mercado, no mês de outubro, os primeiros pneus radiais fora-de-estrada: o SG2B e o RL2F, ambos para serem utilizados em veículos com aplicação em pedreiras, cimenteiras e obras de infra-estrutura. As principais características do produto são a transmissão de menor impacto ao equipamento, graças ao alto grau de flexionamento, além de maior tração e vida útil do pneu.

A Goodyear produz anualmente cerca de 13 milhões de pneus no Brasil. Para a linha de caminhões e ônibus, a fabricante dispõe de 19 modelos específicos, entre eles o G 357, para uso rodoviário, o G 358, radial para uso rodoviário ou urbano, e o G 365, radial para uso urbano ou regional. Há ainda 31 tipos de pneus para uso agrícola e 19 para veículos fora-de-estrada.

I Simpósio Transport de Piracicaba-SP

Sucesso total, a Comp-3 provedora de soluções informatizadas para o setor de transportes de cargas, realizou nas dependências do SEST SENAT, unidade de Piracicaba-SP, no dia 24/09/2003, um evento que contou com a participação maciça de autoridades, empresas fornecedoras de soluções especializadas ao segmento, empresários do transporte e demais interessados em atualização sobre o setor.

O evento revelou tendências do segmento, atualizando os empresários participantes em relação às expectativas dos embarcadores, necessidade de



Foto: Ricardo's Vídeo

Informe Publicitário



Ricardo's Video Producoes

rastreabilidade da carga e informação precisa aos usuários, integração entre o sistema interno (ERP) e tecnologia embarcada, aumento das exigências dos tomadores de serviços frente a realização de operações logísticas.

Com todas as vagas preenchidas, nesta oportunidade, juntamente com todos nossos parceiros, clientes e usuários presentes, comemoramos os 20 anos de trajetória de uma empresa que com inovação e seriedade está comprometida com o foco do negócio de nosso público alvo.

Obrigado a todos os participantes, que fizeram deste evento um Sucesso total.

www.transport.com.br



MAIORES & MELHORES DO TRANSPORTE & LOGÍSTICA

Há 27 anos, a edição **Maiores e Melhores do Transporte e Logística**, publicação da revista Transporte Moderno, torna público o sucesso das melhores empresas. Estar entre os melhores significa ser colocado como exemplo de estratégias e decisões inteligentes. Este é um dos motivos pelos quais as empresas de transporte, indústria de materiais e serviços auxiliares anunciam nesta edição especial. Esta é a oportunidade para estar presente na revista mais consultada o ano todo pelos principais empresários e executivos do setor de transportes.

Autorização: **07 de novembro**
Data de entrega de material: **14 de novembro**
Data de circulação: **26 de novembro**
Tiragem: **12.000 exemplares**

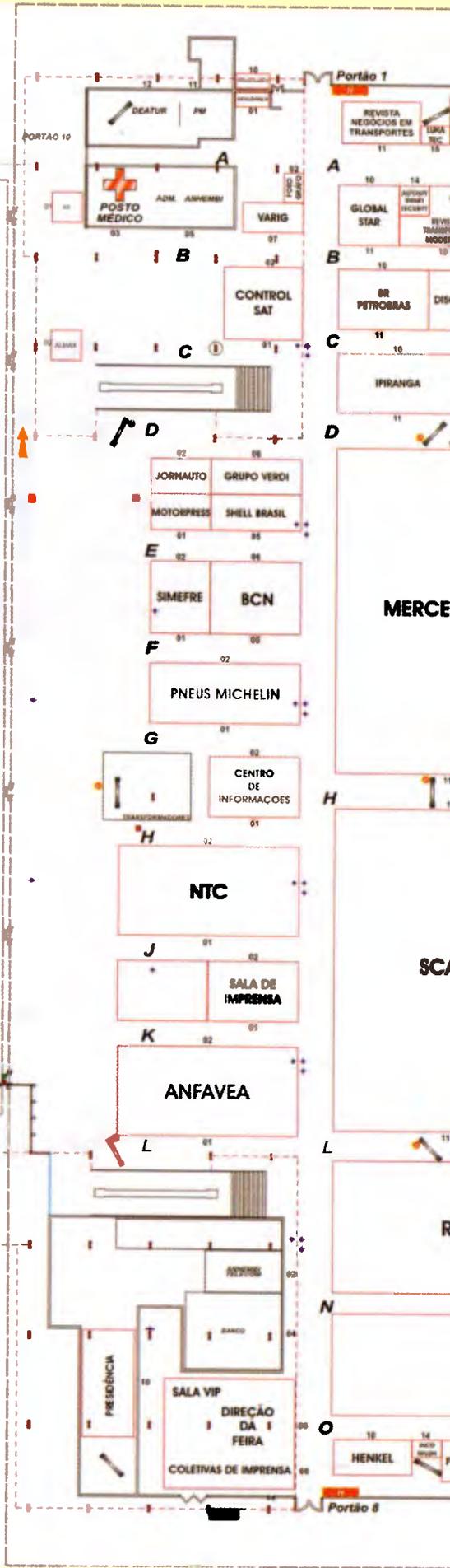
transporte
MODERNO

OTM
EDITORA LTDA.

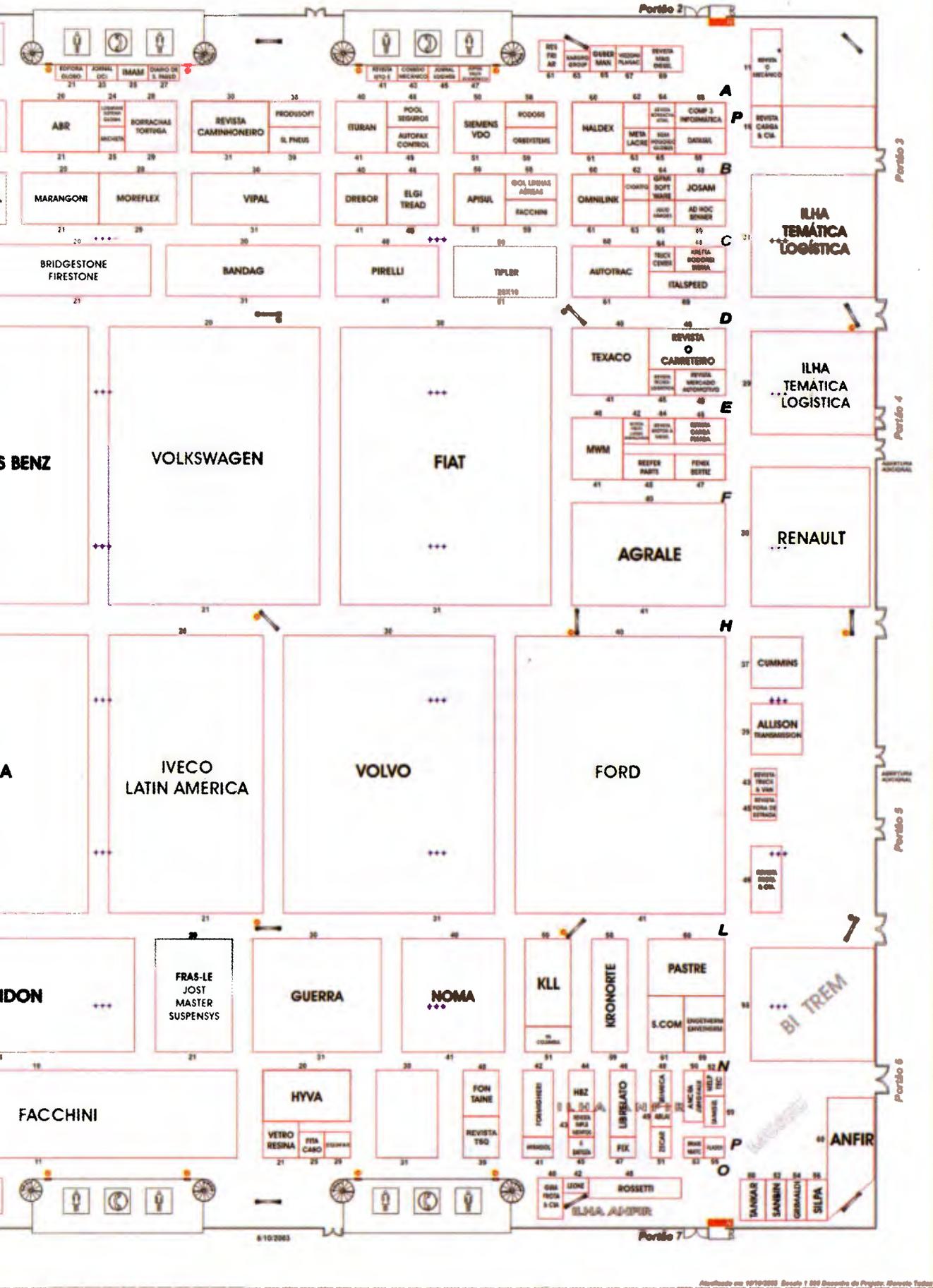
Mais informações ligue para (11) 5096-8104
ou pelo e-mail otmeditora@otmeditora.com.br



GUIA DE EXPOSITORES



FENATRAN2003



Atualizado em 10/10/2003 - Escala 1:500 - Base do Projeto: Marcelo Tadeu

A. Guerra S/A **L30/N31**
BR-116 Km 146, 15675, Mariland,
Caxias do Sul – RS
CEP 95059-520
Fone: 54-218-3500
Fax: 54-218-3563
E-mail: guerra@guerra.com.br
Site: www.guerra.com.br

Com tradição no mercado há mais de 30 anos é uma das maiores fabricantes de implementos rodoviários da América Latina. Expõe na Fenatran seus novos implementos: o bitrem graneleiro de 7 eixos e o rodotrem graneleiro com 20,56 m e articulação dolly patenteada. Também estão sendo apresentados dois furgões, sendo um semi-reboque e outro sobre chassi.

Acessórios para Esquadrias Inconylon Ltda. **O14**
Rua Pedro de Godoi, 359, Vila Prudente, São Paulo – SP
CEP 03138-010
Fone/Fax: 11-6341-3322
E-mail: inconylon@uol.com.br
Site: www.inconylon.com.br

A Inconylon apresenta seus principais produtos na feira: rodízios especiais para carrocerias de lona e carrocerias de alumínio com portas verticais.

Ad Hoc Informática Ltda. **C69**
Rua Santa Rita Durão, 339/04, Funcionários, Belo Horizonte – MG
CEP 30140-110
Fone/Fax: 31-3282-4303
E-mail: adhoc@adhoc.com.br
Site: www.adhoc.com.br

A empresa traz à Fenatran o Ad Hoc Rodoviário, sistema integrado modular que envolve prestação de serviços, cobrança e gestão de negócios; Web cargas, aplicativo para consulta na internet sobre atualização e posição de mercadorias; Web Redespachadores, acesso direto à base de dados da empresa e baixa automática nas cargas, e outros softwares.

Agrale S/A **F40/H41**
BR-116 Km 145, N 15.104, Caxias do Sul – RS
Fone: 54-238-8000
E-mail: marketing@agrle.com.br
Site: www.agrale.com.br

O destaque da Agrale na Fenatran é o lançamento do novo caminhão 9200. Segundo a fabricante, tem a maior capacidade de carga do segmento e é o único em sua categoria com cabine estendida e carroceria mais longa, com 6,27 metros. Outros modelos de sua linha de caminhões também estarão no estande.

Alignment Systems Brasil Ltda. **B68**
Rua São Luis do Paraitinga, 690, Jardim do Trevo, Campinas – SP
CEP 13031-070
Fone: 19-3274-1003
Fax: 19-3274-2065
E-mail: josam@josam.com.br
Site: www.josam.com.br

A Josam fabrica e comercializa equipamentos patenteados para aferição de veículos danificados. Apresenta na feira o Frame Press, equipamento em liga leve de alumínio para alinhamento de chassis de veículos comerciais; Truck-aligner, nova tecnologia em sistemas computadorizados para alinhamento de eixos; e o lançamento Cab Bench, sistema para alinhamento das cabines.

Anchieta Comércio de Recapagem de Pneus Ltda. **B25**
Rua Joana Forest Storani, 120, Distrito Industrial, Vinhedo – SP
CEP 12280-000
Fone: 19-3876-2258
Fax: 19-3876-2408
E-mail: anchietapneus@uol.com.br



Expõe na Fenatran pneus reconstruídos, com sistema de pós-venda diferenciado.

Apisul Administração e Corretora de Seguros Ltda. **B50/C51**
Rua Dr. Barros Cassal, 180, cj 603, 6º andar, Floresta, Porto Alegre – RS - CEP 90035-030
Fone/Fax: 51-2121-9000
E-mail: apisul@apisul.com.br
Site: www.apisul.com.br

Atuando em todo território nacional, o Grupo Apisul comercializa e administra seguros de transportes, embarcadores, seguro de vida, empresarial, incêndio e todos os demais tipos de seguros. A empresa lança o Multitrotas, controle físico de mercadorias e veículos não monitorados por satélite, através de postos de controle instalados ao longo das rodovias brasileiras, com informações online para todos os envolvidos no processo.

Armazéns Gerais Columbia S/A **N51**
Av. Tamboré, 1440, Barueri, São Paulo – SP – CEP 06460-000
Fone: 11-4689-9999
Fax: 11-4689-9779
E-mail: fairs@columbia.com.br

Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir) **P60**
Rua Vitorino Carmilo, 768, Barra Funda, São Paulo – SP
CEP 01153-000
Fone/Fax: 11-3825-8222
E-mail: anfir@anfir.org.br
Site: www.anfir.org.br

Associação Brasileira Recauchutadores, Reform. e Remold. (ABR) **A20/B21**
Rua do Grito, 387, cj 132, São Paulo – SP - CEP 04217-000
Fone: 11-271-3132
Fax: 11-272-5279
E-mail: recauchutadores@uol.com.br

Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC) **H02/J01**
Rua da Gávea 1.390, 3º/4º andares, São Paulo – SP - CEP 02121-020
Fone: 11-6632-1500
Fax: 11-6954-1127

E-mail: info@ntc.org.br

Associação Nacional dos Remanufaturados

Av. Selma Parada 201, Bl 1 - sala 124, Campinas – SP
CEP 13091-901
Fone: 19-3707-4600
Fax: 19-3707-4613

Associação Nacional Fabricantes de Veículos Automotores (Anfa-vea) **K02/L01**

Av. Indianópolis, 496, São Paulo – SP - CEP 04062-900
Fone/Fax: 11-5051-4044

Autotrak Com. e Telecomunicações S/A **C60/D61**

UNB Campus Universitário Setor Sul – Asa Norte Brasília – DF
CEP 70919-970
Fone: 61-307-7000
Fax: 61-307-7020
E-mail: autotrak@autotrak.com.br
Site: www.autotrak.com.br

A Autotrak é fornecedora de equipamentos para rastrear veículos por satélite e apresenta na Fenatran: Omnisat, sistema de comunicação móvel de dados, monitoramento e rastreamento de frotas; Qtracs BR Web, software para gerenciamento logístico pela internet; Seguros, serviços de corretagem de seguro especializada em transporte de cargas; Superautotrak, seguro para veículos de carga associado ao exclusivo sistema Omnisat.

Banco Dibens **D06**
(ver página 61)

Bandag do Brasil Ltda. **C30/D31**

Av. Mercedes-Benz, 580, Distrito Industrial, Campinas – SP
CEP 13054-750
Fone: 19-3725-4800
Fax: 19-3725-4881
E-mail: comunicação@bandag.com.br
Site: www.bandag.com.br

No estande da Bandag serão mostradas várias frentes de atuação da empresa, como parcerias na indús-

tria do transporte. Também estará exposto o caminhão 8.150 da Volkswagen, com mais de 330 cv de potência, que disputou o Rali dos Sertões 2003. Como incentivo à cultura está previsto o lançamento no dia 21 de outubro às 11 horas no estande o livro “Transportes no Brasil” da Editora Marca D’Água, pela empresa.

BGM Rodotec **B65**

Rua Soares Avelar, 138, Saúde, São Paulo – SP – CEP 04306-020
Fone: 11-5585-2255
Fax: 11-5585-9991
E-mail: marketing@bgmrodotec.com.br
Site: www.bgmrodotec.com.br



É uma empresa de tecnologia e consultoria que atende empresas de transporte de carga e passageiros e conta com mais de 300 usuários no Brasil e 20 em Angola. Apresenta na Fenatran o Erro Globus, sistema de gestão integrada composto por mais de 22 módulos para todas as necessidades operacionais, financeiras, comerciais e administrativas de uma transportadora de carga ou de passageiros.

Borrachas Drebor Ltda. **B40/C41**

Av. V, 502-A, Distrito Industrial, Cuiabá – MT – CEP 78098-480
Fone: 65-667-1414
Fax: 65-667-1223
E-mail: drebor@drebor.com.br
Site: www.drebor.com.br

Voltada para o segmento de reconstrução de pneus, fornece aos concessionários novos produtos com envelopes, sacos de ar, manchões para reparos em pneus radiais, convencionais e agrícolas, além de toda a linha de reparos aplicados nos consertos dos diversos tipos de

pneus. Lança na Fenatran as bandas pré-moldadas DZE1 e DR 250.

Borrachas Tipler Ltda. **C50/D51**

Av. Parobé, 2250, Scharlau, São Leopoldo – RS – CEP 93140-000
Fone: 51-568-2222
Fax: 51-568-2221
E-mail: borrachas@tipler.com.br
Site: www.tipler.com.br

As novidades da empresa, fundada nos anos 60 como borracharia, são as bandas da série 20 (RT20 e RT21), as bandas RDT38, RT74 e RT82 e as bandas da série 50 (RT50 e RT51), com ombro arredondado, o que garante longa vida à carcaça nos casos de arraste.

Borrachas Vival S/A **B30/C31**

Rua Buarque de Macedo, 365, Centro, Nova Prata – RS
CEP 95320-000
Fone: 54-242-1666
Fax: 54-242-1736
E-mail: vival@vival.com.br
Site: www.vival.com.br

Especializada em produtos para reforma e conserto de pneus e câmaras de ar, a Vival lança na Fenatran uma nova logomarca e um novo padrão visual da rede autorizada. Será exibido o funcionamento do Programa de Orientação ao Transportador, no qual técnicos da empresa realizam uma completa revisão dos pneus em uso nas empresas, para elaboração de relatórios de prevenção e correção.

Brakematic Ltda. **O53**

Rua Américo Brasiliense, 2.259, Chácara Santo Antônio, São Paulo – SP – CEP 04715-004
Fone: 11-5181-1060
Fax: 11-5182-2151
E-mail: vendas@brakematic.com.br
Site: www.brakematic.com.br

Apresenta na feira válvulas e componentes para freio a ar. O lançamento é um sistema de freio a ar para semi-reboque com válvula de acionamento automática.

Bridgestone Firestone do Brasil Ind. Com. Ltda. C20/D21

Av. Queiróz dos Santos 1.717
Santo André – SP
CEP 09015-901
Fone: 11-4433-1198
Fax: 11-4433-1098

A fabricante expõe no seu estande o pneu Bridgestone R227, de alta resistência, “estrela” do campeonato brasileiro de Fórmula Truck. O know how obtido nas corridas é aplicado nos novos modelos de pneus.

Cia. Brasileira de Petróleo Ipiranga C10/D11

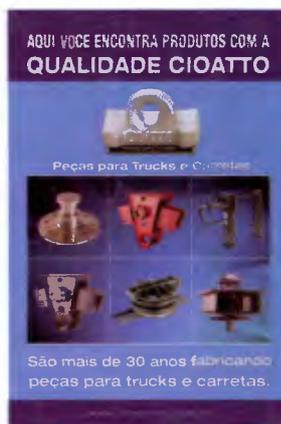
Rua Francisco Eugênio, 329,
São Cristóvão, Rio de Janeiro – RJ
CEP 20941-900
Fone: 21-2574-5858
Fax: 21-2569-4886
E-mail: mfreire@ipiranga.com.br
Site: www.ipiranga.com.br

A companhia de Petróleo Ipiranga lança o FDI – Frete Digital Ipiranga, que será instalado em 124 postos da rede. O sistema tem como principal diferencial a tecnologia de identificação digital do próprio autônomo, não do veículo. Exibe online no estande o rodoVIA, um roteirizador que permite a geração automática de rotas em mapas digitais. O Rodocheck, também mostrado online, é um sistema para controle e gerenciamento dos gastos de manutenção preventivas e corretivas da frota.

Cioatto & Cia. Ltda. B62

BR-116, Km 113, 1661, Bairro Industrial, São Marcos – RS
CEP 95190-000
Fone: 54-291-9055
Fax: 54-291-9122
E-mail: cioatto@cioatto.com.br
Site: www.cioatto.com.br

Localizada na Serra Gaúcha, na cidade de São Marcos, a Cioatto fabrica mais de 1.500 produtos de reposição para implementos rodoviários. Estarão expostos balança para carreta, kit para trucks, pino-



rei, suspensor pneumático para truck e carreta, engate do contêiner. A novidade na Fenatran é um eixo para carreta.

Comp-3 Assessoria e Consultoria em Informática Ltda. A68

Rua Catarina Schimidt, 222, Jardim Elite, Piracicaba – SP
CEP 13417-490
Fone: 19-3426-4195
Fax: 19-3426-4195
E-mail: comp-3@comp-3.com.br
Site: www.transport.com.br

O propósito da empresa é atender o mercado de informatização de setores administrativos e operacionais. Mostra na Fenatran o Transport, sistema integrado de gestão para empresas de transporte, além do lançamento WMS, sistema para gerenciamento de armazém e centro de distribuição.

Confederação Nacional do Transporte (CNT) A18

SAS Qd. 6 Bl J, Edif Camilo Cola, 1º/2º andares, Brasília – DF
CEP 70070-916
Fone: 61-315-7121
Fax: 61-225-3416
E-mail: cnt@cnt.org.br

Control Loc Tecnologia em Rastreamento de Veículos Ltda. B49

Rua Leôncio de Carvalho, 306, cj. 11/12, Paraíso, São Paulo – SP
CEP 04003-010
Fone: 11-3471-2500
Fax: 11-3471-2014
E-mail: thomaz@autofaxcontrol.com.br

com.br

Site: www.autofaxcontrol.com.br



A empresa de sistema de rastreamento de veículos lança o Control Loc Tecnologia, para gerenciar, monitorar e rastrear o deslocamento de veículos em tempo real, utilizando o sistema GSM/GPRS. Também faz demonstração dos sistemas Control Loc Frota e Control Loc Cargo de rastreamento e monitoramento, sendo um voltado para o controle de frotas e outro, de carga.

