

transporte

Todos os modais

MODERNO



CTM

www.revistatransportemoderno.com.br

Ano 46 - n° 437 - R\$ 15,00

MAN PRODUZIRÁ CAMINHÕES NO BRASIL EM DOIS ANOS



Otimismo retorna à indústria de caminhões

Comerciais leves: os mais vendidos neste ano

No maior hub da UPS a robotização acelera o fluxo das remessas

Fabricantes de implementos festejam aumento de vendas

Setor de autopeças vislumbra recuperação só em 2010

Corredores para escoamento de grãos são apenas projetos

FENATRAN:

Conheça as novidades da Agrale, Fiat, Ford, Iveco, Mercedes, MAN/VW, Renault, Scania, Volvo e de outros fabricantes



Bosch Diesel Center.

Seu especialista em sistemas eletrônicos diesel.

Oferecemos a melhor solução para reparo dos sistemas diesel, em especial dos modernos sistemas eletrônicos Common Rail. Só uma oficina Bosch Diesel Center possui equipamentos adequados, infraestrutura e profissionais treinados pela Bosch para realizar a manutenção e serviços de garantia dos seus sistemas eletrônicos diesel, com qualidade e preços competitivos.

Faça-nos uma visita e experimente as soluções profissionais do Bosch Diesel Center.



SAC Grande São Paulo
(11) 2126 1950

SAC Demais localidades
0800 70 45446

www.boschservice.com.br

Um governo de prós e contras

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva está perto de concluir seu governo. No final de 2010, que está logo aí, o ex-metalúrgico encerra oito anos em dois mandatos consecutivos e entrega o bastão. E não esconde de ninguém que pretende fazer seu sucessor, no caso, pelo menos por ora, uma sucessora.

Retirante nordestino, como tantos milhões que trocaram a terra de origem pelo Sudeste, Lula chegou criança com a família nos tempos em que os migrantes viajavam em cima das carrocerias, os chamados paus-de-arara.

A trajetória do pernambucano Lula está muito identificada com boa parte do povo brasileiro num país que, apesar dos inegáveis avanços econômicos, ainda coleciona muita desigualdade social.

Há algumas maneiras de melhorar a distribuição de renda. Uma delas, óbvia, é promovendo a expansão do Produto Interno Bruto, o chamado PIB, que traduz a soma de riquezas totais geradas.

O Lula que assumiu o poder em 2003 foi identificado com sua atuação à frente do movimento sindical, no ABC paulista. Tal militância mais talvez o vermelho vivo da bandeira do Partido dos Trabalhadores, o PT que ele ajudou a fundar, sugeriam um governo de esquerda de tendência radical.

Se a primeira impressão é a que fica, passado o impacto da tumultuada estreia, Lula nos anos seguintes tratou de sossegar seus radicais em nome de um governo de discutíveis alianças. O mérito de tornar o Brasil confiável internacionalmente, com reservas em caixa e credor do FMI certamente será agregado à sensatez na gestão do ex-metalúrgico.

Lula soube preservar os legados deixados pelos antecessores. Um deles foi o controle da inflação, um câncer que durante décadas emasculou investimentos e corroeu o poder de compra, sobretudo das camadas mais pobres.

Com maior ou menor intensidade, o período do governo Lula foi de crescimento. Um dos indicadores é a venda de caminhões.

Entre 2003 e 2010, o emplacamento médio anual ficará na casa de 90 mil unidades (tomando como base estimativas de 100 mil e 110 mil unidades, respectivamente, em 2009 e 2010). Nos oito anos de mandato do presidente da República anterior, Fernando Henrique Cardoso, a média anual girou em torno de 60 mil caminhões emplacados.

A aceleração do negócio de caminhão zero quilômetro fez bem para a frota. Levantamento publicado nesta edição, de autoria do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores demonstra que os veículos de cargas efetivamente estão mais remoados.

Se Lula, nos anos 1970, nos tempos que tinha a barba preta, pode na ótica de alguns ter feito o papel de carrasco da indústria automobilística, em seu mandato de presidente da República, de barbas encanecidas, colaborou para que o setor, em vez de passar por um tsunami, enfrentasse no máximo uma marolinha tropical.

Pronta redução de IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) e ações de baixar as taxas de juros utilizando bancos oficiais como indutores, serviram para aliviar os efeitos da crise mundial no setor automotivo. As vendas domésticas de veículos, contando carros, caminhões e ônibus, vão encerrar 2009 com ligeira alta sobre 2008, até aqui o ano recorde. Em caminhões, os números deste ano vão ficar perto dos registrados em 2007, o segundo melhor em vendas desde 1957. Nada ruim para quem começou 2009 com receio de soçobrar.

Está muito claro que o governo Lula, em nome das alianças e até das deficiências na emperrada máquina pública, deixou muito por fazer, notadamente no campo das reformas. No primeiro mandato não mexeu no vespeiro por temor de aumentar o grau de rejeição e, com isso, correr o risco de interromper na nascente sua gestão.

Na agenda carregada do governo Lula, o transporte rodoviário de carga, infelizmente, ocupou espaço discreto. O Brasil continua um país rodoviário que avança timidamente em estradas.

O modelo que vigora, além de não agregar, ajuda a destruir o pouco que tem. A rede de estradas, majoritariamente operada pelo poder público, além de tímida, continua pessimamente sinalizada e conservada.

Indicadores do quadro de caos são notórios. Um deles é o número de acidentes rodoviários, uma tragédia que não arrefece. Inibidores de desastres não vingam: o País instalou há pouco uma grande quantidade de radares, mas muitos estão fora de uso por problemas de manutenção.

Se radares chegaram a ser instalados, as mais de duas centenas de balanças planejadas continuam na promessa, aprofundando o desgaste e a insegurança das estradas.

- () Maquete
- () Monitor de LCD
- () Disco voador



Usando o Gollog Express, a entrega porta a porta é realizada até as 18 horas do dia seguinte ao despacho, nas capitais e grandes cidades brasileiras, e em prazos definidos, nas cidades do interior.



No Gollog DOC, você paga uma tarifa única para documentos de até 250g para todos os destinos atendidos no Brasil, e a entrega acontece no dia seguinte nas principais cidades brasileiras.

gollog.com.br

CRC Gollog 0300 101 2001

Gollog
Serviço de cargas da Gol

Consulte o CRC 0300 101 2001 para verificar regras de aceitação das modalidades de serviços



Para cada empresa,
a melhor solução.

Gollog
Serviço de cargas da Gol

CAMINHÕES

Depois de uma retração nas vendas, os fabricantes de caminhões voltam a viver um período de otimismo e esperam fechar o ano com resultados bastantes positivos, com vendas de 100 mil unidades, ficando apenas atrás do desempenho de 2008 **10**

ESTATÍSTICAS

A idade média da frota brasileira de caminhões está em queda: de 13 anos e um mês em 2000 passou para dez anos e dez meses em 2008, segundo o Sindipecas, que realiza pesquisa sobre a frota nacional há mais de 20 anos **19**

MAN LATIN AMERICA

O Grupo MAN, da Alemanha, o terceiro maior fabricante de caminhões pesados do mundo, anunciou que começará a produzir caminhões da marca na fábrica da ex-Volkswagen Caminhões e Ônibus em Resende, no Rio de Janeiro **20**

A fabricante alemã participa da Fenatran para mostrar quatro novos caminhões das famílias TGS e TGX, os modelos a serem fabricados no Brasil dentro de dois anos, que terão a missão de apresentar a marca aos visitantes da América Latina **24**

FENATRAN

A edição 2009 do Salão Internacional do Transporte traz novidades em todos os segmentos de transporte de cargas: entre as montadoras o destaque é a estreia da alemã MAN, já o setor de implementos aposta na retomada dos negócios e capricha nos lançamentos **36**

IVECO

O caminhão pesado Cursor 330, com motor 340 cv, é o destaque da Iveco na Fenatran: a montadora promete mais economia, segurança e conforto em relação aos concorrentes na faixa de 45 toneladas **44**

VOLVO

Produzido apenas na Europa e considerado o caminhão mais potente do mundo, o FH com motor de 16 litros e 700 cv de potência da Volvo, é exibido pela primeira vez ao público brasileiro durante o Salão Internacional do Transporte **48**

MERCEDES-BENZ

A montadora apresenta o superpesado Actros 2646 LS que será comercializado no Brasil a partir de março de 2010, além das inovações nos modelos Axor 2535, Axor 4144 e Atego 2425 e a nova Sprinter **52**

SCANIA

Montadora sueca reformula as Séries Ge R que receberam novo visual, melhor aerodinâmica e uma série de inovações tecnológicas e ergonômicas que trazem maior conforto e segurança aos motoristas **56**

FORD

Os destaques da Ford na Fenatran são quatro novas versões da linha Cargo 2010, voltadas para operações severas de transporte, que chegam com design diferenciado; a linha de furgões e as vans Transit também estão em exposição **60**

AGRALE

A montadora lançou caminhões leves do modelo 8500, agora equipados com novo motor eletrônico; e o médio 1300 com caçamba, nas versões 4x2 e 6x2, que disputam mercado no segmento de cargas de alta densidade **64**

RENAULT

O furgão Master, lançado recentemente no mercado brasileiro, é uma das armas da Renault para aumentar sua participação no mercado de furgões de até 3.500 kg de peso bruto: a meta é atingir 22% do mercado **66**

FIAT

Na Fenatran, a montadora cria um estande inspirado em um grande aeroporto para dar maior destaque aos seus utilitários Ducato MultiJet Economy e Strada Working, que fazem sua primeira aparição para o grande público **49**

AUTOPEÇAS

Mesmo com as perspectivas de recuperação do mercado, os fornecedores de autopeças continuam preocupados com a falta de um planejamento mais firme de compras por parte das montadoras **72**

MOTORES

MWM International e Cummins estão otimistas em relação ao futuro e já notaram uma recuperação do mercado automotivo no segundo semestre deste ano, impulsionado pelo pacote de incentivos do governo federal **78**

PNEUS

A indústria de pneumáticos se prepara para a retomada dos negócios em 2010, uma expectativa positiva em resultado da recuperação da conjuntura econômica e também das medidas antidumping contra pneus vindos da China **80**

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

SEMINÁRIOS E CURSOS

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

MARKETING

Camila Novo
camila@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor
Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
soniacrespo@otmeditora.com.br

Márcia Pinna Raspanti
marcia.pinna@otmeditora.com.br

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

IMPLEMENTOS

O mercado de implementos deve fechar 2009 com níveis abaixo do desempenho obtido nos últimos dois anos, mas com sinais de recuperação lenta, o que leva o setor a acreditar em aumento das vendas em 2010 **82**

COMERCIAIS LEVES

Strada e Fiorino da Fiat, S10 da GM, Kombi da Volkswagen, e EcoSport da Ford formam o time dos campeões de vendas no segmento de leves, durante os primeiros nove meses de 2009, de acordo com dados da Fenabrave **90**

CORREDORES DE ESCOAMENTO

A falta de infraestrutura de transporte, principalmente para escoar produtos da nova fronteira agrícola do Mato Grosso, pode comprometer o futuro da crescente participação brasileira no mercado mundial de alimentos **94**

ABTC

O 10º Congresso Intermodal dos Transportadores de Cargas discutiu os entraves econômicos e políticos que dificultam o crescimento do setor, como carga tributária, multimodalidade e segurança nas estradas **100**

SINDICAMP

Seminário reúne juristas, advogados e empresários do setor de transportes para abordar questões que afetam empregadores e empregados, como ações por dano moral, doença e acidentes de trabalho **104**

ESPECIAL LOGÍSTICA

Com foco na tecnologia, a empresa americana UPS mostra em seu maior hub, localizado na cidade de Louisville, a operação logística utilizada para interligar pessoas e produtos em escala global **106**

CARGA EXPRESSA

DHL lança os serviços Express 9:00 e Express 12:00, que permitem a entrega de encomendas e documentos nos respectivos horários nos grandes centros de negócios da Europa; e chega ao Brasil o DHL Same Day, para envios de máxima urgência **112**

PROCESSO INDUSTRIAL

A estrutura fabril da Mercedes-Benz, em São Bernardo do Campo (SP), que produz 240 caminhões e chassis de ônibus diariamente, movimentada mais de 30 mil itens e peças que abastecem cinco células de produção **114**

A Iveco inaugura uma nova linha de montagem na unidade de Sete Lagoas, Minas Gerais, que possibilitará uma ampliação da capacidade produtiva da montadora para 20 mil caminhões semipesados e pesados por ano **116**

TECNOLOGIA

O primeiro furgão com motor elétrico, o Daily, é resultado da parceria entre a Iveco e a usina Binacional Itaipu (Brasil e Paraguai), com baterias que garantem 100 km de autonomia e acrescentam 450 kg de peso em relação à versão tradicional **122**

INFRAESTRUTURA

Governo estadual de São Paulo investe R\$ 20 milhões em reformas e ampliação dos 30 aeroportos no interior sob sua administração, enquanto espera autorização da Anac para criar parcerias com a iniciativa privada **124**

IATA

Entidade internacional do setor de transporte aéreo avalia a situação da aviação no Brasil e alerta para a necessidade de investimentos na infraestrutura dos aeroportos, além de medidas que aumentem a competitividade das companhias brasileiras **130**

AVIAÇÃO

A mais nova companhia aérea brasileira lança uma unidade de negócios voltada para o transporte de cargas expressas, a Azul Cargo, que começa a operar com sistema aeroporto-aeroporto em Campinas, Salvador, Fortaleza e Recife **131**

FERROVIÁRIO

I Seminário Ferroviário, realizado em Brasília, debate proposta do governo federal de adotar um novo modelo de concessão para a malha ferroviária, que irá estimular a criação de um ambiente mais competitivo no setor **133**

MICRO IVECO

Montadora faz o lançamento do CityClass, um micro-ônibus destinado inicialmente ao transporte escolar, e se prepara para trazer ao Brasil outros modelos de ônibus já fabricados na Europa para diferentes segmentos **136**

GUIA DE EXPOSITORES - FENATRAM

138

ARTIGO

154

SEÇÕES

Editorial 3 | Novas 118 | Custos Operacionais 153

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana
fontal@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO
Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin, João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3027-5565
spala@spalamkt.com.br

Tiragem e distribuição
10.000 exemplares

Auditado por
PRICEWATERHOUSECOOPERS

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

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



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência
Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 707
Campo Belo,
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a: **anatec**
www.anatec.org.br

Circula no mês subsequente ao de capa

**NOVO DUCATO COM MOTOR
MULTIJET ECONOMY.
UM MOTOR MAIS ECONÔMICO
FAZ TUDO FUNCIONAR
MELHOR NA SUA EMPRESA.**



Fotos meramente ilustrativas com alguns itens opcionais



**Motor Multijet
Economy de 127 cv:
10% de economia.**



**High Safety Drive:
ABS e Air Bag
do motorista.**



Fabricantes voltam a sorrir

Após período de retração, comprador volta a aparecer, estimulado por taxas de juros camaradas e pela recuperação da economia que recobrou a confiança para investir

■ ARIVERSON FELTRIN E SONIA MOAES

VEJAM BEM LEITORES: COM A FORTE CRISE que atravessou o caminho do mundo, o setor de caminhões instalado no Brasil cruzou o terreno pantanoso sem soçobrar. No mercado interno, é consenso, as fábricas saíram menos machucadas.

Não se trata de teoria, mas de números comprobatórios. Para quem tem dúvidas, vamos lá: o total de caminhões vendidos, segundo a Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), atingiu até setembro 79.459 unidades. Deu em média 8.828 caminhões por mês. No ano passado, em igual período, foram licenciados 99.036 caminhões, média mensal de 11.004 unidades.

Alguém perguntará com razão: por que tanto otimismo se os números mostram até setembro uma queda de 19,8% nas vendas no comparativo com 2008? Mas aí pode se contrapor: 2009 não terminou e, ao contrário do segundo semestre de 2008, período do ápice da crise financeira mundial, os meses finais deste ano prometem ser mais amigáveis para os lados dos caminhões.

Especialistas no mercado sacam números para demonstrar otimismo: "O mercado de caminhões começou 2009 ruim, mas vai terminar bem", resumiu Antonio Dadalti, vice-presidente comercial e institucional da Iveco na América Latina.

Dadalti demonstrou: nos primeiros sete meses a média mensal de caminhões licenciados foi de 8 mil unidades. Em agos-



A previsão da indústria é de que 2009 fechará com vendas de 100 mil caminhões

to e setembro, a fotografia do mercado mudou e a média já pulou para 9,3 mil unidades licenciadas.

Dadalti, da Iveco, Roberto Cortes, presidente da MAN Latin America (ex-Volkswagen), e Cláudio Terciano, gerente nacional de vendas da Ford Caminhões, dão como favas contadas que serão licenciados 100 mil caminhões em 2009.

Se isso se confirmar, 2009 será o segundo melhor ano do setor de caminhões, só abaixo de 2008 (118 mil unidades) e acima do registrado em 2007, com 96 mil unidades vendidas.

Nos mais de 50 anos de existência da indústria brasileira de caminhões apenas 2007, 2008 e 2009 superaram ou raspam os seis dígitos. Antes disso, só 1977 chegou perto, com cerca de 90 mil cami-

nhões. Eram outros tempos: o Brasil curti uma inflação de fazer dó, importava quase todo petróleo que consumia e, vítima de tais amarras, não conseguia ter uma expansão sustentada.

No final dos anos 1970, que coincide com a entrada da Volkswagen (atual MAN) e da Volvo no mercado brasileiro de caminhões, o País tinha uma frota predominantemente de caminhões médios. O motor de 130 cavalos reinava nas estradas, traicionando caminhões em longas distâncias. A Volvo fez um trabalho de catequese para convencer a comunidade de transportes sobre as vantagens dos caminhões pesados na relação custo-benefício. A semeadura de Tage Karlsson, o então presidente da montadora sueca, deu frutos. Nos últimos anos os caminhões pesados e

semipesados têm representado quase 60% do volume de veículos vendidos, cabendo o restante aos médios, leves e semileves. Há 30 anos leves e médios dominavam e pesados e semipesados eram apenas figurantes na comercialização.

E o que vem pela frente? Para 2010, Dadalti, da Iveco, aposta em 110 mil caminhões vendidos de todas as categorias, enquanto Cortes, da MAN, estima um mercado interno de 115 mil unidades.

Incorrigivelmente otimista, o presidente da MAN Latin America prevê um mercado brasileiro auspicioso para os próximos anos. Na sua avaliação, as vendas internas de todas as marcas, com crescimento do PIB de 5% ao ano, vão alcançar 235 mil unidades em 2015. É o triplo em relação a 2006 e o dobro no cotejo com 2008, o maior resultado até agora, com 118 mil caminhões vendidos.

Caminhão é máquina de produzir e certamente goza de alguma intimidade com a taxa do Produto Interno Bruto. Em 2008 e 2007, quando o PIB cresceu em torno de 5% ao ano, cada ponto percentual equivalia a 20 mil caminhões. Em 2006, com PIB de 3,2% e 76 mil caminhões comercializados, cada ponto representou 24 mil unidades. Em 2005, com taxa de crescimento do País em 2,3%, venderam-se 80 mil veículos de cargas (1 ponto para cada 35 mil caminhões). Em 2004, foram comercializados 83 mil caminhões com PIB de 4,9% — quase 17 mil para cada ponto do Produto Interno Bruto.

Para 2009 há previsões de PIB para todos os gostos. Depois de alguns trimestres de marcha à ré, as taxas voltaram ao azul e já se prevê crescimento de 1% no conjunto de 12 meses. A se confirmar, teremos para cada ponto do PIB em torno de 100 mil caminhões vendidos.

Como se vê, a relação entre PIB e caminhão novo vendido, numa série de seis anos, apresentou a proporção de 1 ponto por 20 mil veículos em quatro exercícios. Mas, em dois anos, tal relação esteve muito alterada.

QUEM É QUEM NOS CAMINHÕES | (VENDAS INTERNAS NO ATACADO - EM %)

Marcas	2009*	2008	2007	2006	2005
MAN/VW	30,8	31,5	30,4	28,3	29,3
MERCEDES-BENZ	29,1	30,2	30,9	33,4	31,2
FORD	18,7	17,1	19,3	18,7	19,7
VOLVO	7,1	8,1	8,1	7,9	7,4
IVECO	6,8	6,2	3,8	4,3	4,1
SCANIA	6,4	5,7	6,2	5,9	6,5
AGRALE	0,5	0,6	0,4	0,4	0,6
OUTRAS	0,6	0,6	0,9	1,1	1,2
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Anfavea * Até setembro

CRISE DERROTA EXPORTAÇÃO

A crise financeira mundial que eclodiu em setembro derrotou as exportações brasileiras, particularmente de caminhões (ver tabela).

Com os mercados externos retraídos, os embarques de veículos de cargas despencaram. De janeiro a setembro de 2009 foram exportados apenas 9.656 caminhões, queda de 67,9% quando se compara com igual período de 2008.

A categoria mais afetada foi a de caminhões pesados. Nos nove meses do ano foram exportados 2.480, um desabamento de 82,7% em relação ao ano passado.

EXPORTAÇÕES (Totais de caminhões - montados e CKD)

(em unidades)

Categoria	Jan-set/09	Jan-set/08	Variação %
SEMILEVES	449	1.330	-66,2
LEVES	2.918	3.734	-21,9
MÉDIOS	996	1.957	-49,1
SEMIPESADOS	2.813	8.703	-67,7
PESADOS	2.480	14.329	-82,7
TOTAL	9.656	30.053	-67,9

Fonte: Anfavea

Empresa como a Scania, que exportava mais da metade do que produzia no Brasil, sofreu um baque notável. A Mercedes-Benz também foi muito afetada. Ter um mercado interno forte, como é o caso do Brasil, não resolve, claro, todo o problema, mas não deixa de ser providencial colchão para amortecer os impactos da crise.

Gilson Mansur, diretor de vendas de veículos comerciais da Mercedes-Benz do Brasil, com larga experiência no mercado, anexa um comentário: "Todos os setores estão aumentando a produção e isso vai movimentar o mercado de caminhões". Segundo Mansur, a retomada do negócio de caminhões tem outros ingredientes. "Um deles é o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Outro fator que influenciou na retomada do setor foi a credibilidade maior do Brasil", destaca.

Das vendas que a Mercedes contabiliza para o segundo semestre os grandes volumes de encomendas de caminhões são para

atender os setores canavieiro, de mineração e de cargas em geral. "Mas os segmentos de veículos leves e semipesados também estão começando a receber pedidos para atender os grandes atacadistas e o setor de bebidas", diz Mansur.

A Ford Caminhões também recebeu sinal verde dos clientes a partir de agosto. "A retomada dos negócios deve-se a dois fatores: o primeiro é a estabilidade econômica do País e o segundo é a medida tomada pelo governo para estimular as vendas de veículos comerciais com a redução das taxas de juros do Finame, que tornou o preço do caminhão mais atrati-

vo, e a extensão do prazo de pagamento para o Programa Procaminhoneiro”, destaca Cláudio Terciano.

No programa Procaminhoneiro os juros caíram de 13,25% para 4,5% ao ano e o prazo de financiamento aumentou de 84 para 96 meses. Todas as reduções de taxas vigoram até 31 de dezembro de 2009, de acordo com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Segundo o gerente da Ford Caminhões, das vendas realizadas pela empresa em agosto, 90% foram por meio da linha de crédito da Finame. “O cliente voltou a fazer cotação de compra”, acrescenta Terciano. “A nossa previsão é de fechar o ano com a venda de 20 mil unidades e ficar com 20% de participação no mercado brasileiro, que venderá 100 mil unidades”, antecipa. “Será o segundo melhor ano do mercado brasileiro de caminhões, com volume superior a 2007”.

UM DUELO ALEMÃO – Há sete fabricantes de caminhões no Brasil. Dois são suecos, dois são de origem alemã, um tem raiz americana, um é italiano e o menor deles, a Agrale, é brasileira.

A rivalidade entre os concorrentes é naturalmente ferrenha. Afinal, num mercado como o brasileiro, de 100 mil unidades e avaliado em R\$ 25 bilhões por ano, cada ponto percentual representa R\$ 250 milhões.

Se é verdade que a disputa costuma ser mais ferrenha entre conterrâneos, as alemãs MAN (ex-Volkswagen) e Mercedes-Benz reservam contendas que tendem a beneficiar o comprador.

A Mercedes está há mais de 50 anos no Brasil, a MAN/VW, tem carreira mais curta, de 30 anos. A Mercedes, líder durante décadas do mercado brasileiro de caminhões, foi desbancada pela Volkswagen (ver tabela na pág. 11).

Além da perda da liderança, a Mercedes está “mordida” com o estardalhaço que a rival alemã vem fazendo ao anunciar a ofensiva de entrar nos caminhões extrapesados,

VENDA DE USADOS VOLTA AOS EIXOS

A venda de caminhões usados de janeiro a setembro foi de 208 mil unidades – 2,6 vezes mais que o licenciamento de veículos novos.

A venda de veículos usados no País aos poucos volta à normalidade e se aproxima dos níveis alcançados no ano passado. Foram negociados em setembro um total de 667.217 veículos entre carros, comerciais leves, caminhões e ônibus. Trata-se de volume 1,7% superior ao registrado no mês de agosto.

Além dos carros, também comerciais leves e caminhões apresentaram alta em setembro sobre o mês anterior.

Em consequência da reação do comércio de usados, os números acumulados nos nove meses estão mais próximos em relação aos verificados em 2008.

Com efeito, de janeiro a setembro foi vendido um total de 5.334.456 veículos de segunda mão, queda de 8% compara-

do ao mesmo período do ano passado.

Os números mostram que neste ano foram negociados 2,5 veículos usados para cada novo emplacado.

Nas categorias automóveis e comerciais leves de segunda mão, dois modelos históricos da Volkswagen, Fusca e Kombi, figuram entre os mais vendidos. O lendário Besouro, tirado de linha há vários anos, ainda é o sexto colocado entre os carros usados, enquanto a Kombi ocupa a terceira posição no ranking dos comerciais leves, segundo estatísticas do Renavam (Registro Nacional de Veículos Automotores).

No Brasil, efetivamente, veículo demora a entrar em regime de aposentadoria. Nos caminhões, por exemplo, a marca GM ainda é a sexta mais vendida entre os veículos de cargas usados. É oportuno lembrar: a empresa, embora tenha saído do mercado em 2002, produziu caminhões no Brasil durante quase 50 anos.

segmento em que não atuava e que passa a disputar com a marca MAN.

Quando está em jogo um mercado como o brasileiro, entre os maiores do mundo em caminhões, a frieza alemã dá vez a uma aguerrida luta pela conquista dos espaços.

Os executivos da MAN Latin America têm feito um périplo pelo Brasil para apresentar as credenciais da MAN. Um vídeo ambientado às várias épocas mostra a trajetória da empresa desde sua fundação há 250 anos. E dá os números atuais: faturamento de 14 bilhões de euros e um quadro de 50 mil empregados. O presidente da subsidiária latino-americana, Roberto Cortes, tem exibido previsões otimistas.

Na sua avaliação, as vendas internas de todas as marcas, com crescimento do PIB de 5% ao ano, vão alcançar 235 mil unidades em 2015. É o triplo em relação a 2006 e o dobro em comparação com 2008, o maior resultado até agora, com 118 mil caminhões vendidos.

Temperada pela discrição alemã, a Mercedes-Benz do Brasil saiu do casulo e, em reunião com a imprensa em São Bernardo do Campo, rasgou o verbo. Escalou seus principais executivos, inclusive o presidente, para mostrar o arsenal de produtos e tradição que a marca acumulou em mais de meio século de país.

“Nesses 53 anos, já produzimos aqui mais de 1.200.000 caminhões e cerca de 540.000 ônibus, um volume inédito entre os fabricantes do setor”, dizia Gero Herrmann, presidente da Mercedes-Benz do Brasil. “Isso nos leva a ocupar posição de destaque na frota circulante nacional. De cada dez caminhões que rodam pelo País, cinco levam a nossa estrela. E de cada dez ônibus, sete são da nossa marca”, disparou. A montadora, que no Brasil produz tudo – motores, câmbios, eixos e cabines – concentra ainda no País o maior CDT (Centro de Desenvolvimento Tecnológico) fora da Alemanha. ■

**A Volkswagen Caminhões e Ônibus
agora faz parte do Grupo MAN.**

O que **você ganha** com isso:

A Volkswagen Caminhões e Ônibus agora faz parte do Grupo MAN. Surge assim uma nova empresa no Brasil, chamada MAN Latin America. Se você possui um Caminhão ou Ônibus Volkswagen, deve estar se perguntando quais as consequências que esse negócio pode trazer para você. Bom, a resposta é simples: você não perdeu a Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Você ganhou a MAN.

Se antes você era cliente de uma empresa com 28 anos de história e líder do mercado brasileiro de caminhões, agora você é cliente de uma companhia com mais de 250 anos de história e uma das líderes globais do setor de transportes.

Se antes você tinha à sua disposição uma ampla Rede de Concessionárias, que foi eleita pela pesquisa Fenabrava a que tem o melhor relacionamento entre fábrica e rede, agora você pode contar com a mesma Rede de Concessionárias, que passa a ter acesso às mais avançadas tecnologias vindas da Europa.

Se você era um dos milhares de clientes satisfeitos com o serviço de pós-venda da Volkswagen Caminhões e Ônibus, eleito o melhor do mercado pela pesquisa da TNS, agora você é um dos milhões de clientes satisfeitos do Grupo MAN.

Resumindo, a MAN Latin America vai unir o profundo conhecimento do mercado brasileiro que a Volkswagen Caminhões e Ônibus detém à experiência acumulada pela MAN em seus mais de 250 anos.

Você está testemunhando o nascimento de uma empresa extremamente preparada e com um enorme potencial para se tornar, muito em breve, líder do mercado de caminhões e ônibus, em todos os segmentos no Brasil.

E não foi só você, que é cliente da Volkswagen Caminhões e Ônibus, que se beneficiou com a chegada da MAN Latin America. A empresa já confirmou um investimento de um bilhão de dólares nos próximos cinco anos, gerando emprego, renda e contribuindo para o desenvolvimento econômico do país. **Seja bem-vindo à MAN Latin America.**



O que **você perde** com isso:



Visite o nosso estande na FENATRAN, de 26 a 30 de outubro, no Pavilhão de Exposições de Anhembi, em São Paulo.

MAN Latin America

www.man-la.com



Construindo o futuro desde 1758

Frota de caminhões está rejuvenescida

Estudo do Sindipeças mostra que a idade média vem caindo ano a ano: em 2000 era de 13 anos e 1 mês; em 2008, passou a 10 anos e 10 meses.

■ ARIVERSON FELTRIN

QUEM CONSULTAR O SITE DA ANTT (AGÊNCIA Nacional de Transportes Terrestres) encontrará uma frota de caminhões com números abaixo dos apurados nas pesquisas estatísticas do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), cujo estudo, intitulado "Levantamento da Frota Circulante Brasileira", é realizado há mais de 20 anos.

Na versão 2008 do estudo, divulgado neste segundo semestre, a frota é de 1,3 milhão de caminhões. A idade média apurada no estudo do Sindipeças está abaixo da normalmente anunciada. O levantamento revela, aliás, que a idade dos caminhões tem recuo: de 13 anos e 1 mês registrada em 2000 remeçou para 10 anos e 10 meses ano passado. Os ônibus, com 205 mil unidades, também rejuvenesceram — tinham idade média de 10 anos e 1 mês em 2000 e no final de 2008 estavam com 9 anos e 6 meses de vida.

Ainda bem para o trânsito que a idade da frota está recuando. O envelhecimento dos veículos é um entrave a mais para complicar a já caótica mobilidade urbana.

Em 2008, a fotografia da frota mostrava 27,8 milhões de veícu-

los, incluídos carros, comerciais leves, caminhões e ônibus. A frota cresceu 7,5% sobre o ano anterior. É a mais alta taxa dos últimos 28 anos.

E pelo recorde de vendas que a indústria automobilística vai bater em 2009, as cidades tendem a ficar com trânsito ainda mais caótico.

O drama está no Sudeste, região em que algumas cidades já convivem com taxa de 1 veículo para cada 1,6 habitante, caso de São Caetano, ou a capital paulista, dona de 1 carro para cada 2 moradores.

O Brasil, em algumas cidades, já convive com taxa de motorização muito próxima da exibida em países desenvolvidos e muito distante da média nacional de 1 carro para 7 brasileiros.



Pela taxa média fica claro que há ainda muito carro para vender. Governo e a cadeia automotiva entendem que é possível vender 5 milhões pcr ano. Isso representa 2 milhões a mais do que a média emplacada em 2008 e 2009. Onde achar espaço para

TAMANHO DA FROTA BRASILEIRA

Categoria	Unidades	Idade média
Automóveis	22.245.767	9 anos
Comerciais leves	3.950.712	8 anos e 3 meses
Caminhões	1.301.375	10 anos e 10 meses
Ônibus	304.909	9 anos e 6 meses
Total	27.802.763	9 anos

IDADE DA FROTA BRASILEIRA

Faixa de idade	Quantidade	%
1 a 3 anos	7.149.256	26
4 a 5 anos	3.125.798	11
6 a 10 anos	6.407.579	23
11 a 15 anos	6.857.559	25
16 a 20 anos	2.942.577	10
21 a 47 anos	1.319.994	5
Total 9 anos*	27.802.763	100

*Idade média; Fonte: Sindipeças

IDADE MÉDIA DA FROTA BRASILEIRA EM 2008

Segmento	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Automóveis	9a 4m	9a 3m	9a 3m	9a 3m	9a 4m	9a 4m	9a 5m	9a 5m	9a
Caminhões	13a 1m	12a 9m	12a 7m	12a 4m	12a	11a 9m	11a 8m	11a 5m	10a 10m
Comerciais leves	7a 10m	8a 1m	8a 4m	8a 7m	8a 8m	8a 8m	8a 10m	8a 11m	8a 3m
Ônibus	10a 1m	10a	9a 11m	9a 11m	9a 11m	10a	10a	9a 11m	9a 6m
Total	9a 4m	9a 3m	9a 3m	9a 4m	9a 4m	9a 4m	9a 6m	9a 5m	9a

(a: anos; m: meses) — Fonte: Sindipeças



acomodar a frota crescente é um problema insolúvel. Pelo menos por ora.

Os dados sobre a frota brasileira são levantados pelo Sindipeças há mais de 20 anos e se baseiam na venda de veículos ao mercado interno desde 1957.

No lugar do trabalho manual de antes, foi desenvolvido pela entidade o chamado Sistema de Informações de Frota e Demanda (SID), que faz os cálculos com base na frota circulante de cada categoria, considerando índice médio de mortalidade de 1,5% ao ano para a linha leve: 1% por perda total em acidentes e 0,5% por roubo sem recuperação. Na linha pesada esse índice é de 1% ao ano, já que é insignifi-

cante o roubo de caminhões e ônibus sem recuperação.

Ainda de acordo com o estudo do Sindipeças, em quase todas as categorias houve rejuvenescimento da frota quando se compararam os dados de 2000 com 2008. Nesse intervalo de tempo a idade média da frota geral baixou de 9 anos e 4 meses para 9 anos. Apenas a frota da categoria de comerciais leves (em que estão, por exemplo, Kombi, Saveiro, F1000) envelheceram: de 7 anos e 10 meses em 2000, passaram para 8 anos e 3 meses ano passado.

Note-se que, apesar do rejuvenescimento da frota, o Brasil ainda tem muita sucata rodando. Com efeito, se 60% da frota têm

de 1 a 10 anos de vida, nada menos do que 40% têm de 11 a 47 anos de fabricação.

Pode-se fazer duas leituras da situação. Uma delas é pessimista e leva em conta que 4 de cada 10 veículos são mais inseguros, emitem maior quantidade de poluentes e tendem a enguiçar, contribuindo para afetar o caótico tráfego. Numa leitura otimista, essa enorme frota velha abre oportunidade para acelerar a renovação da frota, com reflexos positivos para o setor automotivo e toda a cadeia envolvida nesse segmento que representa em torno de 25% da formação do Produto Interno Bruto gerado pela indústria. ■



SUCESSO MUNDIAL
PRODUZIDO NO BRASIL



CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE
0800 702 3443
www.ivecocursor.com.br

IVECO

COM VOCÊ, TRANSPORTANDO O NOVO BRASIL.