Cummins Brasil Ltda. P37

Rua Jataí 266 – Guarulhos – SP
CEP 07180-900
Fone: 11-6465-9811
Fax: 11-6465-0121

A Cummins apresenta o motor eletrônico Interact, da terceira geração, destinado aos novos caminhões da Volkswagen e da Ford. Em versões de 4 e 6 litros, o Interact tem nova concepção tecnológica: seus componentes foram todos redesenhados. O sistema de injeção de combustível é o common rail. O motor traz mais de cem funções que interagem com o motorista, os sistemas do veículos, o mecânico e o proprietário. Também são exibidas as linhas de motores B e C da fabricante.

DaimlerChrysler do Brasil Ltda. D10/H11 e 2º MZ

Av Alfred Jurzykowski 562 – São Bernardo do Campo – SP
CEP 09680-900
Fone: 11-4173-6442
Fax: 4173-6430

A montadora, líder do mercado de caminhões, mostra em seu estande 18 modelos de sua linha de produtos, desde os leves até os extrape-sados, com destaque para a motorização eletrônica e tecnologia embarcada.

MONITORAR SUA FROTA É TÃO FÁCIL QUANTO LIGAR ESSES PONTOS.



CONTROLSAT. A ÚLTIMA PALAVRA EM TECNOLOGIA PARA LOCALIZAÇÃO DE FROTAS NO BRASIL E NA AMÉRICA DO SUL.

Nova versão Smart:
mais compacta e inteligente.

Você acaba de encontrar o caminho mais seguro e econômico de controlar sua frota: o sistema Controlsat. Com a mais avançada tecnologia de acompanhamento Via Satélite disponível no mercado, o sistema possibilita o monitoramento de frotas e cargas, 24 horas por dia, dentro e fora do Brasil. Além disso, seus softwares e equipamentos são facilmente adaptáveis às necessidades da sua empresa, garantindo a visualização e comunicação com os veículos de forma ágil e confiável. Com Controlsat sua frota nunca sai da rota.



CONTROLSAT
Tecnologia no controle de frotas.

Empresa do grupo
Schahin

Datasul S/A **B69**
 Av. Santos Dumont, 831, Bom Retiro, Joinville – SC
 CEP 89222-900
 Fone: 47-441-7043
 Fax: 47-441-7087
 E-mail: mkt_logistica@datasul.com.br
 Site: www.datasul.com.br

A Datasul fornece soluções empresariais, apresentando durante a feira o Datasul Transportes, solução integrada de gestão que abrange todas as áreas de uma organização de transporte rodoviário de cargas e operador logístico. Outro destaque é o WMS, sistema de gerenciamento de armazéns, que permite o controle da movimentação e armazenamento, podendo ser integrada a qualquer sistema de gestão corporativa do mercado.

Disconal Corretora de Seguros Ltda. **B18/C19**
 Av. Onze de Julho, 165 – São Paulo – SP – CEP 04041-050
 Fone/Fax: 11-5087-5759

Elgitread **B48/C49**
 Trichy Road, 1.789, Coimbatore
 CEP 641045 – Índia
 Fone: 9142-2231-9909
 E-mail: sushilks@elgitread.com.in

Engetherm Ind. e Com. Ltda. **N69**
 Rua José Aparício, 76 – São Paulo – SP – CEP 03211-020
 Fone/Fax: 11-6917-5019
 E-mail: vendas@envetherm.com.br

Equipamentos Industriais Vlados Ltda. **O55**
 Rua Auri Verde, 2003, Vila Carioca, São Paulo – SP
 CEP 04222-002
 Fone: 11-6914-1244
 Fax: 11-6914-3235
 E-mail: vlad@vlados.ind.br
 Site: www.vlados.ind.br

A Vlados atende ao mercado de transporte de líquidos. Seus principais produtos são a válvula antifurto e a tampa compacta e, na

Fenatran, destacam-se ainda o indicador e visor de combustível e a válvula antitombamento.

Equipamentos Lukatec Ltda. **A15**
 Rua Pau Brasil, 680 – Novo Hamburgo – RS – CEP 93332-100
 Fone/Fax: 51-586-5455
 E-mail: lukatec@lukatec.com.br

Facchini S/A **C59/N10/O11**
 Rod. Euclides da Cunha, Km 520, Distrito Industrial, Votuporanga – SP – CEP 15500-000
 Fone: 17-3426-2000
 Fax: 17-3426-2002
 E-mail: facchini@facchini.com.br
 Site: www.facchini.com.br

Fênix Bertiz Ind. e Com. Ltda. **F47**
 Antiga Rod. SP 127 N 750 – Cerquilho – SP – CEP 18520-000
 Fone/Fax: 15-3284-2484

Fiat Automóveis S/A **D30/H31**
 Rod. Fernão Dias, BR-381, Km 429, Distrito Industrial Paulo Camilo Pena, Betim – MG
 CEP 32530-000
 Fone: 31-2123-2111
 Fax: 31-2123-3098
 Site: www.fiat.com.br

A Fiat entra na Fenatran com espírito olímpico, apresentando um estande temático que conta com quadras poliesportivas e um estádio, onde ficará toda a linha de comerciais leves da marca: Uno Fiorino, picape Strada, Doblò e furgões Ducato, que se caracterizam pela versatilidade e facilidade de manutenção e boa relação custo-benefício.

Fitacabo Equipamentos Rodoviários Ltda. **O25**
 Rua Plínio Dionísio de Freitas, 315, Jardim São Roberto, São Paulo – SP – CEP 03978-780
 Fone: 11-6701-8555
 Fax: 11-6704-2760
 E-mail: ronaldo@fitacabo.com.br
 Site: www.fitacabo.com.br



A Fitacabo é uma empresa especializada em sistema de amarração e elevação de cargas com uso de fitas tecidas em poliéster, polipropileno, ganchos e catracas de metais. Expõe fitas e catracas para amarração e elevação de cargas confeccionadas de acordo com normas internacionais de segurança. Lança um separador de carga para transporte de cargas fracionadas e um conjunto de amarração de cargas para transportes de transferência de CD.

Fix Implementos Rodoviários Com. e Serv. Ltda. **O47**
 Rua Soldado José Reymão, 274, Parque Novo Mundo, São Paulo – SP – CEP 02178-040
 Fone: 11-6967-6337
 Fax: 11-6631-2118
 E-mail: fix_implementos@hotmail.com

A Fix Implementos expõe na Fenatran lonas sider, fitas e catracas para amarração de carga, entre outros produtos.

Flash Sistemas Especiais para Transporte Ltda. **O18**
 Rua Galeno de Castro, 165, São Paulo – SP – CEP 04696-040
 Fone/Fax: 11-5521-4871
 E-mail: flashnet@flashnet.com.br
 Site: www.flashnet.com.br

Especializada na produção de kits para montagens de baús lonados e tipo sider. Na área de toldos, fachadas e luminosos, a Flash é licenciada da Milliken americana com exclusividade no Brasil. Os produtos expostos na feira são cortinas e peças para carrocerias tipo sider, divisórias térmicas e peças para ca-

minhões isotérmicos, decoração de frotas com lona impressa para carrocérias. Lança o revestimento para furgão frigorífico produzido com polietileno, com a vantagem de ser ecológico, flexível e mais fácil de moldar superfícies curvas.

Fontaine International do Brasil Ltda. **N40**

Rua Padre Anchieta 2.454, cj. 1505, Bigorrião, Curitiba – PR
CEP 80730-000
Fone: 41-339-6565
Fax: 41-339-6554
E-mail: pkleinke@fontaineintl.com.br
Site: www.fontaineintl.com.br

A Fontaine mostra novos modelos de acoplamentos de quinta-roda modelos, quinta-roda deslizante com operação pneumática, equipamento de içamento para reboque. As quintas-rodas Fontaine possuem um mecanismo exclusivo que impossibilita o falso travamento do pino-rei quando a altura do semi-reboque está demasiadamente elevada em relação à superfície de contato da quinta-roda, evitando assim o “falso engate” e posterior desacoplamento do semi-reboque.

Ford Motor Company Brasil Ltda. **H40/L41**

Av Taboão 899 CPI 9328 – São Bernardo do Campo – SP
CEP 09655-900
Fone: 11-4174-4778
Fax: 11-4171-4329

A montadora terá em seu estande modelos das suas linhas de caminhões Série F, com destaque para o recém-lançado F-250 cabine dupla, e da linha Cargo, de todas as categorias de peso.

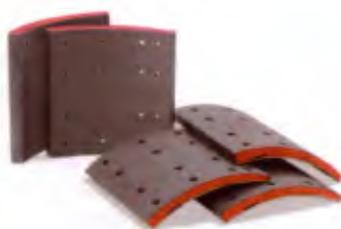
Formighieri Indústria de Implementos Rodoviários Ltda. **N42**

Rua Murici 156, Costeira, São José dos Pinhais – PR – CEP 83015-290
Fone/Fax: 41-283-6262
E-mail: formighieri@formighieri.com.br
Site: www.formighieri.com.br

O lançamento da Formighieri é o furgão frigorífico, fabricado em poliéster reforçado com fibra de vidro, mais leve. Segundo a fabricante, o equipamento frigorífico tem maior capacidade de carga e maior durabilidade.

Fras-Le S/A **L20/N21**

RS-122, Km 66, 10945, Forqueta, Caxias do Sul – RS
CEP 95115-550
Fone: 54-209-1955
Fax: 54-209-1921
E-mail: fras-le@fras-le.com.br
Site: www.fras-le.com.br



Zelar pelo meio ambiente faz parte da política da Fras-le, que tem mais de nove mil itens em sua linha de produtos entre pastilhas e lonas para freio, revestimentos de embreagem, sapatas e pastilhas para motos. Na Fenatran será feita a demonstração das vantagens das lonas pintadas, que são disponibilizadas em duas linhas distintas, identificadas pelas cores azul e vermelha, para ônibus, caminhões e semi-reboques.

Fund. Batista Ind. e Com. e Transportes Ltda. **O45**

Rua Padre Libério 387 – Pará de Minas – MG – CEP 35660-180
Fone: 37-3236-7101
Fax: 37-3236-7368

General Motors do Brasil Ltda. – Allison Transmission **P39**

Rua Agostinho Togneri, 57, Jardim Jurubatuba, São Paulo – SP
CEP 04690-090
Fone: 11-5633-2599
Fax: 11-5633-2550
E-mail: allison.transmission@gm.com
Site: www.allisontransmission.com

A Allison apresenta suas mais recentes inovações tecnológicas no mercado mundial. As transmissões Séries 1000/2000, equipadas com comandos eletrônicos, foram especialmente desenvolvidas para microônibus e veículos urbanos de carga. Os comandos eletrônicos HD4060/HD4560 destinam-se a veículos que operam fora-de-estrada, a serviços de mineração e a canaviais que exigem mais do veículo. As transmissões automáticas MD3560/MD3560, ideais para caminhões médios, têm como principais aplicações a coleta de lixo e a entrega urbana de carga.

GFMI Consultoria Logística Software House Ltda. **B64**

Rua General Osório, 882, 8º andar, Centro, Ribeirão Preto – SP
CEP 14010-000
Fone: 16-610-3280
Fax: 16-610-4858
E-mail: mkt@gfmi.com.br
Site: www.gfmi.com.br

Empresa que cria e desenvolve produtos e soluções personalizadas em software, com tecnologia 100% brasileira, atende ao mercado constituído por seguradoras, transportadoras e distribuidoras de vários segmentos. A GFMI expõe na feira sua linha de produtos, incluindo o Delivery Multimodal – América do Sul, software de roteirização de multimodalidades com mapas da América do Sul.

Globalstar do Brasil Ltda.

A10/B11
Praia do Flamengo, 200, 20º andar, Flamengo, Rio de Janeiro – RJ
CEP 22210-060
Fone: 21-2555-8888
Fax: 21-2558-1591
E-mail: marketing@globalstar.com.br
Site: www.globalstar.com.br

Empresa de telefonia móvel e fixa via satélite que oferece serviço de comunicação em qualquer lugar. Seus produtos são de rastreamento, segurança, logística e telemetria,

que se comunicam através de protocolo IP móvel satelital provido pela Globalstar com cobertura em todo o território nacional e "roaming" no Mercosul.

Gol Transportes Aéreos Ltda.

B58

Av. Pedro Bueno, 1.372, Jardim Aeroporto, São Paulo – SP
CEP 04342-000
São Paulo – SP
Fone/Fax: 11-2161-7117

Grimaldi Ind. e Com. Ltda.

O54

Av. Posse de Ressaca, 2033, Ressaca, Santo Antônio de Posse – SP – CEP 13830-000
Fone: 19-3896-1823
E-mail: vendas@grimaldi.com.br
Site: www.grimaldi.com.br



Indústria de equipamentos, como poliguindastes, contêineres para poliguindaste, compactadores estacionários e reboques, mostra na Fenatran rollon-rollof e contêiner.

Guberman Informática S/C Ltda.

A65

Rua Uruguary, 147 – Vitória – ES
CEP 29015-680
Fone/Fax: 27-3200-2662
E-mail: shg@guberman.com.br
Site: www.guberman.com.br

A Guberman apresenta na Fenatran o Frota Web, sistema de gerenciamento de frota, Sistema de Compras e Frota Business Intelligence, e lança a versão ASP do Frota Web.

GV Corporativa S/A

Rua Estado de Israel 975 – São Paulo – SP – CEP 04022-002

Fone: 11-5081-8685

Fax: 11-5081-8680

Haldex do Brasil Ind. e Com. Ltda.

A60/B61

Rua Carlos Pinto Alves, 29, Jardim Aeroporto, São Paulo – SP
CEP 04630-030
Fone: 11-5034-4999
Fax: 11-5034-9515
E-mail: info@hbr.haldex.com
Site: www.haldex.com.br

Grupo de origem sueca, estabelecido no Brasil desde 1992, a Haldex se destaca pelo fornecimento de ajustadores automáticos de freio, sistemas ABS, sistema de tratamento de ar, sistema controle de freios para as principais montadoras de ônibus e caminhões. Expõe na feira o ajustador automático de freios ABS, freio a disco, válvulas de freio diversas.

HBZ Sistemas de Suspensão a Ar Ltda.

N44

Rua Manoel Alves Garcia, 130, Vila Márcia, Jandira – SP
CEP 06618-010
Fone: 11-4789-2266
Fax: 11-4789-1733
E-mail: hbz@hbz.com.br
Site: www.hbz.com.br

Especializada em peças Chevrolet, a HBZ está sediada em Belo Horizonte e possui uma linha completa de produtos como amortecedores, pastilhas, disco de freio, embreagens, bombas d'água, bombas de combustível, radiadores, velas e bandejas. Estarão expostos suspensões a ar e plataforma elevatória veicular eletrohidráulica.

Helptec Sistemas Automotivos Ltda.

N52

Praça Cariri, 300, Prédio II, Chácaras Reunidas, São José dos Campos – SP – CEP 12380-300
Fone: 12-3933-0377
Fax: 12-3931-8111
E-mail: helptec@prolind.com.br

A Helptec apresenta na feira com-

ponentes para a quinta-roda Maxion e acessórios para picapes em alumínio. Como lançamento mostra o suporte vertical mecânico, pino rei flangeado 2" e componentes para engate automático Maxion.

Henkel Ltda.

O10

Rua Karl Huller 136 – São Paulo – SP – CEP 09941-410
Fone: 11-4075-8881
Fax: 11-4075-8882

Hyva do Brasil Hidráulica Ltda.

N20

Rua Evaristo de Antoni, 780, São José, Caxias do Sul – RS
CEP 95041-000
Fone: 54-209-3400
Fax: 54-209-3401
E-mail: hyva@hyva.com.br
Site: www.hyva.com.br

A empresa lança o Piso Móvel, sistema de carga e descarga horizontal rápido, ideal para materiais a granel com alto volume e baixo peso. Os outros produtos expostos são o cilindro hidráulico telescópico, kit hidráulico, "roller track" e plataforma elevatória.

Indústria Metalúrgica Pastre Ltda.

L60

Rod. Régis Bittencourt – BR 116 s/n Km 80 – Quatro Barras – PR
CEP 83420-000 – Caixa Postal 07
Fone: 41-672-1216
Fax: 41-671-2390
E-mail: pastre@pastre.com.br
Site: www.pastre.com.br

Na Fenatran expõe o semi-reboque basculante, modelo rebaixado com 7,5 m de comprimento, e o semi-reboque carrega-tudo, modelo com capacidade de 30.000 kg de carga.

Italspeed Automotive Ltda.

D69

Av. Nossa Senhora do Sabará, 2077, Campo Grande, São Paulo – SP – CEP 04685-004
Fone: 11-5686-8833
Fax: 5521-6908
E-mail: speed@italspeed.com.br
Site: www.ital-speed.com.br

Pioneira na fabricação de rodas de magnésio e de alumínio, com mais de 30 anos no segmento de rodas fundidas. Sua linha de produtos atende todos os modelos de veículos como de passeio, luxo, esportivo, caminhões (leves e pesados) e ônibus. Produz cerca de 800 mil rodas por ano e exporta 15% de sua produção. Na feira, mostra sua linha de rodas com dimensões de 22,5 x 9,00 destinadas a caminhões e ônibus, além de outros produtos.

Ituran Serviços Ltda. A40/B41
Rua Cenno Sbrighi 170 Ed. 01 4º andar – São Paulo – SP
CEP 05036-010
Fone: 11-3471-2405
Fax: 11-3471-2411

Empresa de serviços de rastreamento que utiliza a comunicação por radiofrequência, atende tanto o segmento de carros de passeio como os de transporte de carga e de passageiros.

Iveco Latin America Ltda. H20/L21
Av. Pres. Castelo Branco, 3.333
São Paulo – SP – CEP 03036-000
Fone: 11-3327-6600
Fax: 11-3327-6613

Expõe seu novo cavalo-mecânico EuroTech Stralis e toda sua linha de caminhões, incluindo leves, médios e pesados, fabricados no Brasil e na Argentina.

Jost Brasil Sistemas Automotivos Ltda. L20/N21
Av. Abramo Randon, 1200, Interlagos, Caxias do Sul – RS
CEP 95055-010
Fone: 54-209-2800
Fax: 54-209-2811
E-mail: jost@jost.com.br
Site: www.jost.com.br



Empresa voltada para o desenvolvimento, manufatura, comercialização e serviços associados a componentes e sistemas para caminhões, veículos rebocados e máquinas agrícolas. Expõe na Fenatran quinta-roda, pino-rei, rala, engate automático, engate de contêiner, suspensor pneumático, aparelho de levantamento, porta-estepe.

Júlio Simões Transportes e Serviços Ltda. C65
Av. Saraiva, 400, Braz Cubas, Mogi das Cruzes – SP – CEP 08745-140
Fone: 11-4795-7000
Fax: 11-4795-7154
E-mail: juliosimoes@juliosimoes.com.br
Site: www.juliosimoes.com.br

No mercado há 46 anos, a Júlio Simões oferece soluções logísticas, locação de veículos e equipamentos, gestão de estoques e almoxarifado, bem como serviços de transporte de passageiros, táxi aéreo, transporte de minérios e coleta de resíduos industriais.

KLL Equipamentos para Transporte Ltda. L50
Rua Candido Pinheiro de Barcelos, 3.344 – Alvorada – RS
CEP 94834-350
Fone/Fax: 51-483-8866

Kargro Group A63
Heeswijk 135 – 3417 GP – Montfoort – Holanda
Fone: 3134-847-1844
Fax: 3134-847-2338
E-mail: info@kargro.com

Kronorte S.A. Implementos para o Transporte L58/N59
Rod. BR 101, km 18
CEP 54335-000 – Jaboatão dos Guararapes – PR
Fone: 81-3479-2288
Fax: 81-3479-2374
E-mail: marcon@kronorte.com.br

Leone Equipamentos Automotivos Ltda. O42
Rua Luigi Greco, 192, Barra Fun-

da, São Paulo – SP
CEP 01135-030
Fone: 11-3619-6363
Fax: 11-3619-6060
E-mail: leone@leone.equipamentos.com.br
Site: www.leone.equipamentos.com.br

Empresa fundada em 1971, seus principais produtos são equipamentos para limpeza, manutenção e serviços de mecânica automotiva e industrial. Na Fenatran será lançado o Nitromax, gerador de nitrogênio para pneus e a Troca de Óleo Lubrificante a Granel.

Librelato Implementos Agrícolas e Rodoviários Ltda. N46
Rod. SC-438, Km 01, 69, Caixa Postal 53, Samuel Sandini, Orleans – SC – CEP 88870-000
Fone: 48-466-6000
Fax: 48-466-6006
E-mail: vendas@librelato.com.br
Site: www.librelato.com.br

A Librelato expõe na feira o semi-reboque carrega-tudo e o semi-reboque basculante.

Lugamar Transportes Ltda. A24
Rua Eli, 1484, Vila Maria, São Paulo – SP – CEP 02114-012
Fone: 11-6955-9543
Fax: 11-6954-1248
E-mail: lugamar@lugamar.com.br
Site: www.lugamar.com.br

A Lugamar é uma empresa nova, com apenas seis anos de existência, mas assegura oferecer novas idéias no transporte de mercadorias. Utiliza a tecnologia para facilitar a comunicação entre proprietário da carga e transportadora.

Marangoni do Brasil Ltda. B20/C21
Rod LMG 800 Km 01 – Lagoa Santa – MG – CEP 33400-000
Fone: 31-3689-9200
Fax: 31-3689-9201

Master Sistemas Automotivos Ltda.
L20/N21

Rua Atilio Andreazza, 3.520, Interlagos, Caxias do Sul – RS
 CEP 95052-070
 Fone: 54- 209-29003
 Fax: 54-209-2922
 E-mail: master@fmaster.com.br
 Site: www.fmaster.com.br

Um dos maiores fabricantes brasileiros de freios a ar, a Master afirma deter mais de 50% do mercado. Além de atender a montadoras e exportação, a empresa conta com mais de 600 pontos de venda. Seus principais produtos são freio modelo “S” came, freio a disco, ajustadores para freios manuais e automáticos, câmaras de serviço/estacionamento, eixo S, patins e molas.