QUANDO VOCÊ TEM UM IVECO CURSOR, QUALQUER ESTRADA FICA MELHOR.

Nova cabine.

- Mais confortável e moderna, com ampla cama, painel e computador de bordo.
- A maior oferta de cabines do segmento: curta teto baixo, leito teto baixo e leito teto alto.
- Modernidade que valoriza seu patrimônio.

Para a Iveco, perfeição é quando tudo combina de verdade. O Iveco Cursor reúne tudo o que um cavalo-mecânico precisa ter: mais desempenho com economia, muito conforto com durabilidade, além da força da marca Iveco. Se você precisa de tudo isso, fique tranquilo: no Iveco Cursor, tá tudo combinado.

Melhor desempenho.

- Motor Iveco – FPT de 330 cv e transmissão ZF com relação de marcha otimizada.
- Economia de combustível, durabilidade e alta performance.



NOVO IVECO CURSOR

A COMBINAÇÃO PERFEITA PARA VOCÊ.



Grupo alemão vai produzir caminhões no Brasil

Depois de adquirir o controle integral da Volkswagen Caminhões e Ônibus em dezembro de 2008, o Grupo MAN começará a fabricar caminhões da marca em Resende, Rio de Janeiro, dentro de dois anos

EM UM ENCONTRO COM CERCA DE 50 jornalistas sul-americanos na sede do Grupo MAN em Munique, Alemanha, em fins de setembro, Hakan Samuelsson, seu presidente, anunciou que os caminhões da marca começarão a ser produzidos no Brasil dentro de dois anos, no máximo. A decisão deverá agitar o mercado brasileiro

de caminhões, um dos mais importantes do mundo e que deverá absorver 100 mil unidades este ano. Hoje sete fabricantes disputam a preferência dos transportadores brasileiros.

Os caminhões que serão montados na fábrica de Resende da Volkswagen Caminhões e Ônibus são os modelos pesados

das famílias TGS e TGX, que vão completar a atual linha de veículos produzidos pela Volkswagen, líder do mercado de caminhões acima de 5 toneladas de peso bruto total, cujo controle integral foi adquirido pelo grupo alemão por 1,8 bilhão de euros em dezembro de 2008. Só este investimento indica a importância do Brasil e da operação

brasileira para a estratégia de crescimento e internacionalização do grupo, que como foco os países Bric (Brasil, Rússia, Índia e China) a partir de agora. Com a aquisição da Volkswagen Caminhões e Ônibus, o grupo MAN tornou-se o terceiro maior produtor de caminhões pesados no mundo, em termos de quantidade.

Samuelsson anunciou a novidade ao lado de Roberto Cortes, presidente da subsidiária MAN Latin America, que fez uma exposição sobre a importância e a trajetória da marca Volkswagen no mercado brasileiro e no exterior. De acordo com Cortes os caminhões Volkswagen detêm hoje 31,9% do mercado nacional e já prevê um vigoroso aumento da participação com a entrada dos produtos de origem alemã. Segundo Cortes, a marca Volkswagen continuará a ser usada mesmo com a produção dos veículos MAN no Brasil.

A marca MAN remonta a 250 anos quando foi criada a antecessora da empresa, a Siderurgia St. Antony, na cidade de Oberhausen, em 1758. Após sucessivas fusões e aquisições, surgiu em 1908 a atual Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, focada em dois negócios principais: veículos comerciais e engenharia de energia. O grupo, formada pelas empresas MAN SE, MAN Power Engineering (fusão de MAN Diesel e MAN Turbo) teve faturamento de 15 bilhões de euros em 2008.

LINHA DE CAMINHÕES—A MAN (sigla de Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, ou Fábrica de Máquinas Augsburg-Nurembergue), com sede em Munique, é um dos maiores fornecedores de veículos comerciais e soluções de transporte do mundo e conta com mais de 90 anos de experiência na fabricação de veículos comerciais. A marca com a inscrição MAN e o leão característico sobre a grade é reconhecida internacionalmente.



A MAN vendeu mais de 96.400 caminhões em 2008, além de 72.000 ônibus

No ano de 2009, a geração Trucknology da MAN Veículos Comerciais subdivide-se em quatro séries de caminhões: TGL, de 7,49 a 11,99 toneladas e 150 cv a 250 cv; TGM, de 11,99 a 26 toneladas, 250 cv a 340 cv; TGS, 18 a 41 toneladas, 320 cv a 540 cv; TGX, de 18 a 41 toneladas, 360 cv a 680 cv.

Com a seleção das séries TGX e TGS para o "Caminhão do Ano 2008" por jornalistas europeus especializados, a MAN é o único fabricante que já recebeu este prêmio cobiçado por sete vezes. Dois anos antes, foi o TGL que recebeu o título "Caminhão do Ano 2006".

A série de caminhões leves TGL da MAN

cumprir todas as necessidades de soluções de transporte eficiente no tráfego a curta distância e de distribuição regional e intermunicipal, no setor de construção civil, bem como na utilização municipal. Neste setor, a série lançada no ano de 2005 apresenta vantagens devido ao baixo peso em relação a uma elevada carga útil. A TGL deixa a linha de montagem na fábrica de Steyr na Áustria como chassi de dois eixos com motorização para estrada. Segundo a montadora, ainda não é comum hoje em dia equipar caminhões leves com o programa de estabilidade eletrônico (ESP).

O programa de motores da série TGL inicia-se com um motor de quatro cilindros em linha com 150 cv. As versões mais potentes deste motor com 4,58 litros de cilindrada rendem 180 cv e 220 cv. Com 250 cv, o motor de 6 cilindros em linha representa a mais alta motorização na série TGL.

Todas as indicações de potência obedecem às normas Euro 5 para emissões, bem como às configurações EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles), mais exigentes em relação à emissão de partículas.



Hakan Samuelsson (à dir.), presidente do Grupo MAN, e Roberto Cortes, presidente da MAN Latin America

Estes motores da série D08 baseiam-se na tecnologia MAN Pure Diesel. Isto significa, que não necessitam de aditivos para a limpeza dos gases de escape. O motorista abastece somente diesel. A tecnologia inovadora dos motores com injeção common rail, recirculação dos gases de escape e superalimentação dupla (a partir de 180 cv) garante uma aceleração rápida. Adaptados aos regulamentos de homologação dos vários mercados, os motores common rail da série D08 são disponíveis também na versão Euro 3 e Euro 4 no programa de motores da MAN.

O cliente possui a opção entre quatro cabines, que são fabricadas também na planta de Steyr. Em comparação com os concorrentes, a cabine dos veículos para curtas distâncias, denominada C (Compacto), caracteriza-se pelo amplo espaço interno. A baixa altura de entrada, a confortável passagem para o lado do acompanhante, um painel de instrumentos informativo, assim como o volante multifuncional opcional facilitam o dia-a-dia do motorista.

As cabines L e LX com mais 62 cm de comprimento têm espaço para um leito grande e confortável. Os prestadores de serviços, administrações municipais ou bombeiros preferem as cabines duplas com quatro portas, que acomodam até sete pessoas.

Como alternativa ao câmbio manual, a MAN oferece câmbios automáticos MAN TipMatic. Este câmbio seleciona a melhor marcha para a respectiva situação de trânsito, assegurando assim uma economia considerável de combustível e peso e, conseqüentemente, uma melhor eficiência de transporte. Além disso, a concentração do motorista fica focada no trânsito, o que é especialmente importante no tráfego de distribuição na área urbana.

MAN TGM — A série TGM começa com um peso total permitido de 11,99 toneladas e alcança até 18 toneladas nos modelos de



A fábrica da MAN em Munique tem capacidade para produzir 158 caminhões por dia

dois eixos. Tanto no transporte de peso médio regional e de distribuição, como em obras ou na utilização municipal — os clientes encontram na grande diversidade de alternativas desta série a base adequada para sua tarefa de transporte. A série TGM é completada com os dois veículos de três eixos com 22 e 26 toneladas de peso bruto total. Com o seu eixo morto dirigível, o veículo de 22 toneladas com suspensão completamente pneumática encontra grande aceitação na indústria de bebidas, pois reúne a grande manobrabilidade à pouca altura para embarque/desembarque e à elevada carga útil. O veículo individual 6x4 homologado para 26 toneladas se apresenta como veículo basculante ou veículo betoneira.

Na versão de tração de quatro rodas, a MAN utiliza dois tipos de suspensão: no veículo de 13 toneladas há uma combinação entre suspensão a mola de lâmina e suspensão pneumática. O veículo de 18 toneladas apresenta a suspensão a mola de lâmina no eixo dianteiro e traseiro.

A oferta de cabines é composta pelos três tamanhos C, L e LX. Parte das características da cabine LX com teto alto são a altura total que permite ficar em pé e os leitos confortáveis para dois motoristas.

Além disto, a MAN oferece uma cabine dupla, na qual poderão se acomodar confortavelmente sete pessoas.

Na série TGM, 250 cv representam a motorização inicial. Motores de 290 cv e 340 cv complementam a lista de motores. Estes modernos motores de seis cilindros com injeção common rail cumprem a norma Euro 5 para emissões e opcionalmente a norma EEV mais exigente, sem que sejam utilizados os produtos suplementares para a limpeza das emissões.

MAN TGS — A série TGS da MAN é disponível com a tração rodoviária e tração total. Os exemplos de utilização para os chassis com dois a quatro eixos nas obras são os veículos basculantes e os veículos basculantes com guindaste, assim como os contentores basculantes sobre rodas e betoneiras móveis. A TGS é igualmente adequada ao transporte de carga frigorificada, de bebidas e de materiais de construção ou na utilização municipal. No programa de produtos está disponível o trator para semirreboque mais leve do mercado europeu, para o reboque de tanque cisterna e silos. Sua elevada carga útil ajuda as empresas de transporte no cumprimento de suas tarefas de forma rentável.

Bridgestone Bandag.
Para quem vive com o pé
na estrada, mas não abre
mão de segurança
e custo por quilômetro.



BBTS: Bridgestone Bandag Soluções em Pneus • Duas marcas unidas para oferecer serviços e produtos com tecnologia e qualidade superior em todo o ciclo de vida do pneu • A melhor relação custo/benefício por quilômetro rodado • O jeito mais econômico de usar o seu pneu • A maior rede de serviços do Brasil.

BRIDGESTONE





Os caminhões MAN passam por testes de resistência em pista fora-de-estrada

Nas cabines da série TGS, o cliente pode optar entre dois comprimentos de cabine e entre duas alturas de teto com as designações M, L e LX, que oferecem espaço para a condução, nos trabalhos e nos intervalos para repouso. Para isto, o motorista encontra nas cabines L e LX um leito confortável e largo.

A garantia para um transporte eficiente com o TGS da MAN são os motores de seis cilindros em linha com a injeção common rail e uma faixa de potência de 320 cv até 540 cv. As versões intermediárias são de 360 cv, 400 cv, 440 cv e 480 cv. Com a tecnologia SCR MAN AdBlue, os motores atendem a Euro 5 e a configuração EEV. A redução dos óxidos de nitrogênio é efetuada mediante a substância redutora AdBlue, uma solução hídrica de ureia não tóxica e inodora.

Especialmente para a utilização na área de construção existe no câmbio automático a versão TipMatic Offroad com software para todos os terrenos.

A fim de otimizar a propulsão em areia, na lama ou em aclives, o câmbio é programado de tal modo que as mudanças de marcha são realizadas somente a uma rotação mais elevada, mantendo as mudanças de marcha bastante curtas para que quase não há interrupção na força de tração.

A MAN Veículos comerciais oferece uma exclusiva tração adicional aos veículos rodoviários que passam ocasionalmente por caminhos de terra batida. O MAN HydroDrive é um acionamento hidrostático no eixo dianteiro que pode ser adicionado temporariamente.

Este sistema representa um complemento rentável e eficiente à tração convencional por eixo traseiro, nas situações onde não é necessária a tração clássica 4x4. Uma bomba hidráulica na saída da transmissão alimenta motores hidráulicos nos cubos das rodas que, com velocidades de até aproximadamente 30 quilômetros horários, providenciam uma tração suplementar no eixo dianteiro, que pode ser ativada simplesmente a partir da cabine.

MAN TGX – Juntamente com os modelos TGS a ser produzida no Brasil, a série TGX da MAN destina-se ao transporte pesado de longa distância. Junto aos empresários a série TGX se valoriza pela elevada carga útil, pelo amplo equipamento de segurança e pelos motores econômicos. Desde 2007 os chassis com dois a quatro eixos saem das linhas das fábricas alemãs em Munique e Salzgitter, duas das quatro fábricas da empresa na Alemanha. É uma otimização aerodinâmica das cabines no

aperfeiçoamento da bem sucedida série anterior MAN TGA. Como resultado constatou-se uma redução da resistência ao ar nos ventos frontais e laterais, bem como uma minimização dos ruídos de ar no interior do veículo.

As cabines XL, XLX e XXL têm uma largura de 2.440 mm. A cabine XLX está adaptada de forma otimizada ao segmento de frota. A altura total no interior é de aproximadamente 1,90 metro. Segundo a MAN, a cabine XXL tem o maior espaço interno para caminhões no mercado: 2,10 m de altura, 2,25 m de largura e 2,15 m de comprimento são as dimensões internas.

Os motores common rail de seis cilindros disponíveis têm potências de 360 cv, 400 cv, 440 cv, 480 cv e 540 cv para a série TGX. Um motor V8 com 680 cv impulsiona o modelo de topo da linha MAN.

Esta motorização garante as mais altas velocidades médias, especialmente em trajetos montanhosos. As transportadoras de cargas pesadas europeias mostram um grande interesse por esta motorização. O trator de semirreboque de carga pesada da MAN, com quatro eixos e equipado conforme as exigências do setor, foi projetado para um peso de tração total de até 250 toneladas.

Nas séries pesadas a MAN oferece um pacote abrangente de sistemas eletrônicos de assistência, os quais providenciam maior segurança no trânsito. O programa de estabilidade eletrônico (ESP) dá apoio ao motorista nas situações críticas de marcha, quando o veículo ameaça derrapar ou virar. Nos tratores com semirreboque TGX EcoLion, o ESP é oferecido de série pela MAN. A estabilização da oscilação ativa (Continuous Damping Control, CDC) tem por objetivo uma redução dos movimentos de oscilação e inclinação, nas marchas em curva, nas rápidas mudanças de faixa ou nas fortes manobras de frenagem. O Sistema Lane Guard (LGS) alerta o motorista com um sinal de aviso sonoro estridente e rítmico, caso ele aban-

done a faixa da via marcada de forma desatenta.

O Adaptive Cruise Control (ACC) mantém, por radar, uma distância de segurança constante em relação ao veículo à frente e reduz, assim, o risco de acidentes por colisão. O monitoramento da pressão dos pneus Tire Pressure Monitoring (TPM) contribui para a redução do desgaste dos pneus e do consumo de combustível.

FÁBRICA EM MUNIQUE – A central da MAN Veículos Comerciais está em Munique. O espaço com uma área de 1.000.000 m² abrange as instalações centrais (vendas, envio, distribuição, marketing, comunicação, administração), a pesquisa e desenvolvimento para caminhões e ônibus, a montagem de caminhões pesados (de 18 a 44 toneladas de peso bruto total), a produção de eixos, cabines de motoristas, assim como a pintura das unidades de tração e cabines.

Na fábrica em Munique trabalham aproximadamente 7.500 pessoas, destes 4.000 na produção e aproximadamente 3.270 na administração. Cerca de 230 jovens estão sendo formados profissionalmente.

A área de produção coberta abrange 215 mil m². Tem capacidade de produção diária (em 2008) de 158 caminhões pesados, 250 cabines, 560 eixos direcionados, 30 transmissões de distribuição, 273 transmissões de eixo.

Atualmente devido à crise no mercado, esta produção foi reduzido em 50%. A unidade industrial em Munique foi construída como fábrica de motores de aviões em 1938 no noroeste da cidade. A partir de 1945 o terreno foi usado pelas Forças Armadas como área central para a manutenção de veículos. Em 1955 a MAN comprou a fábrica para produzir tratores, ônibus e caminhões.

Em 1956 foram construídos 3.240 veículos (caminhões, ônibus, tratores). O número de funcionário aumentou para 5.000. Em 1965, dez anos após a aquisição da



BAYERN DE MUNIQUE VIAJA COM MAN

Desde a temporada de 2008-2009 da liga de futebol da Alemanha, um ônibus rodoviário do modelo Lion's Coach L Supreme da MAN leva a comissão técnica e os jogadores do Bayern de Munique aos jogos. O ônibus faz parte de um amplo pacote de patrocínio que a MAN Veículos Comerciais firmou com o clube FC Bayern Munich. A parceria dá à fabricante de Munique uma grande visibilidade para ações de marketing e de comunicação, especialmente eventos para clientes em jogos nacionais e internacionais. "Como fabricante sediada em

Munique estamos orgulhosos de que o FC Bayern nos escolheu como patrocinador. Nossas duas marcas representam tradicionalmente a qualidade superior e ocupam posições líderes em nível internacional", afirmou Peter Erichreineke, diretor de Marketing e Vendas da MAN Veículos Comerciais.

O atual modelo Lion's Coach Supreme é comercializado desde 2006 e faz parte de uma linha de mais de 3.000 ônibus já produzidos, tornando-o um dos mais bem sucedidos modelos rodoviários na história da MAN.

fábrica a produção passou a aproximadamente 14.000 veículos. No ano passado, quase 37.000 caminhões pesados foram produzidos nessa unidade industrial.

Além da central de Munique, a MAN tem uma fábrica de motores na vizinha cidade de Ausburg, onde se originou a empresa, e plantas também em Nurembergue e em mais de uma dezena de países. O grupo opera em 120 países, com mais de 50 mil funcionários. A MAN SE, sediada em Munique, serve de empresa controladora das áreas de negócios MAN Nutzfahrzeuge (veículos comerciais) MAN

Diesel (motores a diesel), MAN Latin America e MAN Turbo.

Em junho deste ano o grupo inaugurou em Munique, ao lado de sua principal fábrica de caminhões, o Forum Man – o Centro de Clientes de 6.500 m² –, onde presta consultoria profissional aos compradores para escolha e configuração de veículos, além de entrega técnica dos produtos adquiridos. Também é um centro de relacionamento com o público em geral onde o grupo é apresentado aos visitantes. O Forum MAN é a nova vitrine representativa da empresa.



A estreia da marca de caminhões MAN

A fabricante alemã MAN apresenta na Fenatran 2009 quatro caminhões das famílias TGS e TGX já comercializados na Europa, ao lado de lançamentos de modelos Volkswagen

A MAN LATIN AMERICA CHEGA AO SALÃO Internacional do Transporte de São Paulo (Fenatran) com grandes novidades. Para apresentar a nova marca aos visitantes da América Latina e de outros continentes, além de dar uma pequena amostra de toda a tecnologia dos seus produtos, o grupo alemão MAN exhibe no seu estande quatro caminhões trazidos da Alemanha e já comercializados na Europa.

Os produtos Volkswagen também terão grande destaque na área dedicada à MAN Latin America no Pavilhão do Anhembi, com oito veículos expostos. Cinco deles são lançamentos que reforçam ainda mais o conceito sob medida que levou a Volkswagen à liderança no mercado brasileiro de caminhões com peso bruto total acima de 5 toneladas.

Os cavalos-mecânicos TGS 26.480 6x4, TGS 28.480 6x2, TGX 33.540 6x4 e o caminhão TGS 41.480 8x4, fabricados em Munique, no sul da Alemanha, onde fica a sede do grupo, são exemplos da versatilidade e alta tecnologia que caracterizam os produtos MAN. Os veículos foram trazidos ao Brasil apenas para exposição na Fenatran, pois ainda estão sendo realizados estudos para definir quais modelos da marca serão lançados no Brasil. Mas uma coisa é certa, os novos veículos terão motorização Euro 5, segundo a empresa.

O modelo VW Constellation 19.320 chega a Fenatran com uma grande novidade. A partir de outubro, o veículo passa a contar

com a opção de transmissão automatizada V-Tronic. A tecnologia, já disponível na linha ônibus Volksbus, garante ao veículo melhor desempenho, menor consumo de combustível, maior vida útil ao conjunto motor-transmissão, maior conforto e ergonomia, e, conseqüentemente, redução de custos com manutenção, segundo a montadora.

Além da transmissão automatizada ZF de 16 marchas, o veículo exposto mostra outra grande inovação da montadora na área de sustentabilidade ambiental: o kit B100, que está sendo testado em caráter experimental pela Engenharia da MAN Latin America. O sistema, inédito no mercado,

permite que o motor do caminhão opere com com 100% de biodiesel na maior parte de sua utilização.

É importante lembrar que a MAN Latin America é pioneira na pesquisa de biocombustível aplicado a veículos comerciais no Brasil. Grandes empresas como o Grupo Bertin já realizaram diversos estudos em parceria com a montadora para utilizar a mistura de biodiesel ao óleo diesel em até 20%. Hoje, todos os caminhões Volkswagen já estão aptos para rodar com uma mistura de até 5% do biocombustível.

Para ampliar ainda mais a versatilidade da linha Delivery, a MAN Latin America

MAN TGX da linha de caminhões que serão montados no Brasil



lança os modelos VW Delivery 8.150 Plus e 9.150 com respectivamente 8 e 9 toneladas de peso bruto total. Ambos contam com motor Cummins ISB de 150 cavalos, transmissão Eaton de cinco velocidades e eixos reforçados Meritor.

Os veículos são indicados para distribuições urbanas e rodoviárias de curtas distâncias, podendo transportar as mais diversas cargas como produtos alimentícios, cargas fracionadas e automóveis.

Em 28 anos de mercado, a montadora se especializou em atender a diversos segmentos com modelos especialmente projetados e desenvolvidos para as mais variadas aplicações. Agora, os segmentos de transporte de bebidas, coleta de lixo e construção civil contam com três novos modelos Volkswagen que contemplam itens específicos solicitados por clientes e indispensáveis para oferecer um excelente desempenho e performance a esses segmentos, informa a montadora.

Além dessas características, acrescenta a montadora, os novos veículos propiciam maior agilidade e facilidade nos processos de montagem de carrocerias sobre os mesmos, uma vez que foram projetados considerando essa premissa.

A linha Worker também vem com novidades. O modelo Worker 17.180 Distributor tem chassi preparado para o rebaiamento e a instalação de carroceria para o transporte de bebidas de até 10 paletes, além de contar com uma série de componentes reforçados para atender perfeitamente às exigências dessa modalidade de transporte. O caminhão possui motor MWM de 180 cavalos.

O Worker 17.250E Compactor possui chassi preparado para a instalação de carroceria para a coleta e compactação de lixo. Contempla componentes reforçados e desenvolvidos especificamente para atender esta severa aplicação. É equipado com motor Cummins ISB de 250 cv.

O Worker 26.260E Constructor sai de



Modelo MAN TGS alemão tem motorização de 320 cv a 540 cv

fábrica com chassi preparado para a instalação de betoneira, tomada de força no motor (repto), escapamento vertical e controle de aceleração do motor na parte traseira do chassi. O motor é o MWM de 260 cavalos.

Todas essas vantagens e benefícios oferecidos aos três modelos Worker vocacionais também estarão disponíveis na linha Constellation.

SEGMENTO RODOVIÁRIO – O VW Constellation 24.320, um dos mais recentes lançamentos da marca, também marca presença no Salão Internacional do Transporte. O veículo, junto com o também recém-lançado VW Constellation 17.320, retoma a presença da montadora num nicho tradicional e específico do mercado: o segmento rodoviário de chassis rígidos com alta potência do motor.

O modelo atende ao frotista que necessita percorrer longas distâncias e também é uma alternativa econômica para o transportador autônomo que busca caminhões de chassi rígido com desempenho semelhante ao de cavalos-mecânicos. O 24.320 possui motor Cummins ISC eletrônico de seis cilindros, turbo e intercooler, potên-

cia de 320 cv e torque de 1.288 Nm a 1.300 a 1.600 rpm.

No estande da MAN Latin America o visitante tem a oportunidade de conhecer de perto o VW Constellation 24.250, o caminhão mais vendido do Brasil. Até agosto deste ano, foram comercializadas 4.505 unidades do modelo. No ano passado, o veículo estradeiro foi líder de mercado com 7.013 unidades vendidas.

Conforme a montadora, a tração 6x2, de fábrica, garante ótimo desempenho com grande capacidade de carga e é equipado com motor eletrônico Cummins de 250 cv de potência. Perfeito para quem busca desempenho e baixo custo operacional, possuindo opções de cabine leito e estendida.

Lançado na edição de 2007 da Fenatran, o VW Constellation 25.370 6x2, também exposto na feira, possui cavalo-mecânico de 367 cv de potência desenvolvido para operar de acordo com a resolução 210 do Contran, tracionando semirreboques de até 57 toneladas de peso bruto total combinado e até 60 toneladas de capacidade máxima de tração em carretas especiais ou convencionais em curta, média e longa distâncias.

Braspress/RJ, o mais moderno terminal de encomendas da América Latina.



Agilidade, ganho de tempo, segurança, maior precisão, rastreabilidade das encomendas e eliminação das perdas com extravios e avarias.



- 41.150m² totais
- 4,7 quilômetros de esteiras
- 8.400 volumes por hora
- 11 rampas de alimentação
- 11 rampas de saída
- 114 docas para carga e descarga simultâneas



A Braspress/RJ possui um sistema de Gerenciamento de Risco, que faz o rastreamento e monitoramento da sua frota 24h por dia, da coleta à entrega



BRASPRESS

Fone: (21) 3668-3500 www.braspress.com.br

**DUAS OPÇÕES
DE FINANCIAMENTO
E UMA CERTEZA:
CAMINHÃO É FORD.**

**PRÓ
CAMINHONEIRO**

TAXA DE
0,37% A.M.

**TODA A LINHA
COM ISENÇÃO
TOTAL DE I.P.I**



BNDES - PSI: Financiamento na modalidade FINAME/FINAME LEASING para micro, pequenas, médias e grandes empresas de capital nacional. Taxa de 0,57% a.m., sendo 7% a.a., pré-fixado sem entrada, para micro, pequenas e médias empresas e 20% de entrada para grandes empresas na modalidade Finame com carência de 3 ou 6 meses e com 20% de entrada para micro, pequenas, médias e grandes empresas no Finame Leasing sem carência, ambos para planos de até 24 meses. BNDES - PROCAMINHONEIRO: Financiamento na modalidade FINAME/FINAME LEASING para pessoas físicas, empresários individuais e microempresas do segmento de transporte rodoviário de carga. Taxa de 0,37% a.m., sendo 4,5% a.a., pré-fixado na modalidade Finame com 10% de entrada e carência de 3 ou 6 meses e com 20% de entrada na modalidade Finame Leasing sem carência, ambos para planos de até 24 meses. O plano FINAME é financiado com recursos do BNDES, de acordo com a legislação e Circular nº 195/2006 do BNDES e cláusulas contratuais. O Programa BNDES-PSI para Finame e Finame Leasing está previsto conforme Circular nº 079/2009 do BNDES e cláusulas contratuais, com vigência de 27/07/2009 a 31/12/2009. O Programa BNDES-PROCAMINHONEIRO para Finame e Finame Leasing está previsto conforme Circular nº 080/2009 do BNDES e cláusulas contratuais, com vigência de 27/07/2009 a 31/12/2009. As condições estão sujeitas a alterações por atos de autoridade monetária, BACEN e BNDES. Sujeito a aprovação de crédito. Para outras modalidades de financiamento e demais informações, consulte um Distribuidor de Caminhões Ford. Plano válido para toda a linha de Caminhões Ford.

FINAMIE

TAXA DE
0,57% A.M.



LINHA CARGO E SÉRIE F

MOTORIZAÇÃO CUMMINS EM TODOS OS MODELOS;

LINHA COMPLETA, DE 3,5 A 63 TONELADAS,
ATENDENDO ÀS MAIS DIVERSAS APLICAÇÕES.

LINHA FORD CARGO, A MAIS VALORIZADA ENTRE
OS USADOS (REF. JORNAL DIÁRIO DE S. PAULO).

F-4000, O CAMINHÃO EM PRODUÇÃO MAIS VENDIDO
DO BRASIL, PENTACAMPEÃO NO RALLY DOS SERTÕES.

www.fordcaminhões.com.br 0300-703 FORD

3673



FordCredit





Uma vitrine para revitalizar os negócios

Entre as muitas novidades da Fenatram 2009 destinadas ao setor de transporte de carga, destacam-se as novas tecnologias para veículos comerciais e a grande gama de implementos rodoviários

■ SONIA CRESPO

NA EDIÇÃO DESTE ANO DA FENATRAM ENCONTRARÁ novidades em praticamente todos produtos voltados para o transporte de cargas e de passageiros. Mas a maior novidade é a chegada da MAN alemã que estreia na feira para apresentar, ao lado dos veículos da marca Volkswagen, seus caminhões das famílias TGS e TGX, que começarão a ser montados na fábrica de Resende, no Rio de Janeiro, dentro de dois anos. A empresa alemã também anunciou que serão produzidos no Brasil motores da marca em parceria com a International MWM para equipar os caminhões Volkswagen.

Cerceadas pela crise econômica mun-

dial, as montadoras de caminhões mostram um número reduzido de lançamentos no evento mas, ainda assim, exibem as tecnologias de ponta no segmento de pesados e de vans. Com ênfase nos pesados, a Iveco destaca em seu estande seu recém-lançado Cursor. Já a Mercedes-Benz mostra o pesado Axor 2646, que chega ao Brasil em março de 2010, e a nova linha de furgões Sprinter. A Volvo aposta no impacto de seu superpesado FH16 de 700 cavalos, produzido exclusivamente na Europa e considerado o caminhão mais potente do mundo. Os caminhões pesados das séries G e R da Scania ganharam novo visual, por dentro e por fora. Também a

Ford se concentra em variações da nova linha Cargo 2010, enquanto a Agrale lança as versões leves 13000, com caçamba 6x2, e 8500 com novo motor MWM 4.08 TCE. No estande da Renault, o foco se concentra nos modelos de suas linhas Master e Kangoo. A Fiat dá destaque ao novo modelo Ducato Multijet e à picape Strada Working (veja as matérias nesta edição sobre o que cada montadora mostra na exposição).

Mas, surpreendentemente, este ano os fabricantes de implementos decidiram arregaçar as mangas e apostar na retomada dos negócios, que encolheram desde o final de 2008. Trazem, juntas, para a



mais importante do setor de transportes da América Latina, o maior volume de lançamentos, em quantidade e em qualidade. Nesta Fenatran, somam-se mais de 12 grandes fabricantes do setor, quase todos com novidades para mostrar.

Na feira recheada de implementos, cabem ainda alguns serviços inusitados. Um deles é o sistema de blindagem para caminhões, promovido pela empresa Auto Life, assim como as plataformas retráteis da Dhollandia e o sistema Sider Total, fabricado pela Flash, que permite a abertura total da carroceria, inclusive do teto.

ALTA TECNOLOGIA – Até o fechamento desta edição, doze fabricantes de implementos rodoviários presentes à feira anunciaram lançamentos. As novidades são bastante diversificadas e se destacam pela alta tecnologia no design, na estrutura e no acabamento. A maior fabricante nacional de implementos rodoviários, a Randon, lança oficialmente na feira a linha de produtos da Série 60 Anos, constituída de quatro implementos: graneleiro, base de

contêiner, sider e frigorífico. O grande diferencial desta série é a inovadora pintura DuraTech. A empresa também apresenta novas tecnologias e lançamentos nas linhas de basculante, tanques, furgão e carrega-tudo, além da linha leve e seus componentes. No estande também tem destaque o caminhão RK 430M, com capacidade de carga líquida para 30.000 kgf, que consolida-se como solução para aplicação em áreas de mineração, obras civis e construção pesada.

A fabricante Guerra também mostra inovações tecnológicas nos quatro implementos expostos na feira: semirreboque graneleiro, semirreboque furgão, bitrem basculante e bitrem tanque. Já a fabricante de implementos Boreal traz para a exposição um novo semirreboque para 30 paletes, modelo vanderleia (com 3 eixos distanciados), com painéis em fibra ou duralumínio e chassi em aço de alta resistência. A empresa também mostrar aos clientes alguns de seus produtos mais comercializados no mercado,

como a carroceria frigorífica com longarinas em aço e sistema de proteção anticorrosiva.

A Kronorte, outra importante fabricante de implementos rodoviários, apresenta seu novo semirreboque para veículo 8x2, com capacidade para 50.000 litros. A Librelato também traz novidades: novos semirreboques meia cana, tanque, baú lonado, e o carrega-tudo com pescoço removível, além do bitrem graneleiro (com mudanças no sistema de tampa). A paranaense Metalesp aproveita para mostrar a nova linha de tan-



Semirreboque tanque Dover



Semirreboque furgão Guerra

ques, chamada de MaxiTank. Estes novos implementos surgem com diversas opções de configurações, podendo ser tanto elípticos como cilíndricos, com opções em aço-carbono ou inóx. A fabricante também expõe a versão 2010 de sua linha silo, conhecida como Silocar.

A novidade da fabricante de implementos Dover do Brasil é o semirreboque tanque de dois eixos distanciados, em alumínio. No seu estande também estão expostos o semirreboque tanque de três eixos distanciados, e semirreboque de dois eixos distanciados. Ainda pouco conhecida no mercado, a empresa Manos traz boas novidades, como a carroceria basculante meia cana, fabricada em aço de alta resistência, a carroceria Trans-toras tipo "U", também produzida em aço de alta resistência.

Para a Noma do Brasil, a Fenatran é a chance de apresentar uma nova configuração do caminhão-trator 8x2, que possibilita o transporte de uma carga líquida maior do que a conseguida com uma "vanderléia" (3 eixos distanciados). A fabricante mostra ainda alguns de seus principais produtos, como o semirreboque carrega-tudo, o semirreboque basculante meia cana, o bitrem graneleiro e o bitrem tanque.

A Pastre também mostra lançamentos na Fenatran: o semirreboque carrega-tudo extensível, de 5 eixos. Além disso, expõe produtos de seu catálogo como, por exemplo, o semirreboque basculante superleve. Mesmo a Indústria de Implementos Rodoviários Pierino Gotti, que não apresenta novidades na feira, está presente com seu semirreboque tanque modelo Multiflex.

No estande da Recrusul podem ser vistas as seguintes novidades: o semirreboque frigorífico 30 paletes e o bitrem para combustíveis em aço-carbono, um dos mais leves do mercado. Mostra também o semirreboque frigorífico com capacidade para 30 paletes, um silo basculante para granulados e bitrem para combustíveis em aço-carbono, todos com novidades na ca-



Plataforma elevatória Dholdardia



Total Sider da Fash

pacidade de carga e na sinalização.

A Rodo Lirea lança na feira um novo modelo de produto para a linha canavieira e expõe seus principais produtos, dentre eles alguns implementos basculantes, porta-contêiner e carrega-tudo. A Roma, outra fabricante do segmento especializada em carrocerias metálicas, lança uma carreta frigorífica para 28 paletes, com revestimento externo em alumínio, acaba-

mento interno em fibra de vidro, piso de alumínio canaletado e portas com sistema de fecho italiano.

A Rossetti apresenta o novo semirreboque com basculamento lateral e três eixos distanciados, com capacidade para 35 toneladas de carga líquida e o novo modelo de caçamba com pistão frontal, além dos implementos bitrem basculante e caçamba meia cana.

OUTRAS NOVIDADES — Além da profusão de novos implementos da feira, o evento também traz algumas boas novidades em equipamentos e serviços. A empresa Fash Sistemas Especiais para transportes apresenta uma novidade: o Total Sider, sistema de fechamento de carrocerias com abertura total das laterais e do teto, ideal para carregamento por ponte rolante bem como plataformas de veículos. Produzido com a mesma lona do sider, pode receber pintura de logotipo ou impressão digital e a estrutura é totalmente em alumínio.

A fabricante de plataformas elevatórias Dhollandia mostra na Fenatran os sistemas que comercializa na Europa: plataformas em alumínio, produto inédito no Brasil, e ainda várias soluções técnicas europeias, assim como plataformas retráteis (ficam escondidas embaixo do chassi da carreta).

A Auto Life Blindagens destaca no seu estande a blindagem exclusiva para caminhões de carga, prática ainda pouco utilizada no mercado. O serviço alia o know-how adquirido pela companhia nos dois ramos em que atua: blindagem de veículos convencionais, com manta e aço balístico, e construção de veículos militares e de carros-fortes e de caminhões especiais usados no transporte de valores. A

empresa apresentará aos transportadores, em seu estande, o caminhão com cabine blindada. A Auto Life Blindagens começou a blindar caminhões por volta de 1998. Naquela época, o desafio era construir um modelo com proteção balística

nível IV para o Banco Central da Nigéria. O veículo transportaria diamantes e precisaria estar protegido contra ataques de fuzis e outras armas poderosas. A empresa aproveitou o chassi e a motorização do caminhão 1620L da Mercedes-Benz e, em cima dele,

reconstruiu uma cabine de aço balístico. O baú também foi revestido. Passados mais de dez anos, mais de 60 caminhões totalmente desenvolvidos para a segurança foram entregues para a África. No Brasil, já foram blindadas dez cabines com nível III.

PEÇAS E SERVIÇOS — Ainda que não apareçam tanto quanto as montadoras e os fabricantes de implementos, os segmentos de componentes e serviços destinados ao setor de transportes também trazem bastantes novidades para a Fenatran deste ano. Afinal, todos sa-

bem que os detalhes, na maioria das vezes, são os diferenciais do produto. A Aktas - Airtech Brasil, por exemplo, lança uma nova linha de molas pneumáticas para cabine e assento, itens do caminhão que estão cada vez mais sofisticados. Para oferecer maior segurança à

carga transportada a All Safe Retem Indústria Metalúrgica mostra em seu estande os novos sistemas de piso duplo para a carroceria, assim como os sistemas de cabideiros, de amarração de carga e um novo mecanismo de retenção de motocicletas.

A Blue Tec mostra como funciona um dos mais avançados serviços de gerenciamento de carga, com transmissão de dados que permite o monitoramento de veículo com todos os relatórios de telemetria em tempo real, com a possibilidade de análise em qualquer computador que tenha acesso a internet. Já a ESL Consultoria e prestadora de serviços de informática apresenta o novo Software gestor para o CT-e e o Roteirizador. Também divulga os sistemas TMS Rodoviário, TMS Aéreo, TMS Container, Gestor de Frotas, Ferramentas Web.

O segmento de pneus tem vários lançamentos e a área de recauchutagem também apresenta novidades. A fabricante de



Série G 600EL da Goodyear



Sistema de amarração All Safe



Linha de Pneus Rota 21

pneus Goodyear lança uma nova linha de pneus da banda piso baixo G 600 EL, com larguras de 225 mm, 235 mm, 241 mm e 250 mm. A aplicação dos pneumáticos é dirigida a eixos livres de veículos pesados e implementos (carretas), para utilização em rodovias pavimentadas. Como principais características, os novos pneus têm um rodar mais frio, mais suave, com menor ruído, permitindo maior escoamento de água e ótima frenagem. Outro lançamento da fabricante, o G32, destina-se ao segmento de vans e veículos utilitários que atuam no transporte de passageiros e no transporte de cargas leves ou fracionadas e vêm crescendo gradativamente no mercado brasileiro, sendo utilizado principalmente em regiões próximas aos grandes centros urbanos.

A Bridgestone Bandag Tire Solutions (BBTS) apresenta na Fenatran uma variedade de soluções completas para gerenciamento de pneus, que resultam em uma vida útil maior para as carcaças, um padrão de qualidade mais consistente e uniforme e melhor desempenho quilométrico.

Uma nova linha de bandas de rodagem é a novidade apresentada pela Borrachas Tipler. A empresa também mostra softwares proprietários para gerenciamento de frotas de pneus, controle de desempenho de bandas de rodagem e afins e a linha camelback para recapagem a quente de pneumáticos de veículos de carga, de passageiros e para uso fora-de-estrada.

A Hankook Tire aproveita a feira para mostrar sua nova linha de produtos: o pneu AH22, para caminhões e ônibus rodoviários. Um novo conceito composto de banda de rodagem e carcaça otimizada transforma-se em excelente dirigibilidade em retas e curvas. O novo composto e a banda mais larga aumentam a resistência à



SAFETY BUMP: O FIM DO DESPÉRDÍCIO

■ MARCIA PINNA RASPANTI

AVlados, tradicional fabricante de válvulas para transporte de cargas a granel, traz para o mercado brasileiro o produto que promete resolver um problema comum no transporte de combustíveis: o Safety Bump. O dispositivo é bastante simples, feito de polímero fibroso para ser colocado nas extremidades dos mangotes. O Safety Bump evita pequenos vazamentos de combustível nas operações de descarga, prevenindo assim desperdícios e reduzindo os riscos ambientais e para a saúde do operador. O produto ainda protege as ponteiças dos mangotes que sofrem batidas e são constantemente arrastados. "É um sucesso nos Estados Unidos e tenho certeza que também será no Brasil", afirma Ricardo Neukamp, diretor da Vlados.

A Vlados também lança na Fenatran uma tampa para silo rodoviário e um porta-mangote, ambos produzidos pela



empresa. "A tampa para silo rodoviário, primeiro produto desenvolvido pela Vlados para o setor de transporte de grãos e pó, foi criada com o objetivo de sanar os problemas de resistência encontrados nos produtos disponíveis no mercado", diz Neukamp. A nova tampa é feita em alumínio fundido com guarnição de silicone e serve

ainda como válvula de segurança, aliviando a pressão interna caso esta exceda a pressão do tanque. A Vlados, que é especializada em acessórios para transporte de líquidos, pretende ampliar sua atuação no nicho de transporte de grãos e pós. "No ano que vem, teremos uma linha completa de produtos desenvolvidos para este segmento", diz o executivo.

A Vlados tem entre seus clientes várias fabricantes de implementos para transporte de carga líquida, como Facchini, Gotti, Guerra, Kronorte, Librelato, Noma, Randon e Recrusul.

abrasão. A economia de combustível é maximizada, enquanto os sulcos ondulados garantem estabilidade na frenagem e na direção durante toda a vida útil do pneu.

Também a Link Comercial mostra em seu

estande nova linha de pneus Rota 21 e Tyrex, todos desenvolvidos especificamente para o mercado brasileiro com a mais alta tecnologia. A Link Comercial é a representante oficial da marca italiana de Óleos Lubrificantes Agip. São produtos de tecnologia de ponta que superam as recomendações dos exigentes fabricantes mundiais de automóveis, caminhões, tratores, máquinas e equipamentos industriais. Já a A Moreflex, fabricante de sistemas de bandas de rodagem, mostrará a

Sistema de calibragem embutido Mimbu



Flex 300, equipamento de refrigeração da Jaraguá

sua Série H de Bandas de Rodagem Alta Performance com dois novos desenhos.

Ainda na linha de pneus, a Mimbu lança um novo conceito de calibragem embutido. O novo calibrador inteligente de pneus, com tecnologia diferente aos existentes, é o primeiro a equalizar 100% a pressão de todos os pneus de caminhões ou ônibus.

Também presente à feira de transportes, a fabricante de pneus Continental exibe no seu estande as linhas de pneus HSR1 1100R22, produzidas pela fabricante em sua fábrica de Camaçari, na Bahia. Primeiro modelo com câmara da marca, o modelo é totalmente adaptado às condições da malha viária brasileira, contando com melhorias como sulcos mais profundos e maior largura da banda de rodagem. Combinadas, essas alterações têm como resultado final um maior rendimento quilométrico e um

d e -



sempenho superior nas mais diversas condições de piso e clima. Outro modelo produzido pela fabricante, o LSU, desenvolvido para atender às demandas do deslocamento centralizado, com paradas

frequentes e variação contínua

tanto da velocidade como do percurso, também está exposto no estande. O LSU combina elevada resistência e excelente aderência, entregando a micro-ônibus e caminhões leves que circulam nas grandes cidades um desempenho superior nas mais diversas condições de piso. O LSU emprega um composto de última geração em sua fabricação e seu design, que contempla uma geometria especial dos sulcos, favorece uma melhor dirigibilidade no tráfego combinado das grandes metrópoles.

O segmento de sistemas de refrigeração também tem novidades. A Carrier, por exemplo, lança os modelos Vector 6500, equipamento de refrigeração de alta performance para utilização em semirreboques projetado para trabalhar com baixíssimo custo operacional e alta confiabilidade, o X 2100A Fase 2, com novo sistema de movimentação de ar

mais eficiente e silencioso e exclusivo, e a linha Genset, mostrada ao público através do modelo RG15 que traz a segurança do apoio de um gerador elétrico para alimentação

Sistemas de molas pneumáticas Airtech

refrigerífica de contêineres quando em deslocamento rodoviário.

Já a fabricante de equipamento para refrigeração Jaraguá apresenta o novo modelo Flex 300, equipamento que se soma aos atuais Flex 100 e Flex 200 (lançados recentemente na exposição Fispal Food Service). O Flex 300 é destinado ao transporte produtos congelados em vans e VUCs. A fabricante também mostra ao público o novo sistema de refrigeração SB2, equipamento diesel e elétrico destinado ao transporte de produtos congelados em veículos de grande porte (toco e truck).

A fabricante Irmãos Amalcaburio mostra a nova plataforma elevatória para carga e descarga, o mais novo produto da fabricante de componentes para implementos. O produto surge para atender nichos específicos que operam com grande volume de mercadorias, como transportadoras, transportes de gás, atacadista e distribuidores. Instalada na tampa traseira do baú, facilita a carga e descarga devido a sua operação hidráulica, a qual dispensará a força do usuário. A Hyva do Brasil pela primeira vez marca presença na Fenatran e expõe sua linha de guindastes articulados.

Também presente à Fenatran, a transportadora Julio Simões, uma das maiores do setor de transportes, acaba de anunciar um novo contrato com a Suzano, que é sua cliente há 50 anos. Agora, entre os serviços integrados de logística prestados para essa indústria, também estão incluídos os de movimentação interna. No setor de papel e celulose, a Julio Simões faz desde o corte das árvores, a retirada das toras da floresta, o transporte em tritrens, o recorte da madeira para produção da celulose até o embarque do produto final para exportação. Além disso, responde também pelo transporte de funcionários, locação de frotas e máquinas, coleta de resíduos, manutenção de estrada e do canal portuário.

Veja o Guia de Expositores na pág.138

No campo ou na cidade, seu companheiro é um Agrale.



Recomendamos a utilização de Lubrificantes **AGRALUB**



Caminhões Agrale

- 6 a 20 toneladas de PBT;
- Opções de cabine:
Simplex, estendida ou dupla;
- Motor MWM e caixa EATON;
- Exportado para América Latina;
- Comprovado desempenho
e excelente relação custo
benefício;
- Mais de 25 anos no mercado
de veículos.



AGRALE



Mais de 70 concessionários distribuídos por todo Brasil.

www.agrale.com.br

Estradeiro, mas sofisticado e econômico

Lançado em meados de setembro, o caminhão pesado Cursor é a principal atração do estande da montadora na Fenatran

■ SÔNIA CRESPO



Novo Cursor 330 consome 8% a menos de combustível e terá preço competitivo

LANÇADO NO MÊS DE SETEMBRO PELA Iveco, o caminhão pesado Cursor 330, com motor de 340 cv, chega para "sacudir" o mercado com três diferenciais imbatíveis na hora da compra. O primeiro é a economia: o novo caminhão consome 8% a menos de combustível em relação às versões

similares dos concorrentes, na faixa de 45 toneladas, segundo a empresa. O segundo é a segurança: o Cursor vem equipado com um moderno sistema de suspensão dianteira, que permite uma direção mais suave e tranquila. E o terceiro é uma cabine que emprega o que há de mais moder-

no em conforto para o motorista. Há ainda um quarto diferencial de compra — e, diga-se, o mais atraente: os dirigentes da Iveco garantem que o preço do Cursor também será bastante competitivo em relação ao pares da concorrência. O novo caminhão é a atração do estande da Iveco na Fenatran,

que também tem em exposição a Linha Daily 2010 e um show case de tecnologia em combustíveis alternativos. A montadora também optou por trazer alguns motores para a feira: uma versão Euro 5, utilizado na Europa no veículo Stralis; um motor híbrido de seis cilindros, para caminhão médio; um motor GNV, para caminhão Euro Cargo, um motor movido a etanol para aplicação em pesados e extrapesados e uma versão B30 para o caminhão Stralis.

Em relação ao modelo Cavallino, que é fabricado pela Iveco e também atende ao segmento de 45 toneladas, o novo Cursor representa mais uma opção da marca, com ênfase nas qualidades acima relatadas. "Queremos atingir uma nova gama de compradores, que não usavam o caminhão da Iveco, composta de transportadores médios", explica Alcides Cavalcanti, diretor comercial da Iveco. O novo caminhão atende uma faixa de mercado que procura um veículo com todas as características necessárias para o trabalho pesado de um estradeiro mas, ao mesmo tempo, oferece o conforto necessário ao condutor para realizar uma exaustiva operação de transporte. Marcelo Bouhid, gerente de Marketing de Produto da Iveco, explica que 60% do volume de vendas de caminhões pesados realizadas pela montadora estão concentrados nas cabines mais sofisticadas. O caminhão está sendo lançado nos modelos cabine simples e duas versões da cabine leito.

MERCADO REAQUECIDO – Para Alcides Cavalcanti, a montadora vem se surpreendendo com a boa reação da economia brasileira nos últimos meses e, com isso, tem uma perspectiva positiva de resultados comerciais para 2009. "Na linha de semipesados, o Iveco Tector conseguiu aumentar suas vendas de 2,6% para 4,4%, se compararmos os oito primeiros meses de 2008 e de 2009, respectivamente. O modelo Trakker, lançado em agosto de 2008, saltou de 0% para 4,9% em cresci-

O cavalo-mecânico vem com suspensão de quatro pontos, com mola helicoidal e amortecedor, que absorve melhor as irregularidades do piso

mento de vendas. Da mesma forma, a linha Daily de comerciais leves, ampliou seu market share de 6,1% para 8,2% de janeiro a agosto de 2009. E no segmento de extra-pesados, onde há a maior disputa de mercado, nosso market share alcançou a marca de 18,4%", destaca. Cavalcanti comenta que com o Cursor a Iveco quer aumentar em 15% a participação de mercado na faixa de 45 toneladas. "A ideia é de que cheguemos a comercializar algo em torno de 1 mil unidades até dezembro de 2010", estima Marco Mazzu, presidente da Iveco Latin America. O executivo mostra que o novo Cursor representa a quinta nova família lançada pela montadora desde 2007. E lembra que desde então o crescimento da Iveco vem sendo progressivo.

"Em dezembro de 2006 contávamos com 49 concessionárias; este ano esse número saltou para 82 unidades. Dobramos as vendas em 2007 e repetimos a dose em 2008. No primeiro semestre de 2009 mantivemos o market share de 2008. Para 2009, queremos chegar às 11 mil unidades comercializadas. No segundo semestre já pressentimos uma melhora nas vendas e acreditamos que vamos continuar crescendo mais que o mercado", revela Mazzu. O carro-chefe da montadora, que representa 40% das vendas, continua sendo a Daily, seguida pelo caminhão Stralis, que responde por 35% do faturamento em vendas.

Na ocasião, o presidente da Iveco Latin America também anunciou a ampliação da fábrica de caminhões de Sete Lagoas, em Minas Gerais, que receberá nova es-



trutura de montagem com capacidade para produzir mais 100 unidades/mês, em três turnos. O Cursor estará disponível para compra a partir do final de novembro. A fábrica anuncia a garantia de dois anos. Cavalcanti acrescenta que o caminhão será lançado ainda durante este mês de outubro na Argentina e que a fábrica brasileira pretende iniciar o mais breve possível a exportação do produto para toda a América Latina. "Estamos desenvolvendo uma estratégia mais elaborada para o Cone Sul", esclarece. Cavalcanti explica que o Cursor é um caminhão adequado à necessidade do médio frotista, que procura disponibilidade operacional do veículo e economia nos resultados.

PROJETO DETALHADO – A engenharia da Iveco Latin America dedicou ao projeto do Cursor 300 mil quilômetros de testes, 18 meses de desenvolvimento e um investimento próximo de R\$ 5 milhões, envolvendo uma equipe de 25 engenheiros e dezenas de técnicos. "O resultado desse trabalho exaustivo é que o Cursor está totalmente adequado para as condições de uso e rodagem dessa região, num trabalho minucioso de confecção no Centro de Desenvolvimento de Produto da Iveco, em Sete Lagoas", afirma Luciano Cafure, gerente da Plataforma de Caminhões Pe-

sados da montadora.

O cavalo-mecânico do Cursor 330 ganhou uma nova versão do motor Iveco-FTP Cursor 8, de seis cilindros e 7,9 litros, com 324 cavalos de potência a 2.400 rpm, com um torque de 123 mkgf (1.200 Nm) a 1.300 rpm, proporcionando velocidade final de 135 km/h. "O motor ficou mais agradável, mais elástico para dirigir e, ao final, oferece muito mais força ao motorista", comenta Cafure. Acoplada ao motor vem a conhecida transmissão ZF1650 que, no Iveco Cursor 330, também passou por mudanças, com um novo escalonamento de marchas. "Com a primeira marcha mais curta, aumentamos a capacidade de partida em rampa em 25%, e o caminhão ficou muito mais ágil nas arrancadas", comenta Bouhid. Para que o motorista aproveite todas as vantagens do baixo consumo oferecido pelo motor Iveco-FTP Cursor 8, o painel do novo modelo já sai de fábrica, em todas as versões, equipado com o "econômetro", instrumento que indica o consumo instantâneo e – uma novidade no segmento – a pressão do turbo. Se a pressão for excessiva, o consumo sobe. Assim, o motorista pode controlar sua condução, otimizando a economia de combustível. O Iveco Cursor 330 conta também com o exclusivo freio-motor no cabeçote, que proporciona superior eficiência de frenagem na operação do caminhão. "O cliente ganha em performance e economiza ainda mais, pois o sistema no cabeçote desgasta menos as lonas de freio", explica Cafure. No quesito capacidade de carga, o Iveco Cursor chega ao mercado com uma vantagem exclusiva aos seus clientes. Seu eixo dianteiro, mais robusto, possui capacidade para 7.100 kg de carga.

Segundo a Iveco o Cursor 330 conjuga robustez e durabilidade em seu conjunto chassi-powertrain e faz do cavalo-mecâ-



Painel traz computador de bordo com múltiplas funções

nico uma combinação adequada para as composições de 45 toneladas até 340 cv, para operar com semirreboques de três eixos em aplicações focadas na distribuição varejista, transporte de combustível, cegonha, entre outras.

De acordo com dados divulgados pela Iveco, esse segmento responde por 6% do mercado brasileiro de caminhões. Cerca de 60% das vendas desse tipo de veículo são dos modelos de cabine mais moderna. "Temos 8% desse segmento com o Iveco Cavallino. Com a chegada do Cursor 330, pretendemos subir para 12% de participação já em 2010", aposta Antônio Daldati, vice-presidente comercial e institucional da Iveco Latin America. O nome Cursor seguiu a mesma estratégia adotada com o Iveco Tector, o modelo mais avançado do segmento dos semipesados. "É um nome forte, derivado da boa imagem da família de motores Iveco-FTP", diz Marco Mazzu. O novo nome será utilizado pelo modelo em todos os mercados latino-americanos.

O caminhão pesado Cursor 330 é o quinto novo produto Iveco lançado no Brasil em dois anos, depois dos modelos Iveco Daily, Stralis, Trakker e Tector. Será produzido no Centro Industrial Integrado da montadora de Sete Lagoas (MG) e também na fábrica da empresa em Córdoba, na Argentina.

A nova cabine do Iveco Cursor chama a atenção pela imagem de qualidade. "Um

dos maiores diferenciais do Iveco Cursor é o conforto para o motorista e passageiro", indica Luciano Cafure. "Projetamos uma nova suspensão de quatro pontos para a cabine, com mola helicoidal e amortecedor, que absorve de forma superior as irregularidades do piso", completa ele. Essa configuração, aliada à nova suspensão do eixo dianteiro, com molas parabólicas de três lâminas,

faz do Iveco Cursor 330 um dos mais confortáveis cavalos-mecânicos desse segmento.

São três versões de cabine: a curta teto baixo, ideal para viagens mais curtas e que não exigem o pernoite, e as duas cabines leito (teto baixo e teto alto), são perfeitas para as médias e longas distâncias, com grande espaço interno e maior conforto para o pernoite. A cabine leito traz cama de grandes dimensões (1,90 m por 0,62 m). Embaixo, o baú tem capacidade para 2,8 metros cúbicos de bagagem. Além de tudo, a cama é inteiriça, uma vantagem exclusiva da Iveco. A versão cabine curta vem com um espaçoso banco duplo do lado do passageiro. Outro diferencial dessa versão é o sofá-cama opcional, que no modo rebatível propicia um amplo espaço destinado a objetos de diversas funções. Em ambas cabines, as portas abrem em ângulo de 90 graus.

O interior é amplo, o painel de instrumentos traz computador de bordo com múltiplas funções. O volante possui regulagem em altura e alcance. O banco do motorista tem suspensão pneumática de série. Também são de série os vidros verdes. O pacote de opcionais inclui freios ABS, ar-condicionado, travas e vidros elétricos, rádio CD-player/MP3, tanque de alumínio (com 600 litros), rodas de alumínio, defletor de ar para cabine com teto baixo, paralama traseiro tripartido e buzina pneumática (na versão teto alto).

ROUBO? DE CARGA? SEGURA!

LOGF



Visite nosso stand na FENATRAN e retire sua SEG MAGAZINE! O mais completo guia de veículos seguros do Brasil.

PROTEJA SUA FROTA E GARANTA SEGURANÇA PARA OS SEUS FUNCIONÁRIOS E SEU LUCRO.

Blindagem NÍVELI III-A

- Composta de aço inox e manta balística
- Teto e portas em Manta
- Colunas e assoalho em aço inox
- Resistente a disparos de pistolas calibre 9mm até Magnum 44
- Vidros blindados de 21 mm de espessura
- Over lap nas portas
- Sirene e comunicador de 2 vias
- Peso estimado 150 Kg



Agende uma visita em nosso stand e conheça a mais completa fabricante de veículos seguros do Brasil.

www.autolife.com.br

VOLVO



O poderoso está aqui

O imponente FH16 de 700 cv, produzido apenas na Europa, vira a sensação do estande da Volvo do Brasil na Fenatran 2009

■ SONIA CRESPO

CONSIDERADO O CAMINHÃO MAIS POTENTE do mundo, o poderoso FH com motor de 16 litros e 700 cv de potência, produzido apenas na Europa, consumiu três anos de desenvolvimento e representa a vitória do maior desafio da atualidade para qualquer montadora de veículos pesados: combinar alta potência com redução de emissões, sem aumentar o consumo de combustível. O primeiro modelo da série saiu este ano da linha de produção de Tuve, situada nos arredores de Gotemburgo, na Suécia, e chegou às tortuosas rodovias da costa oeste da Noruega, na Escandinávia, para transportar equipamentos para a indústria petrolífera. Com sua alta performance, o FH 16 tira de letra a missão de movimentar cargas longas com cerca de 50 toneladas em estradas estreitas e íngremes. "Este caminhão oferece uma combinação única de desempenho e economia de combustível", anuncia Tommy Svensson, presidente da Volvo do Brasil. Isso por-

que, mesmo com grande potência, o caminhão não aumenta o consumo e nem as emissões de gases. Ao contrário, estudos realizados pela montadora indicam uma queda de 40% nas emissões de óxido de nitrogênio, se comparado com o modelo anterior.

Mas não é só com o super FH16 que a Volvo ganha destaque na Fenatran. A montadora também escalou para mostrar no evento que produz no Brasil caminhões com a tecnologia mais avançada do mundo, através das linhas F e VM, de pesados e médios, respectivamente. A nova linha

de caminhões FH, por exemplo, que foi lançada este ano e está presente no estande da feira, apresenta uma série de atributos de segurança inéditos no Brasil, como o ESP (Eletronic Stability Program), um moderno equipamento que reduz a possibilidade de derrapagem e capotagem em curvas. O caminhão pode vir também com o sistema ACC, mecanismo que auxilia o motorista a manter o caminhão a uma distância constante e segura do veículo que se encontra à frente. Outra novidade já disponível na linha FH é o LKS (Lane Keeping System), equipamento que alerta

o motorista caso o veículo saia da faixa de rodagem em virtude de um descuido ou desatenção, evitando assim acidentes casuais. Este mecanismo também integra um moderno dispositivo, o DAS (Detector de Nível de Atenção), que é acionado automaticamente quando o condutor apresenta um estilo de condução irregular, zigzagueando o veículo na pista – comportamento peculiar de fadiga e sonolên-



Modelo da Linha FH que foi lançada neste ano apresenta uma série de atributos especiais e de segurança

MONTADORA EXIBE VM ECO EXPERIENCE



A linha de semipesados da Volvo do Brasil está representada na Fenatran 2009 pela série especial VM Eco Experience, que foi lançada em meados deste ano para celebrar a importância que a ecologia tem para a marca. "O respeito ao meio ambiente é um dos três valores essenciais da Volvo e um dos pilares da companhia", ressalta o presidente da Volvo do Brasil, Tommy Svensson. Ao mesmo tempo, o veículo traz um grande apelo de tecnologia, segundo Reinaldo Serafim, ge-



Série especial é formada por semipesados com motor de 260 cv e configuração 6x2

rente de caminhões da linha VM da montadora. O executivo enfatiza que quanto maior a economia de combustível menor será o nível de emissões na atmosfera.

A série especial é formada por veículos

semipesados com motor de 260 cv, configuração de eixos 6x2, cabine leito na cor verde metálico, caixa de câmbio de 9 marchas, eixo traseiro de simples velocidade, para-sol externo, faixa decorativa exclusiva nas laterais da cabine, além de uma série de outros itens. O veículo dispõe de alta capacidade de carga, viabilizada pela baixa tara e a distribuição adequada de peso. "Menor consumo, maior conforto e robustez: este é o grande diferencial do VM Eco Experience", resume Sérgio Gomes, gerente de Planejamento Estratégico.

ração de transporte. Muitas das idéias ciam. "A segurança está em nosso DNA", enfatiza Bernardo Fedalto Júnior, gerente de Caminhões da linha F.

"Todas as melhorias foram feitas para garantir mais comodidade e mais praticidade durante a operação de transporte. Muitas das ideias foram trazidas pelo mercado, por meio de nossos clientes", comenta o gerente de Planejamento Estratégico da Volvo do Brasil, Sérgio Gomes. Além de apresentarem novo design, os bancos da cabine vêm com tecidos e acabamentos inéditos. A cama está mais larga, com 76 centímetros, e pode ser totalmente erguida para facilitar o acesso às caixas de armazenamento e a outros compartimentos externos.

A nova versão do caminhão Volvo FM 11 litros, apresentada ao mercado no início deste ano, tem como destaque a cabine L2H2, 390 milímetros mais alta que a versão anterior. Este modelo de caminhão vem com nova suspensão pneumática. "Esta opção é destinada a uma série de diferentes aplicações em rodovias, desde o transporte de produtos perigosos até operações que precisam de mais produtividade, maior volume e mais agilidade", explica Sérgio Gomes. A solução desenvolvida pela engenharia da Volvo oferece a possibilidade de quatro configurações para entre-eixos: de 3.000 mm, de 3.200 mm, de 3.400 mm e de 3.700 mm.

SOFT PRODUCTS—A Volvo do Brasil também oferece uma linha de soluções para transporte chamada soft products. Trata-se de um pacote completo de soluções da Volvo Financial Services Brasil, empresa do grupo responsável pelo financiamento dos produtos da marca no País. "Temos uma oferta diferenciada

em financiamentos, com taxas competitivas, seguros e consórcio", observa Adriane Merig, diretora-presidente da Volvo Financial Services Brasil. Além disso, a área de pós-venda da montadora dispõe de uma série de recursos, como programas diferenciados de manutenção, sistema Volvo de Aten-

O FH16 europeu combina alta potência com redução de emissões, sem aumentar o consumo de combustível



dimento Rápido e treinamento de motoristas. "Nosso objetivo é fazer com que o caminhão fique o máximo de tempo rodando, com mais conforto para o motorista, aumentando a produtividade do veículo e a rentabilidade do transportador", resume Luís Carlos Pimenta, gerente de Pós-venda da Volvo. ■

Agora você conta com diversas soluções em um só caminho.

Administrar,
negociar e controlar
pagamentos de frete
com inúmeros postos.



Negociar o diesel posto
a posto e controlar o
abastecimento da frota.



Desperdiçar dinheiro,
receber multas e controlar
o custo com pedágio.



Gestão, controle e redução
de custos para a sua empresa.

DBTRANS e **RODOCRED**
se associaram para oferecer
ao mercado de logística
soluções inteligentes para
o pagamento de **Frete**,
Abastecimento da Frota
e **Vale-Pedágio***.

* O Vale-Pedágio DBTRANS
é homologado pela ANTT.



Inteligência em soluções logísticas

www.dbtrans.com.br

0800 880 2000

A DBTRANS traz ao mercado de logística soluções para o controle e gerenciamento dos custos com pedágio, diesel e frete. Com abrangência nacional a DBTRANS atende a transportadoras e embarcadores dos mais diversos segmentos, como: siderurgia, petroquímica, construção, agronegócio, entre outros.

Vale-Pedágio
dbtrans


RODOCRED

Novas estrelas na feira

No seu estande da Fenatran, a Mercedes-Benz mostra o super pesado Actros 2646 LS, que será comercializado no Brasil a partir de março de 2010, além de inovações nos modelos Axor 2535, Axor 4144 e Atego 2425 e da nova linha Sprinter de vans e furgões

■ SONIA CRESPO



EMBORA GRANDIOSO, O ESTANDE DA Mercedes-Benz na Fenatran fica até pequeno para acomodar tantas atrações. A principal delas – e a que certamente vai encher os olhos dos visitantes – é o caminhão superpesado Actros 2646 LS. A montadora trouxe o veículo da Alemanha diretamente para o evento e anuncia sua comercialização no Brasil a partir de março do ano que vem. Ao todo a montadora expõe no evento 12 mo-

delos de toda a sua linha de caminhões, a mais completa do País, que oferece soluções para todos os segmentos e nichos do transporte de cargas.

"A força do negócio da Mercedes-Benz no Brasil são os veículos comerciais pesados", comentou recentemente Gero Herrmann, presidente da Mercedes-Benz do Brasil, salientando que desde que a montadora chegou ao País, há 56 anos, já foram produ-

zidos 1,2 milhão de caminhões e 500 mil ônibus. Até novembro próximo, anunciou, a fábrica de São Bernardo do Campo contratará 1 mil novos funcionários.

Em destaque na Fenatran, o Actros 2646 LS 6x4 é anunciado como o primeiro modelo desta linha no mercado nacional para aplicação rodoviária. Equipado com motor V6 de 456 cv, o caminhão oferece a maior potência da linha de caminhões pesados rodoviários



da Mercedes-Benz no País. Esta nova faixa de potência aumenta a gama de opções para os clientes, que já contam com várias versões de motorização da linha Axor, entre 326 cv e 428 cv. De acordo com Eustaquio Sirolli, gerente de Marketing de Produto da Mercedes-Benz do Brasil, o veículo será importado da Alemanha para o Brasil no ano que vem e sua comercialização local tem início previsto para março de 2010. É um cami-

nhão rodoviário que chega ao País respaldado pelo sucesso que os modelos Actros fora-de-estrada alcançaram na mineração e na construção civil pesada, setores em que conquistaram reconhecimento por sua avançada tecnologia, força e robustez.

Entre as principais novas tecnologias do Actros 2646 LS 6x4 destacam-se o câmbio totalmente automatizado, sem pedal de embreagem, exclusivo sistema de orientação de faixa de rolagem, sistema de controle de proximidade, bloqueio de deslocamento para partida em rampa e assistente ativo de frenagem, bem como ABS, ASR e retarder. O novo caminhão se destaca também por sua suspensão a ar e pela inédita cabina Megaspaces, com piso totalmente plano, assegurando elevados níveis de conforto e dirigibilidade, o que se traduz em melhor desempenho do caminhão e maior produtividade do motorista. A versão fora-de-estrada desta família de caminhões pesados também estará representada no estande da marca na Fenatran, com a exposição do Actros 4844 8x4 basculante, modelo indicado especialmente para os setores da mineração e da construção civil pesada. Este caminhão é equipado com o potente motor eletrônico OM 501 LA, de 435 cv de potência, que propicia ótimo desempenho com economia no consumo de combustível e atende com folga às demandas severas da mineração e da construção civil, informa a montadora.

NOVAS VERSÕES DO AXOR — Na Fenatran, a marca lança um novo modelo para o segmento rodoviário, o Axor 2535 6x2, e apresenta o câmbio semiautomatizado para o Axor 4144 6x4 fora-de-estrada. Expõe ainda outros dois modelos da linha, com soluções para todas as demandas do mercado. A nova versão do Axor 2535 vem com potência de 354 cv e é especialmente indicado para composições com peso bruto total combinado (PBTC) de 48,5 ou 50 toneladas. Composições com essa capacidade de carga vêm ganhando cada vez mais espaço no mercado para operações de curtas e médias distân-



Com o Axor 2535 a Mercedes-Benz amplia a oferta de caminhões pesados 6x2

cias rodoviárias, principalmente em trajetos com predominância de trechos planos. Este é o caso, por exemplo, do transporte de cargas refrigeradas, produtos químicos, GLP e combustíveis, entre outras.

Com esse lançamento, a Mercedes-Benz amplia a oferta de caminhões pesados com tração 6x2, dando ao cliente mais flexibilidade para a escolha do modelo adequado a sua necessidade de transporte. Além do novo Axor 2535, o cliente já conta com o Axor 2540 (401 cv) e o Axor 2544 (428 cv), indicados especialmente para semirreboques de 3 eixos com PBTC de 53 toneladas e para bitrem de 7 eixos com PBTC de 57 toneladas. "A configuração 6x2 original de fábrica possibilita a imediata disponibilidade do caminhão para o trabalho, além de maior confiabilidade e custos de manutenção reduzidos. Seja qual for o modelo Axor escolhido, o cliente conta com menor custo operacional e vantajosa relação custo-benefício, favorecendo a sua lucratividade", afirma Eustaquio Sirolli.

O estande da marca na Fenatran apresenta outra importante novidade tecnológica da linha de caminhões pesados. O modelo Axor 4144 6x4, para operações fora-de-estrada da mineração e da construção civil, está equipado com o câmbio Mercedes-Benz G 240 de 16 marchas com sistema semiautomatizado de troca de marchas. A Mercedes-Benz também expõe o Axor 2544 Série Especial, que comemora o marco de 1.000.000 de caminhões vendidos no Brasil, desde 1956, conquista inédita entre todos os fabricantes brasileiros. Este expressivo volume demonstra a confiança do transpor-



Van Sprinter 413 transporta até 20 passageiros



Atego 2425 6x2 oferece agora versão de cabine leito teto alto

tador brasileiro na Mercedes-Benz. Essa série especial limitada chama a atenção pela exclusiva cor grafite metálica e pelo design arrojado da cabine leito teto alto. Além disso, oferece níveis elevados de desempenho, conforto e segurança, graças à avançada tecnologia do veículo e às soluções de funcionalidade e ergonomia que facilitam o dia a dia do motorista.

O visitante também verá uma inusitada versão tunada do Axor 2644 6x4, o que confere ao caminhão um aspecto visual arrojado e aerodinâmico, ressaltando a força e a robustez que conquistaram o respeito do mercado. Outra atração da linha Axor no estande da marca é o modelo 1933 4x2. Equipado com motor eletrônico de 326 cv, é ideal para clientes que atuam no transporte rodoviário de curtas e médias distâncias.

CABINE NOVA PARA ATEGO – Reforçando o conceito de flexibilidade na configuração de caminhões, uma das principais características da linha Atego de médios e semipesados, a Mercedes-Benz expõe na Fenatran o semipesado mais moderno do Brasil, o Atego 2425 6x2 com a inédita cabine leito teto alto, novidade que amplia as opções de escolha para os clientes, que já contavam com as versões de cabine standard, estendida e leito teto baixo. Segundo a montadora, a cabine leito teto alto, também disponível para os demais modelos

Atego, oferece níveis ainda mais elevados de conforto e ergonomia, assegurando ao motorista comodidade e bem-estar para o trabalho e o descanso. Isso resulta em maior produtividade, com melhores resultados operacionais para o transportador.