Mecânica Silpa Ltda.
O56

Rod. RS-122, Km 02, N6, Novo Perímetro, Caxias do Sul – RS
 CEP 95001-970
 Fone: 54-224-1333
 Fax: 54-224-1616
 E-mail: edson@silpa.com.br
 Site: www.silpa.com.br

A Silpa tem uma linha de aproximadamente 3 mil produtos, sendo de maior expressão os eixos veiculares para o segmento de implementos rodoviários, incluindo: eixos e terceiros-eixos para ônibus, freios a ar, suspensões de reboques e semi-reboques, suspensão pneumática para semi-reboques e terceiros- eixos.

Metalacre Ind. e Com. de Lacs Ltda.
B63

Rua Soledade, 38, Cumbica, Guarulhos – SP – CEP 07224-210
 Fone: 11-6412-0104
 Fax: 11-6412-0108
 E-mail: vendas@metalacre.com.br
 Site: www.metalacre.com.br

Fundada em 1983, a Metalacre atende a empresas em diversos segmentos. Estão expostos na Fenatran lacs de segurança gravados a laser com códigos de barra.

Metalocator Sistemas de Computadores Ltda.

Av Dr. Yojiro Takaoka 4.384 – Santana do Parnaíba – SP
 CEP 06541-038
 Fone/Fax: 11-3023-3366

Mirassol Comercial Ind. Imp. Exp. Ltda.

O41
 Rua São Sebastião, 2280, Centro, Mirassol – SP – CEP 15130-000
 Fone: 17-3253-9300
 Fax: 17-3253-9301
 E-mail: mirassolimplementos@terra.com.br
 Site: www.mirassolimplementos.com.br

Apresenta no seu estande na Fenatran o roll-on e roll-off, de fabricação própria.

Moreflex Borrachas Ltda.
B28/

C29
 Rod RS 240 Km 06 – Portão – RS
 CEP 93180-000
 Fone: 51-562-1499
 Fax: 51-562-1274
 E-mail: moreflex@moreflex.com.br

Multisat Sistema de Gerenciamento de Riscos Ltda.
B50/C51

Rua Dr. Barros Cassal, 180 – cj. 603
 CEP 90035-030 – Porto Alegre – RS
 Fone: 51-2121-9000
 Fax: 51-2121-9000
 E-mail: marli@apisul.com.br

MWM Motores Diesel Ltda.
E40/

F41
 Av das Nações Unidas 22.002
 São Paulo – SP – CEP 04795-915
 Fone: 11-3882-3269
 Fax: 11-3882-3573

Fabricante nacional de motores que comemora 50 anos de existência, apresenta sua nova linha de propulsores eletrônicos, a ser produzida a partir de 2004. No estande estão

expostos os motores mecânicos MWM Sprint 4.07 TCA, MWM 4.10 TCA e 6.10 TCA, e os eletrônicos Sprint 4.07 TCAE e 4.08 TCAE e Série 12 4.12 TCAE e 6.12 TCAE. O destaque é para o motor MWM 6.10 TCA que equipa o novo caminhão semipesado VM da Volvo, o primeiro da marca com propulsor de fabricante independente.

N. Jabur Rastreamento de Veículos Ltda.

Av. Tiradentes 501, Jardim Shangrilá, Londrina – PR
 CEP 86070-000
 Fone: 43-3315-8585
 Fax: 43-3315-8599
 E-mail: thiago@rodosis.com.br
 Site: www.rodosis.com.br

A N.Jabur fará o lançamento oficial do novo terminal de rastreamento JRC na Fenatran. É um terminal compacto utilizado como receptor e transmissor de dados via satélite.

Noma do Brasil S/A
L40/N41

Rod. BR-376, Km 415/336, Parque Industrial, Sarandi – PR
 CEP 87111-010
 Fone: 44-264-8000
 Fax: 44-264-8040
 E-mail: kimio@noma.com.br
 Site: www.noma.com.br

A Noma expõe dois lançamentos na Fenatran: A Noma expõe na Fenatran duas versões do novo bitrem de 9 eixos: o bitrem graneleiro de 74 t e comprimento total de 20,70 m e volume de 67,22 m³, e o bitrem tanque, de 74 t, comprimento de 17,83 m e volume de 60 mil litros. Segundo a empresa, o consumo de pneus no bitrem de 9 eixos é inferior ao de 7 eixos. Estes dois equipamentos reforçam o empenho da Noma em mostrar ao mercado de implementos a viabilidade técnica e comercial do bitrem de nove eixos.

OmniLink Tecnologia Ltda.
B60/C61

Alameda Amazonas, 832, Alpha-

ville, Barueri – SP – CEP 06454-070
Fone: 11-4688-3100
Fax: 11-4193-2823
E-mail: omnalink@omnilink.com.br
Site: www.omnilink.com.br

Empresa de rastreamento para logística e proteção de cargas. Lança na feira dois rastreadores inteligentes com recursos avançados, utilizando telefonia celular digital, com transmissão de dados em alta velocidade e banda larga, além da opção de escolha pelo usuário da operadora telefônica com a qual quer trabalhar.

Orbssystem Tecnologia Ind. e Com. Ltda. **B59**

Rua Dr Diogo de Faria, 55, cj. 142, Vila Clementino, São Paulo – SP
CEP 04037-000
Fone: 11-5081-3737
Fax: 11-5081-3740
E-mail: commercial@orbssystem.com.br
Site: www.orbssystem.com.br

A empresa tem como objetivo oferecer soluções tecnológicas avançadas na área de rastreamento, monitoração e logística. A Orbssystem apresenta os lançamentos Orbcell, rastreador com posicionamento por GPS via celular, e Orbstar, rastreador com posicionamento por GPS via satélite.

OTM Editora Ltda. **A18/B19**

Av. Vereador José Diniz, 3.300, cj.702, Campo Belo, São Paulo – SP – CEP 04604-006
Fone/Fax: 11-5096-8104
E-mail: otmeditora@otmediora.com.br
Site: www.revistatransportemoderno.com.br

A editora publica a revista Transporte Moderno, que completa neste ano quatro décadas de existência, e Technibus, há 13 anos no mercado, dirigidas ao setor de transporte de cargas e de passageiros, bem como as publicações Anuário do Transporte de Carga e Anuário do Ônibus e As Maiores do

Transporte, todas as três, há mais de dez anos. A empresa também promove e realiza congressos, seminários, cursos e eventos promocionais, todos ligados ao setor de transportes.

Petrobras Distribuidora S/A

Rua Gal. Canabarro, 500 – 16º andar – Rio de Janeiro – RJ
CEP 20271-905
Fone: 21-3876-4029
Fax: 21-3876-4978

Pirelli Pneus S/A **C40/D41**

Av. Giovanni Batista Pirelli, 871, Homero Thon, Santo André – SP
CEP 09540-120
Fone: 11-4998-5085
Fax: 11-4998-5113
E-mail: luciana.otsuki@pirelli.com.br
Site: www.pirelli.com.br

A Pirelli apresenta as últimas novidades na linha de pneus gigantes. Estão expostos pneus já consagrados como FR25, FG85 e TG85, entre outros pneus radiais. O lançamento é o pneu MC85, representando a segunda geração de pneus especializados para grandes centros urbanos, seja para carga ou para passageiros. Além desses pneus, a Pirelli apresenta a linha de produtos para reconstrução Novateck, com suas novidades em desenhos de banda de rodagem, que acompanham os lançamentos de pneus.

Pool Part. Adm. e Corretora de Seguros Ltda. **A48**

Rua Jorge Tibiriçá, 888, Vila Mariana, São Paulo – SP
CEP 04126-001
Fone/Fax: 11-5571-7881
E-mail: pool@poolseguros.com.br
Site: www.poolseguros.com.br

Em busca de melhores soluções para seus clientes a Pool oferece opções de serviços como a corretagem de seguros, voltados para área de transportes, gerenciamento de risco para logística, segurança e monitoramento. Apresenta a tecnologia Orion de rastreamento de cargas e veículos.

Produsoft Assess. e Serv. Inf. S/C Ltda. **A38**

Rua Joaquim Antunes, 767 cj. 103/104 – São Paulo – SP
CEP 05415-012
Fone: 11-3086-0190
Fax: 11-3081-5429

Randon S/A. Implementos e Sistemas Automotivos **L10/N11**

Av. Abramo Randon, Interlagos, Caxias do Sul – RS
CEP 95055-010
Fone: 54-209-2000
Fax: 54-209-2188
E-mail: randon@randon.com.br
Site: www.randon.com.br

A Randon apresenta sua nova linha de tanques Safety Plus, bitrem tanque em aço-carbono, próprio para o transporte de combustíveis com capacidade volumétrica de 45 mil litros. As principais novidades no implemento são o uso de chassi viga “I”, caixa de carga parafusada ao chassi, chassi e eixo de bitola larga, porta-mangote em plástico e nova tampa de inspeção. Além disso, expõe eixo Maxiuni e diversas inovações tecnológicas na variada gama de produtos.

ReeferParts Com. Imp. Exp. Peças Autom. e Refrig. Ltda. **F45**

Rua Urbano da Rocha, 87, Jardim Nilópolis, Campinas – SP
CEP 13089-620
Fone: 19-3256-5656
Fax: 19-3256-5656
E-mail: reeferparts@reeferparts.com.br
Site: www.reeferparts.com.br

Apresenta na feira peças de reposição para ar-condicionado e sistema de refrigeração para transporte.

Renault do Brasil S/A **P35**

Av. Renault, 1300, Borda do Campo, São José dos Pinhais – PR
CEP 83070-900
Fone: 0800-555615
E-mail: atendimento@renault-sac.com.br
Site: www.renault.com.br

Renault expõe veículos utilitários adaptados para os mais variados segmentos e aplicações, como hospitalar (Kangoo Express ambulância, Master chassi cabine UTI e Master furgão L2H2 UTI), transporte escolar (Master minibus escolar com 21 lugares), reparação (Master furgão L1H1 oficina móvel) e telefonia (Kangoo Express telefônica). Está exposta a linha Master em quatro versões de furgão (L1H1, L1H2, L2H2 e L3H2), uma versão minibus de 16 lugares, além da opção de chassi cabine. O lançamento Kangoo Express 1.6 16V é ideal para o transporte de pequenas cargas nos grandes centros urbanos.

Renovadora de Pneus SL Ltda.
Av. Pres. Wilson, 2.006 – São Paulo – SP – CEP 03107-002
Fone/Fax: 11-6215-4400

Resfri Ar Climatizadores e Equipamentos Ltda. **A61**
Rod. BR-116, Km 39,2, N 7487, Vila Gaúcha, Vacaria – RS
CEP 95200-000
Fone: 54-232-8585
Fax: 54-232-9393
E-mail: resfriar@resfriar.com.br
Site: www.resfriar.com.br

A rede nacional de distribuidores da Resfri Ar é composta por cerca de 800 pontos de venda e assistência técnica em todo Brasil. Tem como principais produtos climatizadores de ar para caminhões, vans e máquinas agrícolas. Como novidade na Fenatran, apresenta climatizadores Série 4, novos designs e o climatizador “baby”.

Retem Industrial Ltda.
Av. Jaguarão, 873, Cidade Industrial Satélite de Cumbica, Guarulhos – SP – CEP 07223-000
Fone: 11-6482-1383
Fax: 11-6481-9051
E-mail: ancra@ancra-jungfalk.com.br
Site: www.ancra-jungfalk.com.br

A Retem apresenta sistemas inteli-

gentes para acomodação, travamento e retenção de carga no transporte rodoviário, ferroviário e marítimo, tais como double deck, sistemas especializados para cargas específicas, e cintas de poliéster para amarração e elevação de carga. Lança o Transafe, sistema para distribuição de cargas.

Rodorei Transportes Ltda. **C68**
Av. Pastor Martin Luther King Jr., 126 – CEP 20765-000 – Rio de Janeiro – RJ
Fone: 21-3083-1616
Fax: 21-3083-1617
E-mail: apinho@rodorei.com.br

Rossetti Equipamentos Rodoviários Ltda. **O48**
Estrada da Água Chata, 600
CEP 07251-000 – Guarulhos – SP
Fone: 11-6480-1030
Fax: 11-6484-0815
E-mail: daniel@rossetti.com.br

A Rossetti, com forte atuação no segmento de basculantes, está apresentando o semi-reboque basculante meia cana, cujas vantagens são a redução do peso total do equipamento e, conseqüentemente, aumento da capacidade de carga e agilidade no descarregamento.

S. Com do Brasil Ltda. **N61**
Av. Luiz Manoel Gonzaga, 813, Petrópolis, Porto Alegre – RS
CEP 90470-280
Fone: 51-3328-4477
Fax: 51-3328-7913
E-mail: vendas@satcom.inf.br
Site: www.satcom.inf.br

Na Fenatran será mostrada a linha de rastreadores SAT com gerenciador de tráfego: SC300, sistema de rastreamento híbrido por celular, que dispõe de conexão via satélite e acesso total via internet; SC400, rastreamento híbrido via satélite, com conexão por tecnologia celular e acesso via internet; SC500, sistema de rastreamento híbrido.

Sanbin Indústria de Auto Peças Ltda. **O52**

Rua Fernando Falcão, 100/1011
Alto da Moóca, São Paulo – SP
CEP 03180-003
Fone: 11-6602-1100
Fax: 11-6601-1082
E-mail: sanbin@terra.com.br
Site: www.sanbin.com.br



Uma empresa familiar há 78 anos no mercado e gerida pela terceira geração, produz grande variedade de peças para suspensão de veículos da linha média e pesada. Expõe na Fenatran grampos para feixe de molas, pinos de mola e kits de suspensão, que incluem o novo kit de suspensão para reboque e semi-reboque.

Scania Latin America Ltda. **H10/L11**

Av. José Odorizzi, 151, Vila Euro, São Bernardo do Campo – SP
CEP 09810-902
Fone: 11-4344-9131
Fax: 11-4344-9855
E-mail: info.br@scania.com
Site: www.scania.com.br

A Scania lança cavalo-mecânico P94, modelo equipado com motor eletrônico de 300 cv de potência, que atende às exigências de emissão de poluente, e possui caixa de câmbio de oito marchas sincronizadas. O novo caminhão R164 com motor V8 de 16 litros e 480 cv de potência, ideal para tração de combinações de veículos de carga, como bitrens e rodotrens, para transportar entre 57 toneladas e 74 toneladas.

Schahin Adm. e Inf. Ltda.

B02/C01

Rua Vergueiro, 2.009 – 3º andar
São Paulo – SP – CEP 04101-905
Fone: 11-5576-8595
Fax: 11-5574-6667

A Controlsat expõe o sistema de rastreamento de frotas via satélite. As atrações no estande são: lançamento da versão smart do produto, exposição da maquete que simula operação do sistema Controlsat, apresentação do software Controlsat multiusuário, exposição dos equipamentos e presença diária dos pilotos de rali (Dakar e Sertões) André Azevedo e Klever Kolberg, para dar autógrafos.

Shell Brasil Ltda.

E05

Av. das Américas 4200, Bloco 5,
2º andar, Barra da Tijuca, Rio de
Janeiro – RJ – CEP 22640-102
Fone: 21-3984-7000
Fax: 21-3984-7503
E-mail: marcela.zamudio@shell.com

Site: www.shell.com

A Shell apresenta na Fenatran seu lançamento do ano, o Shell Monitor: sistema de gerenciamento de frotas, por meio de um chip, que mostra informação online em tempo real, para controle de gastos e desempenho da frota. Expõe também Shell Fórmula Diesel, combustível que limpa, protege e ajuda contra oxidação, além de melhorar o desempenho; Shell Card, sistema de gerenciamento de frotas menores. Roteirizador, sistema que indica a melhor rota para a frota; Lubrificação integrada Shell, a linha completa de lubrificantes feita para proteger a frota.

Siemens VDO Automotive

A50/B51

Av. Senador Adolf Schindling, 155,
Guarulhos – SP – CEP 07042-020
Fone: 11-6423-3546
Fax: 11-6423-3646
E-mail: siemensvdotrade@si-

mens.com

Site: www.siemensvdo.com.br

Fornecedor automotivo mundial de eletrônica e mecatrônica de alta tecnologia, a Siemens VDO apresenta na Fenatran: sistemas para gerenciamento de frotas, linha completa de áudio automotivo e módulos de comunicação. O lançamento é o CD Player 2202AP, que tem novo display frontal para combinar com o painel de uma série de veículos no mercado.

Signa Consultoria e Sistemas Ltda.

C68

Av. Paulista, 352, cj 84, Paraíso,
São Paulo – SP – CEP 01310-000
Fone/Fax: 11-3253-8149
E-mail: commercial@signainfo.com.br
Site: www.signainfo.com.br

Na feira mostra o Geocargo, sistema que disponibiliza pela internet controle logístico e segurança para a carga e frota e é voltado para o con-



Gestão de Transportes

Empresa especializada no Gerenciamento de Frota com Qualidade, Rapidez, Eficiência e Baixo Custo, permitindo à sua empresa concentrar-se em sua atividade fim.

Módulos de Serviços:

- Manutenção Descentralizada
- Plataforma de Serviços
- Gestão de Documentação
- Atendimento de Acidentes de Trânsito
- Treinamento

Mão de Obra especializada em Equipamentos Hidráulicos.

VISITE NOSSO SITE - www.convoycar.com.br

CONVOY – Gestão de Transportes

Rua Lino Coutinho, 175 – Ipiranga - São Paulo/SP
Cep 04207-000 – Fone: (0XX11) 6169-7222
e-mail: convoy@convoycar.com.br

A Melhor Quinta Roda do Mundo Agora Fabricada no Brasil.

150CI / 163CI



Quinta Roda Fundida em Ferro Nodular

- Carga Imposta 20.000 / 23.000 kg
- Altura 138 - 257mm
- Maior área de contato do semi-reboque:
- Maior segurança (sem contato = sem acoplamento);
- Maior capacidade técnica de carga.

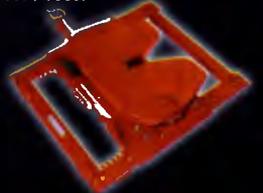
150CILM



Quinta Roda Fundida em Ferro Nodular

- Baixa Manutenção
- Carga Imposta 20.000 kg
- Altura 138 - 257mm
- Só Necessita lubrificação no ass. de travamento.
- Peças de reposição facilmente substituíveis.

135SF / 150SF



Quinta Roda com Base Deslizante

- Valor D 135 / 150kN
- Carga Imposta 18.000 / 20.000 kg
- Peso 265 kg completa
- Altura 173 - 292mm
- Accionamento pneumática com comando na cabine.
- Diminuição do comprimento total do veículo.

E20000



Aparelho de Levantamento para Reboque

- Capac. estática de carga 80.000 kg
- Capac. de levantamento 28.000 kg
- Linha completa de sapatas e modelos;
- Baixa manutenção;
- Design de alta resistência.
- Maior capacidade de carga do mercado.



Rua Pe. Anchieta 2454, Cj. 1505 - Bigonilha - CEP 80730-000 - Curitiba - Paraná
Fone: (41) 339-6565 / (41) 3029-6565 - Fax: (41) 339-6554 • www.fontaineintl.com.br

trole de cargas em trânsito, cargas entregues, apoio de gestão de risco e segurança, demonstração de rota prevista e realizada.

Sind. Interest. Ind. Mat. Equip. Ferrov. Rodov. – Simefre

E02/F01

Av. Paulista, 1.313 – 8º andar – cj 801 – São Paulo – SP
CEP 01311-923
Fone: 11-289-9166
Fax: 11-289-5823
E-mail: simefre@simefre.org.br

Sociedade Michelin de Participações Ltda.

Av. das Américas 700, Bl 4, Barra da Tijuca, Rio de Janeiro – RJ – CEP 24350-370
Fone: 21-2429-4629
Fax: 21-2429-4636
E-mail: flavio.rocha@br.michelin.com
Site: www.michelin.com.br

A Michelin apresenta sua linha completa de pneus para veículos comerciais e, pela primeira vez no Brasil, a tecnologia Anti-Splash e o inovador pneu urbano X-one XDU. O Anti-Splash é um defletor para pneus de caminhões, que visa ao aumento da segurança dos motoristas nas estradas durante o período de chuvas. Funciona como redutor de esguicho de água causado pelos pneus dianteiros. O X-One XDU foi criado especialmente para o transporte de passageiros, que propicia a substituição da montagem geminada (dois pneus) por uma simples, gerando aumento do espaço interno do veículo e redução de até 4,2% no consumo de combustível.

Suspensys Sistemas Automotivos Ltda.

L20/N21

Av. Abramo Randon, 1.262, Interlagos, Caxias do Sul – RS
CEP 95055-010
Fone: 54-209-3000
Fax: 54-209-3111
E-mail: suspensys@suspensys.com.br
Site: www.suspensys.com.br

A Suspensys, empresa do Grupo Randon e fabricante de suspensões, eixos, cubos e tambores, atendem ao consumo da Randon como também das grandes montadoras de ônibus e caminhões. Mostra na Fenatran o módulo de suspensão pneumática para implementos rodoviários, novo eixo com spider soldado, suspensão mecânica de três eixos para semi-reboques, suspensão pneumática no eixo de tração para caminhões e peças para reposição.

Tankar Equipamentos Rodov. Ltda.

O50

Rod. Anhangüera, Km 141 Limeira – SP – CEP 13480-970
Fone: 19-3451-9551
Fax: 19-3441-8050
E-mail: info@tankar.com.br
Site: www.tankar.com.br

A Tankar lança na Fenatran tanque autoportante para transporte de combustível de 15 mil litros com três compartimentos de 5 mil litros para ser colocado em caminhão trucado.

Tanksul Ind. Acess. para Veículos Ltda.

P59

Rod RST 453, Km 142 N 47 – Caxias do Sul – RS – CEP 95045-550
Fone: 54-224-3376
Fax: 54-228-6800
E-mail: tanksul@terra.com.br

Texaco Brasil Ltda.

D40/E41

Av. República do Chile, – 230, 22º andar – Rio de Janeiro – RJ
CEP 20031-170
Fone: 21-2271-9130
Fax: 21-2240-3642

Frota Estrela é o programa da Texaco que facilita o dia-a-dia dos frotistas, transportadores e operadores logísticos. Permite que os abastecimentos e o faturamento das operações nos postos da rede Frota Estrela sejam efetuados automaticamente, para reduzir a burocracia e aumentar a eficácia dos controles

das empresas.

Truck Center Equipamentos Automotivos Ltda.

C64

Rua Luis Franceschi, 1345, Thomaz Coelho, Araucária – PR
CEP 83707-070
Fone/Fax: 41-643-1819
E-mail: truck@truckcenter.com.br
Site: www.truckcenter.com.br

A empresa, fundada em 1988, fabrica equipamentos para linha automotiva leve e pesada, de fácil manuseio, baixo custo operacional e pouca manutenção. Expõe na Fenatran alinhador Digipratic, rampa elevatória para eixos, balanceadora FT 10M, montadora e desmontadora Maxitruck.