Essa linha de caminhões também conta com uma versão tunada na Fenatran, o Atego 2428 6x2, que chama a atenção pelas linhas arrojadas e aerodinâmicas. O alto desempenho do motor eletrônico OM 926 LA confere velocidades médias elevadas ao caminhão, tornando-o ideal para entregas rápidas em trechos rodoviários, principalmente entre cidades.

ACCELO, LEVE E ECONÔMICO – Ressaltando as soluções da marca para distribuição urbana, a linha de caminhões leves Mercedes-Benz está representada na Fenatran pelo Accelo 915 C. Este modelo oferece excepcional agilidade no trânsito intenso das cidades, mesmo em vias estreitas e locais de difícil acesso, facilitando as tarefas de carga e descarga. É um caminhão que se caracteriza pelo reduzido consumo de combustível e baixo custo de manutenção, o que se traduz em melhor resultado operacional, maior rentabilidade e custo-benefício mais vantajoso para os clientes. O modelo recebe o moderno motor eletrônico OM 904 LA turbocooler, com potência de 150 cv e torque de 59 mkgf. Além da motorização eletrônica, conta com freio a

disco nas quatro rodas, freio-motor Top Brake, imobilizador, alarme e outros equipamentos que o posicionam como o caminhão leve mais completo do mercado, segundo a Mercedes.

A montadora também trouxe para a feira dois de seus principais modelos da linha tradicional: o pesado 2726 6x4 betoneira e o semipesado L 1620 6x2. A versão betoneira do 2726 6x4 e também a basculante são indicadas para a construção e o semipesado L 1620, indicado para transporte rodoviário de médias e longas distâncias em várias aplicações, é um campeão de vendas da Mercedes-Benz e do próprio país, com mais de 76.000 mil unidades comercializadas na história do modelo, lançado em 1996.

NOVOS SPRINTER – O principal lançamento da linha de comerciais leves produzido pela Mercedes-Benz é a van Sprinter 413 de 20 lugares na faixa de 3,5 a 4,6 toneladas de PBT, que oferece a maior capacidade do mercado no segmento de vans para transporte de passageiros. A marca também apresenta uma versão de entre-eixos mais longo para o chassi com cabine Sprinter Street, modelo para transporte de carga que pode circular em zonas de restrição de regiões metropolitanas, como São Paulo. Além disso, traz para a Fenatran outras versões da linha Sprinter, com destaque para o recém-lançado furgão Sprinter Street, com entreeixos extralongo.



www.scania.com.br

Novos Caminhões Scania.

PREMIUM EM CADA DETALHE.

Seu conceito de Premium vai mudar muito. Novos Caminhões Scania. Robustez, economia e segurança em absoluta harmonia com um design inovador e itens de conforto que só a Scania é capaz de proporcionar. Resultado: performance inigualável e produtividade lá em cima. Novos Caminhões Scania. Veículos pensados para ampliar a rentabilidade dos seus negócios. Detalhe por detalhe.



Gente,
Produtos
e Serviços.

Scania. Tudo por Você.



SCANIA
www.scania.com.br

SCANIA



Séries G e R chegam totalmente reformuladas

Com visual mais atraente, melhor aerodinâmica, inovações tecnológicas e cabines ergonômicas, os caminhões pesados da Scania passaram por uma evolução para melhorar a qualidade de vida dos motoristas

■ MARCIA PINNA RASPANTI

NA FENATRAN 2009, A SCANIA APRESENTA novidades em design e tecnologia. Seguindo o conceito de "evolução contínua", a montadora sueca modificou completamente o visual das séries G e R de caminhões pesados, que também passam a contar com inovações tecnológicas que devem facilitar a vida dos motoristas. Com mais de 200 mil veículos das séries G e R vendidos no mundo todo, os caminhões ganharam agora novas linhas frontais, um logotipo maior e mais destacado, grades com novo formato e novas cores.

Mais bonitos, os modelos das séries G e R prometem melhor aerodinâmica e muito mais conforto nas longas viagens. "Os produtos Scania passam por evoluções contínuas, isto é, os avanços tecnológicos são implementados sem mudanças drásticas em sua plataforma original. É o caso dos novos caminhões Scania, em que as mudanças mais significativas estão concentradas no ambiente de trabalho do motorista e no estilo", afirma Christopher Podgorski, diretor geral da Scania no Brasil.

Com esta filosofia, a Scania ampliou a série top de linha R. Agora, além da cabine R Highline (com teto alto), a Scania oferece o modelo R (cabine-leito, com uma ou duas camas), que proporciona ao motorista a mesma facilidade de movimentação interna na cabine graças ao piso semiplano. Internamente, foram implementadas modificações com o uso de materiais diferenciados e mais modernos (mais fáceis de limpar). O novo interior é padrão para o modelo R Highline e opcional para todos os outros modelos.

As opções de motor nas séries G e R passam pelos quatro motores de seis cilindros em linha, de 380 hp a 470 hp, até o consagrado motor V8 da Scania, com potência de 500 hp e 580 hp (estes somente para a série R). Além disso, o motor de 9 litros da Scania – com alto torque dentre os motores do segmento de entrada – está disponível na série P. As caixas de câmbio incluem 9, 12 e 14 marchas.

MAIS CONFORTO PARA O MOTORISTA

Segundo Roberto Leoncini, diretor de Vendas de Veículos da Scania no Brasil I, os novos modelos das séries G e R foram criados com foco na pessoa que está ao volante. "Estes caminhões irão agradar aos pequenos frotistas que dirigem o próprio veículo ou que trabalham com familiares, além dos autônomos.

Isto porque estes caminhões trazem conforto e segurança em longas distâncias, com ergonomia adequada a motoristas de qualquer altura", diz.

Segundo pesquisa realizada pela Interviav, 37% dos motoristas de caminhão sentem dores ao dirigir. As regiões do corpo mais afetadas são a região lombar, coluna, ombros, punhos, joelhos e tornozelos. Outra pesquisa, do Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas de São Paulo, revelou que a lombalgia atinge 59% dos motoristas de caminhão paulistas e, a cada hora de trabalho, o risco de adquirir dor lombar aumenta em 7%. A dor na região inferior das costas é uma das principais causas de afastamento temporário e permanente do trabalho no Brasil.

Com base nestes dados, a Scania trabalhou para melhorar as condições de trabalho dos motoristas e prevenir prejuízos ao transportador, causados por afastamento de quem dirige. A ergonomia no interior dos novos caminhões foi projetada para proteger aquelas partes do corpo apontadas pelos motoristas como aquelas que mais sofrem após horas de estrada.



Ergonomia no interior protege condutor contra desgastes

O posicionamento dos pedais e os ajustes do banco, por exemplo, evitam desgastes excessivos do tornozelo e da coluna lombar, porque permitem melhor utilização dos músculos da coxa e da perna durante o acionamento dos pedais. A caixa de câmbio em três posições evita que os músculos do ombro sejam sobrecarregados. Com a coluna de direção ajustável, o motorista evita esforços repetitivos do punho devido ao correto posicionamento em relação ao biótipo do motorista.

Para evitar acidentes na hora de procurar objetos de uso pessoal, como uma garrafa de água, por exemplo, os novos caminhões possuem 33 compartimentos na cabine, permitindo que o motorista deixe a bagagem organizada e ao seu alcance durante as viagens. O colchão da cama é ortopédico e tem espuma de densidade 33 mm. "O colchão é uma das diferenças entre os modelos que serão comercializados no Brasil e os vendidos na Europa. Os motoristas brasileiros preferem um colchão mais espesso e confortável, na hora do descanso. A cama também é bem espaçosa e corresponde ao tamanho padrão de uma cama de solteiro", informa Leoncini.



SCANIA APOSTA EM AQUECIMENTO DO MERCADO

Christopher Podgorski, diretor geral da Scania no Brasil, acredita que 2009 será um ano bom para o mercado de caminhões. "Não será como 2008, que foi excepcional, mas as medidas que o governo federal tomou para estimular as vendas surtiram efeito. O mercado de pesados deve até superar as expectativas. A Scania quer manter a sua participação histórica, de 24% do total de vendas de caminhões pesados. Acreditamos, porém, que vamos superá-la", afirma.

Em 2008, a montadora sueca perdeu market share no Brasil por não conseguir atender a grande demanda do mercado, segundo Podgorski. "Isto ocorreu por falta de produtos no Brasil. Este ano, estamos

recuperando a nossa posição e estamos nos ajustando à demanda crescente", afirma. Como exemplo de quanto o mercado está aquecido, Podgorski citou a própria Fenatran 2009. "Há seis meses, a expectativa era que seria um evento muito fraco. Hoje, temos certeza de que será uma grande feira de negócios, com boa movimentação", resume.

Roberto Leoncini, diretor de Vendas de Veículos da Scania, destacou que as vendas pelo programa Procaminhoneiro já correspondem a 8% do faturamento do ano. No período de 28 de julho a 30 de agosto, a Scania vendeu 400 unidades pelo programa. Em julho, os juros do Procaminhoneiro

(para veículos novos e usados), que é dirigido a autônomos e pequenos frotistas, caíram de 13,5% para 4,5% ao ano. Os prazos de financiamento também foram ampliados. As novas regras valem até dezembro de 2009. Leoncini prefere não arriscar expectativas de vendas em relação aos novos modelos das séries G e R.

Em sintonia com as perspectivas de crescimento, a Scania segue com seu projeto de ampliação da rede de concessionárias. Atualmente, existem 102 pontos de venda e devem ser inaugurados mais dois até o final do ano. Em 2010, a meta é abrir entre quatro e cinco novas concessionárias.

Entre os opcionais se destacam: o sistema de freio auxiliar Scania Retarder, que pode reduzir o uso do freio em até 75%, e o sistema de troca automatizada de marchas Scania Opticruise, que libera o motorista da troca de marchas, reduz o desgaste do sistema de transmissão, possibilitando economia de até 5% de combustível.

A série G também traz um exterior mais arrojado, como a série R. A versão de cabine curta é ideal

para necessidades pesadas de construção e aplicações mais severas fora-de-estrada. Equipada com os motores de 12 litros e 6 cilindros alinhados em linha de 12 litros, a série G é adequada para tarefas que vão de construção a reboques longos, transporte rodoviário de longa distância, bitrens e outras configurações.

Os motores dos novos modelos Scania estão de acordo com as normas de emis-



Em 2012 o Brasil passa diretamente para a norma de emissões P-7 ou Euro 5

são estabelecidas pelo Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), ou seja, padrão P-5 ou Euro 3. Em 2012, o Brasil passa diretamente para o P-7 ou Euro 5, como foi determinado por um acordo entre Petrobras, Ministério Público, Ministério do Meio Ambiente e fabricantes de veículos, estabelecido em 2008.

"Nestes novos modelos, há mais espa-

ço para o motor, o que vai facilitar quando passarmos para a fase seguinte do programa. Com a tecnologia adequada ao diesel com menor teor de enxofre (S-10), os motores serão um pouco maiores", diz Podgorski. O diesel mais limpo exige um tanque exclusivo para ureia, um componente químico que reduz as emissões de gases e particulados, ocupando assim maior espaço no veículo.

De acordo com o executivo, a Scania possui tecnologia para atender às exigências do Proconve. "Temos dois tipos de tecnologia sendo desenvolvidos na Europa. No Brasil, acredito que a tecnologia que utiliza ureia será a mais procurada pelo mercado porque a maioria das empresas aposta nela. A Scania vai aguardar a demanda do mercado, já que estamos em condições de implementar as duas tecnologias", explica. ■



Maurício Bacelar
Engenheiro da ZF do Brasil

www.zf.com.br

Todo mundo que faz a go bem faz por paixão. Foi essa paixão por veículos e máquinas que sempre impulsionou o nosso negócio. A ZF hoje é uma empresa reconhecida pela sua tradição, tecnologia e inovação na produção de sistemas de transmissão, embreagens, eixos, sistemas de direção, componentes de chassis e reversores marítimos, atuando nos mercados de veículos comerciais e de passeio, agrícola, de construção e marítimos. Um reconhecimento que é consequência de um trabalho bem feito, mas sobretudo resultado de um sentimento que nos acompanha há bastante tempo. ZF. Inovação que movimenta a vida.

Grupo ZF.
É por gostar de máquinas há tanto tempo que fazemos elas andarem tão bem.

Linha Cargo ganha reforço

Quatro novas versões da linha Cargo 2010 são os destaques do estande da Ford na Fenatran, que também mostra a linha de furgões e vans Transit, o Ford F 4000 4x4 e o Cargo 4532 do time Ford Racing, da Fórmula Truck

■ SONIA CRESPO



Cargo 1722e Repto: tomada de força traseira facilita instalação de implemento



Linha Transit, outro destaque da montadora na exposição

PRIMEIRA FABRICANTE DE VEÍCULOS A SE instalar no País há 90 anos, a Ford traz para a edição 2009 da Fenatran quatro novos modelos de caminhões da linha Cargo, voltados para operações severas de transporte. Com desenho renovado, a linha Cargo 2010 agora conta com as versões 2628e, 2622e e 1722e Repto, que vem com tomada de força traseira para a instalação de betoneira e compactador de lixo, e o Cargo 1832e, na versão rodoviária para uso com julieta. Também terá destaque no estande da montadora a linha de furgões e vans Transit.

As outras novidades que a montadora mostra pela primeira vez para os visitantes da feira são o Ford F-4000 4x4, pentacampeão do Rally dos Sertões, o Cargo 815e Odontomóvel, que atende o projeto Sorrindo com a Ford e completa dez anos de atendimento odontológico gratuito para os caminhoneiros e o imponente Car-

go 4532e do time Ford Racing Trucks/DF Motorsport, que compete pela marca na Fórmula Truck. O estande também acomoda os já conhecidos Cargo 712, Cargo 2428e 6x2, F-350 e a picape Nova Ranger, todos na linha 2010.

Os modelos da Linha Cargo 2010 trazem design mais moderno, com para-choques, soleira e fender pintados na cor do veículo, grade do radiador cinza, lanternas com lente cristal, emblemas menores e novo logotipo Cummins na porta. Já a série F de 2010 vem com novas cores nos modelos F-350 e F-4000.

FORÇA CONCENTRADA – A Linha Cargo 2010 traz três modelos com a opção de tomada de força traseira que facilita a instalação de implementos como betoneira e compactador de lixo, atendendo á solicitação de clientes: são os pesados Cargo 2628e 6x4 e Cargo 2622e 6x4, além do

médio Cargo 1722e. "A tomada de força traseira é um diferencial importante porque torna mais simples e rápida a implementação para aplicações como mixer e na coleta urbana, dois segmentos que estão crescendo no mercado", diz Pedro de Aquino, gerente de Marketing da Ford Caminhões. A versão 2628e é líder do segmento de pesados 6x4 na faixa de 24 a 31 toneladas, segundo a montadora, e um dos preferidos para uso como caçamba basculante e betoneira na construção civil, onde é conhecido pela tradição de robustez e desempenho. Sua motorização Cummins de seis cilindros e 275 cv e a transmissão, com marcha extrareduzida, garantem fácil operação em terrenos acidentados. Disponível com distância entre-eixos de 4.120 mm e 5.260 mm, tem peso bruto total técnico de 26.200 kg e capacidade máxima de tração de 42.000 kg. O modelo é aplicado também como canavieiro e madei-

reiro. Seu sistema de freios equipado com válvula sensível à carga (LSV) e filtro secador de ar proporciona frenagens eficientes e seguras em terrenos fora-de-estrada e contribui para aumentar a durabilidade dos componentes.

Já a versão Cargo 2622e 6x4, com motor Cummins de seis cilindros e 220 cv, além de contar com marcha extrareduzida, também oferece excelente capacidade de rampa para aplicação como caçamba basculante e betoneira. Seu PBT técnico de 26.200 kg, em conjunto com a motorização potente, permite obter o máximo aproveitamento do caminhão nas condições mais severas. A versão com tomada de força traseira é oferecida com distância entre-eixos de 4.120 mm.

O motor eletrônico Cummins Interact 6 traz recursos que ajudam o operador a tirar o máximo aproveitamento do veículo em aplicações fora-de-estrada, como diagnóstico de falhas, proteção ativa contra danos ao motor, acelerador eletrônico e controle automático de velocidade. O sistema de freios com válvula sensível a carga e filtro secador de ar garante frenagem eficiente em terrenos irregulares. O modelo também é usado como canavieiro e madeireiro

Também apresentada na Fenatran 2009, a nova versão do Cargo 1722e – segundo a fabricante, um dos caminhões mais utilizados no segmento dos médios, com peso bruto total técnico de 16.800 kg e capacidade de carga útil mais carroceria de 10.810 kg – vem com tomada de força traseira, com distância entre-eixos de 4.800 mm e é ideal para uso como coletor e compactador de resíduos. Seu motor eletrônico Cummins Interact 6, com seis cilindros e 220 cv de potência, e a transmissão Eaton de seis marchas sincronizadas proporcionam ótimo consumo de combustível e interatividade com o motorista, informa a empresa. O sistema de freios com válvula sensível à carga e filtro secador de ar garante frenagens eficientes e maior



Linha Cargo 2010 tem desenho renovado e quatro novas versões

vida útil do conjunto. O modelo é usado também em entrega fracionada, milk run, carga seca, transporte de bebidas, gás, basculante, tanque, com caçamba tipo "brooks", furgão de alumínio, furgão lonado e frigorífico.

CAMINHÃO ESTRADREIRO – Outro destaque do estande da Ford Caminhões será o Ford Cargo 1832e, lançado na linha 2010. A versão é de um caminhão-plataforma rodoviário com engate para julieta, que proporciona economia e eficiência no transporte de cargas de grande peso e volume. Além do potente motor Cummins de seis cilindros – com 320 cv (a 2.000 rpm) e torque de 131,3 kgfm (a 1.300 rpm), vem equipado com dois tanques de combustível de 275 litros que garantem autonomia para grandes distâncias.

O modelo atende às necessidades do transporte logístico para cargas de grande volume e peso e também outras aplicações do tipo, como carvoeiro e transporte de animais, com capacidade máxima de tração de 45.150 kg. "O aumento das restrições à circulação de caminhões nas grandes cidades tem impulsionado o

segmento de transporte logístico, com o uso veículos de maior capacidade para conexão até os centros de carga, de onde parte a distribuição em veículos menores. O Cargo 1832e oferece uma série de vantagens nesse tipo de aplicação, com grande eficiência e economia operacional", explica Pedro de Aquino.

Assim como os demais modelos da linha Cargo, o 1832e é equipado com acelerador eletrônico, que proporciona acelerações e retomadas mais eficientes, o que contribui para a economia de combustível, além do controle automático de velocidade que aumenta o conforto ao dirigir. O freio-motor com borboleta controlada eletronicamente auxilia o motorista a desacelerar o veículo em descidas, com menor desgaste dos componentes do freio. Os freios com válvula sensível à carga no eixo traseiro garantem a segurança e controle direcional do veículo e evitam o travamento das rodas traseiras, nas condições de carga parcial ou nula, especialmente em piso molhado. O sistema incorpora também filtro secador de ar, que evita o acúmulo de umidade e aumenta a vida útil do conjunto de freios. ■

FAÇA SEUS CAMINHÕES RENDEREM MAIS QUE A POUPANÇA, O CDB E O DI.*

Em todas as compras de Vale Pedágio Via Fácil sua empresa ganha 1% do valor em créditos para usar em pedágios.

Com o Vale Pedágio Via Fácil você adquire viagens e traça rotas via internet sem se preocupar com o manuseio de cupons, cartões ou com a aquisição de equipamentos especiais.

*Os créditos somente poderão ser revertidos para compras de rotas Vale Pedágio. Renda fixa 0,57% DI 0,54% Poupança 0,64% - rentabilidade média ao mês até 24/08. Fonte: valorOnline. Promoção válida até 31 de dezembro de 2009.



**NÃO PERCA. ACESSE JÁ.
WWW.VALEVIAFACIL.COM.BR**

SE VOCÊ AINDA NÃO CONHECE
O VALE PEDÁGIO VIA FÁCIL, ACESSE O
SITE WWW.VALEVIAFACIL.COM.BR OU LIGUE
PARA 0800 015 02 52 E VEJA COMO É FÁCIL.


Vale Pedágio
ViaFácil
A evolução do vale pedágio.
www.valeviafacil.com.br

Caminhão leve 8500 tem nova motorização

A montadora gaúcha Agrale, que acaba de inaugurar uma fábrica de caminhões na Argentina, leva para a Fenatran seu médio 13000 com caçamba e o modelo leve 8500 com novo motor mais econômico

■ RAIMUNDO DE OLIVEIRA

A AGRALE VAI APRESENTAR NA Fenatran seus modelos 8500, com novo motor eletrônico e na versão CD com plataforma auto socorro, e 13000 equipado com caçamba, nas versões 4x2 e 6x2 com entre-eixos menores. Além destes modelos, a Agrale também mostra em seu estande os demais caminhões da linha 2010 e os veículos utilitários Marruá AM 150 CD e AM 200 CS. O modelo 8500 agora é equipado com motor eletrônico MWM Sprint 4.08 TCE de 3 litros, o que o coloca em posição mais competitiva em operações como carga e descarga em áreas urbanas por conta da maior agilidade e do menor consumo de combustível. Na nova versão, a potência chega a 140 cv a 3.500 rpm e torque de 400 Nm de 1.700 a 2.100 rpm. Para o diretor de Vendas e de Marketing da empresa, Flávio Crosa, as inovações no 8500 tornam o veículo mais econômico, também bem como diminuem a emissão de poluentes e o torna mais competitivo. Além de ser a única montadora de caminhões totalmente brasileira, a empresa agora adquiriu status de multinacional com a produção de veículos em sua fábrica em Mercedes, na Argentina.

Um dos objetivos de mercado da montadora gaúcha é entrar em segmen-



O modelo 13000 com caçamba tem entre-eixos menor

tos va-~~ios~~ dos médios como o de coleta de lixo e cargas especiais. Já as revendas da Agrale, o modelo médio 13000 equipado com caçamba coloca a empresa na disputa no segmento de cargas de alta densidade para disputar este nicho. Fabricado nas configurações 6x2 e 4x2, o caminhão possui entre-eixos menores, com 3.560 mm (4x2) e 4.784 mm (6x2). As me-

didias anteriores eram, respectivamente, de 4.800 mm e 6.024 mm. Segundo Crosa, a empresa detectou que há demanda no mercado por entre-eixos menores no segmento de alta densidade. A nova versão mantém o motor MWM 6.10 Euro 3 com potência 173 cv a 2.400 rpm e torque 600 Nm de 1.600 a 1.800 rpm. "Com as novidades apresentadas na Fenatran 2009, a Agrale amplia sua atuação no mercado de transporte de cargas e reforça a estratégia de desenvolver modelos com foco na melhor adequação das tecnologias disponíveis às necessidades dos clientes", afirma Crosa.

AUTO SOCORRO – Outro filão que a montadora gaúcha aposta é o de veículos para auto socorro. Seu modelo 8500 para este nicho de mercado sai de fábrica com uma vantagem que atende uma deman-

da neste segmento: a de proporcionar às empresas do setor um caminhão que possa levar não só o veículo que está sendo socorrido, mas também seus ocupantes. Com capacidade para seis passageiros, além do condutor, o modelo da Agrale possibilita economia para as empresas e facilidade por não precisar de adaptações. Equipado com freio a ar e com capacidade

para transportar 5,25 toneladas a nova versão possui direção hidráulica.

AGRALE 9200 – O Agrale 9200 é o caminhão com a maior capacidade de carga útil no segmento de leves. Tem como destaque o conforto, espaço amplo de sua cabine, e a facilidade de acesso. É o único caminhão leve que oferece sistema "sleeper" (conjunto de cama), para maior conforto de quem viaja longas distâncias ou necessita de repouso quando em espera, informa a empresa. Oferece a opção de banco individual para acompanhantes e console central que cria um ambiente de escritório. Este veículo, assim como todos caminhões Agrale com cabine estendida, contam com a tecnologia de leds, nas setas de direção dianteira.

O modelo possui motor MWM 4.12 TCE, de quatro cilindros, potência de 150 cv a 2.200 rpm, e torque de 550 Nm a 1.700 rpm.

O Agrale 6000 é um caminhão leve, econômico e compacto que oferece mecânica robusta e de fácil manutenção, afirma a montadora. Vem equipado com motor MWM turbodiesel com aftercooler de 115 cv de potência a 2.400 rpm e torque de 392 Nm a 1.500 rpm. As versões têm medidas de distância entre-eixos (2,92 m, 3,35 m e 3,90 m), e capacidade para 3.400 kg de carga útil mais carroceria.

FAMÍLIA AGRALE MARRUÁ – Desenvolvido para atender às Forças Armadas, o Agrale Marruá é um veículo utilitário ideal para serviços severos. A fabricante informa que o modelo foi amplamente testado e aprovado pelos usuários mais rigorosos que exigem robustez, desempenho e disponibilidade em qualquer tipo de terreno e pode ser adaptado aos mais variados tipos de carrocerias e equipamentos.

Na Fenatran a Agrale expõe os modelos de picapes AM 150 CD com caçamba e AM 200 CS chassi cabine, com capacidades de carga entre 1.000 kg e 2.000 kg. Os veículos são ideais para aplicações fora-



Agrale 9200 tem a maior capacidade de carga do segmento, segundo a fabricante



O leve 6000 oferece versões com entre-eixos de 2.920 mm, 3.350 mm e 3.900 mm

de-estrada, como instalações de redes elétricas ou de telefonia, transportes em minas, construção e manutenção de grandes obras civis, saneamento, segurança pública, reflorestamento e outras aplicações que necessitem de flexibilidade e robustez na operação diária.

Os modelos AM 150 e AM 200 são equipados com motor MWM Sprint 4.07 TCE Euro 3 (quatro cilindros), com potência de 140 cv a 3.500 rpm e torque de 360 Nm de 1.800 a 2.000 rpm. Os veículos

possuem caixa de câmbio Eaton com cinco marchas à frente e uma à ré, eixos traseiro e dianteiro Dana e direção hidráulica TRW.

Internamente, o Agrale Marruá possui painel integrado e digital, com os instrumentos concentrados num único equipamento, com novo sistema de ventilação, que permite a instalação de sistema de ar condicionado, porta-objetos e laterais das portas com revestimento de curvin para facilitar a manutenção e a limpeza.



Com o novo Master, a meta é conquistar 22% do mercado

Nos nove primeiros de 2009 a Renault vendeu 2.619 unidades do modelo Master e 1.267 unidades do Kangoo Express, atingindo 18% de participação do mercado de furgões

■ SONIA MORAES

O DESTAQUE DA RENAULT NA 17ª EDIÇÃO da Fenatran é novo Furgão Master, modelo lançado recentemente. É com este veículo que a montadora pretende até o final deste ano elevar de 18% para 22% a sua participação no mercado de furgões de até 3.500 kg de PBT (Peso Bruto Total), que representa atualmente 7% das vendas totais dos veículos comerciais leves.

Segundo a montadora, os furgões res-

pondem atualmente por 25% das vendas do segmento de comerciais leves. Deste total, 6% são das versões pequenas (até 800 kg de carga), segmento em que a Renault participa com o Kangoo Express.

De janeiro a setembro de 2009 foram vendidos 260.234 veículos utilitários no País. Neste período a Renault vendeu 3.886 unidades, sendo 2.619 unidades do modelo Master e 1.267 unidades do Kangoo Express,

segundo informou a empresa.

O novo furgão Master que a Renault mostra nesse evento está disponível em três opções de carroceria (Furgão, Chassi Cabine e Minibus), divididas em seis versões, todas equipadas com o motor turbodiesel 2.5 dCi de 6 válvulas e sistema common rail.

A montadora informa que, independentemente da versão ou da configuração, o novo Master sai de fábrica com direção



Do total de vendas do furgão Renault Master 25% são de modelos transformados

hidráulica de série, ar quente, hodômetros digitais total e parcial, banco do motorista com regulagem de altura e inclinação, bloqueio de ignição por transponder, alerta sonoro de luzes acesas, faixa de proteção lateral na cor preta, relógio digital e farol com regulagem de altura.

Nesta Fenatran a Renault expõe nove modelos de veículos comerciais, sendo cinco versões transformadas: Furgão Isotérmico, Minibus Executivo VIP, Minibus Acesso, Ambulância UTI e o Kangoo Express Remoção. Segundo a montadora, 25% das vendas do furgão Master são de modelos transformados, com maior demanda para uso hospitalar e linha executiva.

Além das versões transformadas, o público pode ver também quatro veículos de série: Furgão L3H2 (chassi longo e teto alto), Minibus L2H2 16 lugares (chassi médio e teto alto), Furgão L1H1 (chassi curto e teto baixo) e o Chassi Cabine.

DIREÇÃO CONSCIENTE

Na Fenatran a Renault lança oficialmente o "Curso de Pilotagem Consciente em Veículos Utilitários". É um curso inédito no País e foi desenvolvido pela Renault do Brasil em parceria com o Centro Pilotagem Roberto Manzini by Renault.

O objetivo deste curso, segundo a Renault, é contribuir para a maior capacitação dos condutores de veículos utilitários, principalmente vans e furgões, em temas que vão desde direção preventiva, passando pela preservação ambiental, até questões relativas à segurança. Os participantes receberão, por exemplo, noções sobre como dirigir de maneira consciente, zelando pela economia, segurança e pela integridade do veículo. A otimização de força, emissões de poluentes, dirigibilidade e exercícios de frenagem também estão no programa, dividido em aulas teóricas e

práticas, em pista de testes especialmente preparada para o curso.

Segundo Roberto Manzini, psicólogo e ex-piloto de competição e responsável pelo centro de pilotagem que leva o seu nome, o motorista precisa ter exata consciência do tamanho e peso do veículo que está conduzindo para saber quais são seus limites. "Isso já evita acidentes graves". Manzini coloca sua equipe à disposição do público para explicar como ser um "eco-condutor".

Nos cinco dias da Fenatran, a Renault vai distribuir folders explicativos sobre "eco-condução", maneira de se dirigir que leva em consideração a preservação do veículo e dos pneus, a redução do consumo de combustível e a consequente diminuição da emissão de gases poluentes.

Segundo Ricardo Fischer, gerente de Marketing de Produto da Renault do Brasil, a linha de veículos comerciais leves da Renault tem como característica o baixo custo por quilômetro rodado e o menor valor de manutenção. Para estes modelos a Renault dispõe de uma rede de concessionárias, com mais de 160 pontos de vendas.

LINHA EXPRESS – Assim como o novo Master, o Kangoo Express também pode ser transformado para se adaptar a uma grande variedade de aplicações, como padarias, franquias, floriculturas, lavanderias, pet shops, entre outros. A Renault oferece validação de fábrica para a versão hospitalar simples remoção, com garantia integral do veículo e da transformação.

Segundo a Renault, o Kangoo Express pode ser adquirido com ou sem porta lateral deslizante. Em qualquer uma das opções, o modelo pode transportar até 800 quilos de carga, 140 quilos a mais que seu principal concorrente que atualmente é vendido no mercado nacional. O acesso à carga é facilitado pelas portas traseiras assimétricas, com amplo ângulo de abertura.

Segundo a Renault, o Kangoo Express é equipado com motor bicomustível de 1.6 litro e 16 válvulas Hi-Flex, o que garante ao veículo excelente torque, baixo consumo de combustível, além de manter o desempenho, mesmo com carga máxima.

Entre os modelos transformados que a Renault mostra na Fenatran, o novo Master Isotérmico é indicado para o transporte de alimentos e outros produtos perecíveis, pois o compartimento de carga recebe tratamento especial para que possa manter a temperatura em seu interior. A versão Minibus Executivo é para o segmento de turismo, com capacidade para transportar mais de 15 pessoas. O Master Minibus Acesso é destinado a pessoas portadoras de necessidades especiais, e tem capacidade para levar 11 pessoas, sendo um motorista, quatro cadeirantes e seis passageiros. O novo Master Ambulância UTI é para operações médicas de emergência, possui equipamentos que permitem até a realização de pequenas cirurgias. Já o Kangoo Express Ambulância é destinado ao transporte e remoção de pacientes.

Fiat leva um jumbo de produtos à Fenatran

Montadora cria um aeroporto estilizado para destacar as mais variadas aplicações de seus veículos utilitários

■ RAIMUNDO DE OLIVEIRA



Fiat Ducato 2010, como o novo motor F1A Multijet

COM UM ESTANDE QUE LEMBRA UM aeroporto, a Fiat Automóveis destaca em seu "hangar" na Fenatran os mais recentes lançamentos da linha de utilitários, o Ducato Multijet Economy e a Strada Working. De acordo com a montadora, a feira será a primeira grande aparição para

os dois modelos, lançados em setembro passado. A proposta da empresa é mostrar a rotina de um grande aeroporto e a utilização de seus veículos comerciais, tanto os destinados ao segmento de cargas como para outros usos, como transporte de passageiros e serviços públicos,

incluindo ambulância do Samu (Serviço de Atendimento Móvel de Urgência) e unidade móvel da Receita Federal. Líder na venda de utilitários, com 24,4% de participação no mercado, a montadora italiana mostra 23 veículos nesta edição da Fenatran.

Além do destaque nas versões para o transporte de cargas e de passageiros, a Fiat também vai ressaltar as aplicações no transporte de portadores de necessidades especiais. A montadora expõe versões do Ducato e Doblò adaptados para o transporte de cadeirantes. A versatilidade de uso dos veículos também pode ser conferida nos modelos Línea, Stilo, Palio Adventure, Fiorino Furgão e Uno Furgão. O objetivo é mostrar a aliança entre aplicações variadas e capacidade de carga.

Com as restrições ao tráfego de veículos pesados cada vez mais frequentes nos grandes centros urbanos, a Fiat conta com a variedade de modelos utilitários como um dos trunfos em sua atuação no mercado. Entre as opções que a empresa destaca na Fenatran estão o Ducato, o Fiorino e a picape Strada. Imunes às restrições nas metrópoles cada dia mais congestionadas, os comerciais leves contribuem com o tráfego, são mais econômicos e garantem agilidade e praticidade em comparação aos veículos pesados.

VEÍCULOS COMERCIAIS – Apontado como veículo ideal nos segmentos de carga e de passageiros o novo Fiat Ducato MultiJet Economy é fabricado em oito versões: Cargo 7,5 m³, Cargo L 9,0 m³, Maxi Cargo 10 m³ e Maxi Cargo 12 m³, para o transporte de cargas, e Combinato (9 passageiros), Minibus (15 passageiros), Minibus Teto Alto (15) e Multi Teto Alto, versão desenvolvida pela montadora para receber adaptações de acordo com a utilização). Líder de vendas entre os furgões grandes em seis dos últimos sete anos, o Ducato responde por 34,2% deste segmento no Brasil, segundo a montadora.

A picape da Fiat, a Strada, oferece 11 modelos diferentes, entre versões e carrocerias, e dispõe de exclusividade na cabine dupla neste segmento no mercado brasileiro. Os modelos são a Fire 1.4 cabine simples, Fire 1.4 cabine estendida, Working 1.4 cabine simples, Working 1.4

cabine estendida, Working 1.4 cabine dupla, Trekking 1.4 cabine simples, Trekking 1.4 cabine estendida, Strada Trekking 1.8 cabine simples, Trekking 1.8 cabine estendida, Adventure Locker 1.8 cabine estendida e Adventure 1.8 cabine dupla.

Lançada nas versões suas versões Working em setembro, a Strada abocanhouno 54,8% de participação no mercado de picapes. De acordo com a Fiat, sua picape lidera as vendas neste segmento em 2009 com 64.915 unidades emplacadas desde janeiro, o que representa um market share de 55,6%.

Outro produto da montadora que lidera o ranking de vendas no segmento de comerciais leves é o Fiorino Furgão. Segundo a montadora, os principais motivos do sucesso nas vendas estão sua relação custo-benefício, versatilidade nas aplicações, baixo consumo de combustível, mecânica robusta e ampla rede de assistência técnica. De acordo com a montadora, os predicados do Fiorino colocam o veículo na preferência de clientes também diversificados, desde pequenos comerciantes a grandes frotistas.

O Uno Furgão, modelo que marca a entrada da Fiat Automóveis no segmento de utilitários, tem como um dos principais atributos apontados pela montadora o fato de ser compacto, prático e ágil para aplicações variadas em grandes centros urbanos e no trânsito pesado. De acordo com a Fiat, o Uno Furgão atende às necessidades de clientes especializados como concessionárias de energia elétrica e telecomunicações, oficinas volantes, assistência técnica e outros.

No Doblò Cargo, a Fiat ressalta pontos que são responsáveis pelo sucesso de vendas desde o lançamento. Segundo a montadora, entre elas está o amplo espaço no compartimento de carga, de 3.200 litros e capacidade para 620 kg, com acesso facilitado pelas portas assimétricas traseiras e pela ampla porta corredeira lateral.

Entre os furgões leves, os modelos Uno

Furgão, Fiorino Furgão e Doblò Cargo têm mais de 80% de participação neste segmento.

MAIS ECONÔMICO – Partindo do sucesso das versões Economy do Uno Mille e Palio Fire, a Fiat estende este conceito com o Novo Ducato 2010, mais econômico, para atuar com mais força neste mercado. Segundo a fabricante, o novo motor F1A MultiJet – desenvolvido e produzido pela Fiat Powertrain Technologies (FPT) – traz alta tecnologia, ótimo desempenho, menor consumo e menores índices de emissões, o que caracteriza o conceito de downsizing, presente na Europa e trazido para o Brasil pela empresa. Além deste moderno motor, disponível para toda a linha, o modelo mantém todas as características que o fizeram conquistar a liderança do segmento de furgões grandes em seis dos últimos sete anos no mercado brasileiro. "O baixo consumo de combustível é importante principalmente no mercado de comerciais leves, onde isso pode significar a diferença entre lucro e prejuízo para o negócio", diz Antonio Sergio Rodrigues, Diretor de Veículos Comerciais Leves da Fiat Automóveis.

Conhecido por seu baixo custo de operação, resistência, mecânica confiável e preço competitivo, o Fiat Ducato é produzido no Brasil desde a inauguração da fábrica em Sete Lagoas (MG) no final do ano 2000. Antes disso, desde 1997, ele era importado da Europa.

O novo motor F1A 2.3i MultiJet turbodiesel intercooler, o primeiro da FPT com a tecnologia MultiJet do mercado brasileiro para veículos leves, apresenta uma relação peso/torque diferenciada, superior a maior parte dos motores 3.0i disponíveis no mercado. Trata-se de um propulsor moderno cross flow e que possui um sistema de injeção common rail de alta pressão (1.600 bar).

Ele oferece 127cv de potência a 3.600 rpm e seu torque é de 30,7 Kgfm a 1.800

A picape Strada Working oferece 1.100 litros de volume em sua caçamba



dades especiais ou o que o cliente precisar. E tudo isso pode ser visto no estande da Fiat na Fenatran.

rpm. Por ter uma curva de torque praticamente plana entre 1.800 rpm e 2.800 rpm, o motor trabalha a maior parte do tempo na faixa de eficiência máxima. Com isso, consegue mais economia e melhor rendimento, com menor necessidade de trocas de marchas, retomadas mais ágeis e força para qualquer situação. Seguindo a legislação brasileira para os motores de sua categoria, o motor atende às normas de controle de emissões Euro 3, sendo que ele é predisposto também para as tecnologias Euro 4, Euro 5 e Euro 6.

A segurança é outro ponto importante para novo Ducato Multijet Economy, como ocorre com os outros veículos fabricados pela Fiat Automóveis. Agora, na linha 2010 ele ganha o Kit HSD (High Safety Drive), um pacote composto de freios ABS e Air Bag para motorista que possibilita ao cliente pagar menos por itens que aumentam sua segurança.

A versatilidade de uso é um dos pontos fortes do Ducato. O furgão da Fiat pode ser transformado para atender a diversas necessidades em veículos comerciais, como delegacia móvel, ambulância remoção, transporte de portadores de necessi-

FIAT STRADA WORKING – Para atender às necessidades dos mais variados perfis de consumidores, a Fiat Automóveis lançou recentemente três novas versões para a sua picape líder em vendas de comerciais leves no Brasil e em seu segmento nos últimos nove anos. São elas: Strada Working 1.4 cabine simples, Strada Working 1.4 cabine estendida e Strada Working 1.4 cabine dupla. Vale destacar a inédita cabine dupla, que chegou na versão Adventure em julho deste ano, e que com apenas dois meses no mercado já fica com 15% do mix de vendas do modelo, segundo a montadora.

As novas versões Working chegam como mais três excelentes opções de compra para o consumidor da picape Strada. Elas trazem um novo design, o motor 1.4 de 85 cv (100% gasolina) e 86 cv (100% álcool), uma completa lista de equipamentos e cabines simples, estendida e dupla.

Começando pela nova carroceria, a picape Strada Working chega com nova dianteira, que traz faróis monoparábolas e para-choque dianteiro pintado na cor do veículo. Já a traseira possui as mesmas linhas robustas do Fiat Strada Trekking, inclusive a caçamba com tampa removível

para maior praticidade, que também vem com chave para maior segurança. Possui também estribos, nos dois lados da placa, que facilitam carregar e descarregar o veículo. Esta versão também herdou da Trekking o painel de instrumentos, mas com acabamento da parte central na cor preta.

Com perfil harmonioso e arrojado ao mesmo tempo, a nova Working é a única versão da Strada que oferece três opções de cabines, satisfazendo diferentes necessidades e gostos de seus consumidores.

A cabine dupla leva com conforto até quatro ocupantes. Com vidros laterais maiores que as outras versões, a grande diferença fica para a acomodação de mais dois passageiros na parte traseira.

A Strada Working oferece também a cabine simples e a cabine estendida. Esta última aumenta em 30 cm o interior da picape. Esse espaço adicional atrás dos bancos dianteiros, leva até 300 litros, permitindo, por exemplo, acomodação de bagagem, deixando-a mais protegida e mais próxima dos ocupantes.

A escolha depende do uso do veículo. Se a cabine for simples, a picape Strada oferece 1.100 litros de volume em sua caçamba. Se o consumidor preferir a Cabine Estendida, poderá levar 800 litros. Já se a decisão for pela Dupla, terá 580 litros em sua caçamba.

Esta versão também chega com uma completa lista de equipamentos. Entre os de série o consumidor pode encontrar computador de bordo, volante com regulagem de altura, tampa traseira removível, ganchos para amarração de carga na caçamba, e muito mais. Como opcional, HSD (air bag + ABS), ar-condicionado, vidros e travas elétricos, direção hidráulica, capota marítima, entre outros.



NOVO INTERIOR
NOVO DESIGN
CÂMBIO DE 6 MARCHAS



Novo Master na Fenatran.
Renove sua frota com condições especiais.



Incipiente, invariavelmente, ilustra/vas. Preserve a vida. O nio de segurança em conjunto com air bags ajudam a salvar vidas.

Visite nosso estande de 26 a 30 de outubro, das 13h às 21h - F38 / H39
Pavilhão de Exposições do Anhembi - São Paulo

Renault
EMPRESAS
Faz mais pelo seu negócio



O Renault Master foi criado pensando no seu negócio. Afinal, a Renault tem o utilitário perfeito para qualquer segmento. Você pode sempre contar com o conforto, a segurança e o excelente custo de utilização que só um Renault oferece nas versões minibus, furgão, chassi cabine ou transformado. Tenha o novo Master na sua empresa. O parceiro perfeito para quem quer lucrar e crescer.

UTILITÁRIOS RENAULT. COM VOCÊ DESDE O INÍCIO.



Fornecedores aguardam demanda mais consistente

Mesmo diante dos sinais de aumento da demanda, as fabricantes de autopeças ainda estão na expectativa de uma progamação firme das compras pelas montadoras

■ SONIA MORAES

APESAR DA RECUPERAÇÃO LENTA DO mercado brasileiro de caminhões, mesmo assim os fornecedores de autopeças estão preocupados com a falta de planejamento de longo prazo das montadoras. Enquanto a Delphi teme haver dificuldade para atender a demanda por falta de operários nas empresas menores, a BorgWarner, que atualmente trabalha em dois períodos, tem receio de abrir o terceiro turno na sua fábrica de Campinas, no interior de São Paulo, e o mercado não deslanchar como se prevê. "As programações das montadoras, embora estejam melhores no segundo semestre, não são consistentes porque ainda não há total confiança sobre o crescimento do mercado", afirmou Arnaldo Iezzi, diretor geral da BorgWarner.

"A grande característica da indústria automobilística hoje é o imediatismo, mas sem uma visão clara sobre a quantidade de veículos que será fabricado fica difícil para as autopeças programarem sua produção", afirmou Gábor Deák, presidente da Delphi para a América do Sul.

Segundo o presidente da Delphi, depois de ajustar a produção, demitir empregados por causa da forte crise mundial, as empresas menores, que fazem parte da cadeia de fornecedores, não estão preparadas para atender grandes volumes em

curto prazo. "As encomendas de peças para os veículos comerciais estão aumentando e vamos ter dificuldades para dar conta da demanda", disse Deák.

O que poderá atrapalhar o crescimento do mercado de caminhões, segundo José Rubens Vicari, diretor-geral da Honeywell, que produz turbocompressores, é a falta de capacidade financeira de algumas fabricantes de autopeças. "Têm empresas que estavam investindo antes da crise e quando a demanda caiu ficaram endividadas e ainda gastaram recursos com a demissão de empregados. A falta de capital de giro pode atrapalhar a reação forte de encomenda no mercado", prevê Vicari.

O diretor da Honeywell falou que neste momento as empresas da cadeia produtiva têm algumas reservas de "banco de horas" e devem até tentar atender à maior demanda com horas extras. "A contratação de pessoas vai depender da continuidade mais firme da recuperação dos volumes de venda e produção e devem ficar para 2010".

Na opinião de Vicari, "a capacidade instalada da cadeia de fornecedores é suficiente para atender a um crescimento bem mais forte do apresentado até aqui. Não vejo problema de gargalo na produção. Do ponto de vista de instalações as em-

presas estão preparadas. Já com relação à mão-de-obra será possível encontrar pessoas capacitadas disponíveis no mercado".

Para o diretor da Honeywell a indústria de autopeças está hoje mais madura e preparada para uma arrancada surpreendente do setor automotivo. "Não observo qualquer crise de abastecimento por falta de investimentos ou de pessoas. Ainda vai levar um bom tempo para a demanda chegar aos níveis dos primeiros nove meses de 2008".



As encomendas de peças para os veículos comerciais estão aumentando e alguns fabricantes não estão preparados para atender grandes volumes a curto prazo

Vicari falou que a Honeywell está preparada para o crescimento. "Há capacidade instalada em algumas células de produção para segundo e terceiro turnos. A falta de pessoas treinadas poderá ser um desafio, mas não deverá afetar reação da indústria", disse.

Thaise Nanette Silveira, gerente de vendas para montadoras e de projetos, da Honeywell Turbo Technologies, informou que algumas montadoras de caminhões estão avisando os seus fornecedores, por meio de carta, que a produção vai aumentar. "A intenção deste alerta é para que todas as empresas que participam da montagem dos veículos estejam preparadas para atender uma demanda maior, pois o grande receio é de o mercado crescer e a cadeia de fornecedores não acompanhar", disse Thaise.

A executiva da Honeywell destacou que, apesar de a recuperação do mercado ainda ser lenta, setembro foi o melhor mês de produção de caminhões, com o total de 11.531 unidades, volume 21,2% superior a agosto (9.517 unidades), segundo a Associação Nacional dos Fabricantes para Veículos Automotores (Anfavea). No acumulado de janeiro a setembro foram fabricados 84.383 caminhões, volume 34,2% inferior aos nove meses de 2008 (128.216 unidades) e 26.014 ônibus no País, 27,5% menos que igual período de 2008 (35.902 unidades).

O diretor-geral da Honeywell espera um desempenho melhor do mercado de caminhões em 2010. "Se for mantido o atual entusiasmo e dinâmica da economia, dá para acreditar que a produção de caminhões e de ônibus apresente um crescimento ao redor de 10% em 2010 ante 2009, mas ainda assim os volumes não alcançarão os resultados de 2008, que foi o ano recorde da indústria", disse Vicari. "Depois de uma média mensal com fraca atividade no primeiro semestre, as encomendas começaram a melhorar a partir de agosto".

Apesar da recuperação esperada para o último trimestre deste ano, mesmo assim



Desde junho verificou-se um ligeiro aumento na produção de caminhões em comparação com o mês anterior

Vicari calcula que a produção de caminhões em 2009 fique 18% abaixo de 2008. "A produção da Honeywell deve ficar 15% menor que em 2008 e muito próxima do nível de 2007, com cerca de 200 mil unidades de turbos".

Por causa desta melhora do mercado a BorgWarner poderá cancelar as férias coletivas do final do ano, segundo informou o diretor geral da empresa. "Desde junho verificamos um aumento de 3% na produção de caminhões em comparação com o mês anterior, após as medidas anunciadas pelo governo, como a redução das taxas de juros do Finame, extensão do prazo de financiamento para aquisição de caminhões e o lançamento do Programa Procaminhoneiro", comentou Iezzi.

Deák, o presidente da Delphi, prevê que 2009 seja o segundo melhor ano para as montadoras e as autopeças, em razão do aumento nas vendas internas com a redução dos impostos e o bom desempenho da economia do País. "A produção total de veículos deverá ficar entre 3 milhões e 3,1 milhões de unidades e as vendas irão variar entre 2,8 milhões e 2,9 milhões de unidades. Em 2010, se tudo correr bem,

será um ano mais consistente e a produção total de veículos poderá crescer 5%", estima Deák.

O diretor de vendas e marketing da Eaton, Ricardo Dantas, projeta um crescimento de 10% para o mercado de caminhões em 2010. "Depois de uma retração no primeiro trimestre o setor voltou a se recuperar. Estamos numa curva ascendente e isso deverá continuar no próximo ano", prevê Dantas.

A expectativa positiva do diretor da Eaton para 2010 levam-se em conta as obras de infraestrutura que deverão ser realizadas no País para a Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas no Rio de Janeiro em 2016. "Além disso, ainda teremos as eleições no próximo ano, o que fará aumentar a demanda por caminhão", disse Dantas.

Já a Eaton deverá crescer em 2010 por causa do fornecimento dos seus produtos

AUTOPEÇAS | PERFIL DE ALGUNS DOS PRINCIPAIS SISTEMISTAS DO MERCADO BRASILEIRO

EMPRESA	PRINCIPAIS DIRIGENTES	Nº DE FÁBRICAS NO BRASIL	PRINCIPAIS PRODUTOS FABRICADOS PARA VEÍCULOS COMERCIAIS
BEHR BRASIL LTDA. Estr. dos Fernandes, 510 - Arujá (SP) Tel: (11) 4652-0300 www.behrbrasil.behrgroup.com	Max Davis Forte (CEO), Fernando de Campos (COO) de Campo (COO)	1	Sistemas de arrefecimento de motores, como radiadores de ar e de água e intercoolers, e sistemas de ar-condicionado, como condensadores, aquecedores e evaporadores
CONTINENTAL BRASIL INDÚSTRIA AUTOMOTIVA LTDA. Av. Senador Adolf Schindling, 131 - Guarulhos (SP) Tel.: (11) 2423-3400 www.continental-corporation.com	Renato Sarzano (dir. superint.), Rogério Chaves de Aguiar (dir. de mark. e vendas), Luciana Ferreira (ger. de mark.), Gilberto Viviani (ger. nac. de vendas)	1	Pneus de carga
EATON LTDA. DIVISÃO TRANSMISSÕES Rua Clark, 2061 - Valinhos (SP) Tel.: (19) 3881-9444 www.eaton.com.br	Patrick Randrianarison (pres.), Ricardo Dantas (dir. de vendas e mark.), Antonio Galvão (dir. de oper.), Cesar Pucci (dir. de oper.), Simone Eichemberger (dir. de RH)	4	Transmissões, embreagens, válvulas para motores, componentes de transmissões
FRAS-LE S/A RS 122, Km 66, 10.945 - Caxias do Sul (RS) Tel.: (54) 3289-1000 www.fras-le.com	Daniel Raul Randon (dir. superint.), Rogério Luiz Ragazzon (dir. com.), Gilberto Carlos Crosa (dir ind. e de tecnologia)	1	Pastilhas e lonas para freio, revestimentos de embreagem, produtos industriais e especiais
MAGNETI MARELLI SISTEMAS AUTOMOTIVOS IND. E COM. LTDA. Av. da Emancipação, 801 Hortolândia (SP) Tel.: (19) 2118-6186 www.magnetimarelli.com	Virgílio Cerutti (pres.), Giuseppe Giorgi (dir. RH), Claudio Bentivoglio (dir. fin.), Alfio Ferrari (dir. compras), Flávio Gussoni (dir. com.)	13	Amortecedores, software flexfuel Sensor, lâmpadas halógenas, eixos, sistema de abastecimento de combustível
PLASCAR IND. DE COMPONENTES PLÁSTICOS LTDA. Av. Amélia Latorre, 01 - Jundiá (SP) Tel.: (11) 2152-5100 www.plascargroup.com	André Nascimento (CEO e pres.), Gordano Pessoa Filho (CFO e dir. de rel. com invest.), José Donizeti da Silva (dir. de eng.), Joel Luiz da Costa (dir. corp. de manufat. e qualid.), Emerson Guizilini (dir. com.)	4	Parachoques, painéis de instrumentos, laterais de porta, lanternas, faróis, retrovisores
ROBERT BOSCH LTDA. Rodovia Anhanguera, Km 98 Campinas (SP) Tel.: (19) 2103-1954 www.bosch.com.br	Andreas Nobis (pres. América Latina), Besalier Botelho (vice-pres. exec.)	4	Sistemas bicombustíveis para veículos diesel, como os conceitos diesel-álcool e diesel-gás para motores eletrônicos e sistemas common rail de última geração
SKF DO BRASIL Est. do Ingaí, 11.370 - Barueri (SP) Tel.: 0800-141152 www.skf.com.br	Donizete Custódio Santos, Edelcio Koitiro Nisiyama, Amadeo Comin Filho, Carlos Alberto Fernandes, Carlo Vendramini Dessimoni	1	Rolamentos automotivos
ZF SISTEMAS DE DIREÇÃO LTDA. Av. Conde Zeppelin, 1.935, prédio 2 Sorocaba (SP) Tel.: (15) 4009-5777 www.zf-lenksysteme.com	Wilson Bricio, João Lopes, Thomas Schmidt, Antonio Carlos Garcia, Valmir Silva	4	Transmissões manuais, automáticas e automatizadas



1961



2009



(47) 3387.8000

www.grupoobenaus.com.br

Há 48 anos a OBENAUS oferece soluções ao mercado.

Focada na satisfação de seus clientes, investe em tecnologia e em pessoas, conquista seu espaço no mercado e obtém a ISO 9001-2000 e a ISO TS 16494.

Com 4 unidades industriais e uma equipe de vendas qualificada, o Grupo OBENAUS está pronto para atender você.



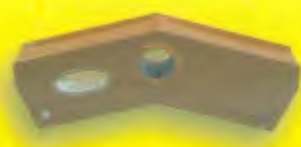
Nova fundição



Molas parabólicas e convencionais



Acessórios para suspensões e terceiro eixo



Fundidos usinados para suspensões



Porcas e parafusos



Transportadora própria



Rua Ribeirão Souto, 303 Testo Central - 89107-000 Pomerode SC

ISO 9002

ISO TS 16949-2002

48 ANOS



Do faturamento do setor de R\$ 63 bilhões previstos para este ano, 68% serão provenientes de vendas para montadoras

para as novas plataformas de veículos que serão lançadas pelas montadoras. "Os investimentos para atender aos novos produtos continuam", afirma o diretor.

Para o diretor da Eaton, o que ativou a venda de caminhões no País foi "o Programa Procaminhoneiro, que reduziu as taxas de juros e ajudou mais pessoas a comprar caminhão, além do próprio crescimento econômico brasileiro, que voltou a estimular o consumo de veículos comerciais".

Rubens Sautner, gerente de vendas para o mercado de reposição da Saint Gobain Sekurit, fabricante de vidros automotivos, calcula que o mercado de caminhões terá um crescimento maior do que o de automóveis em 2010. "Desde julho estamos notando uma expansão de 5% nas vendas de caminhões e os pedidos das montadoras para um período de 60 dias não foram revisados, o que dá uma percepção de uma produção maior para o próximo ano", comentou Sautner.

Besaliel Botelho, vice-presidente executivo da Bosch para a América Latina, também afirma que o mercado de caminhões começou a se recuperar nos últimos meses. Em setembro houve um crescimento de 3% na produção. "No mercado interno a expectativa é que os incentivos dados pelo governo tenham um efeito maior em 2010, quando o setor de cami-

nhões voltará à normalidade. Mas só em 2012 o volume voltará ao patamar de 2008", calcula Botelho.

Diante da melhora do mercado, a BorgWarner, que antes previa um crescimento de 5% do mercado de caminhões para 2010, já refez suas previsões e projeta uma expansão de 10% deste mercado no próximo ano. "Com base nas últimas programações feitas pelos meus clientes a previsão é que vamos produzir 200 mil turbos neste ano", diz Iezzi.

Além do crescimento do mercado, o bom desempenho da BorgWarner se baseia também na conquista de novos clientes e em novos projetos para atender a lei de emissões Euro 5, que entrará em vigor no País em 2012. "O novo turbo R25 de duplo estágio que produzimos desde 2004 para exportação, será destinado também ao mercado interno para cumprir as leis de emissões", disse o diretor geral da BorgWarner.

A BorgWarner também vai fornecer turbocompressores para os novos caminhões da MAN Latin America por meio de contrato fechado com a MWM International. Por causa dos novos negócios a empresa conseguiu aprovação da matriz, nos Estados Unidos, para investir R\$ 10 milhões na sua fábrica de Campinas, interior paulista. A quantia será aplicada no desenvolvimento de novos produtos, em programa de testes e validação para atender a Euro 5. "Conseguimos a aprovação dos investimentos após apresentar o pedido do cliente", afirmou Iezzi.

A Honeywell também está concentrando os esforços da equipe de engenharia para o desenvolvimento de novos produtos para atender a nova lei de emissões. "Mas continuamos atuando com rigor no controle de custos e melhoria de processos para obter ganhos de produtividade", disse Vicari. "Assim como toda a indústria de autopeças, só vamos pensar em novos investimentos com uma demanda robusta e duradoura. Não há qualquer necessida-

FATURAMENTO EM QUEDA

A estimativa do Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças) é que o faturamento do setor de autopeças atinja neste ano R\$ 63 bilhões, o que representará uma queda de 12,5%, em relação a 2008, que totalizou R\$ 72 bilhões. Do total, 68% serão provenientes de vendas para as montadoras, 15% para o mercado de reposição e 9% de exportações.

Os investimentos, que em 2008 totalizaram US\$ 1,6 bilhão, deverá somar US\$ 900 milhões em 2009, uma queda de 43,8%. As exportações diretas e indiretas reduzirão 30,5% neste ano para US\$ 7 bilhões (ante US\$ 10,07 bilhões em 2008). Já as importações terão um decréscimo de 23,1% e atingirão US\$ 9,7 bilhões, ante US\$ 12,6 bilhões em 2008). Com esse resultado o déficit do setor, que em 2008 chegou a US\$ 2,54 bilhões, subirá para US\$ 2,7 bilhões neste ano, segundo previsão do presidente do Sindipeças, Paulo Butori.

De acordo com o Sindipeças, a ociosidade média da indústria de autopeças, que em 2008 era de 15%, subirá para 25% neste ano. O número de empregados em toda a cadeia de fornecedores, que em 2008 era de 208 mil pessoas, cairá para 186 mil empregados em 2009.

de de investimentos para a demanda que se enxerga hoje", destacou o diretor-geral da empresa.

Vicari falou que as exportações, que caíram pela metade no primeiro semestre em relação a igual período de 2008, ainda não reagiram. Por outro lado, a taxa de câmbio tem tornado a importação interessante e bastante competitiva. "Por isso, a importação de componentes continua normalmente com fornecedores credenciados nos últimos anos", declarou. ■



AÇOS DE ALTA RESISTÊNCIA NOSSO DNA É FORTE E RESISTENTE

Os aços de alta resistência são a sensação da Fenatran 2009, os maiores fabricantes de implementos rodoviários do Brasil só usam Domex e Hardox, quer saber por quê?

Aceite nosso desafio, acesse www.acosdealtaresistencia.com.br e simule em tempo real as diferenças entre um implemento em aço convencional e Domex/Hardox.

- FORTES + RESISTENTES
- CARGA + LUCRO
**GARANTIR SEU LUCRO EXTRA
ESTÁ NO NOSSO DNA**

HARDOX[®]
WEAR PLATE

DOMEX[®]
HIGH STRENGTH STEEL

Rumo à recuperação do mercado

Depois de um primeiro semestre conturbado, os fabricantes de motores já veem o futuro com mais otimismo e dão continuidade aos seus programas de investimentos

■ SONIA MORAES

APESAR DAS INCERTEZAS EM RELAÇÃO À retomada do mercado externo, mesmo assim as fabricantes de motores Cummins e a MWM International veem o futuro com otimismo. Para o segundo semestre as duas empresas já notam uma recuperação do setor automotivo. "Não é possível comparar com 2008, que foi um ano fantástico, mas, no final de julho o mercado automotivo já começou a reagir impulsionado pelo pacote do governo que estendeu o prazo de pagamento dos financiamentos para 96 meses, reduziu a taxa de juros do Finame e ainda criou o programa Procaminhoneiro com juros mais acessíveis. Somado a isso, ainda temos a recuperação do otimismo do consumidor em relação ao desempenho econômico do País", observa Pasquotto.

"Vejo o futuro de forma muito positiva, pois o Brasil terá mais demanda em vários setores, com os investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do pré-sal da Petrobras, e isso fará crescer o mercado de construção, agrícola, de mineração e de energia, onde a Cummins também tem grande participação", disse Pasquotto.

Para este ano a previsão de Pasquotto é que a produção da Cummins fique muito aquém do previsto e atinja 59 mil unidades — no primeiro semestre o volume foi de 24 mil unidades. Em 2008 a produção totalizou 86 mil unidades. Do total fabricado neste ano, 45% são para caminhões.



Produção da Cummins deverá atingir 59 mil motores neste ano, muito aquém do previsto

Já a MWM International prevê produzir 108 mil motores em 2009, volume 23% inferior às 141 mil unidades que foram fabricadas em 2008 e 11,4% abaixo do total fabricado em 2007 (122 mil unidades). Do total que a empresa fará neste ano, 20 mil motores serão destinados ao exterior. "O segundo semestre será 25% melhor que o primeiro, com a produção de 60 mil motores, volume igual a 2007", calcula Michael Ketterer, diretor de Vendas e Marketing da MWM International na América do Sul. Para 2010 a estimativa de Ketterer é que sejam fabricados 130 mil motores.

Para garantir o atendimento do mercado brasileiro e do exterior, a MWM International dará continuidade ao seu programa de investimentos e aplicará neste ano US\$ 70 milhões na sua fábrica brasileira. Para instalar uma linha exclusiva na fábrica de Santo Amaro, capital paulista,

para produzir a nova família de motor D08 de 4.6 e 6.9 litros para os caminhões médios da MAN a empresa destinará US\$ 11 milhões. A previsão da empresa, segundo Ketterer, é de produzir 30 mil motores por ano, num contrato inicial fechado por cinco anos.

Para 2010 a MWM International já tem programado o investimento de US\$ 80 milhões na sua fábrica brasileira e nos próximos cinco anos os aportes somarão US\$ 345 milhões, segundo Ketterer. Do valor total, a maior parte será aplicada no desenvolvimento de novas tecnologias, em manufatura e em maquinários para aumentar a capacidade da fábrica e melhorar a capacitação dos funcionários.

O faturamento da companhia, que em 2008 foi de US\$ 1,1 bilhão, atingirá neste ano US\$ 850 milhões, abaixo também de 2007, que foi de US\$ 890 milhões.

A Cummins não faz previsão de faturamento apenas informa que em 2008 a companhia faturou US\$ 1,2 bilhão na América Latina e o Brasil teve 5% de participação neste resultado.

Na sua fábrica de Guarulhos, na Grande São Paulo, a Cummins concluirá neste ano o seu programa de investimentos, de US\$ 50 milhões, que começou em 2008. "Além da melhoria nos processos e no centro técnico de engenharia, também estamos adaptando a fábrica para a produção de novos motores Euro 5", disse Pasquotto.

O desenvolvimento técnico dos novos

motores diesel Euro 5 a Cummins tem realizado junto com as montadoras de caminhões. Hoje os motores produzidos pela companhia no Brasil atendem a norma Euro 3, ou fase 5 do Proconve. "Mas vamos continuar fabricando os motores Euro 2 e 3 para exportação", disse Pasquotto.

Segundo Pasquotto, a decisão da MAN de produzir motores no Brasil não causa preocupação, pois a Cummins faz parte das estratégias da montadora alemã no seu programa de redução de emissões. "O fato de a montadora de caminhão também fabricar motores não inviabiliza a parceria, pois à medida que as leis ambientais vão apertando, o custo para atualizar os motores é muito grande e as empresas precisam de fôlego para investir nestes produtos. Além disso, é necessário recursos disponíveis, como laboratórios e capacidade no se-



A MWM vai instalar uma linha exclusiva para produzir novos motores para a MAN

tor de engenharia, com pessoas treinadas, para acompanhar a mudança na lei de emissões, que ocorre de 3 a 4 anos. Às vezes fica proibitivo as montadoras fazerem sozinhas a atualização de alguns modelos de motores", observa o diretor geral da Cummins.

Pasquotto afirma que dos dez maiores clientes que a Cummins têm no mundo,

pelo menos oito produzem motores. "A companhia está presente em 180 países e isso dá um poder de parceria muito forte, já que a empresa tem diversificação de produtos", afirmou.

Sobre as exportações Pasquotto avalia que ainda continuam fracas e a previsão é de enviar 1.000 motores ao exterior, onde tem a Argentina como principal cliente, seguido pela Venezuela, Colômbia, Estados Unidos e Japão. Em 2008 a empresa exportou 5 mil unidades de motores. A quantidade de embarque de cabeçotes e blocos caiu pela metade neste ano. "Aumentar as exportações de motores não está nos planos da Cummins, já que o grupo tem unidades produtivas em várias localidades do mundo e a estratégia é estar cada vez mais próximo do cliente, pois motor é um produto muito complexo. A vocação da empresa hoje é exportar componentes", frisou Pasquotto. ■

Economize combustível com controle e segurança no abastecimento

GTA Gestão Total do Abastecimento

- Controle de abastecimento de frota;
- Única solução que garante que o combustível esteja entrando no tanque do seu veículo;
- Sensores impedem que a bomba libere combustível sem que o bico esteja dentro do tanque;
- É a garantia do destino correto do seu combustível e do seu dinheiro.

TOTAL SEGURANÇA

Assistência em
todo o Brasil

Endereço: Rua Cândido César Freire Leão, 156
Vila Moema | 88705-040 | Tubarão | SC | Brasil

www.nuntec.com.br

Nossos Telefones
+55 | 48 | 3631.9545
+55 | 48 | 9919.9341


nuntec
soluções em abastecimento

Indústria já se prepara para a retomada

A aceleração do ritmo da atividade econômica e as recentes conquistas, como as medidas antidumping contra os pneus importados da China, levam o setor à expectativa de recuperação dos negócios em 2010

■ SONIA MORAES

Depois de ampliar férias coletivas e negociar jornada de trabalho para reduzir o volume de estoques e enfrentar a intensa crise que abateu sobre as montadoras de caminhões, a indústria de pneumáticos já se prepara para uma recuperação dos negócios em 2010. A estimativa dos fabricantes é que a redução dos pedidos verificada nos últimos anos se reverta e faça de 2010 um ano promissor para a indústria brasileira de pneus, segundo informou a Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (Anip).

A entidade informa que a expectativa favorável para o setor leva em conta não apenas a conjuntura macroeconômica, que sinaliza recuperação no ritmo de desenvolvimento econômico, mas também as recentes conquistas representadas pelas medidas antidumping contra os pneus importados da China, tanto para veículos comerciais como para automóveis.

“Nos últimos anos, perdemos mais de 20% do mercado doméstico devido aos preços baixos dos pneus chineses”, disse Eugênio Deliberato, presidente da Anip em comunicado. Ele lembra que a retração da economia mundial provocou uma queda de quase 30% nas exportações de pneus. Segundo a Anip, os pneus chineses estavam sendo vendidos no Brasil por preços até 30% inferiores aos fabricados no País.

A associação informa que a constatação de dumping e o direito de aplicar medidas de proteção contra as vendas de pneus importados da China abaixo do custo foi requerida pela Anip junto à Câmara de Comércio Exterior (Camex) no início de 2008. Em junho deste ano, depois de ampla pesquisa de mercado, foi definida a aplicação do direito antidumping por até cinco anos para pneus comerciais, de carga e de passageiros. O valor fixado pela Camex para a taxa antidumping varia de US\$ 1,12 a US\$ 2,59 por quilo do produto, conforme o fabricante. Em dezembro de 2008, a Camex já havia aplicado direito antidumping provisório por seis meses, fixando uma taxa de US\$ 1,33 por quilo.

No início de setembro, por meio da Resolução 49, a Camex estabeleceu a aplicação antidumping para os pneus de automóveis importados da China e estabeleceu uma taxa específica de US\$ 0,75 por quilo. “Há quatro anos, a participação dos chineses no mercado de reposição era zero. Agora está em 10%. Acreditamos que em três ou quatro meses deveremos reconquistar essa parcela do mercado”, afirmou Deliberato em comunicado.

Além destas conquistas, a indústria brasileira de pneus também aposta na recuperação econômica do mercado interno em razão da retração constatada no mercado

externo. “Temos assistido a uma recuperação da indústria automotiva nos últimos meses e a sinalização positiva do retorno da liquidez ao mercado de crédito, o que deverá beneficiar a economia como um todo”, afirma Deliberato.

A participação do setor de pneumáticos no Produto Interno Bruto (PIB) da indústria de transformação é de 0,8%, com o valor da produção de R\$ 10,6 bilhões em 2008, e o volume de 66,4 milhões de unidades, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e Secretaria de Comércio Exterior (Secex). Deste total, as vendas internas dos produtos nas principais categorias (automóveis, ônibus e caminhões) chegaram a 60 milhões de unidades, as importações 14 milhões e as exportações totalizaram 20,4 milhões de unidades. No mesmo ano, as exportações ficaram em US\$ 1,4 bilhão, sendo que a balança comercial foi positiva em US\$ 444 milhões.

O parque fabril brasileiro de pneus é composto por 14 fábricas distribuídas no País: sete no Estado de São Paulo; duas no Rio Grande do Sul; duas no Rio de Janeiro, três na Bahia. Ao todo, a indústria é responsável por 21 mil empregos diretos e 100 mil indiretos. O setor conta com uma rede de revendedores, responsável por 4 mil pontos de venda autorizados e 40 mil empregos.

Seu motorista vai começar a ouvir Beethoven, Mozart, Bach...



Na direção de um equipamento com solução integrada Cummins o motorista sente a harmonia do sistema. É que a utilização de tecnologia de última geração em cada componente faz com que ele funcione como uma orquestra só de virtuosos. Sensível às condições da operação e ao atendimento de normas ambientais ainda em implantação, o conjunto garante tranquilidade, em todos os sentidos. Por isso, não se surpreenda com a nova sintonia do rádio.

Acostume-se à sintonia dos sistemas Cummins. Em dia com o futuro.

0800 12 33 00
falecom@cummins.com
www.cummins.com.br

COMEMORANDO
90
ANOS
... 1919 • 2009 ...