Usina Mecânica Carioca S/A

N48

Rod. Presidente Dutra, Km 181, Posse, Nova Iguaçu – RJ
CEP 26031-490
Fone: 21-2667-4000
Fax: 21-2667-3120
E-mail: usimeca@usimeca.com.br
Site: www.usimeca.com.br

Mostra no seu estande dois produtos: Angra, caçamba compactadora de resíduos com dois compartimentos, um para resíduos orgânicos e outro para resíduos recicláveis; Ipanema 6, caçamba compactadora de resíduos de pequeno porte para operação em locais de difícil acesso e centros urbanos com restrições a caminhões grandes.

Vetroresina do Brasil Ind. e Com. Ltda.

O21

Rod Marechal Rondon, Km 256,3, Caixa Postal 1.012, Distrito Industrial III, Botucatu – SP
CEP 18600-971
Fone: 14-3882-8857
Fax: 14-3882-8885
E-mail: vetroresina@uol.com.br

Com sua matriz localizada em Ferrara na Itália, a Vetroresina está no Brasil desde 2000. É produtora de laminado plástico industrial, aplicado na construção de baús frigo-

ríficos plásticos. A grande novidade na Fenatran são os laminados coloridos.

Viação Aérea Rio Grandense - Varig **B07**

Av Almirante Silvio de Noronha 365B/355 - Rio de Janeiro - RJ
CEP 20021-010
Fone: 21-3814-5945
Fax: 21-3814-5902

Volkswagen do Brasil Ltda. **D20/H21**

Via Anchieta, Km 23,5 - São Bernardo do Campo - SP - CEP 09823-901
Fone: 11-4347-2086
Fax: 11-4347-2175

A Volkswagen está lançando sua nova linha de caminhões com motores eletrônicos Cummins Interact, que incorporam a tecnologia common rail e atendem às novas normas de emissões de poluentes. Os modelos com a motorização ele-

trônica são: 8-150E, 9-150E, 15-170E, 17-250E e 23-250E, que estão expostos no estande junto com outros modelos da marca, dos leves até os extrapesados.

Volvo do Brasil Veículos Ltda. **H30/L31**

Av. Juscelino K. de Oliveira, 2.600 Curitiba - PR - CEP 81260-900
Fone: 41-317-8310
Fax: 41-317-8066

A montadora de Curitiba lança a nova linha de caminhões pesados FH, NH e FM, com potência de 340 cv, 380 cv, 420 cv e, a mais recente opção, 460 cv. Os novos modelos têm mais recursos tecnológicos, como a transmissão eletrônica I-Shift. Os modelos passaram por renovação na cabine e no visual externo. Está sendo apresentado também o Volvo Link, para monitoramento de uso e rastreamento de caminhões.

Banco Dibens **D06**

Rua Boa Vista, 162, 6º andar - Centro - São Paulo - SP
CEP 14902-010
Fone: 11-3243-7507
Fax: 11-3243-7506

Instituição financeira formada pela parceria do Grupo Verdi com o Unibanco, com atuação focada nos setores automotivos e de transportes, está lançando a modalidade de autofinanciamento com taxas especiais para o segmento de caminhões usados, para facilitar ao transportador na obtenção de recursos para seu negócio. Outras áreas de negócios do Grupo Verdi incluem a Rodobens Seguros de Transporte, Rodobens Gerenciamento de Risco, Rodobens Corretora de Seguros e Consórcio, todas voltadas para atender à atividade de transporte.

ANUNCIE AQUI.

O retorno está
mais próximo
do que você
imagina.

LIGUE JÁ!

(11) 5096-8104

VEÍCULOS, PEÇAS
SERVIÇOS

Chegou a hora de assumir o controle

veículo - pneu - abastecimento - seguro - manutenção
ocorrência - componentes - pneu - frete - estoque
bomba própria - licenciamento - financeiro



Sistema de Gerenciamento de Frota



Sistema de Controle de Tráfego



Sistema de Cargas

GUBERMAN
Informática

www.guberman.com.br (27)3200-2662

BROOKS
Desde 1873

**BROOKS SELOS DE
SEGURANÇA DO
BRASIL LTDA.**

**E.J. BROOKS, LÍDER MUNDIAL NA FABRICAÇÃO DE SELOS DESDE 1873
SELOS, (LACRES) DE SEGURANÇA PLÁSTICOS, METÁLICOS,
DE CABO-DE-AÇO, ETIQUETAS-LACRE, PARA CAMINHÕES,
SEMI-REBOQUES, VAGÕES, CONTAINERS E EMBALAGENS EM GERAL**



- Maior variedade de escolha - Mais soluções.

VENDAS PARA TODO O BRASIL
site: www.brooks.com.br
e-mail: vendas@brooks.com.br

Rod BR - 262, Km 6.5 nº 976 - Anel Rodoviário - Belo Horizonte - MG

Tel: (31) 3415-8660
Fax: (31) 3415-8788

Nova balança para pesar rodotrem



A Toledo do Brasil está produzindo a balança rodoviária 820, com capacidade para pesar, de uma só vez, caminhões longos, tipo rodotrem, que chegam a ter comprimento máximo de 30 metros. Nos modelos convencionais, onde a plataforma acomoda veículos de até 18 metros de comprimento, a pesagem de rodotrens é mais complicada e demorada, porque exige duas etapas: primeiro o cavalo-mecânico e o reboque e depois o semi-

reboque. “A nova balança agiliza o sistema de pesagem e evita erros”, diz Paulo Haegler, gerente nacional de Vendas da empresa, referindo-se à estrutura do equipamento, que possui células de cargas digitais MTX, de última geração, que possibilitam uma pesagem de alta precisão. Com capacidade de pesagem de até 100 toneladas, a balança pode ser instalada sobre o piso, semi-embutida ou embutida.

TAM Express reformula serviços

Desde o início de outubro o grupo TAM, fundado pelo empresário Rolim Amaro tem um de seus serviços reformulados. A TAM Express criou uma nova linha de produtos. Em substituição ao TAM Express 12 e 18h, que é responsável por 22% da receita da cargueira, entra o TAM Próximo Dia, com a expectativa de obter participação de 30% no faturamento da unidade. Todas encomendas despachadas pelo TAM Próximo Dia são entregues no dia seguinte da emissão. O serviço é direcionado para documentos e cargas de pequeno e médio volume/peso.

As outras novidades apresentadas pela empresa são o TAM Cargo,

que substitui o TAM Express Internacional, o TAM Convencional, que entra no lugar no TAM Express 48h, e o TAM próximo Vôo, anteriormente denominado TAM Express Próximo Vôo. Marcelo Rodrigues, diretor da TAM Express, diz que “a reformulação da carteira tem o objetivo de facilitar a identificação dos produtos e ajudar na assimilação de seus diferenciais”.

A empresa, que está presente em 45 aeroportos nacionais e seu serviço terrestre atende a 2.100 cidades, fechou o primeiro semestre de 2003 com faturamento de R\$ 81 milhões no setor doméstico e de R\$ 41 milhões no internacional.

Setor ferroviário busca contratos

Desde que a Companhia Vale do Rio Doce acenou para a China com a intenção de comprar um lote de vagões de carga, alegando que a indústria ferroviária nacional não teria condições de atender o pedido em tempo hábil, o Simefre – Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários arregaçou as mangas para rebater a afirmação. Segundo o presidente da entidade, José Antônio Fernandes Martins, “o setor está perfeitamente preparado para atender qualquer pedido das concessionárias de ferrovias e poderá produzir no ano que vem, sem nenhuma dificuldade, até 5 mil vagões de carga”. Martins defende a valorização do produto nacional e destaca a capacitação do parque industrial: “Temos a CSN, a Usiminas e a Cosipa para fornecer chapas de aço, com programações que variam de 90 a 120 dias; temos as indústrias Amsted-Maxion, Inepar, Alstom, T’Trans e CCC com a estrutura necessária para essa produção; só nos faltam os pedidos”, comenta.

Martins menciona ainda o crescimento da produção agrícola e o conseqüente aumento do transporte de grãos por via ferroviária: “A área agrícola vem tendo um impulso do governo, que instituiu o Programa Moderfrota para a aquisição de tratores. Com isso, a previsão de produção de grãos para 2003 é de 130 milhões de toneladas e o grande transportador é o trem, pelo volume, pela demanda e pela velocidade”, avalia.

Mais Furgovan na Rapidão Cometa

A Rapidão Cometa comprou mais 15 unidades do modelo Furgovan, da Agrale. A transportadora já tinha 30 unidades. Segundo a Agrale, o furgão adapta-se à modalidade de entregas rápidas.

Grupo Verdi mostra novidades

O Grupo Verdi mostra na Fenastran o Rodobens Seguros de Transporte e o Rodobens Gerenciamento de Risco, que trazem para embarcadores e transportadores soluções integradas de gerenciamento de riscos e seguro de carga. Os novos serviços surgiram depois de haver sido realizado pela empresa um longo acompanhamento da evolução da frota rodoviária nacional de caminhões – através de levantamento da NTC e da Consultoria Truck –, que aumentou 33,3% nos últimos 10 anos, passando de cerca de 600 mil para 800 mil unidades. Há mais de 50 anos atuando no setor de veículos e serviços agregados, o Grupo Verdi, fundado em São José do Rio Preto (SP) também opera o Consórcio Rodobens e o Banco Dibens entre outros negócios.

ABML reproduz célula de soluções

Uma célula de soluções logísticas – espaço montado em uma área da exposição que mostra o funcionamento de todo mecanismo de recebimento, estocagem, seleção de pedidos, consolidação, roteirização e monitoramento da entrega da carga – foi uma das novidades apresentadas no V Congresso da ABML – Associação Brasileira de Movimentação e Logística, que aconteceu em meados de outubro.

Entre as palestras apresentadas durante o evento, uma das mais interessantes foi a de “Logística de sobressalentes ou de manutenção”, exposta por Flavio de Souza Pinto, diretor de desenvolvimento de logística da Logictel. A logística de sobressalentes impede que atividades importantes – como uma rede de dados de um banco ou unidades geradoras de um hospital – fiquem inoperantes devido a algum defeito.

Mira muda para crescer



Especializada na entrega de encomendas expressas e uma das maiores empresas de transporte da região Centro-Oeste, a Mira Transportes acaba de transferir para novo endereço a sua sede na capital paulista, ampliando o mercado de atuação. Saindo dos 8.500 m² que ocupava no bairro do Canindé, agora a transportadora está instalada em ampla área de 30 mil m², na Vila Guilherme. O local dispõe de moderno terminal de cargas e encomendas, com 90 docas para carregamento simultâneo e equipado

com maquinários de alta tecnologia para operações de logística e deslocamento. A expansão visa ainda atender melhor e com mais comodidade seus clientes. “Em seis anos a empresa expandiu-se 150%; em 2003 registramos um crescimento de 18% em relação ao ano passado. Estimamos que para os próximos anos esse percentual aumente ainda mais”, diz o vice-presidente do Grupo Mira, Carlos Alberto Mira. A transportadora opera atualmente com frota de 450 caminhões próprios e 1.000 alocados.

Controlway traz solução logística

O transportador Reinaldo Lima Barreto, fundador da Rodorei, o professor titular da Escola Politécnica da USP e também diretor da Kretta, Marcos Rodrigues, mais o especialista em softwares Henri Marcelo Coelho, da Signa Consultoria e Sistemas, juntaram necessidades e conhecimentos. E estão criando a Controlway, que lança na Fenastran um integrador de serviços na área de logística para garantir a “eficácia da entrega da carga”. De acordo com os criadores, a inteligência da informação existente ao longo do processo de transporte de cargas é o diferencial do novo ISP – Integrator Service Provider. “Temos 100 caminhões rastreados por satélite. Usávamos a função de se-

gurança, mas queríamos mais, desafiados que éramos pelos nossos clientes, que operam com baixos estoques e precisam saber online o que está acontecendo com os caminhões que suprem seus inventários”, diz o transportador Reinaldo Barreto. “Estamos há um ano com a solução ISP em operação. Posso dizer que baixamos a zero os assaltos e melhoramos sensivelmente a logística”.

Segundo os parceiros, o “novo negócio, pioneiro no mercado brasileiro, preenche uma das grandes lacunas que impedem o sucesso absoluto na operação logística: a garantia e eficácia da entrega da carga, do embarcador ao cliente final.”



Frota renovada: menor custo operacional e melhor margem institucional

Uma trajetória singela e de glória

Empresa faz 40 anos, feitos de passos estudados, mas marcados por diferenciais e ousadia que permitiram sua expansão

A previsão para 2004 já está esquadrihada. A Jamef Transportes, de Belo Horizonte (MG), pretende no próximo ano comprar um total de 70 caminhões, 50 deles Volkswagen nas categorias leves e médios para uso urbano. Outros 20 serão pesados, divididos entre Scania e Volkswagen. A aquisição representa 20% da sua frota hoje em operação.

Por trás de decisões firmes como essa, está uma história singela, que traz até similaridade com outras cronologias, mas com peculiaridades capazes de explicar a consistente escalada da empresa. Os passos foram lentos, como mandam a cautela mineira e a própria ativida-

de de transportar, que exige capital e muita perseverança. O passo primeiro foi dado em 17 de maio de 1963 com o registro da Transportadora Divinópolis, que depois teve a denominação alterada para Jamef.

Neste 2003, ao completar 40 anos, e quando se faz um balanço das quatro décadas, as passagens demonstram que a construção da Jamef foi alicerçada passo a passo. O negócio começou com um solitário caminhão que puxava café de Belo Horizonte para Divinópolis. Cinco anos mais tarde, quando a frota estava com três caminhões usados Mercedes-Benz, decidiu-se pela compra de dois caminhões novos, da marca Ford.

Em 1972, já com seis veículos na

frota puxando carga geral, veio a mudança de nome para Jamef – de José Alves Martins e Filhos. “O objetivo foi diferenciar-se de outras empresas que também levavam o nome da cidade e eliminar qualquer possibilidade de bairrismo durante a expansão”, explica a empresa.

Três anos depois, em 1975, um passo decisivo foi dado com a fundação da filial de São Paulo. Nessa época a Jamef tinha 12 caminhões e fazia 15 viagens diárias entre Belo Horizonte e sua principal filial, na cidade mineira de Sete Lagoas. Em 1978, indica a cronologia da empresa, é aberta a filial do Rio de Janeiro. Um dado relevante: no final dos anos 70 a empresa atendia 400 cidades

A ESCALADA DO FATURAMENTO

(em R\$)

1999	35.443.627
2000	48.312.307
2001	57.662.217
2002	72.416.600
2003	80.000.000

Fonte: Jamef

do interior mineiro.

Em 1985, a Jamef deixa de lado a carga geral, uma commodity, para “focar somente as encomendas urgentes”. O objetivo passa a ser as grandes capitais e regiões metropolitanas. A preocupação com o atendimento personalizado e diferenciado faz a empresa implantar setores especializados de telemarketing. Logo depois, muda a imagem corporativa e padroniza a frota na cor amarela com a intenção de facilitar o reconhecimento e a assimilação da marca.

Nos anos 90, as filiais próprias se ampliam nas grandes cidades – são abertas as praças de Curitiba e Campinas. Outra ação decisiva foi a entrada no transporte aéreo.

Crescer, apenas, não era importante. Foi então que, em vez de ampliar a frota, a Jamef decidiu modernizar os veículos, com o objeti-



Centro de distribuição inaugurado em São Paulo: 100 docas

vo de reduzir custos operacionais e lapidar a imagem institucional. Desde a metade dos anos 90 a idade da frota passou de 12 anos para três anos. Hoje, a média está ainda mais baixa. Uma nova mudança no leiaute da frota trocou a cor amarela pela branca. E a logomarca foi revitalizada.

Quarenta anos separam o solitário caminhão que transportava café da estrutura atual, formada por 350 veículos, todos rastreados via satélite, quando a Jamef, além da região Sudeste, incorporou à sua malha de atuação também a região

Sul, com a implantação definitiva, em 2001, da filial de Porto Alegre. Nessa escalada, a infra-estrutura é também destacada. Desde 2002 a Jamef conta com um centro de distribuição de 25 mil m² de área em São Paulo. Tem capacidade para atender a cerca de 3,5 mil serviços diários com 100 docas para carga e descarga simultâneas.

Nesse ano de aniversário, a empresa se permitiu dar um “presente” para a frota ao inaugurar o que chama de Parque de Manutenção, com instalações concentradas dentro da filial São Paulo. O parque tem 1,5 mil m² e foi “totalmente planejado e executado para prestar atendimento a toda a frota da Jamef com relação à manutenção preventiva, corretiva e preditiva, além de pintura de padronização, abastecimento, lavagem e lubrificação”.

O parque tem posto de abastecimento com tanques de 60 mil litros de combustível, central de ar comprimido, unidade lavadora de veículos e cabine de pintura desenvolvida especialmente para o porte da Jamef.

A Jamef, que faturou R\$ 35,4 milhões em 1999, prevê fechar 2003 com R\$ 80 milhões. Ou seja, a receita está mais do que dobrando em cinco anos.



Centro de distribuição no Rio de Janeiro, aberto em 1978

Quando a união se faz à força

Dispersos e isolados, eram fracos, mas para sobreviver, dez transportadores se unem para negociar em bloco

Tornar o negócio de transportar menos arriscado, saborear a perspectiva de sobreviver na atividade sem muita tensão e estresse, tudo isso e muito mais serviram de pretexto para um grupo de dez transportadores da cidade paranaense de Maringá praticar a difícil, porém imprescindível, união.

Eles formam o Grupo dos 10. São pequenos e médios transportadores, cada um com seu sonho de vitória, de progresso. Um sonho difícil de se concretizar isoladamente a partir dos desafios que se interpõem à atividade.

A experiência começou a tomar forma há três anos no norte paranaense. O frete espremido versus os custos em alta sinalizou o alarme. A maior dificuldade de todos era administrar o custo do óleo diesel. Eles pagavam mais o combus-

tível, já que tinham de abastecer na região de Mato Grosso, onde seus caminhões rodam a maior parte do tempo para movimentar a safra de grãos. “Pagávamos até 12% mais pelo diesel em relação à região de Maringá”, conta Cláudio Coelho Adamuccio, dono da Trans-Panorama, integrante do grupo.

Enfrentar a dificuldade do diesel exigiu o primeiro ato de união. O grupo de Maringá fez uma parceria com um posto de abastecimento de Rondonópolis (MT). Criou-se uma conta única para as dez empresas. O volume de compras fez a condição de preço melhorar. O primeiro e agradável sinal foi sentido no bolso. E estimulou a necessidade de se darem novos passos compartilhados.

Mas cada avanço é feito com lentidão e firmeza. Explica-se a estratégia: as dificuldades elegem as pri-

oridades, tudo só é definido a partir de consenso, o que seguramente não é fácil. Afinal, dez cabeças pensam mais, é verdade. Mas, a heterogeneidade precisa ser administrada para não descambar em desunião.

Criada a holding conhecida como Grupo dos 10, ela é o epicentro das decisões. Todas as semanas, às segundas-feiras, entre 18 horas e 22 horas, depois do expediente, são realizadas as reuniões dos dez titulares das empresas. Ali se discute e se decide tudo. Cada membro tem direito a um voto, seja qual for o tamanho da frota, que varia (o menor condômino tem 5% do total, o maior é dono de 20% dos quase 400 caminhões).

Nas 52 semanas do ano, a reunião não se dá apenas em duas segundas-feiras, as que caem próximas ao Natal e Ano Novo. De resto, o ritual é seguido sagradamente. É natural e humano que surjam divergências, pontos de vista diferentes. “No momento de comprar caminhão, por exemplo”, diz Adamuccio, diretor de negócios do G-10. “Alguns preferiam Scania, outros queriam Volvo. O consenso se estabelece quando se tem a melhor negociação”.

Ele cuida dos negócios, eleito pelos pares. Outros três diretores, igualmente tirados do consenso do grupo, tratam das áreas de administração, operação e diesel. A lógica, embora nem sempre de fácil discernimento, é elementar: “Eu negocio fretes, compras de caminhão, peças. Falo em nome do grupo, de volumes altos. Isoladamente, cada um teria de fazer uma dessas tarefas, com dispersão de tempo e bai-



Compra importante do G-10: 100 cavalos Scania e 100 bitrens Guerra

xo poder de competitividade”, enfatiza Adamuccio.

É verdade, nem sempre o consenso prevalece. Em tese, a maioria simples dos votos vence. Mas, se a vitória é apertada, o bom senso manda que o tema seja levado a novas rodadas, até que se obtenha um consenso firme.

A mais importante compra do G-10 foi um lote de 100 cavalos-mecânicos Scania e 100 bitrens A. Guerra, num valor em torno de R\$ 30 milhões. O negócio foi realizado com recursos da linha Finame do BNDES. As primeiras entregas foram feitas com repasses do BCN e Dibens, dois bancos com especialização no ramo de transportes. As compras são efetuadas em bloco. Portanto, o preço negociado vale para todos, independente do tamanho individual de cada um dos dez transportadores, assim nomeados: Trans-Panorama, HU Transportes, Cordioli Transporte, Trans-Falleiro, VMH Transportes, Rossini

Transportes, Rolmen Transportes, Rodofaixa Transportes, Transportes Prata e TDG Transportes. Nem todos estão desde o início do G-10. Duas empresas deixaram o grupo, mas foram substituídas.

É preciso um exercício ininterrupto de tolerância

A experiência do Grupo dos 10 já faz escola na região de Maringá, onde cerca de oito dezenas de grupos de transportadores estariam seguindo a fórmula. Sair da teoria para a prática não é nada simples.

Os transportadores saem da condição de donos de caminhões, com livre arbítrio em seus domínios, para uma condição de empresário, onde o foco deve ser o resultado do grupo. “Foi necessário bom senso para acertar nossas diferenças. Até então éramos concorrentes. Mas, o importante é o fato de ter-

mos percebido que sozinhos não iríamos longe”, diz Adamuccio.