Cummins
®



Só falta destravar o crédito

Apesar da recuperação, o mercado de implementos deverá fechar 2009 abaixo dos níveis dos últimos dois anos e a expectativa dos fabricantes é de que as vendas comecem a retornar aos patamares anteriores a partir de 2010

GUILHERME ARRUDA

O DIA 27 DE OUTUBRO DE 2009 PODERIA ser um dia qualquer não fosse a feliz coincidência de marcar exatos 90 dias de vigência das regras para facilitar a compra de caminhões e implementos para transporte de carga. As medidas incluem a redução da taxa de juros do Procaminhoneiro (de 13,5% para 4%) e do Finame, (de 10,25% para 7%) bem como o alongamento dos prazos de financiamento. Elas chegaram logo após a Agência Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC) divulgar pesquisa mostrando queda de 30% no volume de carga transportada no primeiro semestre.

No mundo real, já se percebem movimentações em alguns segmentos da economia. Empresas sistemistas, fornecedores de tubos de aço para fabricantes de implementos, por exemplo, estão empregando força total para entrega de pedidos dentro dos prazos combinados. Algumas falam em encomendas 40% superiores

desde setembro em comparação com o ano passado. As medidas também começam a produzir os efeitos desejados para os fabricantes de implementos, embora com velocidade lenta.

A soma de emplacamento de reboques, semirreboques, basculantes e outros equipamentos para transporte de carga totalizou 26,7 mil unidades no acumulado de janeiro a agosto de 2007, conforme levantamento da Associação dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir); elevou-se para 37,9 mil em 2008 e, neste ano, encostou em 24,9 mil unidades, ou seja, ainda ficou 7% abaixo de 2007, considerado o segundo melhor ano na história do setor.

Neste 27 de outubro de 2009 a ANFIR agendou encontro para divulgar os números relativos ao período de janeiro a setembro que pode — quem sabe — indicar alguma melhora.

O entusiasmo dos empresários esbarra em dois itens que estão fora do seu alcan-

ce: o endurecimento das regras para concessão de crédito e o spread bancário. O spread, diferença entre a taxa de juros paga pelas instituições financeiras na captação do dinheiro e a que cobra dos clientes, tem caído em ritmo mais lento que o juro básico da economia (Selic). O sistema financeiro se defende. Diz que a diferença é motivada pela inadimplência, em ascensão. O Fundo Monetário Internacional (FMI) diz que o spread brasileiro é um dos mais altos do mundo.

"O mercado brasileiro deverá fechar 2009 com queda de 32%. O número de unidades produzidas ficará abaixo de 2007", prevê Norberto Fabris, diretor executivo da divisão de implementos do grupo Randon, de Caxias do Sul, líder do setor. Para ele, mesmo com a convergência de sinais mostrando reversão de tendências, a situação não pode ser descrita como um mar de rosa. Opinião parecida tem Rafael Campos, presidente da Anfir



que, no entanto, traz uma informação empolgante: "O nível de ociosidade dos fabricantes está diminuindo".

"A economia está descrevendo uma trajetória em forma de V. Agora estamos subindo. Este crescimento continuará em 2010, mas falar em recuperação dos níveis de 2007 e 2008 acredito que somente a partir de 2011", prevê Fabris. A velocidade para subir é sempre mais lenta. Wolf torce para fechar 2009 com perda de 30%. "Estamos vendo a contratação de cargas e isso é muito bom. Sinal de que a economia reage", assinala.

Wolf defende a tese de que o desempenho das empresas do setor será puxado pelo ritmo da economia e não necessariamente pelo conjunto de facilidades para financiamento de implementos. "O IPI reduzido acaba em dezembro. Em janeiro volta para o patamar antigo. Os benefícios do BNDES também devem vigorar até dezembro. Não se sabe nada a respeito de uma eventual

prorrogação. Minha dúvida é: será que a demanda será a mesma? Melhor esperar 2010 chegar", comenta.

Rodmar Cardinali, diretor geral da Guerra, de Caxias do Sul, diz que a redução do IPI para implementos contribuiu para a procura, mas a venda irá sempre esbarrar na dificuldade de crédito. "Estas ações estimularam a procura por produtos, mas esbarrou na falta de aprovação de crédito. A liberação de créditos para o financiamento está travada. Se forem liberados, temos pedido em casa para 60 dias, no mínimo", assegura.

Norberto Fabris está convencido de que o ano encerrará com sobras de recursos no BNDES em virtude da insegurança que tomou conta do ambiente econômico como pela seletividade de concessão de crédito tomada por grande parte dos agentes financeiros repassadores de recursos oficiais. Nem os investimentos do PAC em obras de infraestrutura, nem o aumento

de projetos da construção civil e o bom ano na área de grãos e açúcar não foram suficientes para embalar o setor.

REALINHAMENTO DE PREÇOS – Com o fim da marolinha (termo usado pelo presidente Lula para definir o impacto da crise financeira sobre o Brasil) é hora de o setor olhar atentamente para a planilha de custos de produção. Após um primeiro semestre no vermelho as empresas pretendem negociar preços para recuperar as perdas (financeiras). "Quando o mercado reage é hora de recuperação. Hora de buscar rentabilidade para tapar o buraco", ensina Norberto Fabris, da Randon.

Razões não faltam: a política de preços praticada pelas empresas, amoldada à realidade do primeiro semestre, somada aos acordos coletivos celebrados com os sindicatos dos trabalhadores, entre 6% e 7%, e ao reajuste de *matérias-primas*, como aço e alumínio são argumentos uti-

lizados para convencer o mercado. "Mão-de-obra e matérias-primas são itens que pressionam os custos", argumenta o presidente da Anfir, acrescentando que a concorrência agora na "pós-crise" tende a ser acirrada.

A Noma do Brasil fez a adequação de preços ao mercado. Procurou manter sua estrutura comercial, atuando diretamente no mercado, buscando estreitar o relacionamento com o cliente. "Precisamos, sim, nos adequar ao mercado", diz o diretor comercial Kimio Mori. Com o ingresso

do Brasil na era pós-crise, Mori acredita que o reaquecimento do mercado dependerá da lei da oferta e procura. "Se você tem possibilidade maior de produção, irá se readequar novamente. Mas buscamos sempre manter uma relação de parceria com nosso cliente. O bom relacionamento deve ser baseado na relação ganha-ganha e isso independe se o mercado está bom ou ruim", ensina.

O dirigente da Anfir se posiciona contra a decisão do governo de mudar as regras para importação de aço. "O governo er-

rou", lamenta Wolf. O ministro Miguel Jorge, do Desenvolvimento, e da Fazenda, Guido Mantega, contudo, se mostram favoráveis à medida. Motivo: aumento entre 10% e 13% no preço do produto por fabricantes brasileiros no mercado interno. A elevação ocorreu logo após a Câmara de Comércio Exterior (Camex) aumentar as alíquotas de importação de oito tipos de aço para 15%, depois de três anos em que as taxas estiveram zeradas. "Continuo querendo zerar as alíquotas de importação do aço", reforça Mantega.

ANTENAS LIGADAS EM 2010

Pelos dados disponíveis da Anfir, o setor fechou o período janeiro-agosto deste ano com queda geral de 34,22% no número de emplacements no comparativo com igual intervalo do ano passado. O modelo graneleiro/carga seca, com uma forte representatividade, recuou 42,82%; o canavieiro teve queda de 24,54%; baú carga geral queda de 47,86% e baú lonado, queda de 60%. Pouquíssimas foram as exceções, como tanque-carbono, que teve alta de 20% sobre 2008 e transportadores de toras, com alta de 15,8%.

As exportações do setor amargaram quedas colossais. Para se ter ideia, ao longo de todo ano de 2008 foram embarcadas 7 mil unidades. Em oito meses de 2009 somaram 1,4 mil. Motivo: o real valorizado em 31,44% ante o dólar neste ano, péssimo para quem pretendia reforçar o caixa, bom para quem tem dívidas em moeda americana. O cenário interno seria pior caso as taxas de juros (Selic) não tivessem a redução que ocorreu.

O diretor geral da Guerra, de Caxias do Sul, Rodmar Cardinali, acredita que 2009 fechará com um total de 38 mil equipamentos e 2010 aumentará para 42 mil, o que significa 10% de crescimento sobre 2009.

"Estes volumes expressam o que acontecerá com a linha pesada. Não acredito que haja variação muito grande na linha leve. Neste ano a queda foi muito menor da linha leve quando comparada com a pesada", explica o executivo da Guerra.

O impacto da crise econômica causou, desde o começo deste ano, um estrago de 35% na queda das vendas no comparativo com o mesmo período de 2008, a redução do quadro de funcionários (25%) e corte de investimentos de 40%. "A parte boa da crise foi que pudemos imprimir ritmo muito mais acelerado na profissionalização da empresa", diz Cardinali. A recuperação está sendo percebida agora no segundo semestre.

A Guerra projeta encerrar 2009 com vendas ao redor de 6,8 mil unidades, a maior parte para o mercado interno. Os graneleiros estão entre os que apresentaram a maior queda no País. A Anfir aponta uma retração de 42%. Na Guerra este produto representa quase 60% das vendas. Houve, ainda, uma forte queda nos produtos diretamente ligados à distribuição/logística como os baús e siders.

Para 2010 a estimativa de produção total (mercado interno e externo) é de 7,5 mil. "Não temos posição do que será des-

tinado para o mercado externo", diz. Um dos fatores que vão determinar o desempenho em 2010 é, basicamente, o destravamento de crédito para os transportadores.

"Em termos de mercado, poucos setores conseguirão manter a produção igual a 2008. Este ano estamos com produção compatível com 2007, que foi o segundo melhor ano do setor. Entendemos que isto é muito bom", diz o diretor comercial da Noma, Kimio Mori. O fato de 2010 ser ano eleitoral pode trazer melhoras, mas Mori é cético e diz que o mercado não será aquecido por ser ano eleitoral e, sim, pela competitividade que o Brasil tem mostrado, em termos gerais.

De janeiro a setembro, o segmento de implementos rodoviários para a Meicol, fornecedora de tubos e perfis de aço, de Caxias do Sul, apresentou retração aproximada de 30% comparada ao mesmo período de 2008, queda atribuída a fatores decorrentes da crise. Embora uma leve retomada seja aguardada para o último trimestre, não será suficiente para reverter o atual cenário. Para 2010, a expectativa é de retomada de 20% a 25% em relação a 2008, com números pouco superiores a 2007.

Soluções completas para transporte.



Visite-nos na
FENATRAM 2009

Info@rodolinea

Investir em desenvolvimento tecnológico e intelectual, a Rodo Linea traz excelentes soluções ao mercado de implementos para o transporte de cargas.

São produtos para os mais diversos usos e condições, feitos para melhor atender às necessidades específicas de cada cliente e trazer a solução definitiva em transporte.

www.rodolinea.com
41 2105 - 7000



O QUE O SETOR MOSTRA NA FENATRAN



A Guerra aposta no Gran G para conquistar a liderança no segmento de graneleiros

GUERRA

A Guerra tem dedicado atenção especial aos produtos da linha de graneleiro, buscando soluções para melhorar a logística do transportador. De acordo com Marcos Guerra, diretor da empresa, novas soluções como o Gran G colaboram para segurança no transporte, para redução de custos no transporte e ainda introduzem um novo conceito em design com carenagem exclusiva e altamente estética. "Apostamos neste equipamento como o futuro líder de vendas da Guerra", diz.

As novas laterais Tecno 10 são destaque pela alta resistência à torção, impactos e às intempéries. O material é de alta resistência, não deforma, não absorve umidade, é de fácil limpeza e funciona como isolante térmico para a carga. As placas são fabricadas em processo contínuo de laminação de resinas poliéster e fibras de vidro especiais, sob pressão, resultando num composto de alto desempenho e altíssima resistência mecânica.

A Geração 2010 conta com a consagrada pintura eletrostática a pó, tecnologia limpa desenvolvida pela equipe de engenharia da empresa, que minimiza os im-

pactos ao meio ambiente e resulta numa pintura homogênea e de maior resistência em relação às demais pinturas existentes no mercado. Os chassis em chapa de aço estrutural, constituído por vigas em perfil "L", com almas cortadas a laser, oferecem maior resistência estrutural que os demais modelos.

O novo Gran G antecipa ainda o Equipamento Localizador e de Bloqueio Autônomo Remoto, que o Contran exigirá como item obrigatório a partir de dezembro de 2010, para evitar roubos e facilitar a localização da carga. As novidades da Geração 2010 já estão disponíveis para os modelos graneleiro e carga-seca, nas versões semirreboque, bitrem e rodotrem.

AMALCABURIO

A Irmãos Amalcaburio, de Caxias do Sul, fabricante de peças de reposição para a linha pesada, implementos rodoviários e carrocerias blindadas, apresentará plataformas hidráulicas para transporte de veículos e plataforma elevatória para carga e descarga, e cegonha para transporte de veículos.

A plataforma elevatória surge para aten-

der nichos específicos que operam com grande volume de mercadorias, como transportadoras, transportes de gás, atacadista, distribuidores, etc. Instalada na tampa traseira do baú, facilita a carga e descarga devido à sua operação hidráulica, a qual dispensará a força do usuário. Entre os destaques estão sistema avançado de travas mecânicas de segurança com diferentes regulagens de altura e a otimização do processo de transporte de veículos.

Outro destaque é a plataforma hidráulica double, que permite transportar até dois veículos, pois possui rampa superior com sistema avançado de elevação por pistões hidráulicos e rampa inferior com aproveitamento operacional amplo de 6,1m livres. Há a possibilidade de transportar um terceiro veículo através da instalação da asa delta (conforme legislação vigente). Processo produtivo com soldas Mig Mag, CNC e máquinas de corte a laser.

NOMA

Vai apresentar nova configuração com um caminhão-tractor 8x2 que possibilita carga líquida maior a ser transportada em relação a uma "vanderleia". "Pode carregar 1.200 kg a mais que uma vanderleia. A engenharia da Noma analisou as composições que hoje estão disponíveis na resolução para desenvolver um novo produto. Este é um produto de vanguarda. Em termos de carga líquida é compatível ao que é conseguido com um bitrem 7 eixos", explica Kimio Mori.

Como vantagem apresenta menor desgaste dos pneus, manutenção mais barata e a possibilidade de trafegar por rodovias menos conservadas. É um produto ainda em fase de teste e apresenta a desvantagem de ter mais um eixo, que aumenta o valor no pedágio. Mas acreditamos que as vantagens obtidas com o produto, em termos de rentabilidade, irão superar as desvantagens.

RANDON

A Randon está presente na feira com as empresas: Randon Implementos, tendo como atração o Graneleiro Série 60 anos, a Randon Veículos, com o modelo RK430M, a Randon Consórcios, Fras-le (com pastilhas e lonas pesadas), Master (imagem freio 350x200), Jost (quinta-roda 37CX e 39 CS) e Suspensys (suspensão bogie 6x4).

A Série 60 anos, integrada pela linha graneleira, base de contêiner, sider, furgão e frigorífico, conta com a inovadora pintura DuraTech como principal diferencial. Também serão expostos o Pneu StradaR, a linha leve representada pela carroceria basculante para areia e brita e carroceria furgão carga geral, além de novas tecnologias e lançamentos na linha de basculantes, furgão, tanque, carga tudo e componentes.

A Série Randon 60 anos teve apre-



Graneleiro Série 60 anos da Randon conta pintura inovadora como principal diferencial

sentações a grupos de clientes junto à rede de distribuidores Randon em diversos pontos do País, sendo partici-

to, oficialmente lançada ao mercado durante a Fenatran. O Pneu StradaR estreia na feira.

SISTEMA DE MONITORAMENTO MÓVEL, ROBUSTO E DE SIMPLES MANUSEIO; QUE INIBE ASSALTOS, MONITORA ON-LINE, A POSTURA E A CONDUTA DO MOTORISTA, ALÉM DA ROTA E DA CARGA.

Fone: (11) 3369 1313 Fax: (11) 3369 1300

www.gardens.com.br

GARDEN'S
RÁDIO COMUNICAÇÃO E CFTV

ROSSETTI

A Rossetti Equipamentos Rodoviários acaba de lançar a nova linha Levtec, contração de "leve" e "tecnologia", fabricada com aços de ultra-alta resistência, permitindo redução de espessuras e, por consequência, a tara do equipamento, isso possibilita transportar mais carga por viagem. A linha engloba os tradicionais semirreboques basculantes rebaixados de terceiros eixos, de 16 m³ a 40 m³ de capacidade, semirreboques basculantes para grandes volumes, sendo 55 m³, 60 m³ e 66 m³.

As novidades mais recentes são o bitrem com tara inferior a 11 toneladas, permitindo o transporte de até 37 toneladas de carga e o semirreboque basculamento lateral 3D, conhecido como "vanderleia", com capacidade para 35 toneladas de carga – têm 11 metros, 3 eixos distanciados, sendo o primeiro direcional.

Esse produto apresenta como característica o basculamento lateral parado ou, até mesmo, em movimento, com total segurança. Oferece mais estabilidade e, aproximadamente, 9 toneladas a mais na capacidade de carga se comparado aos semirreboques tradicionais. Quando vazio, seus dois primeiros eixos podem ser erguidos, onde estes acrescidos do distanciamento entre-eixos proporcionam uma diminuição acentuada do desgaste de pneus, que é o segundo maior custo de manutenção da frota, depois do óleo diesel.

MEINCOL

A Meincol, empresa do grupo austríaco Voestalpine, vai apresentar seu mix de produtos (incluindo tubos e perfis para a área de implementos). A novidade a ser apresentada na feira são as soluções especiais, ou seja, a possibilidade de desenvolver tubos em formatos especiais (com furação, corte e dobras especiais, redondos, quadrados ou retangulares) para aplicação



Semirreboque da Rossetti tem basculamento lateral

em parachoques de carretas.

"A Meincol não quer mais ser uma distribuidora de aços, e sim uma especialista em soluções em tubos e perfis para seus clientes", resume o diretor, acrescentando que os serviços agregados e customizados, representam outra força, ou seja, o desenvolvimento de tubos e perfis customizados, para atender o projeto e a necessidade específica do cliente.

RECRUSUL

A Recrusul estará lançando o semirreboque frigorífico 30 paletes com eixos distanciados, sendo o primeiro direcional com rala e suspensão pneumática. "Este equipamento vem preencher uma lacuna para os grandes operadores logísticos de carga perecível, atendendo assim a um deslocamento de mais capacidade de armazenamento em cada unidade de transporte", aponta o gerente de marketing, Anselmo Tocha. Ele vem equipado com sinalização



Bitrem MaxiTank da Metalesp: baixo centro de gravidade da carga aumenta estabilidade e segurança

traseira e lateral em leds, paralamas em plástico envolventes e reforçados, frisos de acabamentos em inóx, apoio de mão para ascensão ao interior da câmara, bem como escada traseira embutida.

A empresa também fará o lançamento do bitrem tanque para transporte de combustíveis, considerado o mais leve da categoria, com capacidade de 45.000 litros "Multi Seta" este equipamento atende a demanda dos transportadores e distribuidores por veículos mais leves, com maior capacidade de carga e alta manobrabilidade. "Ainda vamos apresentar um silo basculante em alumínio estrutural com capacidade de 65 m³ estendido ao máximo em outra versão de 70m³ para atender a demanda aquecida na área de alimentação e transporte de polímeros.

METALESP

Após dois anos de pesquisa chega ao mercado a linha tanque da Metalesp. O novo implemento possui alta capacidade de carregamento por ter menor tara. João Manuel de Carvalho Cardoso, gerente de vendas e marketing, acrescenta que o centro de gravidade da carga é mais baixo o que, na prática, significa que o produto possui melhor estabilidade e segurança no transporte. "Esta nova linha, chamada MaxiTank, tem o mesmo padrão de fabricação dos outros produtos da empresa", destaca.

A linha MaxiTank já nasce com diversas opções de implementos, podendo ser tanto elípticos como cilíndricos, com opções em aço-carbono ou inóx. "Com isso pretendemos atender ao grande mercado de combustíveis e líquidos em geral, assim como ao de produtos químicos. "Nosso objetivo é que, em cinco anos, esta nova linha represente aproximadamente 30% do volume de negócios da empresa e conquiste uma parcela significativa do market share nacional de tanques", afirma Cardoso. ■

A Maxion pode não ter inventado a roda...



...mas a modernizou ao **Máximo!**



DISTRIBUIDOR OFICIAL:



www.maxioncr.com.br



Rodas de aço para pneus com e sem câmara para ônibus, caminhões e veículos fora-de-estrada

Originais e Genuínas

www.brasroda.com.br

Rua Coronel Mursa, 176 Brás - S. Paulo - SP - CEP 03043-050
55 11 3585-7000 - vendas@brasroda.com.br

Os campeões de vendas

Strada da Fiat, S10 da GM, Kombi da Volkswagen, Fiorino, também da Fiat, e EcoSport, da Ford, são os líderes em vendas nos primeiros nove meses de 2009



Os comerciais leves mais vendidos nos nove primeiros meses do ano são velhos conhecidos dos brasileiros. Alguns com até mais de uma década de mercado, os líderes sinalizam a importância da confiança no segmento. Os dados já contabilizados nos nove primeiros meses do ano indicam que dificilmente alguma posição deverá ser alterada no último trimestre do ano nos cinco subsegmentos em que a Federação Nacional dos Distribuidores de Veículos Automotores (Fenabreve) divide os comerciais leves: picapes pequenas, picapes grandes, furgões, furgões pequenos e SUVs.

Entre as picapes pequenas, a Strada (Fiat) manteve sua folgada liderança de vendas nos nove primeiros meses do ano. Segundo

a Fenabreve, a Strada emplacou 64.896 unidades entre janeiro e setembro. O montante lhe garantiu 55,74% do mercado, de acordo com os dados do Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam) em que se baseia a Fenabreve. Com uma nova proposta de cabine para quatro pessoas, a Strada renovou o subsegmento em que pretende manter sua força. O veículo é um dos responsáveis para manter a liderança geral de vendas, já que a montadora mineira perde para Volkswagen na disputa em automóveis.

A Montana (General Motors) ocupou a segunda colocação com 24.128 unidades (20,62%) no mesmo período. Já com a renovação total, a Saveiro ainda não demons-

trou força para sair do terceiro lugar. A picape pequena da Volkswagen acumulou vendas de 21.423 unidades até setembro, o que lhe valeu uma fatia de 18,40% do mercado brasileiro.

De acordo com o presidente da Fiat do Brasil e América Latina, Cledorvino Belini, as vendas de comerciais leves já superam as do ano passado, se comparados os mesmos períodos. Para o executivo que comanda a montadora líder no Brasil, os comerciais leves podem ter aumento de vendas de até 6% no ano, acompanhando o crescimento que a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) prevê para o ano de 2009, com um mercado total de 3 milhões de unidades, incluindo

RANKING DOS COMERCIAIS LEVES

LÍDERES DE MERCADO

(jan.-set./2009, segundo a Fenabrave)

Picapes pequenas:

Líderes:

Strada (Fiat): 55,47%
e Montana (GM): 20,62%



Picapes grandes:

Líderes:

S 10 (GM): 35,38%
e Hilux (Toyota): 26,77%



Furgões grandes

Líderes:

Kombi (VW) 43,51%
e HR (Hyundai) 16,57%



Furgões pequenos

Líderes:

Fiorino (Fiat) 81,17%
e Doblò (Fiat) 10,19%



SUVs

Líderes:

EcoSport (Ford) 27,41%
e Tucson (Hyundai) 16,15%



caminhões e ônibus.

Belini disse que, após reduzir a produção no começo do ano em razão da crise econômica, a Fiat pôde agir de forma rápida para retomar o crescimento do ritmo de vendas e garantir a permanência na liderança do mercado brasileiro. "Quando o mercado se recuperou, tivemos de agir rápido para não perder market share", disse. Para o executivo, a liderança da Fiat é robusta porque vem acompanhando de rentabilidade.

Entre as picapes grandes (que, na verdade são médias), a liderança absoluta ficou com a General Motors. Nada parece abalar a veterana S10, que está há quase 15 anos no mercado. O modelo emplacou 28.118 unidades, o que lhe rendeu entre janeiro e

setembro 35,38% das vendas no Brasil. Atrás dela aparece a Hilux (Toyota), com 21.274 unidades comercializadas no mesmo período (26,77% do mercado). Com 14.500 unidades emplacadas, a L 200 (Mitsubishi) aparece com quase metade das vendas da líder (18,8%).

"A Chevrolet S10 é realmente um fenômeno de vendas. A picape, que já era detentora do melhor custo-benefício e a única com motorização flex do segmento, ficou ainda melhor com a modernização estética implementada a partir da linha 2009 e com os novos equipamentos de série e acessórios originais", afirma José Carlos Pinheiro Neto, vice-presidente da General Motors do Brasil.

A Chevrolet S10 é um caso de sucesso e coube a ela inaugurar, em 1995, com o lançamento da primeira versão do modelo, o segmento das picapes médias no País. Esse segmento teve uma expansão significativa, e a S10 o liderou de forma absoluta nos últimos 13 anos. No período de 1995 a setembro de 2009 foram emplacadas no País mais de 300 mil unidades da picape S10. A criação do motor flex criou uma novidade no subsegmento, que ainda não foi seguido pelas concorrentes diretas, como a Hilux e Ranger (Ford), que só têm motores a diesel ou a gasolina.

Entre os furgões, nada abala a liderança da "Velha Senhora", a Kombi (Volkswagen), que já passou dos 50 anos de idade. Nos

nove primeiros meses do ano, o furgão que carrega o que pesa, ou seja, uma tonelada, emplacou 19.826 unidades, o suficiente para lhe garantir 43,51% das vendas no mercado nacional. Em seguida aparece o caminhão HR, montado em formato CKD (é importado desmontado da Coreia) em Goiás. O HR tem menos de metade das vendas da Kombi, com 7.552 unidades emplacadas entre janeiro e setembro – fatia de 16,57% do mercado. O Ducato (Fiat)

vem logo a seguir, com 5.578 vendidas ou 12,24% do mercado.

O mercado de furgões grandes é hoje um dos mais disputados por representar boa rentabilidade para as montadoras. Também integrado pelas vans, o subsegmento ganha cada vez mais veículos eficientes e avançados tecnologicamente. A Kombi lidera pelo custo-benefício, mas quem busca mais tecnologia, agilidade e espaço tem migrado para veículos como a Sprinter (Mercedes-Benz), que, no cômputo geral do subsegmento, ainda tem menos de 5% das vendas. Com a nova Master, a Renault já tem 5,73% das vendas, mas também planeja crescer.

“Preço é um fator atrativo neste mercado, mas algumas marcas, como nós, tentam atrair clientes oferecendo produtos com um custo-benefício que se justifica com o tempo de uso do veículo”, afirma Sérgio Galhardo, gerente de vendas da linha Sprinter da Mercedes-Benz. De olho em novas oportunidades, a marca vai apresentar no Salão Internacional do Transportes (Fenatran) Sprinter de 20 lugares, que oferece a maior capacidade do mercado no segmento de vans para transporte de passageiros. A marca também apresenta uma versão de entre-eixos mais longo para o chassi com cabine Sprinter Street, modelo



Mercedes mostra na Fenatran Sprinter Street com entre-eixos mais longo

para transporte de carga que pode circular em zonas de restrição de regiões metropolitanas, como São Paulo.

A Kombi está numa lacuna de mercado que não tem competidor em faixa de preço e em categoria de uso, diz José Rinaldo Caporal, da consultoria Megadealer, especializada em varejo automotivo. É o melhor custo-benefício da categoria”, afirma o gerente de planejamento de marketing da Volkswagen, Fabrício Biondo. “É o do jeito que o consumidor quer, porque satisfaz as suas necessidades. Ele não se dispõe a pagar mais. Atributos como durabilidade, facilidade de manutenção e economia de consumo e o preço na hora da compra são os pontos fundamentais dos veículos”, declara. O potencial comprador está inserido nas classes B e C e tem entre 30 e 45 anos. Ao comprar a Kombi, este consumidor não deseja apenas um veículo e, sim, iniciar ou ampliar seu negócio. O novo motor flex 1.4 deu uma nova força de vendas para a Kombi. “Criamos mais um fator que desequilibra o mercado a favor da Kombi, que tem 5,5% das vendas entre os comerciais leves lights”, afirma. Segundo Biondo, a Kombi custa até R\$ 30 mil menos que os principais concorrentes diretos.

Entre os furgões pequenos, a Fiat dá outro banho. Quase único no mercado, o

Fiorino vendeu entre janeiro e setembro 12.642 unidades, de acordo com os dados reunidos pela Fenabreve. Com isto, o carro alcançou 81,17% das vendas em seu subsegmento. Em seguida, aparece um outro Fiat, o Doblò, na versão carga, com 10,19% do mercado. A Partner (Peugeot) aparece em seguida, com 4,23% das vendas. “O modelo apresenta mecânica e manutenção de baixo custo, além de agi-

lidade para entregas nos congestionados centros urbanos”, já definiu Lélío Ramos, diretor comercial, sobre a fórmula do sucesso do pequeno furgão.

Entre os SUVs (Veículos Utilitários Esportivos, na sigla em inglês), também não há novidades. Mesmo que muita gente se questione se o EcoSport (Ford) é mesmo um comercial leve, o veículo somou 12.652 unidades comercializadas entre janeiro e setembro. Surpresa é o crescimento acelerado do Tucson (Hyundai) que atingiu no período o emplacamento de 19.553 unidades, o que lhe garantiu um market share de 16,15%. O grupo Caoa informou que vai produzir o modelo em Goiás. Em terceiro lugar, aparece o Pajero (Mitsubishi), que foi totalmente repaginado. Antes da remodelação, o carro emplacou 10.552 unidades, o que lhe garante 8,71% do mercado brasileiro em seu subsegmento.

Não há como negar que o EcoSport é um grande sucesso de vendas no mercado brasileiro. Com cerca de 250 mil unidades comercializadas, o carro reergueu a Ford do Brasil, que patinava desde o fim da Autolatina, e é aclamado por seus executivos até hoje. “O Eco é um dos pilares da Ford”, costuma dizer Antônio Baltar, gerente-geral de marketing da montadora. ■

O que pesa mais em uma escolha?

*experiência
tradição
qualidade*

*inovação
tecnologia
agilidade*



EXPRESSO  **JUNDIAÍ**
LOGÍSTICA

Experiência e inovação em perfeito equilíbrio.

Coloque na ponta do lápis os custos com a logística de sua empresa. Vale a pena? A partir de agora você pode contar com toda estrutura, tecnologia e experiência do Expresso Jundiáí em soluções logísticas surpreendentes e inovadoras.

Soluções Logísticas

Projetos Logísticos
Consultoria Logística
Consultoria Tributária

Warehousing

Armazéns
Gestão de Estoques
Montagem de Kits
Etiquetagem
Embalagens Especiais
Serviços In Company

Gestão de Transportes

Gestão de Transportes
Transportes Dedicados
Serviços Just-In-Time
Logística Reversa
Multimodal

Expresso Jundiáí Logística. A experiência é nossa, o resultado é seu.



EXPRESSO  **JUNDIAÍ**
O Transporte Superando Limites



Falta de infraestrutura atrasa revolução verde



Projetos de corredores de escoamento para regiões como o norte de Mato Grosso estão prontos, mas ainda não começaram a ser implantados, o que atrapalha o aumento da produção nas novas fronteiras agrícolas

■ RAIMUNDO DE OLIVEIRA

AS PREVISÕES MAIS OTIMISTAS EM RELAÇÃO ao futuro da participação brasileira no mercado mundial de alimentos estão cada dia mais longe da realidade por conta da falta de infraestrutura, principalmente em relação aos corredores para escoamento das colheitas cada vez mais competitivas da nova fronteira agrícola. Uma das previsões, apontada pelo Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento com base em

levantamento da Food and Agricultural Policy Research Institute (Fapri), estima que a participação do Brasil deverá saltar de 39% para 59% no mercado internacional de soja em 2016-2017 enquanto os Estados Unidos, atual maior exportador com 47,5% do mercado global, deverão ocupar a segunda posição neste ranking, com 29,4% no mesmo período. A efetivação desta e de outras estimativas, no entanto, estão diretamen-

te ligadas a um sistema eficiente e competitivo para levar a produção da lavoura ao embarque nos portos. Levantamento da Companhia Nacional de Abastecimento, órgão vinculado ao Ministério da Agricultura, sobre os corredores de escoamento da produção agrícola já alertava sobre a encruzilhada logística no avanço da agropecuária em 2005. O alerta, no entanto, ainda não foi absorvido pela esfera governa-



mental e os projetos continuam, quase na totalidade, somente no papel. Para a safra 2010, os principais entraves levantados pelo ministério em 2005 permanecem os mesmos.

Diferente das saúvas, que foram apontadas no século 19 pelo naturalista francês Auguste Saint-Hilaire como terrível ameaça à lavoura e ao País na célebre frase: ou o Brasil acaba com a saúva ou a saúva acaba com o Brasil, a precariedade ou a inexistência de infraestrutura compromete, de fato, o robusto crescimento registrado no agronegócio desde o final da década de 90. Levantamento da Confederação Nacional do Transporte (CNT) feito sobre as condições de 84.832 km de estradas brasileiras

aponta que 37% estão em péssimas condições. As rodovias representam cerca de 60% de toda a matriz de transportes do Brasil. Outro levantamento, feito pela revista Exame com 121 empresas que estão entre os maiores agentes do agronegócio, aponta que para 76% delas as deficiências na infraestrutura e a carga tributária representam os principais obstáculos para a continuidade do crescimento da agricultura brasileira. De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a produção de cereais, leguminosas e oleaginosas na safra 2009 deve ser de 134,1 milhões de toneladas e este número equivale ao que o País perde a cada década por conta do transporte de grãos em sua maioria por estradas em péssimas condições.

O contraste entre as previsões e a realidade é evidenciado na região que ostenta os recordes mundiais de produtividade em soja, o norte de Mato Grosso. Sem alternativa, a soja colhida em Sorriso, Lucas do Rio Verde, Sinop e outros municípios, que estão na vanguarda do agronegócio mundial, precisa percorrer mais de 2 mil km de rodovias para chegar ao porto de Paraguaçu (PR), sua principal porta de saída para o mercado mundial, por falta de asfalto na parte da BR-163 que liga o norte matogrossense até Santarém (PA). O transporte da safra do norte de Mato Grosso para os portos localizados no Sul e no Sudeste representa, a cada ano, um prejuízo de US\$ 246 milhões para os produtores.

O descaso dos mesmos fazendeiros que detêm recordes de produtividade em soja com o milho é outra evidência. Por conta do alto custo para escoamento que compromete os resultados financeiros com a produção de milho, a produtividade deste cereal não recebeu a dedicação que a soja teve. De acordo com levantamento feito pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a ausência de infraestrutura para viabilizar o escoamento de grãos de baixo valor agregado, caso do milho, por exemplo, aliada à falta de armazéns e mal

uso de instrumentos de apoio do governo, é o principal motivo que tem freado a expansão das lavouras de milho na nova fronteira agrícola. Por conta dos baixos preços que consegue na época da colheita e com os armazéns da região abarrotados de soja, a expectativa é de estrangulamento logístico na região caso a produtividade do milho aumente e não haja lugar para estoque. A saída, apontada pela Conab, é o asfaltamento da rodovia BR-163 até Santarém.

Além de reduzir os custos com o escoamento da soja e melhorar ainda mais a performance do agronegócio brasileiro neste mercado global, o asfaltamento da BR-163 até Santarém aponta que o milho deve ser o produto mais beneficiado com esta obra. Segundo o levantamento da Conab, por conta dos problemas operacionais na comercialização, a cultura de milho no norte de Mato Grosso tem perdido espaço entre os principais cultivos na região e sua produtividade média é de 4 toneladas por hectare, pouco acima da média nacional de 3,5 toneladas. Por conta do calendário de produção agrícola, caso houvesse um aumento da produção de milho no norte de Mato Grosso haveria também um estrangulamento logístico, já que a produção de milho enfrentaria problemas por conta de armazéns abarrotados de soja e teria que ser escoada rapidamente. Junto com a precariedade na infraestrutura, a falta de armazéns está entre os grandes vilões que podem minar o futuro do agronegócio brasileiro. Segundo a Conab, o sistema de armazenamento não acompanhou os ritmos de crescimento na área cultivada (29%) e na produtividade (43%) verificados desde o início desta década. A capacidade de armazenamento do Brasil é de 70% em relação à sua produção anual. Comparado aos Estados Unidos, que são capazes de armazenar um volume 2,5 vezes maior do que produzem a cada ano, dá para ver o nosso atraso. Os armazéns são apontados pela Conab como uma ferramenta impres-

CORREDORES DE ESCOAMENTO



cindível para garantir a pujança do agronegócio brasileiro, já que para vencer as condições precárias da infraestrutura são necessários grandes volumes de investimento.

INICIATIVA PRÓPRIA – Por conta da falta de investimentos públicos na infraestrutura, os produtores rurais do norte do Mato Grosso se viram obrigados a arregaçar as mangas para atuar também no segmento logístico. Na safra 2002-2003, em parceria com o governo estadual eles foram responsáveis pela pavimentação de 96 km da rodovia que liga Lucas do Rio Verde a Tapurá. A contribuição dos fazendeiros de uma a três sacas de soja para garantir os R\$ 28 milhões da obra e os resultados foram tão animadores que outras duas dezenas de consórcios com o governo do estado foram firmados para realizar investimentos em rodovias como as BR-163, BR-364 e BR-158 e que resultaram em 1,2 mil km de vias asfaltadas. Além de garantir melhorias nas condições de escoamento, os consórcios dos fazendeiros conseguiram baixar o custo por km asfaltado entre R\$ 20 mil R\$ 150 mil.

FERROVIAS – Outro corredor na lista de obras prioritárias do trabalho da Conab é o

Centro-Norte, que abrange regiões do Mato Grosso, Pará e Piauí e a totalidade de Tocantins e do Maranhão. De acordo com a Conab, é nesta região que está o maior potencial para expandir a produção de grãos e possibilidade de geração de importantes fluxos de transporte. Entre o início da década de 1990 e 2004 a produção de arroz, milho, algodão e soja subiu de 2,24 mil toneladas para 7,19 toneladas e, para o período de 2004 a 2009, a estimativa da Conab era de um aumento contínuo, porém pautado pelas preocupações em relação à velocidade da implantação das obras de infraestrutura. De acordo com a Conab, a conclusão da ferrovia Norte-Sul representa a utilização de modais variados no escoamento da produção agrícola da região até os portos do norte do País, relevantes reflexos na rentabilidade dos produtores, e dá ao Brasil, de forma definitiva, o status de plataforma competitiva de exportação no agronegócio.

Entre o final da década de 1990 e 2005, mesmo com a Norte-Sul operando somente a partir do Maranhão, o crescimento na produção agrícola nos estados do Tocantins, Mato Grosso, Pará e Piauí foi de expressivos 46,5%. A produção de soja em Tocantins

é um bom exemplo do reflexo da infraestrutura no agronegócio. Entre as safras de 2000 e 2005, o estado viu sua produção anual multiplicada por sete, atingindo 960 mil toneladas. A ferrovia Transnordestina, que representa a ligação das áreas produtoras de grãos nas partes sul do Piauí e Maranhão e o oeste da Bahia aos portos de Pecém (CE) e Suape (PE), é apontada como um fator decisivo para a participação da região no mercado global e também como um forte indutor para a criação de um polo de produção de açúcar e álcool no Maranhão, Tocantins e Piauí.

HIDROVIA ARAGUAIA-TOCANTINS – Apontada como a principal via de transporte para levar a produção agrícola da regiões norte e centro-oeste para os cobizados mercados da Europa e Estados Unidos, a utilização da hidrovía Araguaia-Tocantins, prevista no corredor Centro-Norte, também deve induzir a diversificação das lavouras com forte crescimento das culturas de milho, arroz, algodão, açúcar e álcool. Para tanto, será necessária a conclusão do porto de Espadarte, na Ponta da Romana (PA), já que nos portos de Vila do Conde e Belém há impeditivos atualmente. Vila do Conde

Tranquilidade



É isso que você tem quando confia a logística da sua carga à Lider. Mas também não podia ser diferente, pois, quando você escolhe uma empresa com mais de 50 anos de mercado e que oferece soluções customizadas para cada nível de serviço, o resultado é um só: tranquilidade para você e satisfação garantida.

Lider. Compromisso e qualidade a qualquer tempo, a qualquer hora.



GRUPO LIDER

Logística • Transporte de Cargas • Serviço Florestal
Serviços Dedicados • Movimentação Interna
Locação de Equipamentos • Locação de Veículos





A saída para acabar com o estrangulamento logístico na nova fronteira agrícola mato-grossense é o asfaltamento da rodovia BR-163

por conta da toxidade do pó de alumínio que é exportado por lá e em Belém por falta de espaço. De acordo com a Conab, será necessário construir um porto graneleiro de grande envergadura para dar conta do potencial de produção e exportação de grãos. A viabilidade da hidrovía Tocantins-Araguaia, enfrenta, no entanto, entraves preocupantes como os 70 m do desnível da barragem da Usina Hidrelétrica de Tocantins e as corredeiras de Santa Isabel, além da histórica falta de investimento neste modal de transporte no Brasil, que só utiliza 8.500 km dos 42 mil km navegáveis em seus rios.

RIO MADEIRA – Modal mais competitivo para o escoamento da produção agrícola no Centro-Oeste brasileiro, que está no topo do agronegócio brasileiro com 40 milhões de toneladas de grãos por ano, a Hidrovía do Rio Madeira está em operação desde 1997, conta com 1.115 km de exten-

são e pode ser estendida para 2,4 mil km, atingindo o estado de Mato Grosso. Sua plena navegabilidade, no entanto, depende de regularização por meio de eclusas que deverão ser construídas juntamente com as duas usinas hidrelétricas licitadas pelo governo federal, Jirau e Santo Antônio. Além de garantir a inclusão de 6.450 MW na matriz energética do País, o complexo do Rio Madeira, também vai tornar possível a integração da região amazônica com os países vizinhos e abrir uma rota para que os produtos brasileiros atinjam o Oceano Pacífico nas exportações para o continente asiático e a costa oeste dos Estados Unidos, derrubando custos nas rotas de navegação de longo curso e aumentando ainda mais a competitividade do agronegócio nacional.

De acordo com a Conab, com a regularização fluvial no corredor de escoamento do Rio Madeira será possível, por meio do Rio

Guaporé, um dos afluentes do Madeira, de barcaças que poderão chegar até Vila Bela da Santíssima Trindade, no Mato Grosso, ligando a nova fronteira agrícola até o porto de Itacoatiara, no Amazonas, por meio de 2,4 mil km navegáveis. No sentido inverso, o projeto poderá beneficiar a produção industrial da Zona Franca de Manaus, como alternativa mais competitiva para que seus produtos cheguem ao centro do País.

Os impactos do aproveitamento do transporte hidroviário nas economias regionais pode ser atestado pela construção do porto graneleiro de Porto Velho, capital de Rondônia, em 1995, e com a navegabilidade da Hidrovía do Rio Madeira desta cidade até Itacoatiara. Em 1997, a movimentação de produtos agrícolas entre Porto Velho e Itacoatiara foi de 319,4 mil toneladas. Em 2005 o volume atingiu 2,2 milhões de toneladas e em 2006 já superava 3 milhões de toneladas. ■

NÃO
PERCA
SUA
FROTA
DE
VISTA

A Omnilink é a pioneira na tecnologia de sistemas de rastreamento para veículos de carga. São mais de dez anos prestando serviços como telemetria, desenvolvimento de softwares e comunicação inteligente, que contribuem para tornar as estradas lugares mais seguros. Acesse www.omnilink.com.br e conheça todas as soluções que a Omnilink tem para você não perder sua frota de vista.

A INOVAÇÃO É A NOSSA ESTRADA.



UMA MARCA ZAT X.

Transportadores querem respostas aos entraves

Os desafios econômicos e políticos para eliminar os entraves e os gargalos logísticos no País nortearam o 10º Congresso Intermodal dos Transportadores de Cargas, realizado no Rio de Janeiro

NA ABERTURA DO 10º CONGRESSO INTERMODAL dos Transportadores de Cargas, realizado em agosto no Rio de Janeiro, o presidente da Associação Brasileira do Transporte de Carga (ABTC), Newton Gibson, apontou a implementação de itens como a redução da carga tributária, a multimodalidade e a segurança das estradas como indispensáveis ao crescimento do setor.

Ele citou, ainda, a importância da flexibilização das relações de trabalho e o estabelecimento de um efetivo programa de proteção ao meio ambiente.

"O crescimento da economia exige uma contrapartida rápida, que ofereça respostas aos muitos entraves que provocam redução de nosso poder de competitividade no mercado externo", defendeu Newton Gibson.

Entre os temas de destaque do congresso esteve o futuro do setor ferroviário no Brasil. De acordo com números apresentados pelos palestrantes, a crise financeira deixou sua marca no modal. Em 2008, o setor registrou investimentos de R\$ 4,2 bilhões. Mas para 2009, a previsão é de queda com fechamento em R\$ 3,7 bilhões.

Durante as apresentações e debates houve consenso de que o maior desafio do setor é o aprimoramento do marco regulatório e dos contratos de concessão, além do investimento na ampliação da malha ferroviária nacional.

"Atualmente, a iniciativa privada opera com uma malha de 28.314 km. Nossa meta é chegar a 2015 com 35 mil km de malhas

ferroviárias construídas e recuperadas, explicou Rodrigo Vilaça, diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

Ainda de acordo com Vilaça, a iniciativa privada adquire a cada ano cerca de 100 locomotivas, com investimento em cada uma de, aproximadamente, R\$ 100 milhões. "Até hoje, entregamos duas mil locomotivas e mais de 90 mil vagões", afirmou.

Já o gerente de Transporte Ferroviário de Cargas da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), Marcus Expedito de Almeida, destacou o que vem sendo feito na estrada de ferro de Carajás e o que a Transnordestina Logística vem implantando na operação dos 438 km do trecho de Catende.

A importância da realização das obras do Ferroanel também foi destacada por ele: "O projeto da Ferroanel, que custa R\$ 840 milhões, tem que ser executado. Além disso, precisa-se avaliar a possibilidade de prorrogação dos atuais contratos de concessão e fazer a revisão tarifária", analisou Expedito, acrescentando que o setor enfrenta ainda o problema da invasão de casas no entorno das malhas ferroviárias.

Já o último painel do 10º Congresso Nacional Intermodal dos Transportadores de Cargas chamou a atenção para a urgência em se elaborar políticas públicas eficazes para solucionar o problema de carga e descarga nos grandes centros urbanos.

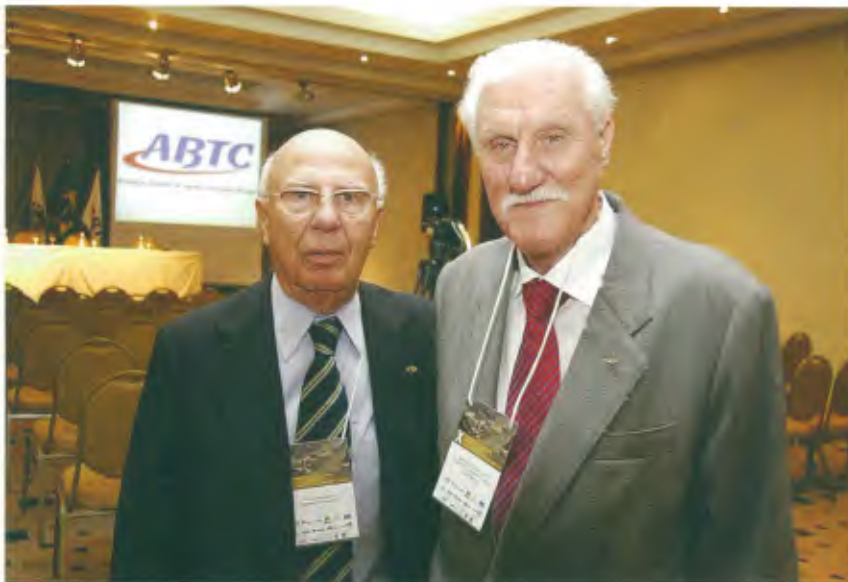


Debatedores concordam que o maior desafio é o aprimoramento do marco regulatório

O tema foi apresentado pelo presidente da Federação do Transporte de Carga do Estado do Rio de Janeiro (Fetranscarga), Eduardo Rebuzzi, que defendeu a criação de um grupo de trabalho e uma secretaria para tratar a questão da logística e abastecimento no município do Rio de Janeiro.

Rebuzzi sugeriu, ainda, que as autoridades elaborem regras de carga e descarga que não prejudiquem o andamento da cidade. "A população ainda não percebe as consequências efetivas da falta de abastecimento", analisou.

O diretor do Denatran Alfredo Peres da Silva acredita que a prioridade seja melhorar a infraestrutura dos transportes coletivos para retirar veículos da rua. "Haverá uma reformulação. O ideal seria a descentralização, ou seja, criar novos centros que facilitassem o deslocamento da população", disse.



Newton Gibson (à esq.) presidente da ABTC e Thiers Costa, presidente de honra da CNT

Ele acrescentou que outras soluções também podem ser estudadas, como a implantação de chips nas placas para re-

duzir o fluxo em determinadas regiões e a cobrança de pedágio nos centros de maior circulação de veículos.

Baús Carbus - O Melhor custo benefício por quilômetro rodado.



Baú Furgão em Duralumínio
Várias opções de baús e acabamentos.



Baús Lonados (Sider)



Baús Pré-Pintura Branco
Baús Personalizados
Baús Liso e Brilhante
Baús Semi-Reboque

Acabamentos:

- Isotérmico e Frigorífico
- Porta Roll-Up
- Trincos Embutidos
- Assoalho em Chapa de Aço

Unidades Móveis Especiais

- Projetos para:**
- Cargas Vivas
 - Manutenção
 - Produção Vídeo
 - Reportagem
 - E outros

Venha ser o nosso parceiro montador!
Enviamos Kits para todo o Brasil.

Tel.: (11) **2085.4944**

www.carbusequipamentos.com.br

Rua Panambi, 771 - Cumbica - Guarulhos
SP - 07224-130

CARBUS
EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS

**ESPECIALIZADO EM FURGÃO LEVE
PARA CARGAS PESADAS**

Em meio às cobranças por parte dos outros palestrantes, o diretor de Desenvolvimento da CET Rio propôs encontro entre os setores interessados para que uma solução seja desenvolvida em conjunto.

“É preciso estimular as grandes redes varejistas a oferecerem mais estacionamentos e um serviço de entrega que não privilegie o just-in-time, ou seja, abastecimentos diários por consequência da diminuição dos estoques”, defendeu.

Discordando do diretor de desenvolvimento da CET Rio, o presidente do Conselho Superior da Associação Comercial do Rio de Janeiro, Humberto Mota, destacou a entrega diária como forma de enfrentar a concorrência com preços mais acessíveis. “A tendência é cada vez mais o estoque diminuir. Isso é resultado da economia equilibrada”, explicou.

Mota acrescentou ainda a necessidade de envolver o consumidor no debate e mostrar os malefícios que a falta de abastecimento pode trazer para o dia a dia da cidade.

Já o assessor da presidência do Sindicato



O diretor-geral da ANTT Berrardo Figueiredo (à esq.) recebeu o troféu “O Transportador”

to das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setresp), Adauto Bentivegna Filho, defendeu a elaboração de regras para as entregas noturnas que são feitas na cidade de São Paulo. Hoje, o transporte de carga na cidade paulista está restrito a 100 km² de área urbana.

“Há uma preocupação com a mobilidade

de urbana, mas esquecem que a população precisa comer e se vestir. É preciso terminar o trecho sul da Rodoanel e criar uma diretoria logística para desenvolver políticas de médio e longo prazo. A Rodoanel vai transferir boa parte do fluxo de veículos que passa diariamente pela cidade de São Paulo, mas que não se destina à capital paulista”, afirmou Bentivegna Filho.

O vice-presidente da Rodoviário Ramos, Jacinto Júnior, disse viver o problema de se fazerem entregas em áreas restritas a caminhões. “Tenho 50% da frota dentro da zona de restrição. Simplesmente, o que era caminhão se transformou em 30 vans. Ou seja: não estamos contribuindo nem um pouco para melhorar o trânsito de São Paulo. Não somos vítimas. Somos agentes da solução. Queremos participar”, expõe, acrescentando que uma das soluções para o problema de abastecimento é a fiscalização dos veículos irregulares.

Durante o 10º Congresso Intermodal dos Transportadores de Cargas foi entregue o troféu “O Transportador”, dedicado a homenagear personalidades diferenciadas do setor. Nesta edição, o prêmio foi entregue ao diretor-geral da ANTT, Bernardo Figueiredo, pela sua contribuição ao disciplinar e organizar o segmento de transportes de carga com a edição da Lei 11.442/07.

Durante o 10º Congresso Intermodal dos Transportadores de Cargas foi apresentado o Cartão Transportes Bradesco Visa. Elaborado para facilitar o dia a dia da relação empresa/caminhoneiro, o produto tem como diferencial o fato de trazer em um único cartão várias funcionalidades, podendo ser utilizado para pagamento de pedágios, créditos dos valores referentes a frete ou adiantamento de despesas (pré-pago).

Nas centrais de atendimento Bradesco Dia e Noite (agências a caixas eletrônicos), o caminhoneiro pode realizar saques. Como o cartão também prevê a modalidade Visa Eletrom, é possível a realiza-



ção de compras e pagamento de despesas nos estabelecimentos que contêm a identificação da bandeira Visa.

O cartão pode ser utilizado, ainda, no pagamento de pedágios. A transação é feita por meio de um mcedeiro eletrônico nas praças de pedágios conveniadas, sem a necessidade de manuseio de dinheiro.

Assine as publicações da OTM Editora e tenha o máximo em informação.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS • TRANSPORTE DE CARGA • COMÉRCIO EXTERIOR • LOGÍSTICA



Techibus apresenta um panorama atualizado do setor de transporte de passageiros. Análises com enfoque econômico abordam o desempenho e as tendências do transporte urbano de passageiros, rodoviário e de fretamento e turismo. As expectativas do setor, novos produtos e os avanços da TI – incorporados ao transporte público – são acompanhados de perto por Techibus.



Bernardo Figueiredo AMT, anuncia licitação de 1.800 ônibus
Premiação de Melhor e Melhores prestadora por empresários
Volkswagen cria parceria com times de futebol



Com o Transit, o mercado de vans

Fretamento dá bons resultados no setor



Irizar inova na faixa premium de rodoviários

Sob o controle MAN, Volkswagen dará impulso ao ônibus

Assine por 1 ano e receba **09 edições**:
06 exemplares de Techibus,
01 Anuário Maiores e Melhores do Transporte,
01 Anuário do Ônibus,
01 Anuário de Gestão de Frotas,
Treinamento e Pós-vendas.

R\$ 120,00(*)



Transporte Moderno traça um mapa do setor de transporte de carga e logística, incluindo o de passageiros.

Análises conjuntas avaliam o desempenho de cada segmento de transporte – rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo e fluvial – e mostram tendências e expectativas do setor, informações fundamentais que ajudam na tomada de decisões.



IVECO TECTOR ENTRA NA FAIXA NOBRE DE SEMIPESADOS

Ford Transit, com opção de furgão e van
Escudo lança ônibus
Sabe E com novidade

Mercedes-Benz lança novo de série de Sprinter
Empreendedorias prestam os Maiores e Melhores

Prestamos apoio à faixa de ônibus
Vale por seu debate de renovação de frotas

Assine por 1 ano e receba **10 edições**:
06 exemplares de Transporte Moderno,
01 Anuário Maiores e Melhores do Transporte,
01 Anuário de Transporte Rodoviário de Carga,
01 Anuário de Gestão de Frotas, Treinamento e Pós-vendas
01 Anuário Brasileiro de Logística.

R\$ 140,00(*)



A revista Global é especializada em comércio exterior, logística e transporte internacional de carga. Com matérias sobre desempenho e as perspectivas dos principais setores exportadores do Brasil, reportagens especiais sobre serviços essenciais ao comércio exterior, como financiamentos, seguros e operações portuárias. As edições apresentam também análises de aspectos macroeconômicos de impacto direto nos negócios internacionais.



ESTADOS UNIDOS: setor portuário investe para enfrentar crise

Assine por 1 ano e receba **6 edições**
+ **3 Anuários**:

R\$ 110,00(*)

(*) Boleto Bancário emitido pela editora, via correio ou e-mail • Cartão de Crédito Visa • Cheque nominal à OTM Editora Ltda
• Depósito ou transferência bancária: Bancc Itaú – Ag. 0772 – c/c: 54283-3,
com o envio do comprovante de depósito com os dados do assinante via fax: (11) 5096-3104.



Para mais informações ligue:
011-5096-8104

ou pelo e-mail:
circulacao@otmeditora.com.br

Relações trabalhistas em debate

Em seminário promovido pelo Sindicamp, juristas, advogados e empresários do setor de transporte discutiram as consequências nefastas de algumas ações trabalhistas e como preveni-las

ACIDENTE DE TRABALHO E DOENÇA ocupacional fazem parte do seu negócio? A pergunta foi feita por um desembargador da Justiça do Trabalho a uma plateia de empresários do setor de transportes de cargas de Campinas e região. E antes mesmo de alguma reação, ele respondeu: "Penso que já passou da hora de empregadores e empregados encararem essas questões de forma diferente e madura. Sem ser sonhador, a prevenção deve estar inserida no rol dos interesses de todas as categorias, profissionais e econômicas".

As palavras são do desembargador Fernando da Silva Borges que participou do 2º Seminário sobre Relações Trabalhistas no Transporte Rodoviário de Cargas, promovido recentemente pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Campinas e Região (Sindicamp). O seminário reuniu desembargadores do TRT (Tribunal Regional do Trabalho) da 15ª Região e cerca de 300 empresários, advogados e profissionais ligados à área de recursos humanos das empresas do setor. O seminário foi dividido em dois painéis, sendo que o segundo tratou do tema "Dano Moral - Doença e Acidente de Trabalho".

Borges apresentou posicionamentos por parte da Justiça do Trabalho em relação a casos de ações acidentárias, indenizações contra o empregador e suas consequências civis e criminais. Destacou, também, a necessidade de serem observadas as normas de segurança do trabalho por parte dos empregados. O desembargador demonstrou preocupação com as consequências nefastas que um acidente de tra-

balho ou uma doença profissional possam provocar na economia da empresa e na vida do trabalhador.

Para o desembargador, o "gasto" a ser feito em prevenção de acidente é, na verdade, um "investimento" por parte da empresa. E que o empregador também deve sempre ter a guarda da documentação referente a essa prevenção. "Sem a documentação nos autos, demonstrando o cumprimento da legislação, estará configurada a culpa por parte do empregador".

DANO MORAL – Atraso de pagamento de salário, por exemplo, pode ser considerado dano moral se, em virtude disso, o empregado deixou de pagar suas contas e teve seu nome negativado no comércio. As palavras são da desembargadora Tereza Aparecida Asta Gemignani, que participou do mesmo painel e falou sobre dano, lesão, reparação, efeitos civis e criminais e indenizações. Em relação ao dano moral, ressaltou que basta demonstrar a conexão com o fato causador.

Se for dano material, há uma amplitude de reparação (indenização) – o empregador tem que responder pelo pagamento do dano emergente e o que ele deixou de ganhar, ou seja, o lucro cessante, por isso que o valor chega a ser expressivo.

No caso da lesão, o valor da indenização deve compensar também a dor e o sofrimento. "Aquele que causou a lesão deve restituir à vítima a situação anterior de que ela desfrutava." Como os demais desembargadores, Tereza também defendeu a prevenção. "Seguramente, investir

em prevenção é a melhor solução", disse.

CONFLITOS – O desembargador Luís Carlos Cândido Martins Sotero da Silva, presidente do TRT (Tribunal Regional do Trabalho) da 15ª Região, disse no seminário que o poder judiciário trabalhista é o primeiro a receber todo o acervo da crise que só fez aumentar o número de processos impetrados desde o seu início no ano passado. O TRT da 15ª Região, em Campinas (SP) é o segundo maior em termos quantitativos de processo no País. O setor de transporte rodoviário brasileiro tem sua parcela nesse volume, mas não tão grande assim. O setor é bem organizado e dimensionado e sabe contornar bem as relações entre patrões e empregados, segundo Sotero. O juiz abriu o primeiro painel que teve como tema "Convenção coletiva de trabalho e Comissão de conciliação prévia".

Nesse painel, o desembargador do TRT da 15ª Região, Lorival Ferreira dos Santos, lembrou que a Justiça do Trabalho é hoje responsável por um terço dos processos de todo o Judiciário e não consegue dar vazão a tamanho volume de trabalho. Assim sendo, para ele, patrões e empregados deveriam valorizar as comissões de conciliação prévia onde existem determinados tipos de processos de importância menor e soluções que, segundo ele, não trazem prejuízos aos trabalhadores e nem empresários. "Penso que é mais vantajoso negociar antes e evitar uma execução cujo valor pode ser astronômico para a empresa", disse.

Você sabe como a contratação de um frete pode ser complicada.
Está na hora de saber como pode ser simples.



O Cartão Transportes Bradesco Visa dá inúmeras vantagens na hora de contratar um frete. Simplifica processos, dá mais controle sobre os gastos e, claro, é aceito em todo o Brasil.

Para mais informações, acesse bradescocartoes.com.br ou fale com um gerente Bradesco.

SAC Bradesco Cartões – Cancelamentos, reclamações e informações: **0800 727 9988**.
Deficiente auditivo ou de fala: **0800 722 0099**. Atendimento 24 horas, 7 dias por semana.
Ouvidoria: **0800 727 9933**. Atendimento de segunda a sexta-feira, das 8 às 18h, exceto feriados.



Um salto no futuro

Com foco na tecnologia, a UPS americana, uma das cinco maiores empresas de logística do mundo, mostra em seu hub localizado em Louisville (EUA) como interligar pessoas a produtos em escala global

NUM ARMAZÉM DE 150 MIL M² (QUASE três vezes maior que o pavilhão do Anhembi, em São Paulo), mais de 200 quilômetros de esteiras conduzem, num ritmo frenético e ensurdecedor, pacotes e correspondências. Como num passe de mágica, os volumes são atirados em pequenas baías, onde são ensacados por jovens funcionários. São 2 horas da madrugada no pavilhão de triagem da UPS em Louisville, no estado do Kentucky, Estados Unidos. Lá fora, gigantescos aviões aguardam para transportar os 15,5 milhões de encomendas processadas diariamente para algum ponto dos Estados Unidos ou aos 200 países a que a companhia conecta.

Visitar o maior hub da UPS é dar um salto no futuro e entender como uma das cinco maiores empresas de logística do mundo

opera para interligar pessoas a produtos em escala global. Com foco na tecnologia, a companhia americana busca oferecer uma logística precisa e confiável num mundo em que relações comerciais e industriais são cada vez mais velozes. Com este suporte pode deixar as empresas para se concentrar apenas no seu foco: desenvolvimento e produção.

O centro de triagem é apenas um dos braços da companhia, que escolheu Louisville para abrigar uma de suas maiores operações no mundo. Na mesma área contígua ao aeroporto da pequena e organizada cidade, a companhia mantém outros enormes galpões onde atua na cadeia de suprimentos para grandes conglomerados — de fabricantes de aviões a remédios —, logística reversa, desenvolvimento de softwares e administra-

ção de sua gigantesca frota (terrestre, aérea e fluvial).

Atualmente é possível receber em apenas dois dias ou três dias uma encomenda em qualquer parte do mundo. Mas, para que isto aconteça, uma intrincada operação logística tem de estar preparada para vencer barreiras de toda a ordem: físicas, meteorológicas, burocráticas e alfandegárias.

Essa sincronia depende cada vez mais da tecnologia. Ao investir na inteligência, a UPS criou condições para movimentar o emaranhado de esteiras no gigantesco galpão, controlar e monitorar a frota de 560 grandes aviões em viagens pelo globo, rastrear, identificar e visualizar o trâmite e o destino das mercadorias — o bem mais precioso para o consumidor e as empresas.

Além disso, a UPS desenvolve soluções para



destravar a entrada e saída de mercadorias entre os diversos países. Quem visitou os Estados Unidos sabe como este serviço funciona bem. Qualquer mercadoria comprada pela internet ou numa loja é entregue com uma precisão quase infalível. Não é à toa que o maior país do consumo tenha desenvolvido um sistema sofisticado de distribuição e entrega de mercadorias.

Só que, enquanto algumas regiões do mundo avançam na logística, outras apenas engatinham neste processo de integração do comércio mundial. "A América Latina automatiza apenas 10% das ferramentas tecnológicas existentes para incrementar as exportações e importações", afirmou o presidente Stephen Flowers, que preside para as Américas a UPS, um conglomerado que começou há cem anos nos Estados Unidos com apenas duas bicicletas e um telefone do fundador.

Maior país da América Latina, o Brasil não foge à regra dos países da região. Alta carga de impostos, regulamentação excessiva, ampla burocracia em seu sistema alfandegário e deficiente infraestrutura são alguns dos velhos problemas do País. Apesar disso, o Brasil desperta o interesse das grandes corporações em operação logística



Stephen Flowers, da UPS: "Nós vemos o Brasil como uma excelente oportunidade"

devido à sua dimensão geográfica, população e Produto Interno Bruto (PIB).

"Nós vemos o Brasil como uma excelente oportunidade", afirmou Flowers. Ele disse que vislumbra um mercado promissor para a UPS no setor de armazenagem e distribuição de medicamentos, área em que a companhia dá passos largos nos Estados Unidos, onde faz a estocagem de remédios em condições especiais de baixas temperaturas. A empresa pretende intensificar a logística de mercadorias em vários locais do País, no qual espera que investimentos

em infraestrutura melhorem a competitividade.

A demora do Brasil e da América Latina em se integrar ao comércio global representa prejuízos. O ritmo lento para vencer burocracias internas faz com que a região perca em competitividade, por exemplo, para os asiáticos, que querem em cinco anos diminuir os custos internos com logística de 11% para 5%. Um produto manufaturado leva 15 minutos para atravessar a fronteira de Taiwan. No Brasil, produtos similares levam horas e até dias para serem liberados pelos postos aduaneiros.

De acordo com estudos da UPS, o Brasil prejudica sua força produtiva ao não utilizar a tecnologia já disponível. Medidas de permissão de expedição alfandegária recomendadas pela Organização Mundial de Comércio (OMC) podem beneficiar o Brasil e torná-lo mais competitivo no mercado global.

Entre as recomendações, está a de estabelecer um baixo valor inicial de isenção (de minimis). Atualmente, não há um valor inicial para mercadorias importadas, apesar de haver um mínimo de US\$ 50 mil reservado exclusivamente para entregas feitas



Poros 200 km de esteiras no hub de Louisville, a UPS processa 15,5 milhões de volumes por dia para remessa a dezenas de países

tas pelo correio de indivíduo para indivíduo. Este mínimo permitia procedimentos simplificados de entrada e isenção de taxas.

Outro ponto criticado é a carga excessiva de impostos. Atualmente, é cobrado um imposto federal fixo de 60% e mais de 18% de impostos estaduais (ICMS/VAT) sobre as importações. A indústria busca diminuir o imposto fixo ou colocar em prática o código de tarifa harmonizada para remessas.

Outra importante ação seria o sistema eletrônico de expedição aduaneira. A alfândega brasileira utiliza um sistema não-automatizado para a liberação alfandegária de mercadorias, que é um grande obstáculo para a passagem pelas fronteiras de outros países. Um sistema aduaneiro lento é um grande empecilho.

A implantação de um sistema eletrônico (Harpia), que está em fase de testes, reduziria a duração do trânsito, assim como os custos associados ao comércio. Além disso, o sistema permitiria à alfândega melhorar o ambiente regulamentar para serviços de entregas expressas no Brasil. Segundo a UPS, a medida serviria como um ímã para

investimentos estrangeiros.

A UPS realizou uma pesquisa com mais de 900 líderes empresariais em oito países da América Latina em 2008 para entender hábitos, atitudes e opiniões dos tomadores de decisões de pequenas e médias empresas da região. Entre eles, 65% afirmaram estar engajados no comércio internacional.

O processo alfandegário é visto como barreira para 52% dos entrevistados.



José Garcia: a UPS é muito mais que uma empresa de cargas

GIGANTE DA LOGÍSTICA — Em 2008, a UPS movimentou em mercadorias em 2008 o equivalente a 6% do Produto Interno Bruto dos Estados Unidos e faturou US\$ 51 bilhões em todo o mundo, incluindo o Brasil onde tem 600 funcionários e um escritório regional desde 1989, além de contar com 20 pontos de distribuição e coleta de mercadorias. A empre-



MARANGONI 

Mais vida para seus pneus

www.marangonidobrasil.com.br

*Sua Rede Autorizada maior a cada dia.
Reconstrução com tecnologia de ponta a ponta.*

sa tem cerca de 400 mil empregados – 300 mil apenas nos Estados Unidos.

No galpão em que a UPS seleciona diariamente 2 milhões de pacotes e documentos, o volume pode dobrar no Natal. A empresa é uma grande empregadora em Louisville. Vários dos jovens que fazem a seleção de mercadorias têm os estudos universitários pagos pela empresa. Só na América Latina e no Caribe, conta com um quadro de 11 mil colaboradores.

Mais de 200 quilômetros de esteiras robotizadas, que utilizam leitores óticos para distribuição inteligente do material, conduzem os volumes dentro do complexo, por onde chegam e saem por avião, caminhão, trem e ônibus. Dalí os volumes são embarcados para o destino final, que pode ser o interior do Piauí. Não há mais que dois contatos humanos com as encomendas.

Para evitar fraudes e tráfico de drogas, nas encomendas, a UPS trabalha em parceria com agentes da Receita e Polícia Federal (FBI) dos Estados Unidos. Os funcionários também são treinados a identificar remessa de material proibido, dificultando a ação de falsários e criminosos pelo mundo.

Um dos pontos fortes da UPS é a cadeia de suprimentos. A operadora logística faz a armazenagem de estoques de empresas mundiais, como a Embraer. Também faz a logística reversa. Além de armazenar computadores da Toshiba, por exemplo, ela abastece o varejo e se responsabiliza pelo conserto e entrega das máquinas em caso de defeito, sem que a marca japonesa precise se envolver.

“Em alguns países, as pessoas veem a UPS como empresa de cargas. Nós somos muito mais que isso”, afirmou José Garcia, gerente de operações para a América Latina. A UPS também financia a compra de máquinas e equipamentos de empresas americanas e alemãs, além, é claro, de fazer a entrega e a instalação. O braço financeiro da UPS disponibiliza empréstimos de até US\$ 1 milhão.



A UPS também possui em seus armazéns áreas dedicadas a produtos médicos



Leitores óticos para distribuição inteligente conduzem os volumes dentro do complexo

Em Louisville, a UPS também possui em seus armazéns áreas dedicadas a produtos médicos, segmento em que é muito forte. Estes produtos são acondicionados em regime especial de climatização, com baixas temperaturas, supervisionados pelos órgãos de saúde do governo americano.

Com supervisão do governo, a UPS distribui os medicamentos, como vacina, e até recebe o pagamento. Para obter a confiança das empresas que a contratam, a UPS dispõe de sistemas informatizados em que é possível rastrear e ter a visibilidade das mercadorias, além de acompanhar os pagamentos

“As corporações têm de se decidir cada vez mais ao foco do seu negócio, e deixar todo o restante da operação com empresas que vão oferecer soluções para diminuir o custo de operação”, afirmou Garcia.

Para ele, não há o risco de a UPS vir a produzir computadores, já que passa a conhecer a tecnologia quando contrata funcionário para reparar as máquinas defeituosas. “Acredite, as empresas vão ficar focadas naquilo que fazem: o nosso foco é tão e só a logística, que ainda tem um campo enorme a avançar, principalmente na América Latina, que é vista como estratégica pela UPS”, disse Garcia.

SUA CARGA É IMPORTANTE DEMAIS PARA SE ARRISCAR EM ROTAS ALTERNATIVAS. SIGA PELO MELHOR CAMINHO: ESCOLHA A DUTRA.



Clóvis Ferreira/Digna Imagem.

Quem trabalha com transporte sabe: contar com uma rota rápida e segura é fundamental. Por isso que a Dutra é a primeira opção de quem está sempre na estrada. Nela, você encontra conforto nas pistas, constantes investimentos em melhorias, além de excelentes serviços como ambulância UTI e guincho 24 horas, 800 telefones de emergência, 134 postos com diesel, postos amigos dos caminhoneiros e 77 médicos em atuação no SOS Usuário. Uma infraestrutura que faz toda a diferença no setor de transportes e comprova que a Dutra é, cada vez mais, o melhor caminho.