O próximo passo ousado do G-10, já em execução do G-10, é reunir, numa mesma área, os integrantes, hoje dispersos em uma dezena de endereços na cidade de Maringá. Um prédio está sendo construído para tal. Isto, porém, não significa que eles vão se juntar numa só empresa. “Até poderemos quem sabe entender que essa é a direção a ser tomada. Mas, por ora, embora juntos nos ideais e em breve num só endereço, entendemos que cada um deve administrar sua empresa, dentro, claro, de regras de harmonia e consenso”, enfatiza Adamuccio, para confessar: “A decisão que mais segundas-feiras exigiu de consenso foi a construção do prédio comum. Havia, naturalmente, quem não pretendesse investir em ativo imobiliário. Mas, a opinião daqueles que pensavam diferentemente prevaleceu e se estabeleceu o consenso pelo imóvel.”

ANUNCIE AQUI.

O retorno está mais próximo do que você imagina.

LIGUE JÁ!

(11) 5096-8104

ESCOVÃO (FERRAMENTA DE LIMPEZA)

380.2



- * Cabo alumínio até 3m.
- * Cepas plásticas anti-mofo.
- * Dispensa escada.
- * Fios florados de PET, com espuma.
- * Parabrisas, lonas e baús.
- * Tamanho de 30X9 cm.

51.6351555

ODIM
Desde 1933

e-mail: oderichv@terra.com.br site: www.odim.com.br

São Sebastião do Cai/RS-BRASIL

NÓS TEMOS TUDO !!!



IMAGENS
ADESIVAÇÃO
DIVISÓRIAS
LONAS
PEÇAS



FLASH

Central de Vendas: (11) 5521-4871
venice@flashnet.com.br

O avanço da Coopercarga

Grupo catarinense, com frota próxima de 1,5 mil caminhões, cresce na distribuição urbana, ingressa na logística e cria braço financeiro



Frete melhor garante renovação da frota

A Cooperativa de Transportes de Cargas do Estado de Santa Catarina (Coopercarga) deu um novo passo nos negócios. Desde setembro assumiu a distribuição urbana de bebidas da Companhia de Bebidas das Américas (Ambev), na Zona Oeste do Rio de Janeiro. Para essa operação a entidade comprou 60 caminhões tocos equipados com carrocerias especializadas. Com essa aquisição — no valor de R\$ 9 milhões, incluindo os caminhões da marca Volkswagen e as carrocerias — a frota da Coopercarga está em torno de 1,5 mil caminhões e se alinha seguramente entre as maiores do País.

A Coopercarga é um caso raro de sucesso entre cooperativas de transportes no Brasil. Hoje bem alicerçada, a cooperativa começou no ano de 1990 com 143 pequenos e médios transportadores. O objetivo era ter poder de compra e oferecer aos clientes uma estrutura que pudesse transmitir segurança, efi-

cácia e estrutura aos embarcadores.

Na estruturação da Coopercarga, outro passo importante dado, também em 2003, foi a criação da Transcredi, o braço financeiro que faz a captação dos recursos diretamente na fonte geradora, sem custos de intermediação.

A Coopercarga, que prevê faturar neste ano um total de R\$ 140 milhões e crescer em torno de 50%

sobre 2002, está tomando o caminho natural de se tornar operador logístico. Além do transporte nas transferências e na distribuição urbana, a entidade está agregando também a atividade de armazenagem. Em 2003, a Coopercarga abriu dois terminais, um refrigerado, em Belo Horizonte, e outro dedicado a cargas containerizadas, localizado em Itajaí, cidade catarinense.

VOLANTE EDUCADO — A entidade, que começou a operar na distribuição urbana em 1995, com a Sadia — e tem entre seus clientes Nestlé Sorvetes, Kibon e Aurora — oferece um diferencial raramente disponível no transporte. Trata-se do treinamento do pessoal por meio da Fundação Adolpho Bósio de Educação para o Trânsito (Fabet). A fundação, localizada em Concórdia (SC), ocupa uma área de 155.064 m² e tem uma pista de 1.080 m de extensão. A pista é utilizada para prática de volante. É sinalizada e seu relevo simula o con-

junto de diferenças de nível de superfície terrestre encontradas no Brasil e nos países do Mercosul, onde a Coopercarga também atua.

Desde julho do ano passado a Fabet conta com o chamado Centro de Educação e Tecnologia no Transporte (CETT), que surge para viabilizar a proposta educacional de desenvolvimento tecnológico da fundação. O centro é focado na formação profissional do segmento do transporte, com ênfase especial ao transporte rodoviário de cargas.

A Coopercarga utiliza muito o serviço — pode-se dizer pioneiro — da Fabet para desenvolver e formar principalmente motoristas nos cursos de direção defensiva, direção econômica, mecânica básica e qualidade total na cadeia de frios.

Para facilitar os associados, a Coopercarga trouxe para São Paulo módulos de cursos ministrados em Santa Catarina. Incluiu-se no currículo o idioma espanhol para facilitar a comunicação do pessoal que viaja ao Mercosul.

Da frota total de cerca de 1,5 mil caminhões, 70% pertencem aos 143 sócios fundadores da Coopercarga. Os demais veículos estão distribuídos entre 357 cooperados. Uma alavanca que certamente contribui para a renovação constante da frota é o critério de pagamento. Enquanto, no mercado, um freteiro fica com aproximadamente 70% do frete-empresa, a Coopercarga destina a seus associados entre 88% e 92%, índices possíveis graças à sua condição estatutária de não visar lucros. ■

Você exportador, importador
cara a cara
com os melhores profissionais
e empresas do comércio exterior

4ª Edição

SCALA

2003

Simpósio e Feira

18 e 19 Novembro 2003

Hotel The Royal Palm Plaza

CAMPINAS

O MELHOR CONJUNTO DE EVENTOS
SOBRE COMÉRCIO EXTERIOR E CARGA AÉREA
DO INTERIOR DE SÃO PAULO

Patrocínio



Apoio

CARGO NEWS
CargoNews

CBN
CAMPINAS FM 99.1
A RADIO QUE TOCA MÚSICA



transporte
MODERNO

Realização e Comercialização

n@nquim-GR1000
C O M U N I C A Ç Ã O
(19) 3243-1186





Um dos 100 cavalos-mecânicos Volvo comprados para tracionar carreta sider com capacidade de 30 paletes

A meta é chegar a R\$ 1 bilhão

A empresa fundada na década de 1950, ganha megacontrato para operar a logística e o aterro sanitário do Rio de Janeiro

Com uma receita prevista para 2003 de R\$ 480 milhões e posição destacada entre as dez melhores operadoras de logística do País, de acordo com pesquisa realizada pelo Coppead/UFRJ para o Prêmio Volvo de Logística, a Júlio Simões Transportes e Serviços prepara-se para dar novos saltos. A partir de 2004 vai assumir uma mega operação de logística do lixo

da cidade do Rio de Janeiro.

O investimento requerido para entrar nesse negócio está orçado em R\$ 105 milhões, a serem integrados em dois anos. Pelo contrato, de 15 anos renováveis, além de seis estações regionais de tratamento, localizadas em pontos estratégicos da cidade, a empresa vai cuidar também do CTR, o centro de tratamento de resíduos, localizado numa área de 3,6 milhões de metros qua-

drados que adquiriu no bairro de Campo Grande, no Rio de Janeiro.

Com uma frota total de cerca de mil caminhões, distribuídos em diversas operações, o novo contrato exigirá mais 70 conjuntos (cavalo-carreta), que farão a transferência das estações regionais para o aterro sanitário, a uma distância de 40 km.

A empresa tem o nome de seu fundador, o português Júlio Si-

mões, desembarcado no porto de Santos há mais de meio século vindo da aldeia de Ribeira de Alcamouque, a 26 km de Coimbra, Portugal. Depois da fase de adaptação ao novo país, Simões decidiu comprar um caminhão, um Ford F8 Big Job, que dirigia entre Mogi das Cruzes, na Grande São Paulo, na direção do Rio. Transportava verduras, uma das vocações econômicas de Mogi, para o Ceasa do Rio. A frota foi crescendo.

Hoje, com quase oito décadas de vida, ainda na ativa, Simões puxa lembranças da memória. “O gerente do banco foi me dando crédito, eu fui crescendo. Mas, lembro, do susto que dava no meu círculo de relacionamento familiar com a ousadia. Diziam alguns: mas, como é que você já tem cinco caminhões sem ter pago sequer o primeiro.”

A Júlio Simões tem um crescimento consistente. A maioria das cargas que movimenta está regida por contratos dedicados. Ou seja, há um horizonte de segurança para investir principalmente em frotas.

O crescimento, mesmo em cima de bases altas, tem sido relevante. Em 2003, no cotejo com o ano anterior, sua receita está subindo 50%. E, nos próximos anos, a seguir nesses passos – com contratos dedicados – a receita baterá em R\$ 1 bilhão. O jeito de trabalhar da Júlio Simões está afinado com a necessidade dos clientes, ou seja, ofere-



Outra especialidade da empresa: transporte especializado de vidros

cer soluções integradas capazes de agregar valor. No portfólio da empresa estão desde a operação milk run, just-in-time e inbound, transporte de cargas secas em geral, transporte de minérios, de madeira, transporte de gases industriais, abastecimento de linhas de montagem com destaque para o setor automotivo, papel e celulose, higiene e limpeza, e siderúrgico.

Com um quadro de pessoal superior a 5 mil empregados, além de transporte e logística, transporte de passageiros por ônibus em serviços regulares urbanos e de fretamento, o grupo opera na locação de caminhões, automóveis e máquinas. Outra atividade do grupo é a revenda de automóveis. Estima-se que a frota total, incluindo máquinas e automóveis, esteja em torno de 3 mil unidades. Atua, ainda, em vendas das Volkswagen e Ford. Seu quartel general fica em Mogi das Cruzes.

DIVERSIDADE – A diversificação de serviços – todas a partir do setor de transporte – faz o grupo ter uma gama variada de veículos. A frota de cami-

nhões, por exemplo, vai desde caminhões médios e semipesados com carroceria sider até caminhões de coleta de lixo (faz a locação de 400 unidades para a prefeitura do Rio) e rodotrens, utilizados no transporte de madeira da Aracruz Celulose, em Aracruz, Espírito Santo. Além da frota própria, opera com agregados. E, para o mercado *spot* de fretes recorre a um cadastro contendo 12 mil transportadores com o transporte dedicado respondendo por 70% do faturamento da empresa e dona de uma carteira com mais de uma carteira superior a 100 clientes, o crescimento da empresa, nos últimos anos, tem sido da ordem de 20% a 25% ao ano. O ativo em pessoal exige freqüentes programas de treinamento e capacitação. Como acentua Simões: “As empresas têm que ser bem administradas para prestar bons serviços a seus clientes”.

EXPANSÃO – Em cinco décadas a empresa saiu de um caminhão para uma frota total, em 2003, que supera mil caminhões. A receita tem crescido a taxas fantásticas. De R\$ 180 milhões no ano 2000, alcançará R\$ 480 milhões em 2003, crescimento de 166,6%. “Daqui, em diante, vamos crescer, mas claro, dentro de taxas menores”, diz Fernando Simões, vice-presidente da empresa.



Um total de 400 caminhões é locado à Comlurb

DM cresce com o Mercosul

Expansão dos negócios com os parceiros da América do Sul reforça a vocação de transportador internacional da empresa

Em 36 anos, a contar de 1967, a Transportadora DM saiu de um solitário caminhão, para uma frota de 190 conjuntos cavalo-carreta especializados em carga frigorificada. A grande vocação da empresa, fundada pelo combativo Domingos Mincarone, é o transporte internacional, fronteira que começou a ser desbravada em 1971.

Recentemente a empresa anunciou a aquisição de 60 conjuntos com semi-reboque sider rebaixado. Os investimentos totalizaram R\$ 16,5 milhões investidos até o momento na modernização da frota. Os semi-reboques têm 15,20 m de comprimento e são ideais para o transporte de mercadorias paletizadas. Podem transportar até 30 paletes e 29 toneladas. A aquisição eleva a frota da DM para cerca de 200 conjuntos completos (cavalo-mecânico mais semi-reboque) com idade média de 2,9 anos. Todos os veículos são rastreados via satélite.

PASSO A PASSO – Um dos primeiros passos decisivos da empresa foi dado em 1971 e fez com que ultrapassasse as fronteiras do Brasil. A DM atua forte no transporte rodoviário internacional de cargas secas entre Argentina, Brasil, Chile e Uruguai.

A empresa entende que o foco no mercado internacional tem determinado seu crescimento, Exemplifica com um número: em julho último obteve seu melhor resultado mensal, com receita de R\$ 4,5 milhões. “Direcionamos nossos esforços para aproveitar as oportunidades do aumento dos negócios no Mercosul. A busca do aperfeiçoamento contínuo do sistema de informação DM e a qualidade da prestação dos serviços de logística – transporte, armazenagem, despachos aduaneiros – são diferenciais competitivos da empresa”, assinala a DM.

Os últimos veículos incorporados à frota foram os cavalos-mecânicos Scania R124, todos com

semi-reboque sider rebaixado. A carreta, com 28,5 toneladas brutas e 111 m³ de volume, tem capacidade para 30 paletes-padrão, de 1,20 x 1,00m.

Além da importância ao equipamento, a DM tem a preocupação também com o monitoramento dos caminhões. A contar de 2003 toda a frota, informa a empresa, está sendo rastreada via satélite pelo sistema da Autotrak. Isso possibilita a localização em tempo real do caminhão, em qualquer lugar, e a realização de diversas ações à distância, como bloqueio do caminhão, ativação de sirene, corte de combustível, controle de velocidade e das condições do veículo. Dessa forma, a DM consegue monitorar não só o processo de transporte da carga, desde o embarque até o descarregamento no destino, podendo oferecer informações a seus clientes em tempo real, com maior precisão e agilidade, como também as condições do veículo através do computador de bordo acessado à distância.

OS RESULTADOS – A DM revela, ainda, que apesar da grande crise que afetou a Argentina no final de 2001 “e estendeu seus efeitos por grande parte do ano seguinte”, fechou ano passado com faturamento de R\$ 38 milhões, 50% a mais sobre o ano anterior.

Além da Argentina, outro país que a DM está concentrando esforços o Chile, país que, segundo a empresa, tem grande potencial a ser explorado. A expectativa da empresa é de que o faturamento local duplique até o final do ano com os novos negócios em Santiago. ■



Carreta sider com eixos espaçados: 15,20 m de comprimento e 30 paletes

**Durabilidade, resistência, segurança, economia.
 Não é isso o que você quer de um pneu para a sua frota?**



Os pneus Pirelli têm a melhor relação custo/benefício do mercado. Ou seja, eles oferecem muito mais, por menos. Maior rendimento quilométrico, maior durabilidade e um serviço de assistência técnica que visita regularmente a sua frota, examina os pneus e fornece a orientação necessária para aumentar a sua vida útil. Escolha os pneus Pirelli para equipar sua frota. Afinal, você não precisa ser economista para fazer economia.



Pirelli Seguro Truck
 A garantia ideal para você rodar tranquilo.

FH55 TH65 FR25 TH25 FG85 TG85



MAIOR DURABILIDADE. MELHOR PERFORMANCE.

A era da telemática

Combinação da telecomunicação com a informática, a telemática aumenta a segurança do motorista e da carga

Haraldo Rehder e Luso Ventura *

Na boléia do seu caminhão, o motorista está hoje cada vez mais ligado ao mundo exterior. O meio que lhe permite esta facilidade é a telemática, combinação das tecnologias da informação e de telecomunicações instaladas no veículo.

COMUNICAÇÃO NA BOLÉIA

No início o caminhoneiro era um solitário que cruzava as estradas. A comunicação com a família, com a central ou com os clientes era difícil. Fazer uma ligação interurbana durante as paradas era às vezes impossível. O recebimento das notícias e de informações se restringia às rádios AM locais. Recepção das estações das cidades de origem, nem pensar. A solução era mesmo ouvir umas fitas K7 da Sula Miranda e da dupla Chitãozinho e Xororó.

Com o advento do transistor e a evolução da eletrônica, rádios com FM, toca-fitas e CD e até a televi-

são foram se desenvolvendo e chegaram à boléia, permitindo a recepção de informações e entretenimento durante a viagem e nas paradas.

Com o tempo, iniciou-se a utilização do chamado PX, o qual permitia ao caminhoneiro, muitas vezes de uma maneira precária, receber e enviar informações, pelo menos para os “irmãos” da estrada mais próximos. A chegada da tecnologia de informação, representa um grande passo, pois, além de enviar e receber informações, os motoristas podem interagir do caminhão com locais externos. É o início de uma enorme evolução, partindo do telefone celular e de outras tecnologias.

As necessidades de comunicação, de e para o caminhão, vêm sendo supridas e muitas outras facilidades estão sendo descobertas e oferecidas.

A sensação de solidão diminuiu e a de segurança aumentou para quem tem aquela antena, que mais parece uma bacia, instalada no teto da boléia.

TELEMÁTICA

“Rastreado por satélite”. Quantas vezes lemos esta frase no caminhão à nossa frente e ficamos pensando: como funciona esse negócio?

É simples! Existe uma rede de 24 satélites lançados pelos militares americanos que ficam passeando em órbita sobre a Terra, enviando sinais de rádio, e que se chama GPS (Global Positioning System ou Sistema de Posicionamento Global). Um receptor instalado no caminhão ou em qualquer outro lugar – exis-

tem até os portáteis – recebe os sinais de rádio emitidos por, no mínimo, quatro desses satélites, e calcula e informa com grande precisão a sua posição aqui na Terra. A posição é dada em coordenadas, latitude e longitude.

Ter essa informação dentro do caminhão, sem poder trocá-la com ninguém, pouco ou nada adianta. Por outro lado, se você puder enviar sua posição para alguém, acompanhada de algumas informações adicionais, estará entrando para o novo mundo da telemática.

RASTREAMENTO

É claro que você não vai ficar ligando do seu celular para alguém, só para informar sua posição do GPS e bater um papo sobre a chuva, o ladrão que acaba de lhe roubar ou a carga que foi entregue. Seria muito complicado e arriscado. A telemática faz isso por você.

O equipamento instalado no caminhão lê, a cada instante, o GPS e recebe eletronicamente as tais informações adicionais, por exemplo: a carreta foi desengatada; a porta do carona foi aberta e fechada; virou à direita quando deveria ter ido em frente. Usando o meio de comunicação nele instalado, que pode ser um celular, uma ligação com outros satélites de telecomunicação ou mesmo um tipo simples de rádio, o equipamento de telemática envia as informações para uma central que as analisa e quando nota que são estranhas, emite um sinal de alerta ou até bloqueia o caminhão. O custo de um sistema depende da tecnologia de comunicação instalada no veículo, da sua área de cobertura e do grau de uti-



Sistema permite escolher a melhor rota

lização, podendo variar de R\$ 700 até R\$ 9 mil, com um custo mensal de operação de R\$ 100 a R\$ 300. Quanto mais caro mais completo, preciso e adequado para as funções complexas de logística e gerenciamento.

NAVEGAÇÃO

Na Europa, no Japão e nos Estados Unidos, estão em uso equipamentos e sistemas de telemática permitem que um caminhão seja localizado com o GPS em uma tela instalada na cabine.

Na tela, todos os acidentes geográficos, as cidades, as ruas, aparecem em um mapa. Nesse mapa, todos os pontos foram levantados em relação a sua posição, de modo que o posicionamento do veículo pode ser realizado com grande precisão.

Mas para que saber com precisão onde estamos ?

Está claro que, em primeiro lugar, para verificarmos se estamos no lugar onde deveríamos estar. Mas também para corrigir a rota se estivermos errados ou se procurarmos o melhor caminho. Este equipamento programa a melhor rota e vai informando por meio de uma gravação, em que esquina dobrar ou se devemos passar pelo viaduto. Pode informar qual o próximo McDonald's ou o próximo hospital na estrada em que se está trafegando.

No Brasil existe sistema semelhante disponível em pequenos computadores de mão, mas somente podem operar em poucas cidades, onde as estradas e ruas foram levantadas e mapeadas. No futuro poderemos escolher, também aqui, em qual rodízio gaúcho pararemos. Mas naturalmente precisaremos saber muito mais: onde ficam os borracheiros, os postos, oficinas, concessionários e outros prestadores de serviços.

SEGURANÇA

A criminalidade crescente, em níveis inaceitáveis, é que vem impulsionando a intro-



Telemática facilita ligação do motorista com o mundo exterior

dução da telemática no Brasil. É lamentável. Afinal, em outras regiões ela foi introduzida por motivos muito mais lógicos e nobres.

A telemática é um poderoso instrumento para coibir o roubo do veículo e da carga. Bloqueio do veículo roubado, bloqueio dos baús nas carceres, indicadores de desvio de rota, as cercas eletrônicas e outros dispositivos foram desenvolvidos especialmente para este fim.

Hoje, no Brasil, não se faz o seguro de um veículo ou de sua carga, se não estiver equipado com um equipamento de telemática homologado pelo Centro de Experimentação e Segurança Viária (Cesvi).

logísticos e hoje já é considerada indispensável ao acompanhar o desempenho técnico dos veículos, os custos operacionais e até está



avaliando o estilo de dirigir dos motoristas.

Nos Estados Unidos o principal impulso veio da necessidade de oferecer cada vez mais conforto aos motoristas, por meio da navegação e do acoplamento a equipamentos de entretenimento como DVDs, TVs e FMs via satellite.

Futuramente sua aplicação também no Brasil deverá se ampliar na logística, no gerenciamento das frotas, na coordenação de rotas, no monitoramento do funcionamento dos veículos e na manutenção das frotas, bem como em outros importantes serviços.

O funcionamento dos veículos poderá ser monitorado à distância, de modo que a base poderá avisar ao motorista que o desempenho do motor está irregular ou quando será a próxima revisão.

LOGÍSTICA E OUTRAS APLICAÇÕES

Na Europa a telemática chegou para otimizar os procedimentos



Triângulo do Futuro: o campo coberto pela telemática

GLOSSÁRIO

- **TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO:** desenvolvimento, instalação, implementação e aplicação de sistemas de computação.
- **INFORMÁTICA:** estudo ou uso de equipamentos eletrônicos/computadores para armazenar e distribuir informações.
- **TELECOMUNICAÇÃO:** sistema eletrônico utilizado para transmitir mensagens, por exemplo, rádio, telefone e TV.
- **COMPUTAÇÃO:** atividade de projetar, desenvolver e programar programas de computadores.
- **COMPUTADOR:** equipamento que pode ser programado para manipular símbolos, podendo armazenar e manipular e fornecer grandes quantidades de dados.
- **HARDWARE:** componentes mecânicos, magnéticos, elétricos e eletrônicos de um computador.
- **SOFTWARE:** programas, rotinas e linguagens simbólicas que controlam e direcionam o funcionamento do hardware.
- **TELEMÁTICA:** combinação de telecomunicação e computação; é a ciência que trata da comunicação dos dados entre sistemas e dispositivos.
- **PLATAFORMA DE COMUNICAÇÃO:** meio de transmissão das informações entre um ponto e outro.
- **LOCALIZAÇÃO:** ação que permite localizar um ponto geográfico.
- **GPS:** sistema localizador baseado no posicionamento relativo de satélites e do objeto a ser localizado.
- **TRIANGULAÇÃO:** é a localização de um ponto usando ondas eletromagnéticas emitidas por antenas.
- **RECEPTOR:** é o sistema que recebe os sinais.
- **EMISSOR:** é o sistema que emite os sinais.
- **OPERADORA DE TELECOMUNICAÇÃO MÓVEL:** empresas que atuam com sistema de comunicação.
- **SISTEMA DE COMUNICAÇÃO VIA SATÉLITE:** sistemas que utilizam satélites para intercomunicação.
- **SISTEMA DE COMUNICAÇÃO VIA CELULAR:** usa rede de antenas distribuídas geograficamente.
- **SISTEMA DE COMUNICAÇÃO VIA RADIOFREQUÊNCIA:** usa ondas de frequência de radiodifusão.
- **INTERNET:** sistema mundial das redes de computadores que utilizam o protocolo TCP/IP, permitindo acesso individualizado e utilizando diversos meios como telefone, satélite, rádio, circuito de tv a cabo.
- **BASES DE OPERAÇÃO:** locais fixos com sistema de recepção, transmissão e tratamento de informações e que executam serviços de interesse dos clientes.
- **PORTAL DE TELEMÁTICA:** endereço de acesso do provedor de serviços.
- **CENTRAL DE TELEMÁTICA:** site onde o provedor de serviços pode ser acessado;
- **PROVEDOR DE SERVIÇOS DE TELEMÁTICA:** empresa que define, desenvolve e integra softwares e oferece serviços.

SERVIÇOS OFERECIDOS PELA TELEMÁTICA NO BRASIL-FUTURO

O leque de serviços oferecidos no mercado brasileiro é bastante amplo. É possível até que o interessado em adquiri-los tenha dificuldade de escolha, tamanha a quantidade de ofertas.

É necessário saber exatamente o que se espera do equipamento e dos serviços adquiridos para se evitar pagar muito mais do que necessário para seu negócio. Estão disponíveis:

- rastreadores sobre mapas de muito boa qualidade;
- bloqueadores de veículo, de baús e até das portas;
- softwares que permitem definir no mapa as chamadas cercas eletrônicas, linhas que, se cruzadas pelo caminhão, provocarão seu total bloqueio;
- roteirizadores extremamente sofisticados, que ajudam a organizar e simplificar as entregas das mercadorias;
- além de outros serviços ligados à segurança e às ferramentas logísticas.

No futuro muita coisa nova e importante para o motorista e para o frotista deve chegar ao mercado, como:

- sistema de programação de manutenção, já envolvendo os concessionários das montadoras;
- avaliação do desempenho do motorista;
- navegação (que vai acabar com o serviço do “chapa”);
- entretenimento, como nos caminhões americanos.

A internet continuará a ser a base de comunicação dos sistemas modernos. 

* *Haraldo Rehder é engenheiro mecânico e diretor da REHDER CONSULTORIA e-mail : rehder.consult@terra.com.br*
Luso Ventura é engenheiro mecânico, diretor da Netz Engenharia e presidente da SAE do Brasil; e-mail : luso@netz.com.br

CURSO: "ADMINISTRAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS" 20 E 21 DE NOVEMBRO DE 2003.

Administrar Transportes implica em gerenciar com menores custos, conseqüentemente com maior produtividade e rentabilidade. Grande parte das decisões estratégicas da administração de uma frota tem como pontos a problemática do controle e da redução de custos operacionais dos veículos. Os sistemas de manutenção, bem como o modo de substituir os procedimentos subjetivos ou sentimentais na hora de "vender o veículo", adotando processos matemáticos, feitos em bases capazes de identificar o momento ótimo e econômico de sua substituição. Mediante o desenvolvimento de uma abordagem objetiva e descomplicada, o curso oferece inúmeras alternativas para o alcance dos objetivos a que se propõe o treinamento.

INSTRUTOR : Eng. Piero Di Sora, técnico em máquinas e motores pela Escola Técnica Federal de São Paulo; engenheiro Industrial Mecânico pela Pontifícia Universidade Católica; especialista em treinamento gerencial na área de Administração de Transportes; coordenador do Sub-Comitê de Transportes (por 5 anos) e do Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras; ex-superintendente de transporte e serviços da Eletropaulo Eletricidade de São Paulo. Experiência de mais 25 anos na Área de Transporte; instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas e privadas de pequeno, médio e grande porte e multinacionais.

PÚBLICO : Empresários, Gerentes, Supervisores, encarregados e demais profissionais envolvidos com a gestão operação e manutenção de frota de veículos.

PROGRAMA

1. Manutenção de frota
 - 1.1 Sistema de manutenção
 - 1.2 Oficinas de manutenção
 - 1.3 Custos de oficinas de manutenção
2. Custos operacionais de veículos
 - 2.1 Classificação dos custos
 - 2.2 Custos fixos
 - 2.3 Custos variáveis
 - 2.4 Método de cálculo para custos fixos
 - 2.5 Método de cálculo para custos variáveis
 - 2.6 Administração de custos
 - 2.7 Fatores que influenciam na variação dos custos
 - 2.8 Mapas de custos, relatórios gerenciais e sistemas de controle
3. Planejamento de renovação de frota
 - 3.1 Política de renovação de frota
 - 3.2 Dimensionamento da frota
 - 3.3 Adequação da frota
 - 3.4 Frota própria x frota contratada

INVESTIMENTO:

R\$ 500,00

**Incluso : Material didático
Coffee breaks
Almoços
Estacionamento**

AGENDA:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 às 10h15
	Almoço	12h00 às 13h00
	Coffee Break	15h00 às 15h15
	Término	17h30

CERTIFICADOS • Mínimo de 30 Participantes

CARGA HORÁRIA : 16 HORAS



Local : Campo Belo Plaza
Rua Demóstenes, 748 - Campo Belo
Fone (11) 5536.9922

MAIS INFORMAÇÕES:

Ligue (11) 5096.8104 / 0800.7028104

otmeditora@otmeditora.com.br

Contato : Maria Penha ou Sabrina Baialardi

Organização:



publicidade
publicações
e eventos

Apoio :



transporte
Tudo ok moderno MODERNO



A garra é nossa



Ao completar 50 anos, Petrobras anuncia investimentos de US\$ 34 bilhões e alcança produção nacional de 1,8 milhão de barris/dia

Sonia Crespo

Descoberta de importante reserva petrolífera ocorreu em 1974, em Garoupa, em Campos (RJ)

Há cinco décadas, quando a então recém-criada empresa Petróleo Brasileiro S/A (Petrobras) recebia do Conselho Nacional do Petróleo, na época órgão regulador do setor, a incumbência de explorar o petróleo no Brasil, dispunha apenas de algumas áreas para prospecção, que teriam capacidade de produzir cerca de 2.700 barris por dia, duas refinarias – uma delas, em Cubatão, ainda em fase de montagem – vinte navios petroleiros e uma fábrica de fertilizantes. Só.

Se por um lado havia um singelo patrimônio material, por outro existia uma garra capaz de fazer com que, 50 anos depois, a Petrobras se tornasse o maior grupo empresarial do País e a 12ª maior companhia mundial do setor de petróleo, além de transformar-se na detentora da tecnologia mais avançada do

mundo para a produção de petróleo em águas profundas. A empresa anunciou que no mês de setembro último a produção diária de petróleo e gás natural, em barris de óleo equivalente (boe), no Brasil e no exterior, alcançou a marca dos 2,07 milhões de barris/dia, superando

em 12,9% o total registrado no mesmo período de 2002. Só no Brasil a produção chegou aos 1,82 milhão de barris/dia.

A partir de 1997, o Brasil passou a fazer parte do grupo dos únicos 16 países do mundo que produzem mais de 1 milhão de barris por dia.

PERFIL DA PETROBRAS

(dados referentes a 2002)

Empresas que compõem o grupo	12
Total de empregados	48.558
Poços produtivos (óleo e gás natural)	9.842
Sondas de perfuração	96
Dutos (em Km)	15.772
Frota de navios (próprios e afretados)	115
Refinarias	14
Produção média diária de óleo e LGN (em barris)	1.535.000
Produção média diária de gás natural (em milhões de m³)	44
Postos de combustíveis no País	7.119
Faturamento anual	R\$ 56,3 bilhões
Lucro líquido	R\$ 9,8 bilhões

Para os próximos quatro anos, o Plano Estratégico da Petrobras prevê realizar investimentos da ordem de US\$ 34,3 bilhões em todas as áreas em que atua – 57% desse valor será oriundo de recursos próprios. Do total dessa aplicação, 85% serão destinados ao País e 15%, investidos no exterior. A empresa mantém atualmente ativos de produção em oito países: seis da América Latina (Argentina, Venezuela, Colômbia, Bolívia, Peru e Equador), Nigéria e Estados Unidos. No mês de setembro, a produção (em boe) nesses países somou 258.192 barris/dia.

Por ser a empresa pioneira na indústria brasileira de petróleo, a Petrobras teve de enfrentar momentos bastante difíceis, pela falta de infra-estrutura e de tecnologia avançada. Assim que iniciou suas atividades, em 1953, as operações de refino eram realizadas apenas em Landulpho Alves, na Bahia. O crescimento da demanda obrigou a empresa a construir novas refinarias logo nos cinco primeiros anos de operação. Em 1954 entrava em atividade a refinaria de Capuava, em 1955 a de Presidente Bernardes, ambas em São Paulo, e em 1956 a refinaria Isaac Sabbá, no Amazonas.

A EVOLUÇÃO DA EMPRESA DURANTE 50 ANOS

	Produção diária (em mil barris)	História
1953	2,6	início das atividades da empresa no País
1958	51,1	é criado o primeiro logotipo da Petrobras
1961	94,9	inaugurado o primeiro posto de abastecimento, em Brasília (DF)
1967	146,1	surge a primeira subsidiária da Petrobras: Petroquisa
1971	170,2	nasce a BR Distribuidora
1974	177,0	descoberto petróleo em Garoupa, em Campos (RJ)
1978	160,1	descoberta reserva de gás natural em Jurúá (AM)
1984	467,5	produção atinge mais de 45% do consumo nacional
1993	668,3	Brasil e Bolívia fecham acordo para construir gasoduto
1997	869,3	é criada a ANP-Agência Nacional do Petróleo
2003	1.550,0*	empresa comemora 50 anos de operações

* julho de 2003
Fonte: Petrobras

A PASSOS LARGOS – O primeiro logotipo da Petrobras – um losango com o nome da empresa no centro – surgiu em 1958 e dois anos depois, em 1961, era inaugurado o primeiro posto de combustíveis da marca em Brasília (DF) – recém-inaugurada capital federal. A Petrobras Distribuidora só surgiria dez anos depois, em 1971. Quando completou 30 anos de atividades, a empresa já produzia cerca de 468 mil barris diários de petróleo e atendia a mais de 45% da demanda de consumo nacional. A partir de então o crescimento caminhou em progressão geométrica.

Em 2002, a empresa registrou faturamento de R\$ 56 bilhões. Apenas no primeiro semestre de 2003,

esse resultado já estava na casa dos R\$ 48 bilhões. O lucro líquido do ano passado foi de R\$ 9,8 bilhões. Só no primeiro semestre de 2003, esse valor praticamente se equiparava ao total de 2002: R\$ 9,4 bilhões.

A Petrobras estima que já a partir de 2006 o País será auto-suficiente na produção de petróleo. Atualmente, calcula-se que a empresa já produza, em média, 90% do petróleo consumido no Brasil – 1,59 milhões de barris/dia. Com a implantação do Plano Estratégico, oito novas plataformas marítimas começarão a operar até 2007 e acrescentarão praticamente 1 milhão de barris diários à atual capacidade de produção nacional de petróleo.

Até lá, de acordo com projeções realizadas pelo grupo, essa produção aumentará 8% ao ano, atingindo 2,2 milhões de barris diários, enquanto o consumo se manterá no patamar de 2 milhões de barris ao dia. Para 2010, a projeção da Petrobras é de que a produção diária chegue aos 2,4 milhões de barris, e o consumo doméstico diário se restrinja aos 2,1 milhões de barris. Essa estimativa nos leva a concluir que, dentro de oito anos, no máximo, estaremos exportando petróleo. Isso que é garra. ■



Refinaria de Capuava, em São Paulo, um dos 14 complexos de refino da Petrobras

Na rota da logística

Novos sistemas direcionam-se ao acompanhamento da carga, com redução de custos em relação ao rastreamento voltado para risco

Carmen Lúcia Torres

Com utilização usual para gerenciar riscos, os sistemas de rastreamento começam a voltar-se para o segmento de logística, adaptando a tecnologia e os custos às necessidades operacionais das firmas.

Para gerenciar riscos, o rastreamento que utiliza a tecnologia via satélite pode ser usada tanto para o posicionamento do veículo, ou carga, como para a transmissão dos dados para as empresas, com acompanhamento passo a passo, *online*, do objeto rastreado. Este processo é vital para a segurança. Há serviços que oferecem, ainda, resgate, com equipes treinadas.

Nos sistemas voltados à logística, não há necessidade de tudo isto. “Basta saber o dia, hora e local que o veículo, ou carga, passou e, a partir daí, disponibilizar esta informação para o cliente”, diz Luiz Cláudio Cruz, diretor de Negócios da Rotanet, empresa que desenvolveu o sistema Rotainfo, que serve para localização de veículos e cargas.

A solução da empresa pode indicar o horário em que o veículo ou carga saiu de um local, quanto tempo está levando a viagem, tempo de permanência em determinados pontos e previsão do horário de chegada no próximo ponto de destino. Com isto, a transportadora – ou embarcadora – pode monitorar todo seu sistema de movimentação, para manter seu cliente informado ou controlar e ajustar o transporte à logística integrada.

A tecnologia da Rotanet é baseada em sistema de radiofrequência de médio alcance para coletar os dados e, em etapa seguinte, utiliza a internet para divulgar as informações. O objeto a ser rastreado rece-

be um *chip* que “conversa” com “antenas”, posicionadas nos locais estratégicos. As informações são enviadas a um servidor central que processa os dados e os redireciona à Internet, para acesso do cliente.

“Nosso sistema sai 20 vezes mais barato em relação aos sistemas de rastreamento voltados para risco”, diz Cruz. No caso de risco, o investimento inicial chega a ser R\$ 6 mil, e a mensalidade pode sair mais de R\$ 300. O Rotainfo, da Rotanet, custa inicialmente R\$ 300 e R\$ 35 de mensalidade.

Sistema permite controlar e ajustar o transporte à logística integrada

A cobertura do sistema da Rotanet abrange 4 mil quilômetros de vias nas principais rotas brasileiras, implantada há cerca de um ano e meio. As estações de captação de dados estão colocadas a cada 100 quilômetros. Os veículos não precisam reduzir a velocidade para que as antenas captem as informações do *chip* embarcado. A tecnologia de radiofrequência de médio alcance capta sinais de veículos em velocidade de até 220 quilômetros por hora.

Além desta infra-estrutura fixa, a Rotanet pode equipar rotas de acordo com a necessidade do cliente, dependendo da negociação. A instalação das antenas demanda apenas um ponto de energia e uma linha telefônica. No caso da Editora Abril, uma das clientes da Rotanet, há *chips* instalados nas portarias das distribuidoras de todo o Brasil, além das rotas rodoviárias.

Os *chips* dos veículos e da carga podem ser móveis ou fixos, de acordo com a conveniência. A

flexibilização dos móveis se ajusta a frotas terceirizadas. Nos dois casos, o tempo de instalação não é maior que 15 minutos, diz Cruz.

TECNOLOGIA MISTA – Na mesma trilha da Rotanet, a By Sat está no ar com o Bay Log desde o final de 2002. A tecnologia utilizada é diferente da sua concorrente. O posicionamento do veículo é dado por um equipamento de GPS (Global Positioning System), que identifica a latitude e longitude do objeto rastreado por meio de satélites. No entanto, a transmissão dos dados não é via satélite e sim via celular, com a tecnologia CDMA, no padrão GSM (o mais avançado, que vem se expandindo rapidamente no Brasil). Estas tecnologias possibilitam acesso aos dados com maior velocidade. “O sistema fica praticamente *online*, dando posições de um em um minuto”, explica Ricardo Leão Álvares Fagundes, gerente executivo da empresa.

A By Sat oferece seu sistema especialmente para coleta e entrega urbanas, uma vez que as operadoras com as quais a empresa trabalha ainda não têm cobertura em todo o território nacional.

Há quatro anos no mercado, com sistemas de rastreamento para gerenciamento de risco, a By Sat aposta alto em seu By Log. O sistema utiliza a mesma infra-estrutura do gerenciamento de risco. Mas, o custo é cerca de 20 vezes menor, diz Fagundes. “As aplicações para a logística são diversificadas e o custo viabiliza o serviço”, diz, exemplificando com seu maior cliente, a Construtora Camargo Correa, que utiliza o By Log para controle e monitoramento de seus caminhões. ■

Scania aumenta vendas com créditos de ICMS

Algumas das maiores transportadoras já negociaram a compra de veículos utilizando a transferência do imposto

Algumas das maiores empresas brasileiras do transporte rodoviário de cargas – Transportadora Americana, Lubiani Transportes, Transportadora Contatto, ANR Transportes Rodoviários, Transportadora Ajofer, Rodoviário Schio, Transportes Della Volpe, Expresso Jundiá São Paulo e Rodoviário Morada do Sol – já negociaram com a Scania Latin America a compra de caminhões utilizando os créditos do ICMS na renovação de suas frotas.

A Scania já comercializou 220 caminhões mediante a transferência dos créditos fiscais. O assunto despertou vivo interesse nos empresários que compareceram ao café da manhã realizado no dia 7 de outubro, na sede do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), organizado pela Marcelo Fontana Promoções, com patrocínio da Scania.

“A utilização do benefício é por tempo indeterminado e contempla apenas as operações realizadas entre contribuintes paulistas”, explicou Roberto Leoncini, Gerente de Gestão de Soluções Integradas (Vendas de Caminhões) da Scania. As montadoras localizadas em São Paulo (DaimlerChrysler, Scania e Ford) estão aptas a utilizar o benefício fiscal, ao contrário das marcas situadas em outros estados.

CRÉDITO COMO MOEDA – Os créditos acumulados declarados ao Fisco pelas empresas transportadoras servem como moeda na compra de combustíveis e cami-

nhões, conforme os artigos 71 e 84 do RICMS/00. “A Lei Kandir, aprovada pelo Congresso Nacional em novembro de 1996, aproveita os créditos sobre bens do ativo imobilizado. Já o uso do ICMS autorizado no estado de São Paulo jogou por terra os bens físicos e só incide sobre os financeiros”, explicou Valdete Marinheiro, assessora tributária da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (Fetcesp).

Utilização do benefício é por tempo indeterminado e contempla apenas as operações paulistas

O valor do crédito poderá quitar total ou parcialmente a aquisição do caminhão. A Transportadora Americana foi pioneira na adoção do sistema. “O volume de operações utilizando o ICMS ainda é pequeno, se for comparado percentualmente ao total das vendas, mas é uma alternativa que os clientes têm e devem utilizar”.

As empresas de transporte contam em seu caixa (contabilidade) o equivalente a 2,4% de sua receita em ICMS, calcula Adalberto Panzan Júnior, presidente da Logistar Brasil Logística. “Muitas empresas não têm esta disponibilidade financeira e tomam recursos em bancos”, afirma Panzan, que aponta a baixa rentabilidade das empresas do setor.

“Opera-se o valor do imposto pago

(cobrado) nas operações ou prestações anteriores e compensa-se com o imposto devido nas operações ou prestações seguintes”, explicou Valdete Marinheiro, durante a palestra “Crédito do ICMS no Transporte Rodoviário de Cargas”.

BARREIRAS FISCAIS – Os obstáculos contábeis e fiscais entre as pequenas e médias frotas ainda dificulta a plena utilização do ICMS (12% do valor do frete) nas negociações com a fábrica. A plena utilização dos créditos fiscais das empresas ainda esbarra no temor das investidas da fiscalização e na contabilidade terceirizada de muitas empresas, não especializadas em transportes.

“Algumas empresas acharam que estavam isentas do ICMS”, comentou a especialista em tributação, apontando o equívoco. A Lei Complementar nº 102 prevê o parcelamento do aproveitamento creditício sobre os ativos no prazo de 48 meses. “São operações simples, sem riscos para a montadora, que negocia com clientes conhecidos”, esclarece Leoncini. A maioria das vendas é feita pela rede de concessionários que fatura a venda diretamente à fábrica.

A montadora vem planejando cada vez mais as operações que envolvem tributos. “O aumento das exportações gera mais créditos. O ideal é consultar a fábrica desde o início da operação”. As negociações de veículos novos da marca contemplam combinações - créditos do ICMS, veículos usados, Finame e financiamento bancário. 

custos operacionais (em R\$)

VEÍCULO		VOLKSWAGEN	
MODELO/CARROCERIA		GOL PLUS 1.0 8V	
QUILÔMETROS RODADOS (Média Mensal)		5.000	
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	141,21	0,0282	4,9
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	189,33	0,0379	6,6
SALÁRIO DO MOTORISTA	1112,50	0,2225	38,9
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	85,38	0,0171	3,0
SEGURO FACULTATIVO	83,18	0,0166	2,9
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	259,99	0,0520	9,1
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	1871,60	0,3743	65,4
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
COMBUSTÍVEL	710,37	0,1421	24,8
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	96,00	0,0192	3,4
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	135,63	0,0271	4,7
LUBRIFICANTE DO MOTOR	12,78	0,0026	0,4
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	2,33	0,0005	0,1
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	31,25	0,0063	1,1
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	988,35	0,1977	34,6
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	2859,94	0,5720	100,0

VEÍCULO		FORD	
MODELO/CARROCERIA		F-4000 BAÚ	
QUILÔMETROS RODADOS (Média Mensal)		10.000	
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	290,28	0,0290	4,7
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	506,69	0,0507	8,2
SALÁRIO DO MOTORISTA	1128,52	0,1129	18,2
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	63,46	0,0063	1,0
SEGURO FACULTATIVO	262,17	0,0262	4,2
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	565,01	0,0565	9,1
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	2816,12	0,2816	45,3
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
COMBUSTÍVEL	2370,69	0,2371	38,1
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	290,23	0,0290	4,7
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	592,90	0,0593	9,5
LUBRIFICANTE DO MOTOR	76,65	0,0077	1,2
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	5,97	0,0006	0,1
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	62,50	0,0063	1,0
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	3398,94	0,3399	54,7
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	6215,06	0,6215	100,0

VEÍCULO		MERCEDES-BENZ	
MODELO/CARROCERIA		1620 4X2 CS	
QUILÔMETROS RODADOS (Média Mensal)		10000	
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	570,69	0,0571	6,0
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	907,50	0,0908	9,5
SALÁRIO DO MOTORISTA	1128,52	0,1129	11,8
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	104,71	0,0105	1,1
SEGURO FACULTATIVO	412,50	0,0413	4,3
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	868,46	0,0868	9,1
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	3992,41	0,3992	41,8
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
COMBUSTÍVEL	3928,57	0,3929	41,1
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	325,18	0,0325	3,4
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	988,00	0,0988	10,1
LUBRIFICANTE DO MOTOR	118,99	0,0119	1,2
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	20,15	0,0020	0,2
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	200,00	0,0200	2,1
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	5560,89	0,5561	58,2
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	9553,30	0,9553	100,0

VEÍCULO		SCANIA	
MODELO/CARROCERIA		R 124 LA 360 4X2 NA CAV MEC.	
QUILÔMETROS RODADOS (Média Mensal)		15.000	
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	1557,50	0,1038	8,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1869,60	0,1246	9,9
SALÁRIO DO MOTORISTA	1128,52	0,0752	5,9
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	218,05	0,0145	1,1
SEGURO FACULTATIVO	984,00	0,0656	5,2
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	1724,47	0,1150	9,1
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	7482,14	0,4988	39,4
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
COMBUSTÍVEL	7932,69	0,5288	41,8
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	661,50	0,0441	3,5
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	2214,00	0,1476	11,7
LUBRIFICANTE DO MOTOR	383,25	0,0256	2,0
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	33,13	0,0022	0,2
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	262,50	0,0175	1,4
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	11487,07	0,7658	60,6
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	18969,21	1,2646	100,0

VEÍCULO		MERCEDES-BENZ	
MODELO/CARROCERIA		SPRINTER 311 FURGÃO	
QUILÔMETROS RODADOS (Média Mensal)		10.000	
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	483,10	0,0483	7,8
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	543,46	0,0543	8,7
SALÁRIO DO MOTORISTA	1128,52	0,1129	18,1
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	124,05	0,0124	2,0
SEGURO FACULTATIVO	244,20	0,0244	3,9
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	566,50	0,0567	9,1
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	3089,83	0,3090	49,6
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
COMBUSTÍVEL	2115,38	0,2115	33,9
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	231,00	0,0231	3,7
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	612,72	0,0613	9,8
LUBRIFICANTE DO MOTOR	54,75	0,0055	0,9
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	2,87	0,0003	0,0
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	125,00	0,0125	2,0
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	3141,72	0,3142	50,4
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	6231,55	0,6232	100,0

VEÍCULO		VOLKSWAGEN	
MODELO/CARROCERIA		15-190 - 4X2 - BAÚ	
QUILÔMETROS RODADOS (Média Mensal)		10.000	
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	565,90	0,0566	6,7
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	827,94	0,0828	9,8
SALÁRIO DO MOTORISTA	1128,52	0,1129	13,4
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	97,96	0,0098	1,2
SEGURO FACULTATIVO	365,14	0,0365	4,3
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	766,00	0,0766	9,1
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	3751,46	0,3751	44,5
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
COMBUSTÍVEL	2989,13	0,2989	36,5
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	376,53	0,0377	4,5
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	998,82	0,0999	11,9
LUBRIFICANTE DO MOTOR	119,72	0,0120	1,4
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	15,50	0,0016	0,2
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	175,00	0,0175	2,8
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	4674,50	0,4674	55,5
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	8425,96	0,8426	100,0

VEÍCULO		IVECO	
MODELO/CARROCERIA		EUROCARGO 170 E 22 BAÚ	
QUILÔMETROS RODADOS (Média Mensal)		10000	
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	482,71	0,0483	4,8
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1001,08	0,1001	9,9
SALÁRIO DO MOTORISTA	1128,52	0,1129	11,1
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	110,71	0,0111	1,1
SEGURO FACULTATIVO	439,50	0,0440	4,3
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	921,85	0,0922	9,1
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	4084,37	0,4084	40,3
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
COMBUSTÍVEL	4296,88	0,4297	42,4
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	398,68	0,0399	3,9
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	1054,80	0,1055	10,4
LUBRIFICANTE DO MOTOR	84,68	0,0085	0,8
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	20,93	0,0021	0,2
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	200,00	0,0200	2,0
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	6055,96	0,6056	59,7
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	10140,33	1,0140	100,0

VEÍCULO		VOLVO	
MODELO/CARROCERIA		FH 12.380 - 4X2 - CAV MEC.	
QUILÔMETROS RODADOS (Média Mensal)		15.000	
CÁLCULO DOS CUSTOS FIXOS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
DEPRECIÇÃO OPERACIONAL	1416,90	0,0945	7,6
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1750,21	0,1167	9,4
SALÁRIO DO MOTORISTA	1128,52	0,0752	6,1
LICENCIAMENTO E SEGURO OBRIG.	203,88	0,0136	1,3
SEGURO FACULTATIVO	916,00	0,0611	4,9
DESPESAS ADMINISTRATIVAS	1666,30	0,1124	9,1
SUBTOTAL CUSTOS FIXOS	7101,82	0,4735	38,3
CÁLCULO DOS CUSTOS VARIÁVEIS		VALOR	
	R\$	R\$/KM	%
COMBUSTÍVEL	7932,69	0,5288	42,8
PNEUS, CÂMARAS E RECAPAGENS	661,50	0,0441	3,6
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MÃO-DE-OBRA)	2164,05	0,1443	11,7
LUBRIFICANTE DO MOTOR	394,20	0,0263	2,1
LUBRIFICANTE DA TRANSMISSÃO	32,55	0,0022	0,2
LAVAGEM E LUBRIFICAÇÃO	262,50	0,0175	1,4
SUBTOTAL CUSTOS VARIÁVEIS	11447,49	0,7632	61,7
CUSTO TOTAL (Mensal e por km rod.)	18549,31	1,2366	100,0



Está pintando um novo rumo para o transporte brasileiro

PARTICIPE DA MAIOR FEIRA DE NEGÓCIOS E TECNOLOGIA DO SETOR DE TRANSPORTE DO INTERIOR DO BRASIL

RODOVIA ANHANGUERA KM 314
4 À 7 DE DEZEMBRO
RIBEIRÃO PRETO - SP



Promoção:



Apoio:



PROJETO **BIODIESEL** BRASIL PRESENTE NA

FESTCAM 2003

www.festcam.com.br

Informação:

(16) 3967-1535

dip@dipcomunicacao.com.br

Realização:



Patrocínio:



Números na contramão

PIB do setor de transportes cresce menos do que o contingente de empresas

O setor do transporte rodoviário no Brasil reúne um mundo de participantes, mais precisamente um total de 60.819 empresas, revela o último levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Os números se referem a 2001, mas, como se trata de um trabalho de fôlego, a defasagem de tempo não chega a ser relevante.

O levantamento mostra que a ampliação do número de empresas é muito grande. O número de 2001, de 60.819 empresas, representa crescimento de 19,75% sobre o ano anterior, quando o universo de transportadores rodoviários era de 50.787, cerca de dez empresas para cada um das mais de 5 mil cidades brasileiras.

Os transportadores de cargas – 47.566 empresas em 2001 – formam 78,2% do total. Os restantes 21,% (13.231 empresas) são de transporte de passageiros. Em relação ao ano anterior, o ramo de carga cresceu (22,1%) o dobro do número de transportadores de passageiros (11,7%).

Os transportadores na área de serviços formam o segundo maior pelotão de empresas, só atrás da atividade de bares, restaurantes, hotéis e similares, que reúne um total de 280.025 estabelecimentos.

O transporte rodoviário (cargas e passageiros) representa 73,2% do total de empresas (83.096) listadas em transportes e serviços auxiliares de transportes.

A expansão do número de transportadores não condiz com a evolução do Produto Interno Bruto (PIB) do transporte, que vem caindo assustadoramente. Depois de representar 3,35% do PIB do Brasil, o transporte atingiu 1,64% nos quatro trimestres até junho de 2003.

SERVIÇOS (Numero de Empresas)		
Atividades	2000	2001
Serviços de alojamento e alimentação	280.611	280.025
Transportes e serviços auxiliares dos transportes	71.646	83.096
Transporte ferroviário e metroviário	21	21
Transporte rodoviário	50.787	60.819
Transporte de passageiros	11.846	13.231
Transporte de cargas	38.941	47.588
Transporte aquaviário	318	397
Transporte aéreo	300	341
Serviços auxiliares dos transportes e agências de viagens	20.220	21.518
Correio e telecomunicações	2.920	3.964
Atividades de informática	30.200	38.238
Atividades imobiliárias e aluguel de bens móveis e imóveis	37.721	38.476
Serviços prestados principalmente às empresas	125.830	150.616
Outras atividades de serviços	218.650	219.252
Total	767.578	813.667

Fonte: IBGE

PIB		
Ano	R\$ bilhões	
	Transporte	Total
1994	10,82	352,83
1995	19,63	608,39
1996	20,81	732,03
1997	24,68	820,12
1998	24,73	862,79
1999	24,27	911,68
2000	26,50	1.021,49
2001	28,69	1.119,75
2002	26,14	1.251,50
2003*	21,99	1.342,48

Fonte: IBGE

* 4 trimestres até jun/03

PIB DO TRANSPORTE	
(Participação no PIB total - em %)	
1991	3,35
1992	3,04
1993	2,79
1994	3,07
1995	3,23
1996	2,84
1997	3,01
1998	2,87
1999	2,66
2000	2,59
2001	2,56
2002	2,09
2003*	1,64

Fonte: IBGE

* 4 trimestres até jun/03

PRODUTO INTERNO BRUTO					
(R\$ bilhões)					
Sectores e subsectores	I Trim/02	II Trim/02	III Trim/02	IV Trim/02	2002
Agropecuária - total	23,34	27,04	24,61	21,80	96,79
Indústria - total	93,61	107,17	117,37	126,68	444,84
Serviços - total	159,37	174,49	184,60	191,42	709,88
Transporte	6,90	6,98	6,46	5,81	26,14
Intermediação financeira	(13,40)	(19,57)	(26,02)	(16,35)	(75,33)
Impostos sobre Produtos	32,93	34,98	36,65	40,76	145,32
PIB a Preços de Mercado	295,85	324,12	337,22	364,31	1.321,49

Fonte: IBGE

Transportes dão mais emprego

Os números divulgados pelo IBGE mostram essa tendência

A atividade de transportes e serviços auxiliares de transporte tinha um total de 1.304.447 empregados em 2001, expansão de 7,33% sobre o ano anterior, quando seu contingente era de 1.215.280 funcionários. Cresceu mais do que a atividade de serviços, que avançou 6,5% no número de pessoal ocupado.

Todas as modalidades de transporte cresceram em contingente, à exceção do transporte ferroviário e metroviário, o que se explica pela privatização quase maciça da atividade, que vinha de um tradicional modelo estatal. Os trens transportaram mais carga, o que significa mais produtividade por empregado.

Se em número absoluto de empregados o crescimento foi quase generalizado na atividade de transportes, na média de funcionário por empresa a queda foi uma constante. O setor rodoviário de passageiros foi o que mais enxugou seu quadro. Em 2001, ocupou 10,15% menos pessoal.

Na parte de remuneração de pessoal, o setor aquaviário foi o mais generoso. O salário por funcionário aumentou 61,4%. O crescimento do modal certamente pode ser uma explicação convincente para a puxada para cima da remuneração. Em compensação, o setor rodoviário de cargas, o que menos paga (R\$ 643,64), deu reajuste de apenas 0,09%.

A atividade de transporte certamente é valorizada quanto mais serviço for agregado. As empresas que focam esse rumo certamente tendem a levantar a remuneração do empregado.

No total geral do setor de serviços, os transportes são o segundo maior empregador, só atrás dos chamados serviços de alojamento e alimentação.

SERVIÇOS (Pessoal Ocupado - nº de funcionários)		
Atividades	2000	2001
Serviços de alojamento e alimentação	1.355.114	1.404.899
Transportes e serviços auxiliares dos transportes	1.215.280	1.304.447
Transporte ferroviário e metroviário	38.005	37.865
Transporte rodoviário	908.959	966.567
Transporte de passageiros	575.096	577.146
Transporte de cargas	333.863	389.421
Transporte aquaviário	13.131	16.891
Transporte aéreo	37.853	40.808
Serviços auxiliares dos transportes e agências de viagens	217.332	242.316
Correio e telecomunicações	207.687	215.325
Atividades de informática	205.364	220.740
Atividades imobiliárias e aluguel de bens móveis e imóveis	190.592	195.254
Serviços prestados principalmente às empresas	1.878.006	1.993.548
Outras atividades de serviços	827.678	928.127
Total	5.879.721	6.262.340

Fonte: IBGE

SERVIÇOS (Média de funcionários por empresa)			
Atividades	2000	2001	Var. %
Serviços de alojamento e alimentação	4,83	5,02	3,89
Transportes e serviços auxiliares dos transportes	16,96	15,70	(7,45)
Transporte ferroviário e metroviário	1.809,76	1.803,10	(0,37)
Transporte rodoviário	17,90	15,89	(11,20)
Transporte de passageiros	48,55	43,62	(10,15)
Transporte de cargas	8,57	8,18	(4,55)
Transporte aquaviário	41,29	42,55	3,04
Transporte aéreo	126,18	119,67	(5,16)
Serviços auxiliares dos transportes e agências de viagens	10,75	11,26	4,77
Correio e telecomunicações	71,13	54,32	(23,63)
Atividades de informática	6,80	5,77	(15,11)
Atividades imobiliárias e aluguel de bens móveis e imóveis	5,05	5,07	0,44
Serviços prestados principalmente às empresas	14,92	13,24	(11,32)
Outras atividades de serviços	3,79	4,23	11,83
Total	7,66	7,70	0,47

Fonte: IBGE

SERVIÇOS (Remuneração média por funcionário - R\$ por mês)			
Atividades	2000	2001	Var. %
Serviços de alojamento e alimentação	284,48	320,49	12,66
Transportes e serviços auxiliares dos transportes	787,92	834,32	5,89
Transporte ferroviário e metroviário	1.955,49	2.144,25	9,65
Transporte rodoviário	667,35	687,59	3,03
Transporte de passageiros	681,46	717,24	5,25
Transporte de cargas	643,05	643,64	0,09
Transporte aquaviário	1.141,88	1.842,95	61,40
Transporte aéreo	1.986,37	2.040,11	2,71
Serviços auxiliares dos transportes e agências de viagens	857,85	941,53	9,75
Correio e telecomunicações	1.623,70	1.734,11	6,80
Atividades de informática	1.248,08	1.477,75	18,40
Atividades imobiliárias e aluguel de bens móveis e imóveis	525,05	579,07	10,29
Serviços prestados principalmente às empresas	572,90	607,44	6,03
Outras atividades de serviços	540,06	564,90	4,60
Total	7.264,73	7.830,61	7,79

Fonte: IBGE

Caminhão dá ré na matriz de transporte

Trem e navio avançam e obrigam o rodoviário a acelerar em produtividade

A questão pode causar alguma polêmica, mas está sendo lançada. O transporte rodoviário de cargas está perdendo participação na matriz de transporte. Se em 2000 tinha 60,5%, em 2002 já estaria com 57%. O transporte ferroviário e a cabotagem/fluvial fizeram o caminhão recuar. Trata-se de um cálculo officioso, já que a Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, conhecida como Geipot está em liquidação pelo Decreto nº 4.135 de 20 de fevereiro de 2002.

Na verdade, com a privatização dos serviços ferroviários e portuários, o trem e a cabotagem avançaram. O caminhão, principalmente no transporte de produtos agrícolas, tornou-se mais produtivo por força da competição. A Volvo, por exemplo, estima que 50% dos caminhões que vende são empregados para bitrens – composição que puxa 35% mais carga líquida em relação ao conjunto tradicional cavalo-carreta.

Gastos com pessoal e combustível são os maiores dispêndios da atividade rodoviária. Estes dois quesitos representam 63% das despesas da modalidade de transporte de passageiros e 33% no rodoviário de cargas. Há uma explicação para essa diferença. A atividade de passageiros é exercida em geral com frota e pessoal próprios. Já em cargas, boa parte da frota (e do pessoal) é terceirizada, seja com uso do chamado agregado fixo ou por meio da contratação de caminhoneiros no mercado *spot*. Assim, enquanto o setor de passageiros destina em torno de 4% para pessoal terceirizado, a área de cargas gasta ao redor de 19% com essa rubrica, como mostra o levantamento do IBGE.

PERCENTUAL DA CARGA TRANSPORTADA POR MODO DE TRANSPORTE

(Participação em %)

Modo de transporte	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2002**
Aéreo	0,32	0,33	0,26	0,31	0,31	0,33	0,30
Aquaviário*	11,53	11,47	11,56	12,69	13,19	13,86	15,00
Dutoviário	3,94	3,78	4,55	4,44	4,61	4,46	4,70
Ferrovário	22,29	20,74	20,72	19,99	19,60	20,86	23,00
Rodoviário*	61,92	63,68	62,91	62,57	62,29	60,49	57,00
Total	100,00						

* Dados preliminares, estimados pelo Geipot; ** estimativa do mercado. Nota: Transporte Aéreo: vôos nacionais; Transporte Hidroviário: navegação interior e cabotagem nacional. Fonte: DAC, Infraero, DMM, DP, Petrobras, Samarco, MQN, Fosfertil, RFFSA, Fepasa, EFVM, EFC, EFMRN, EFJ, EFA e Geipot

CARGA TRANSPORTADA POR MODO DE TRANSPORTE

(em 10⁶ toneladas-quilômetro)

Modo de transporte	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Aéreo	1.953	2.036	1.709	2.173	2.244	2.432
Aquaviário*	70.610	71.310	77.402	90.444	94.770	103.390
Dutoviário	24.109	23.528	30.435	31.609	33.131	33.246
Ferrovário	136.460	128.976	138.724	142.446	140.817	155.590
Rodoviário*	379.007	396.060	421.131	445.795	447.353	451.370
Total	612.139	621.910	664.401	712.467	718.315	746.028

* Dados preliminares, estimados pelo Geipot; Nota: Transporte Aéreo: vôos nacionais; Transporte Hidroviário: navegação interior e cabotagem nacional. Fonte: DAC, Infraero, DMM, DP, Petrobras, Samarco, MQN, Fosfertil, RFFSA, Fepasa, EFVM, EFC, EFMRN, EFJ, EFA e Geipot

RESULTADOS DAS ATIVIDADES DOS TRANSPORTES E SERVIÇOS AUXILIARES DOS TRANSPORTES - 2001

Especificação	Transporte ferroviário e metroviário	Transporte Rodoviário		Transporte aquaviário	Transporte aéreo	Atividades anexas e auxiliares aos transportes e agências de viagens
		Passageiros	Cargas			
1- Receita operacional líquida	2.881.756	16.302.692	20.412.029	3.985.661	13.627.863	13.328.987
2 - Custo das mercadorias revendidas	155	7.537	599.776	3.604	2.164	22.272
3 - Subvenções e outras receitas operacionais (aluguéis de imóveis, etc.)	980.491	353.566	188.983	51.610	157.464	551.488
4 - Valor bruto da produção (1-2 + 3)	3.862.093	16.648.721	20.001.237	4.033.667	13.783.162	13.858.202
5 - Consumo intermediário	1.861.997	7.428.332	12.168.581	2.673.781	10.678.413	6.172.499
Mercadorias, materiais de consumo e de reposição	209.095	1.757.476	2.184.345	701.960	1.124.078	772.538
Combustíveis e lubrificantes	353.469	3.169.394	3.089.862	306.154	2.437.966	195.262
Serviços prestados por terceiros	644.168	698.666	3.963.173	355.483	2.961.607	1.880.080
Aluguéis e arrendamento de imóveis, veículos, máquinas e equipamentos	155.479	546.875	674.370	424.392	2.076.350	845.666
Prêmios de seguros	15.362	137.915	444.441	41.611	94.674	123.428
Serviços de comunicação	17.002	99.568	246.559	12.826	243.440	238.295
Energia elétrica, gás, água e esgoto	145.243	98.702	99.472	6.293	24.220	198.971
Outros custos e despesas operacionais	322.178	919.735	1.470.359	825.062	1.716.078	1.918.257
6-Valor adicionado bruto a preços básicos (4-5)	2.000.096	9.220.389	7.832.656	1.359.886	3.104.749	7.685.703
7 - Gastos com pessoal	1.410.812	7.135.278	3.729.815	573.947	1.580.000	3.975.809
Salários e outras remunerações	971.511	4.765.773	2.561.519	365.052	990.381	2.530.310
Contribuições para a Previdência Social	223.948	1.206.990	564.129	74.490	266.588	576.500
FGTS	70.827	413.005	224.965	18.809	86.847	208.005
Indenizações por dispensa	16.058	142.534	80.161	5.622	38.079	56.275
Benefícios concedidos aos empregados	128.467	606.976	299.040	109.974	198.104	604.719
8 - Excedente operacional bruto (6-7)	589.284	2.085.111	4.102.841	785.939	1.524.750	3.709.894
Pessoal ocupado em 31-12	37.865	577.146	389.421	16.891	40.808	242.316
Número de Empresas	21	13.231	47.588	397	341	21.518

Fonte: IBGE

Os dados referentes a valores econômicos estão expressos em 1000 R\$.

indicadores

Caminhão puxa crescimento

O veículo de carga é o que mais cresce nas estatísticas sobre o pedágio

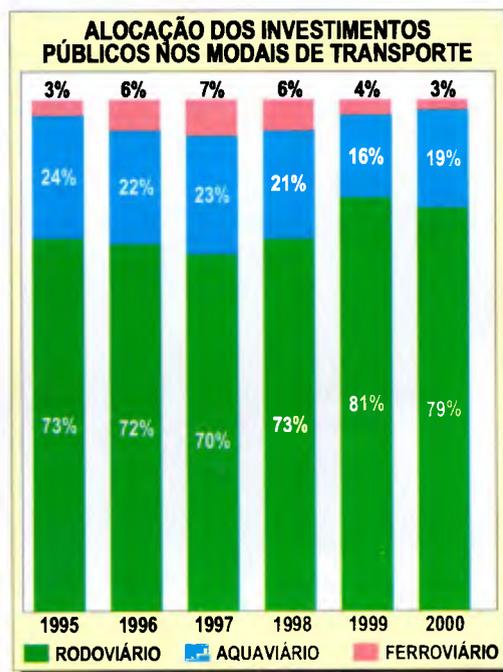
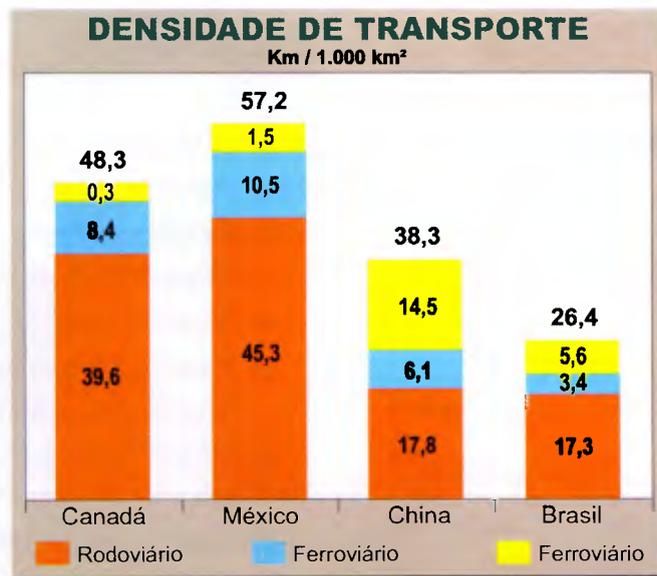
Mesmo cercada de polêmica (e de custos) a cobrança de pedágio em algumas estradas brasileiras não tem afastado os veículos. Ao contrário. O tráfego pedagiado em 2002 envolveu um total de 557,27 milhões de veículos, 11,3% acima do volume de 500,65 milhões registrados em 2001 mostram dados coletados pela ABCR, associação que reúne as concessionárias privadas de rodovias.

O número de caminhões que passa nos pedágios aumentou acima da média (11,8%). Somaram 152,62 milhões de unidades pedagiadas ano passado ante 129,42 milhões no ano anterior. Os automóveis tiveram uma expansão mais limitada, de 5,6%.

O indicador de pedágio mostra tendências da economia. Nesse caso, o mês de setembro deste ano, com relação a setembro de 2002, apresentou queda de 2,5%, menor que a queda de agosto (4,3%).

Nos últimos 12 meses (acumulado de outubro de 2002 a setembro de 2003 sobre outubro de 2001 a setembro de 2002) o fluxo pedagiado apresentou queda de 0,7%, sendo redução de 1,6% no fluxo de veículos leves e alta de 1,4% no fluxo de veículos pesados, mostra o Índice ABCR de Atividade produzido pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), em conjunto com a Tendências Consultoria Integrada.

O Brasil de estradas privatizadas é minoria numa realidade onde os investimentos em infra-estrutura são baixos e inconstantes. Embora tenha encarecido o transporte, a estrada quando pedagiada reduz gastos com manutenção dos caminhões, custo que sobe quanto maior for a idade do veículo.



TRÁFEGO PEDAGIADO

Itens	Total	Federal	São Paulo	Paraná	Rio Grande do Sul	Outros estados
Veículos leves	382.765.114	80.752.348	184.350.344	34.145.670	22.919.569	60.597.183
Veículos pesados	152.623.313	34.789.114	79.779.930	21.412.867	12.339.001	4.302.401
Motos	10.361.043	721.395	7.144.282	592.623	286.001	1.616.742
Isentos	4.520.123	1.082.441	2.673.490	1.847.088	3.128.817	2.068.287
Total	557.269.593	118.065.298	273.948.046	57.998.298	38.673.388	68.584.613

Fonte: ABCR



Brasil faz festa nos caminhões

Vendas crescem e exportações também. Previsão é boa para 2004

O Brasil foi o sexto maior produtor de caminhões em 2002, revela a Oica, organização mundial que reúne as montadoras. Os números da produção brasileira, ainda que expressivos mundialmente, são pequenos para garantir a aceleração na renovação da frota, em torno de 18 anos de idade.

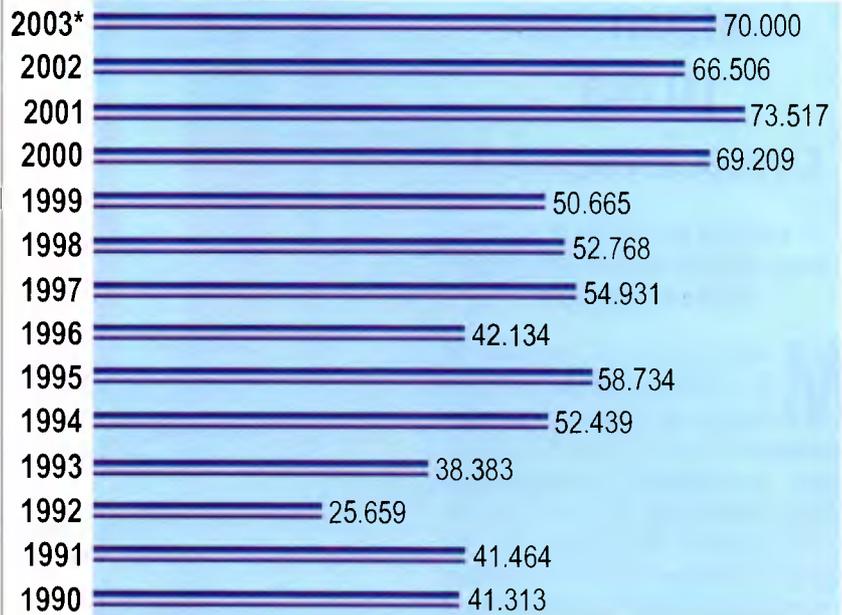
Há, no entanto, esperança. O governo e as montadoras estão empenhados em criar o chamado Moder-carga, programa de financiamento a taxas reduzidas que garantam a aceleração nas taxas de renovação. Nos tratores criou-se o Moderfrota, com sucesso absoluto.

A indústria brasileira de caminhões, embora conte com um grande potencial de renovação pela frente – e mesmo com as baixas da GMC e International, que deixaram o País mais por problemas particulares do que de mercado – está muito bem de saúde. Todas estão renovando suas linhas. As vendas no mercado doméstico andam estáveis (aumento de 0,2% no período de janeiro a setembro de 2003 no cotejo com nove meses de 2002).

No quesito produção, o desemprego da indústria brasileira de caminhões foi melhor. Cresceu 9,8% nos nove meses de 2003. O maior ritmo foi determinado pelas exportações, que nunca estiveram tão altas. No mês de setembro, por exemplo, foram enviados para o exterior 1.296 caminhões, o recorde mensal.

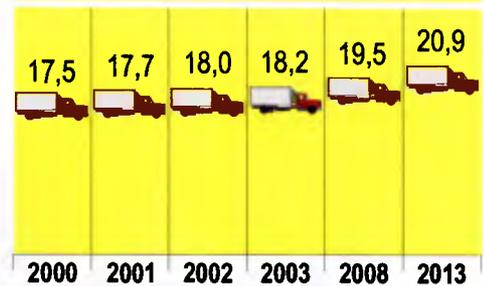
O Brasil exporta para muitos países. Argentina, que era o maior comprador, recupera-se da crise e volta a importar. Neste ano a Volkswagen mandará para o país vizinho mil caminhões – no ano passado só enviou 44 unidades.

EVOLUÇÃO DAS VENDAS DE CAMINHÕES NO MERCADO BRASILEIRO



* Previsão; Fonte: Anfavea

EVOLUÇÃO DA IDADE MÉDIA DA FROTA BRASILEIRA



Fonte: Centro de Estudos em Logística – Coppead

PRODUÇÃO MUNDIAL DE CAMINHÕES EM 2002

POR FABRICANTE - EM UNIDADES		POR PAÍS - EM UNIDADES	
1- Toyota-Daihatsu-Hino	668.941	1- Japão	679.965
2- Isuzu	332.694	2- China	416.894
3- DaimlerChrysler	209.957	3- Estados Unidos	258.257
4- Mitsubishi	197.329	4- Alemanha	158.226
5- Nissan	161.296	5- Índia	109.626
6- Hyundai-Kia	155.847	6- Brasil	68.500
7- Volvo-Renault-Mack	143.813	7- Espanha	66.657
8- Faw Group	124.895	8- México	53.395
9- Mazda	119.770	9- Holanda	47.500
10- Fiat-Iveco	105.271	10- França	47.451
Total dos 10	2.219.813	Total dos 10	1.906.471

Caminhões de 3,5 a 7 toneladas de tara; Fonte: Oica

RECORDE DE EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS (caminhões - em unidades)

2002				2003								
Set	Out	Nov	Dez	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set
541	497	379	554	298	566	640	648	676	1.076	1.096	1.023	1.296

Fonte: Anfavea

Os novos mandamentos da eficiência

Desregulamentado, setor rodoviário de cargas segue as ondas do mercado

O Brasil tem um transporte rodoviário importante, dono da maioria das cargas, mas ao mesmo tempo indisciplinado. Aqui, por exemplo, apesar de muitas tentativas, não há um registro nacional do transportador, nem requisitos adicionais à habilitação e tampouco um responsável técnico.

Há um movimento pró-regulamentação, defendido por entidades de classe dos transportadores, como nos anos 70, quando a regulamentação foi oficializada por decreto de um único parágrafo assinado pelo então presidente e general Figueiredo.

Nos Estados Unidos, mas principalmente na Espanha, as regras são severas. Lá, por exemplo, motorista tem tempo de direção limitada, um fator fundamental para a segurança nas estradas. Aqui, infelizmente, a regra ainda é “dirigir até o sono bater”. O problema, parafraseando o provérbio, é que quem dorme no volante pode “acordar” no cemitério ou no hospital.

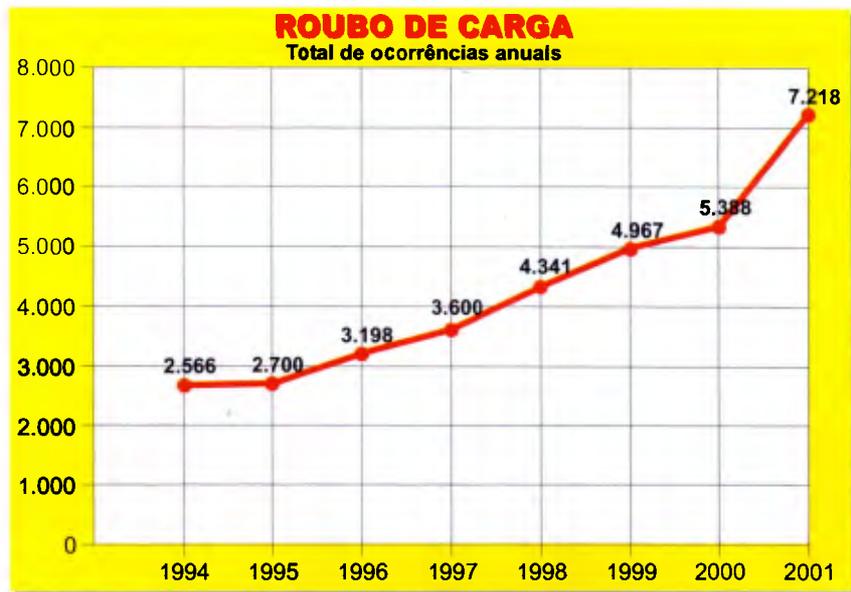
O que se tem notado, cada vez mais, é que empresas de porte, que buscam produtividade, procuram cada vez mais parar o motorista e não o caminhão. Faz sentido: a máquina se paga em menos tempo quanto maior for seu uso, enquanto o homem necessariamente precisa de um descanso para repor as energias. Cada vez faz menos sentido utilizar como quarto a cabine de um caminhão que custa além de R\$ 200 mil.

A tecnologia é uma “arma” para conter o roubo de cargas, uma atividade em alta no Brasil. O rastreamento – seja por satélite ou por outra forma eficaz – ajuda a reduzir as ocorrências e viabiliza a logística.

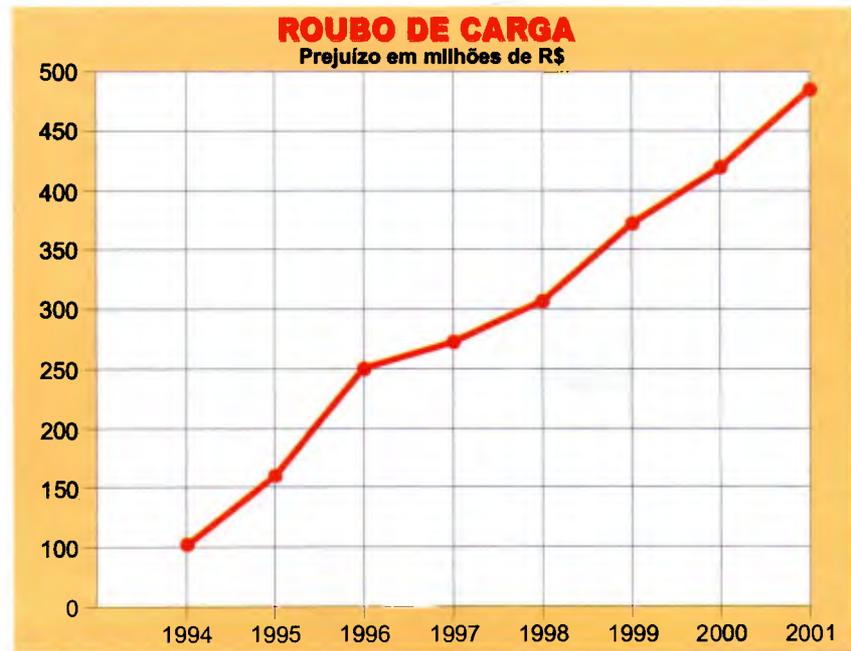
REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA NO BRASIL, EUA E ESPANHA

ITENS REGULATÓRIOS	EUA	ESPANHA	BRASIL
Registro Nacional	✓	✓	●
Requisitos Adicionais à Habilitação	✓	✓	●
Responsável Técnico	●	✓	●
Frota Mínima para Registro	●	✓	●
Área Mínima de Terminais	●	✓	●
Vistoria Veicular	Anual	✓	✓*
	> 1 Ano	-	-
Autorização de Transporte Contingenciada	●	✓	●
Limitação de Idade Média da Frota	●	●	●
Limitação do Tempo de Direção	✓	✓	●
Peso Máximo por Eixo	✓	✓	✓*
Publicação de Tarifas de Frete	✓	●	●
Monitoramento da Faixa de Fretes	✓	✓	●

✓ = Existente; * No caso do Brasil, alguns itens possuem leis específicas, porém não são efetivos na prática
 ● = Inexistente
 Fontes: Brasil: NTC; EUA: US DOT e Espanha: Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres - 1987



Fonte: Pamcary – baseado em estatísticas de cargas seguradas



Fonte: Pamcary – baseado em estatísticas de cargas seguradas

Alta no andar de cima

Pesados e semipesados cresceram, empurrados pela agricultura, enquanto médios e leves caíram, mas o setor não tem do que se queixar

Ao contrário dos automóveis, onde o tamanho do mercado é insuficiente para a capacidade das montadoras, a indústria

de caminhões não tem do que se queixar. Nesse sentido, a líder em veículos comerciais, a Daimler Chrysler, detentora da marca Mercedes-Benz, registrou em setembro de 2003 vendas mensais que não realizava desde

1995. Os segmentos que mais cresceram são os pesados e semipesados. A primeira faixa anotou no período janeiro a setembro expansão de 28% sobre igual período. Os semipesados cresceram 13%.

Na faixa dos pesados, as montadoras que mais melhoraram as vendas foram a Volkswagen (149,5%), e a Ford (73,3%). Mesmo sem tradição no segmento, elas vieram com produtos na faixa de 42/43 toneladas brutas por um preço em torno de 50% de um caminhão superpesado, na faixa de 45/47 toneladas. O slogan do pesado "júnior" é nessa linha – mais você não quer, menos você não precisa.

Nos superpesados, Scania e Daimler Chrysler (com expansão de 34%) não têm do que reclamar. Os fabricantes de caminhões com motor na faixa de 360/400 cv estão vendendo 50% de sua produção para uso como bitrens. Ou seja, estão oferecendo melhor relação custo-benefício – um bitrem leva 35% mais de carga que uma composição convencional.

Nos pesados, a Volvo e a Iveco foram as únicas a apresentar queda. A Volvo – pouco à frente da segunda colocada, a ex-líder Scania – cresceu muito no ano passado. Já a Iveco sofre de dois males – ainda não pode ser beneficiada com a linha Finame, do BNDES, carro-chefe dos financiamentos e falta de tradição. A nacionalização em curso dos caminhões pesados vai permitir seu ingresso nas regras da Finame. Quanto à aceitação da marca, a arbitragem ficará por conta das ações efetivas que a empresa tomar nessa retomada do mercado brasileiro.

Nos semipesados, embora com menor intensidade, houve crescimento de 13% nas vendas nos três trimestres de 2003, comparados com 2002. A marca Volkswagen foi a que mais cresceu, 39%. A Mercedes-Benz, líder disparada em volume, cresceu 12,4%. Os semipesados, que representam 26% do mercado de caminhões, têm um novo competidor, a Volvo do Brasil. A empresa espera vender mil unidades do seu novo semipesado VM.

Se nos pesados e semipesados, a agricultura brasileira em alta ajudou as vendas, nos médios e leves a retração nas vendas de produtos acabados nas cidades contribuiu para a queda no ritmo. Os médios caíram 19,8% e os leves anotaram um declínio de 7,5% na comercialização.

VENDAS INTERNAS DE CAMINHÕES

(nacionais e importados)

	Jan/Set 2003	Jan/Set 2002	Variações (%)
	(em unidades)		
Semileves			
Agrale	89	96	-7,3
DaimlerChrysler do Brasil	917	860	6,6
Fiat Automóveis	222	314	-29,3
Ford Motor Company Brasil	2.144	2.348	-8,7
General Motors do Brasil	-	73	0,0
Iveco Mercosul	816	2.047	-60,1
Peugeot Citroën do Brasil	107	46	132,6
TOTAL	4.295	5.784	-25,7
Leves			
Agrale	358	305	17,4
DaimlerChrysler do Brasil	4.438	5.142	-13,7
Ford Motor Company Brasil	3.490	3.820	-8,6
General Motors do Brasil	2	347	-99,4
Iveco Mercosul	302	-	-
Volkswagen do Brasil	4.946	5.017	-1,4
TOTAL	13.536	14.631	-7,5
Médios			
DaimlerChrysler do Brasil	1.791	2.162	-17,2
Ford Motor Company Brasil	1.208	1.802	-33,0
General Motors do Brasil	-	4	0,0
Iveco Mercosul	-	-	-
Volkswagen do Brasil	3.446	4.070	-15,3
TOTAL	6.445	8.038	-19,8
Semipesados			
DaimlerChrysler do Brasil	6.216	5.449	12,4
Ford Motor Company Brasil	2.169	2.283	-5,0
General Motors do Brasil	3	28	-89,3
International Caminhões do Brasil	-	230	0,0
Iveco Mercosul	64	175	-63,4
Scania Latin America	14	24	-41,7
Volkswagen do Brasil	4.659	3.351	39,0
TOTAL	13.035	11.540	13,0
Pesados			
DaimlerChrysler do Brasil	3.169	2.362	34,2
Ford Motor Company Brasil	882	509	73,3
International Caminhões do Brasil	-	123	0,0
Iveco Mercosul	347	676	-48,7
Scania Latin America	2.907	2.166	34,2
Volkswagen do Brasil	2.253	903	149,5
Volvo do Brasil Veículos	3.215	3.240	-0,8
TOTAL	12.773	9.979	28,0
Caminhões			
Agrale	447	401	11,5
DaimlerChrysler do Brasil	16.441	15.975	2,9
Fiat Automóveis	222	314	-29,3
Ford Motor Company Brasil	9.893	10.762	-8,1
General Motors do Brasil	5	452	-98,9
International Caminhões do Brasil	-	353	0,0
Iveco Mercosul	1.529	2.898	-47,2
Peugeot Citroën do Brasil	107	46	132,6
Scania Latin America	2.921	2.190	33,4
Volkswagen do Brasil	15.304	13.341	14,7
Volvo do Brasil Veículos	3.215	3.240	-0,8
TOTAL GERAL	50.084	49.972	0,2



LOGUP SOLUTION: A SOLUÇÃO DE GESTÃO EMPRESARIAL SAP PARA PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS DESENVOLVIDA PARA O SEGMENTO DE LOGÍSTICA E DISTRIBUIÇÃO.

A SAP e a LOGUP desenvolveram uma solução que coloca em suas mãos todo o poder para realizar a gestão integrada das áreas administrativa, financeira, contábil, fiscal, de compras, vendas, logística, custeio, manutenção e informações gerenciais de transportadoras, operadores logísticos e brokers.

LOGUP SOLUTION atende às diversas necessidades de negócio das empresas de logística e distribuição, permitindo que você controle as atividades de cada serviço: formação de preços, contrato com cliente, programação, roteirização, coleta, transporte multimodal, recebimento, armazenagem, manuseio, formação de carga, expedição, entrega, faturamento, custeio e análise de rentabilidade.

Torne os processos de sua empresa mais eficientes com esta solução, que abrange as necessidades específicas de seu negócio de forma integrada e que ainda permite, na mesma instalação, a operação simultânea de processos de transportadora, operador logístico e broker.

Para mais informações, ligue 0800 888 9988, acesse o site www.logup.com.br ou envie um e-mail para patricia.ribeiro@sap.com.

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

**CTF BR - Controle Total de Frotas. Com investimento zero* você economiza
no gerenciamento e até 30% em combustível.**

Estes são alguns dos benefícios do CTF BR:

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

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

CTF BR elimina o desperdício de combustível.

CTF BR disponibiliza os dados dos abastecimentos das
frotas via internet para que você possa controlar diariamente.

CTF BR identifica desvios de rotas.

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

CTF BR elimina a necessidade de vales e
adiantamentos.



Abastecimento



Central de Processamento



Cliente



PETROBRAS

O Desafio é a Nossa Energia.