CCR
NovaDutra



www.grupoccr.com.br/novadutra

Agilidade para as remessas

DHL Express lança serviços com hora marcada para a Europa, que permitem redução no prazo de entrega de encomendas

■ RENATA PASSOS

A EMPRESA DE REMESSAS RÁPIDAS DHL Express, do grupo Deutsche Post DHL, apresentou ao mercado o DHL Express 9:00 e o 12:00, serviços que permitem a entrega de encomendas e documentos nos respectivos horários na Europa, mais precisamente em centros de negócios de países como Alemanha, Bélgica, Espanha, França, Grã-Bretanha, Itália, Holanda e Suíça.

Com 80% de cobertura da região europeia, as novas operações possibilitam redução o tempo das entregas, com a garantia de devolução total do frete caso o horário não seja cumprido. Os serviços oferecem ainda notificação por e-mail ao cliente após a entrega da encomenda, mediante cadas-



tramento prévio no site da DHL Express.

Um idêntico produto foi criado em 2008 para os Estados Unidos e América Latina.

Segundo a diretora de marketing da DHL Express, Juliana Vasconcelos, a principal vantagem do serviço é que ele é dotado de total previsibilidade, fator importante para empresas que precisam estar atentas a prazos, como bancos que necessitam enviar contratos com urgência, por exemplo.

Apesar de ter custo 15% superior ao convencional, o novo serviço tem a vantagem de permitir que a remessa seja entregue meio período antes do que a operação tradicional, ou seja, a encomenda chegará em aproximadamente dois dias (a depender do destino), ante os dois e meio ou três dias atuais. Vasconcelos esclarece que os serviços expressos usualmente movimen-

DHL EXPRESS LANÇA SERVIÇO DE ENTREGA NO MESMO DIA

A DHL Express também acaba de lançar no Brasil o DHL Same Day – serviço para clientes que precisam de operação customizada com máxima velocidade para remessas com urgência crítica. "Quando amanhã é tarde demais, o DHL Same Day oferece uma solução imediata, que atende as remessas mais urgentes, no prazo necessário. Não importa o território, se a remessa é um documento urgente ou equipamento médico emergencial, o DHL Same Day oferece um serviço dedicado e customizado de remessa porta a porta", explica o CEO da DHL Express Américas, Roger Crook.

O DHL Same Day conta com atendimento imediato à solicitação dos envios de alta complexidade logística e abrange também aconselhamento no planejamento da operação, com suporte 24 horas todos os dias do ano, coletas e entregas além do horário comercial, nos finais de

semana e feriados. O novo serviço compreende operações de importação, exportação e liberação aduaneira e foi formatado para remessas de diferentes pesos e tamanhos, com especificidades por acondicionamento e embalagem.

O novo website www.dhlsameday.com traz informações em quatro idiomas (português, inglês, espanhol e francês) e permite ao consumidor agendar e rastrear suas remessas da retirada até a entrega, com opções de confirmação de recebimento por telefone, fax, e-mail ou celular, e também acesso ao Trade Automation Services da DHL Express para vasto suporte internacional às remessas.

"Um dos principais benefícios do DHL Same Day é a agilidade em prover soluções para negócios de clientes com necessidades e expectativas diferentes. O DHL Same Day é um serviço global, que fornece soluções logísticas domésticas e internacionais

para uma grande variedade de indústrias, incluindo aeroespacial, nuclear, medicina, entretenimento, militar e de energia", detalha Crook.

Oferecendo serviços customizados desde 1977, a divisão DHL Same Day, cujo comando global está localizado em Sterling, na Virgínia (EUA), oferece três categorias de remessas emergenciais: DHL Jetline, envio porta a porta com embarque no primeiro voo disponível voltado para remessas cruciais; DHL Sprintline, envio customizado ponto a ponto de transporte rodoviário para remessas em que a relação tamanho/peso ou a distância favorece a via terrestre em vez da solução aérea; e o DHL Secureline, nos casos em que o envio requer o mais alto grau de segurança até mesmo por meio de um voo fretado e dedicado ou com o embarque de um courier.

tam cargas de até 70 quilos ou com pesos superiores, mas fragmentadas neste caso.

"Nosso objetivo é oferecer aos clientes DHL Express mais soluções para seus envios, com a segurança e a confiabilidade de que a entrega acontecerá no horário definido. Os lançamentos dos produtos reforçam a nossa estratégia de manter a liderança também no mercado internacional, com melhor cobertura territorial e potencial para acompanhar o crescimento de nossos clientes", afirma o presidente da DHL Express Brasil, Joakim Thrane.

EXPANSÃO DE SERVIÇOS – A DHL Express também anunciou a expansão do DHL Express 12:00 América Latina, lançado em 2008. O produto proporciona a entrega de remessas a partir do Brasil até meio-dia em países latino-americanos – Argentina, Chile, Colômbia, Guatemala,



Juliana Vasconcelos: principal vantagem do serviço é sua total previsibilidade

México, Paraguai, Peru e Uruguai –, também com a garantia de devolução total do frete caso o horário não seja cumprido. Agora, Equador e Panamá ampliam a lista de destinos do serviço.

Além disso, o DHL Express 12:00 passa a atender também os Estados Unidos, incluindo o sul da Flórida, aumentando a

abrangência da DHL Express em 86% nesse país, onde a empresa possui hoje três horários de entrega para remessas.

Os serviços DHL Express 9:00 e 12:00 para a Europa, América-latina e USA fazem parte dos planos da DHL Express para 2009, que conta com novos produtos e ferramentas para ampliar as opções de serviços para os clientes do mercado brasileiro.

De acordo com o diretor de vendas da companhia, Sérgio Fonseca, mesmo com a crise, os negócios estão crescendo. Nos sete primeiros meses deste ano, houve um aumento de 9% no volume de remessas no Brasil se comparado ao do mesmo período de 2008. "Apenas em julho último, o crescimento no número de remessas foi de 19% se comparado ao mesmo mês do ano passado. O Brasil é um dos poucos mercados com possibilidade de crescimento e não apenas no território doméstico", diz Fonseca.

Há mais de 50 anos a PALMASOLA S.A. fabrica compensados para uso automotivo, marítimo, ferroviário, construção civil e indústria moveleira.

palmasola[®] PAL

O compensado Palmasola é testado em diferentes situações de uso tendo por objetivo garantir o melhor produto.

No segmento automotivo a Palmasola especializou-se em:

- Assoalhos de bi-trem, carretas, furgões, vagões e trailers
- Laterais e tampas para bi-trem e carretas rodoviárias

O compensado Palmasola é feito com lâminas selecionadas, garantindo um produto de excelente qualidade, durabilidade e acabamento.

A superfície pode ter diferentes acabamentos:

- Tratamento especial com isolamento higroscópica
- Com aplicação de filme em uma ou nas duas faces
- Com superfície antiderrapante
- Em madeira lixada

Os assoalhos de compensado são numerados para garantir qualidade e rastreabilidade.



A Palmasola possui uma linha completa de produtos certificados com Cerflor e PEFC



PEFC/28-31-9

A Palmasola possui frota própria de caminhões para entregar seus produtos em qualquer lugar do Brasil e no MERCOSUL.

Tel/Fax: (49) 3652-3000/3030

e-mail: vendas@palmasola.com.br

www.palmasola.com.br



Na montagem de caminhões e ônibus em São Bernardo a Mercedes-Benz adotou o sistema de "produção puxada"

Nos bastidores da produção

A estrutura fabril para produzir caminhões e chassis e ônibus da Mercedes-Benz exige, além de exímia mão-de-obra, a perfeita sincronia de movimentação de mais de 30 mil itens, que abastecem cinco células de produção

■ SONIA CRESPO

POR TRAZ DA IMENSA ESTRUTURA FÍSICA que já produziu mais de 1,2 milhão de caminhões e mais de 540 mil ônibus desde 1956 até hoje, e que evoluiu vertiginosamente em tecnologia ao longo dos anos, há um mundo de detalhes logísticos que revelam como se construiu a solidez da marca Mercedes-Benz no País. Atualmente, para produzir 240 caminhões e chassis de ônibus diariamente na fábrica de São Bernardo do Campo, em São Paulo, cerca de 30 mil itens e peças — provenientes de mais de 400 fornecedores — se difundem em cinco grandes células de montagem, onde se concentram duas linhas de

produção de caminhões, uma de chassis de ônibus, quatro de motores, quatro de eixos e duas de câmbios, além da fábrica de cabines completas.

Segunda maior fábrica de caminhões Mercedes-Benz no mundo, a planta de São Bernardo é a única da Daimler Trucks — unidade de negócios da Daimler AG, maior fabricante de veículos comerciais do mundo — a produzir caminhões, chassis de ônibus e agregados num mesmo local. O sistema Kaizen, utilizado nas linhas de montagem, eliminou cerca de 90% do material que antes ocupava os corredores da fábrica. Uma

das duas linhas de produção de caminhões é exclusiva para a fabricação dos modelos pesados Axor. A outra se dedica à produção das famílias Accelo, Atego e da linha tradicional.

A empresa adota o sistema de "produção puxada", que se caracteriza pela operação com estoques reduzidos e com o ritmo determinado pela demanda do cliente. Este sistema "puxa" as peças para a linha de montagem conforme a sequência de produção. É este processo que aciona a pré-montagem de componentes, a fabricação de agregados e a formação de kits de peças. A linha de produção da fábrica

FERRAMENTARIA: UMA FÁBRICA DENTRO DA FÁBRICA

Um dos departamentos mais importantes dentro desse universo de produção é a ferramentaria, área que projeta e produz dispositivos como estampos, meios de controle e de produção em geral para caminhões e também para automóveis. Segundo Ronald Linsmayer, responsável pela área de Caminhões da Mercedes-Benz do Brasil, a ferramentaria da montadora tem capacidade instalada de aproximadamente 100 estampos grandes por ano. É um dos departamentos que mais exigem qualificação na mão-de-obra. "Nossos ferramenteiros possuem curso técnico de ferramentaria. Porém, hoje em dia é cada vez maior o número de ferramenteiros com formação universitária", observa. Ele explica que

o desenvolvimento de uma ferramenta de estampagem inicia-se com o envio da geometria 3D pelo departamento de engenharia e desenvolvimento do produto. "A partir da geometria 3D desenvolve-se o processo de produção, e por consequência indica-se o projeto e a confecção. As metas de confecção são alinhadas com os objetivos empresariais e os prazos são controlados periodicamente", explica o executivo.

O volume de ferramentas necessárias para a confecção de peças em cada novo caminhão varia de acordo com cada projeto. "Depende do que está sendo modificado no caminhão, se é somente um facelift a uma cabine totalmente nova. Em média,

para cada peça estampada grande, precisamos de quatro ferramentas. Uma cabine completamente nova pode chegar a ter mais de 200 peças estampadas grandes", comenta Linsmayer.

Confeccionar uma ferramenta para construir determinada peça requer um certo tempo e dependerá da complexidade dessa peça. Linsmayer estima que desde a elaboração do método até a simulação de estampagem o tempo médio seja de 9 a 12 meses. "As mais complexas são as ferramentas de peças de acabamento externo, cuja qualidade de superfície requer maior acuracidade, como tetos e portas, por exemplo", explica o executivo.

de Mercedes-Benz também se caracteriza pelo sistema de gestão integrada, que atua com foco na qualidade, meio ambiente e

segurança. O êxito do sistema de produção da montadora deve-se também à intensa participação e ao comprometimen-

to dos 2.500 funcionários diretos e de mais de 2.500 agregados com as metas e objetivos da empresa.

GUINCHOS SOCORRO KABÍ-STRONG

TIPO TORRE ARTICULADA, ELEVATÓRIA / EXTENSÍVEL

RINO HIPER-PESADO
KGS-160-650-H-RINO-26-25-FD



RINO ULTRA-PESADO
KGS-140-500-H-1G10-5TD



RINO ULTRA-PESADO
KGS-140/500-H-RINO



RINO SUPER-PESADO
KGS-120-350-H-RINO-1G10-5TD



RININHO
KGS-27/6000-H-CET-5P



SOCORRO TIPO LANÇA
KSR-008-CH-H

TOTALMENTE HIDRÁULICOS

- ACOPLÁVEIS EM DIVERSOS TIPOS DE MARCAS E CHASSIS!
- DIVERSOS MODELOS COM CAPACIDADES DE ELEVAÇÃO DE 10 ATÉ 16 T E NA LANÇA DE SOCORRO DE 10 ATÉ 50 T. DE ARRASTE NAS OPERAÇÕES DE RESGATES.

AUTO-GUINCHO-TRANSPORTE TIPO PLATAFORMA INCLINÁVEL / DESLIZANTE

KAGT-50-H-PLID-V1-5TD



AUTO-GUINCHO-SOCORRO "KABÍ-STRONG" TIPO PLATAFORMA INCLINÁVEL / DESLIZANTE



KAGS-12-50-H-PLIO-V3-L

Nova linha de montagem triplicará produção

Em Sete Lagoas, Minas Gerais, a Iveco inaugurou uma nova linha de fabricação que vai ampliar sua capacidade produtiva de 6 mil para 20 mil caminhões semipesados e pesados por ano

SONIA CRESPO

A NOVA LINHA DE MONTAGEM inaugurada pela Iveco na fábrica de Sete Lagoas (MG) no mês de setembro possibilitará ampliar a capacidade produtiva da montadora de 6.000 para 20.000 caminhões semipesados e pesados por ano. O volume foi anunciado pelo presidente da Iveco Latin America, Marco Mazzu, durante a inauguração da unidade, que contou com a presença do governador de Minas Gerais Aécio Neves e do piloto brasileiro de Fórmula 1 Felipe Massa. "Minas Gerais é líder brasileira na venda de veículos e esperamos que se torne, também, líder na comercialização de caminhões. Em dois anos, a Iveco quadruplicou suas vendas, provando a qualidade de seus produtos e seu potencial", enfatizou o governador, durante discurso de inauguração.

A nova unidade produzirá os modelos pesados Iveco Stralis, Iveco Trakker e o novíssimo Iveco Cursor, e também os semipesados Iveco Tector e Iveco EuroCargo (todos eles caminhões com peso bruto total acima de 16 toneladas), e já está preparada, inclusive, para produzir quaisquer futuros modelos semipesa-



Em cada célula de montagem o tempo de trabalho é de 13 minutos

dos ou pesados da Iveco. A maior capacidade produtiva vem dar suporte à velocidade de crescimento da Iveco, já que a montadora vem lançando, em média, duas novas famílias de produtos por ano. Para a própria Iveco, a fábrica de Sete Lagoas é a mais flexível planta industrial da

montadora. Somando-se os 27 modelos da família de caminhões leves Iveco Daily (entre 3,5 e 7 toneladas de PBT) e o comercial leve Fiat Ducato, todos feitos no complexo industrial, a produção total da fábrica em 2008, incluindo-se modelos Iveco e Fiat, totalizou 29.600 unidades. Com a nova unidade de semipesados e pesados, a capacidade total da planta sobe para 70.000 unidades de veículos comerciais por ano. No local também funciona a fábrica de motores diesel operada pela Fiat Powertrain (FPT).

"Com esta nova unidade de produção, a Iveco se posiciona no mais alto nível de produtividade da indústria de caminhões brasileira", comenta Marco Mazzu. "É este investimento reforça nossa intenção de colocar a Iveco

entre as empresas líderes do mercado de caminhões no Brasil", acrescenta. De acordo com Angel Fiorito, diretor industrial da Iveco para América Latina, a unidade de semipesados e pesados é uma novidade no universo fabril da Iveco, pois foi totalmente planejada no Brasil a partir dos con-

ceitos do World Class Manufacturing (WCM), que significa Produção de Classe Mundial. O WCM é o modelo adotado em todo o mundo pelo Grupo Fiat, reúne as melhores práticas da produção industrial e visa à eliminação de desperdícios de qualquer espécie (de energia, de materiais e de esforço humano envolvido). "O resultado é a simplicidade e flexibilidade produtiva, maior segurança, ergonomia e agilidade para o trabalhador e maior qualidade final dos produtos Iveco", garante Fiorito.

Além de maior volume de produção, a nova fábrica de caminhões semipesados e pesados oferece maior eficiência produtiva com menor custo de transformação, pois foi projetada dentro do conceito do WCM. A



A montagem de cabines e de chassis em três linhas paralelas no galpão de 12 mil m² tem 39 estações de trabalho

base desse sistema são dez pilares técnicos cujo primeiro – e mais importante – é o envolvimento e o desenvolvimento das pessoas. "Ninguém sabe mais do que aquele que faz o trabalho e, assim, o trabalhador coloca seu conhecimento em favor da

simplificação da produção, do aumento da flexibilidade e da qualidade do produto", explica Angel Fiorito.

Um novo galpão de 12.000 metros quadrados foi construído sob medida para acomodar as linhas de montagem de cabine e de montagem de chassis, que correm paralelamente, da esquerda para a direita. Ao final de ambas, a cabine e o chassis convergem para uma terceira linha central, que corre da direita para

a esquerda, onde a cabine é afixada no chassis e acontece a montagem final dos caminhões. As três linhas somam 39 estações de trabalho. O tempo do trabalho realizado em cada célula é de 13 minutos.

 THERMO KING

LANÇAMENTOS THERMO KING FENATRA 2009



Equipamentos para refrigeração de caminhões. Possui controlador **SR2** e compressor com a tecnologia **SCROLL**, que garante menor consumo de energia, menor nível de ruído e vibração.



Sistema de telemetria para equipamentos de refrigeração com tecnologia **GPRS** para que o cliente obtenha os dados de funcionamento do equipamento em tempo real pela internet.



Dalçoquio abre filial no Nordeste

A Transportes Dalçoquio inaugurou a sua 25ª filial em Jaboatão dos Guararapes, em Pernambuco. A nova unidade, que faz parte do projeto de crescimento da empresa, atenderá toda região Nordeste do Brasil com a distribuição de pneus leves e pesados. De acordo com o presidente da empresa, Guto Dalçoquio, a instalação da nova unidade fortalecerá o atendimento dado aos clientes. "Também daremos mais agilidade ao transporte e com o passar do tempo diversificaremos as cargas transportadas", diz. Para o vice-presidente da Dalçoquio, Antônio Bonomini, a filial é um passo importante para expandir os negócios na região. "O Nordeste tem se destacado pela infraestrutura oferecida e pelo Polo Industrial".

Mirassol implanta novo roteirizador

Expresso Mirassol, empresa com 60 anos de atuação no mercado, implementou em suas operações o software de roteirização RoadNet, desenvolvido pela UPS Logistics Groups. A ferramenta permite o gerenciamento de rotas de coletas e entregas com grande número de variáveis, além de ajudar nas operações, calculando distâncias, montando rotas e permitindo o acompanhamento de dados em tempo real. O Road Net irá otimizar a frota da empresa e representará as rotas no milk run e nas operações de distribuição de cargas. O software permite ainda o cadastramento de motoristas, veículos e dados adicionais, utilizando um mapa rodoviário completo do Brasil.

Simpósio discute transporte de cargas sob prisma jurídico

O VII Simpósio de Responsabilidade Civil do Transporte Rodoviário de Cargas, realizado em setembro, em São Paulo, discutiu questões jurídicas que afetam diretamente o setor de transporte de cargas no Brasil. O assessor jurídico da NTC&Logística, Marcos Aurélio Ribeiro, abriu o encontro com um panorama geral do mercado e destacou a questão dos roubos de cargas, que vêm aumentando a cada ano – em 2008 foram registrados 6.653 casos, enquanto no primeiro semestre deste ano foram contabilizados 3.809 casos.

O mercado de seguros de veículos e cargas foi abordado na palestra o tema Legalidade de Cláusulas Contratuais de Gerenciamento de Risco e Responsabilidade Civil do Transportador Empregador, do vice-presidente da Apisul, Sérgio Casagrande. O executivo ressaltou que, por questões comerciais, o transportador acaba aceitando as exigências das seguradoras, que muitas vezes são abusivas e até podem estar em desacordo com a legislação. O Ministro do Superior Tribunal de Justiça (STJ), Paulo Furtado, discutiu as hipóte-

ses em que o transportador pode ser eximido de responsabilidade por eventuais prejuízos à carga, como em caso de inadequação da embalagem, contratação de seguro inadequada e força maior por caso fortuito.

Outro tema importante abordado no simpósio foi o controle de emissões de poluentes pelos veículos de carga. O desembargador e presidente da Câmara Especial do Meio Ambiente do STJ-SP, José Renato Nalini, afirmou que, de acordo com a Cetesb, 40% dos acidentes de cargas perigosas no mundo acontecem no Brasil. O desembargador afirmou que o ajuste às exigências ambientais tem que ser uma ação do setor.

O encontro contou ainda com a presença do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Marco Aurélio Mello, que discutiu as limitações da responsabilidade solidária. "O transportador deve adotar uma postura ética e respeitar a sociedade para poder ser reconhecida como uma empresa séria no mercado", afirmou.

Aliança espera recuperação do mercado de cabotagem



Em agosto, a Aliança Navegação e Logística completou dez anos do serviço de cabotagem, com perspectivas de que o setor se recupere nos próximos dois anos. A crise econômica afetou negativamente o mercado e a empresa espera fechar 2009 com uma queda de 13% no volume de carga transportada por cabotagem, com relação ao resultado registrado no ano passado – que corresponde a

um total de 220 mil TEUs.

Depois de um aumento de negócios de 7% em 2007, em comparação a 2006, a Aliança enfrentou, no ano passado, uma retração de 1% no volume de mercadorias transportadas por cabotagem. A Aliança conta com dez navios em operação na cabotagem, com uma capacidade de transporte semanal de 20 mil TEUs e mais de 90 escalas mensais nos principais portos brasileiros.

Uma das investidoras na construção do porto de Itapoá, localizado em Santa Catarina e com previsão de entrar em funcionamento no final de 2010, a Aliança acredita que o complexo portuário intensificará o atendimento do transporte de cabotagem. A previsão é de que Itapoá movimentará, em sua primeira fase, mais de 300 mil contêineres por ano, incluindo cargas de longo curso.

Furgão Iveco Daily GNV eleito "Van Verde 2009"

O Iveco Daily recebeu o prêmio "Van Verde 2009", concedida pela revista inglesa Fleet Van. O Iveco Daily premiado é uma versão furgão equipada com o motor Iveco-FPT F1C movido a gás natural veicular (GNV), de 3.0 litros e 136 cavalos, com 350 Nm de torque entre 1.500 e 2.730 rpm.

Trevor Gelken, editor da revista Fleet Van, justificou o prêmio ao Iveco Daily destacando que o modelo reduz em até 62% as emissões de CO² quando comparado a um motor a diesel normal. Além disso, o Iveco Daily GNV tornou-se o primeiro veículo comercial europeu a alcançar restritas metas estipuladas pela norma



Euro 6, que só entra em vigor na Europa em alguns anos.

A Iveco é a maior fabricante mundial de veículos comerciais movidos a GNV. São milhares de veículos em vários tipos de aplicações.

Boa parte da frota de caminhões de lixo em Madri (Espanha) é formada por veículos Iveco Stralis que utilizam este tipo de combustível, por exemplo. Desde 1999, mais de 4 mil Iveco Daily movidos a GNV foram vendidos na Europa.

Na Fenatran 2009, a Iveco apresenta pela primeira vez um caminhão movido a gás natural veicular (GNV), todo desenvolvido no Brasil.

Volvo e Sadia desenvolvem projeto para transporte de cargas refrigeradas

A "vanderleia frigorífica" foi criada em parceria pela Volvo do Brasil e a Sadia para aumentar a capacidade de carga das composições rodoviárias utilizadas pelo setor. A composição de seis eixos surgiu da necessidade de adaptação da frota da Sadia aos novos limites das dimensões e pesos definidos pela resolução do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) de 2007. O modelo possui chassi mais curto e tem capacidade para transportar até 30 paletes ou 33,5 toneladas,



cinco a mais do que uma composição frigorífica convencional. O entre-eixos do cavalo-mecânico foi reduzido, passando de 3,7 metros para 3 metros. A solução 6x2 utilizada combina molas parabólicas S

no eixo de tração, exclusiva da Volvo, com terceiro eixo de suspensão pneumática, e contempla barra estabilizadora e amortecedora e amortecedores nos dois eixos, o que proporciona estabilidade e dirigibilidade adequadas a um entre-eixos tão pequeno.

Movimentação de cargas nas rodovias brasileiras sofre queda

Estudo realizado pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) sobre a movimentação no setor de transporte de cargas no Brasil aponta uma redução média de 30% no primeiro semestre de 2009, comparado com o mesmo período do ano passado. Os resultados refletem a situação econômica mundial, já que o setor é o primeiro a sentir os efeitos da crise, segundo o presidente da enti-

dade, Flávio Benatti. As maiores perdas foram nos segmentos ligados à exportação: transporte de contêineres, com 60%; internacional, com 50%; e a cadeia de frios, com 40%. O transporte de cargas fracionadas sofreu redução de 10%, enquanto nos produtos químicos e petroquímicos as perdas variaram de 20% a 30%. Na movimentação de bebidas e combustível não houve mudanças significativas.

MWM exporta motor para Coreia

A MWM International, empresa líder de tecnologia diesel do Mercosul, lança o motor MaxxForce 3.2 Euro 5 (que corresponde ao Proconve – P7), para ser inicialmente exportado para a Clark Eng Ltd., que desenvolve e produz ônibus para a Daewoo Bus Corporation, na Coreia do Sul. O MaxxForce 3.2 é um propulsor que pode ser aplicado em caminhões leves, ônibus mini, picapes, SUV's e vans, que também estará disponível nas versões Euro 3 e Euro 4. O propulsor possui maior eficiência no consumo de combustível, elevado torque e potência máxima em diferentes faixas de rotação. O modelo é equipado com tecnologia EGR (Exhaust Gas Recirculation) de alta eficiência e totalmente adequado aos padrões de emissão do nível Euro 5.

Jamef tem nova filial

A Jamef Encomendas Urgentes, empresa de transporte de cargas fracionadas há 46 anos no mercado, inaugurou uma nova filial em São José dos Campos, um dos principais polos industriais do interior paulista. A Jamef conta com outras filiais na região, como Campinas, Ribeirão Preto, Bauri e São José do Rio Preto. A nova unidade deve melhorar o atendimento feito nas cidades de entorno, principalmente Taubaté, Jacareí e Pindamonhangaba. São José dos Campos é hoje um importante centro regional de compras e serviços do Vale do Paraíba. A economia industrial do município é impulsionada pela presença do Centro Técnico Aeroespacial (CTA).

O PALCO DAS GRANDES PREMIAÇÕES JÁ ESTÁ MONTADO

Dia 23 de Novembro de 2009



Hotel Unique
Av. Brig. Faria Antônio, 4.700
São Paulo | SP

Maiores & Melhores | Edição DO TRANSPORTE E LOGÍSTICA 2009

Consagrada como uma das mais importantes premiações do setor, **Maiores & Melhores do Transporte & Logística** ganha em 2009 uma nova dimensão ao reunir, em um só local, representantes de todos os modais de transporte, indústrias e empresas ligadas ao comércio exterior.

Respalda pelas principais publicações da OTM Editora, Transporte Moderno, Technibus e Global - revista especializada em logística e comércio exterior, Maiores & Melhores do Transporte & Logística, irá incluir nas premiações de 2009, as modalidades de Agenciamento Marítimo, Armadores e Terminais Portuários.

Segmentos premiados:

Aéreo de Carga, Aéreo de Passageiros, Ferroviário de Carga, Ferroviário de Passageiros, Marítimo e Fluvial, Rodoviário de Carga, Operadores Logísticos, Rodoviário de Passageiros, Fretamento e Turismo, Metropolitano de Passageiros, Fretadores de Serviços e Indústria

Associe sua marca ao evento "Maiores & Melhores" e garanta visibilidade e retorno institucional para seus produtos e serviços.

Mais informações : 11 5096-8104 - marcelofontana@otmeditora.com.br

PATROCÍNIO:

mais pessoas vão com Visa.



REALIZAÇÃO:



Daily, o primeiro furgão com motor elétrico

O veículo foi desenvolvido em parceria entre a Iveco e a Usina de Itaipu e funciona com baterias que dão autonomia de 100 km e precisam de oito horas para recarga completa

A única hidrelétrica do planeta a montar carros, a usina Binacional Itaipu (Brasil e Paraguai) acaba de entrar no segmento de veículos leves. Pelo sistema de CKD, o programa de desenvolvimento de veículos elétricos do Grupo Fiat em parceria com a Itaipu produz as versões com motor elétrico do furgão Daily (Iveco) e do Pálio (Fiat Automóveis) em um galpão da usina em Foz de Iguaçu (PR). O protótipo do Daily que já está rodando movido a energia elétrica é um chassi cabine dupla comum modelo 55C, que passa a ser denominado 55CE na versão movida a eletricidade. Com capacidade para transportar seis passageiros e 2,5 toneladas de carga o primeiro comercial leve elétrico da América Latina já está rodando e tem, além da Itaipu, da Fiat e da Iveco, a participação da KWO Grimselstrom, empresa suíça de geração hidrelétrica, e também de geradoras de eletricidade estatais e privadas do Brasil como Cemig (Minas Gerais), Copel (Paraná), Light e a Eletrobrás (estatal federal que engloba as empresas de geração de eletricidade).

As três baterias Zebra do Daily elétrico garantem autonomia de 100 km e dão ao veículo 450 kg a mais que sua versão convencional. O Daily elétrico precisa de oito horas ligado em três tomadas, uma para cada bateria, de 220 V/16 A, para ser completamente carregado. Por não ter efeito memória, o veículo pode ser abastecido sem que as baterias tenham sido descarregadas totalmente. As baterias têm vida útil de cerca de mil cargas e o veículo



Daily elétrico montado em Itaipu tem autonomia de 100 km e velocidade de até 80 km/h

pode ser fabricado também com uma bateria a mais, o que garante uma autonomia de cerca de 150 km e mais 150 kg em sua estrutura. O motor elétrico de corrente alternada tem 54 cv de potência nominal, torque de 129 Nm a 2.950 rpm, e po-

tência máxima de 108 cv com 300 Nm de torque a 2.950 rpm. Fabricado pela empresa suíça MES-DEA o propulsor dá ao veículo as velocidades máximas de 70 km por hora, quando carregado, e 85 km por hora, sem carga. O veículo tem tração no

eixo traseiro e uma caixa com duas marchas, uma à frente e outra à ré. Para quem está acostumado com câmbio e barulho do motor, o comercial leve elétrico representa uma grande novidade. Basta girar a chave e tirar o pé do freio para que ele comece a andar e o único barulho é o do contato dos pneus com o asfalto e do vento.

Resultado da parceria entre a Itaipu Binacional

e a Isvor, empresa do grupo Fiat, os primeiros dez veículos produzidos na única planta automotiva de Foz do Iguaçu serão entregues para a geradora elétrica e seus parceiros financiadores no projeto. Para as empresas elétricas, além de utilizar como combustível o que elas mesmas produzem e comercializam, os comerciais leves são ideais para equipar suas frotas de manutenção e ainda servem como uma poderosa ferramenta de marketing ambiental. Mesmo com um preço que corresponde ao dobro da versão convencional, empresas transportadoras já demonstraram interesse em ter em suas frotas um veículo com este potencial de marketing em um mundo às voltas com o aquecimento global.

Para o gerente de frota da Rapidão Cometa, Genilson Vilela, um dos convidados da Iveco para o lançamento de seu Daily elétrico, a incorporação do veículo em suas frotas que operam em grandes centros urbanos é bem interessante. Segundo ele, além do marketing ambiental, o uso de energia elétrica também representa menores gastos com combustível, principal custo do setor. De acordo com a Iveco, para carregar o Daily elétrico na tomada o gasto seria de R\$ 17 para garantir 100 km de autonomia, com base no preço da energia fornecida pela Itaipu. Com diesel, para



As três baterias do veículo elétrico têm vida útil de cerca de mil cargas

rodar 100 km, o gasto sobe para R\$ 27. Equipado com um sistema similar ao Kers da Fórmula 1, o Daily elétrico recupera energia durante as frenagens no trânsito. "É um veículo ideal para o uso em grandes centros urbanos, pois sua autonomia de 100 km contempla as operações e seu porte não impede a utilização em locais com restrições a veículos maiores por conta de problemas no tráfego, além de ser ambientalmente correto", afirma Vilela. O veículo tem emissão zero de CO² e não produz barulho. Para ser mais ecológico, só se o veículo for carregado com painéis fotovoltaicos que captam energia do sol. Em Itaipu, mesmo sendo a maior geradora hidrelétrica do mundo, a empresa colocou painéis solares nos estacionamentos de seus Pálios elétricos, o que garante um abastecimento 100% ecológico.

CAPACIDADE DE CARGA – Depois da parceria com a Fiat para produzir o Pálio elétrico, Itaipu partiu para uma segunda fase do programa e propôs à Iveco que entrasse para produzir um comercial leve movido a energia elétrica. Por sua própria conta, Itaipu já havia desenvolvido um veículo elétrico para uso de catadores de material reciclado. Em uma parceria entre a Fundação Centro Tecnológico de Itaipu (PTI) e a Blest Engenharia, de Curi-

tiba, foi criado um carrinho com motor elétrico de 1 hp e capacidade para transportar até 300 kg de carga. Equipado com duas baterias, tem autonomia de 4 a 5 horas.

De acordo com o gerente da plataforma de veículos leves e de passageiros da Iveco, Marcelo Motta, o modelo elétrico do Daily, além de não emitir poluentes, nem barulho, não teve

perda significativa em sua capacidade de transporte por conta do uso de múltiplas baterias bem maiores e mais pesadas que as utilizadas nos veículos com combustíveis convencionais. Segundo Motta, no modelo equipado com três baterias a capacidade de transporte ficou cerca de 10% menor.

Por enquanto, a produção de veículos elétricos da Iveco em Itaipu está destinada a atender aos parceiros do projeto, principalmente as empresas de eletricidade que utilizam comerciais leves em seus serviços de manutenção, por exemplo. Ainda não há previsão de quando os veículos elétricos da linha de comerciais estarão nas revendas e seu preço, atualmente, equivale ao dobro da versão movida a combustíveis convencionais. O tamanho das baterias, sua autonomia, e o custo atual do veículo elétrico ainda são itens que precisam ser aprimorados para competir com os veículos movidos a combustíveis convencionais. O diretor-presidente da Itaipu pelo governo brasileiro, Jorge Samek, no entanto, faz uma comparação com os primeiros modelos de telefones celulares, lançados há menos de 20 anos no mercado nacional e os modelos atuais. "Quem não se lembra do tamanho das baterias e de como eram limitados os recursos dos aparelhos, além do alto custo?", diz. ■



100% Diesel

Novo Shell Formula Diesel

Menor consumo com maior proteção*



*Comparado ao diesel comum. Aplica-se exclusivamente a veículos pesados.

O Novo Shell Formula Diesel foi especialmente desenvolvido para manter a eficiência operacional dos veículos ao longo do tempo, ajudando a sua empresa a extrair maior valor dos seus investimentos. À medida que os motores sofrem maior desgaste, o Novo Shell Formula Diesel é formulado para proporcionar benefícios* como:

- > **Até 3% de economia no consumo do combustível**
- > **Prevenção de corrosão no sistema de combustível**
- > **Menor emissão de CO2 e fumaça**

Use o Novo Shell Formula Diesel, o mais recente exemplo de nossos exclusivos combustíveis com qualidade superior, que oferecem benefícios reais para a sua empresa, incluindo menores custos de manutenção, maior limpeza e desempenho do motor e maior eficiência dos seus veículos. **Para detalhes fale conosco através do Centro de Serviços ao Cliente Shell 0800 728 1616 ou fale@shell.com**

Shell. Trazendo Inovação e Vantagens para o seu Negócio.



www.shell.com.br

*Estes benefícios resultam em resultados de testes feitos pela Shell em motores a diesel de caminhões e ônibus com o Novo Shell Formula Diesel, que são comparados ao diesel comum, podendo variar de acordo com o tipo de veículo.



Governo quer parceria com a iniciativa privada

Governo paulista espera aprovação da Anac para dividir os custos – e os lucros – da administração dos 30 aeroportos do interior do estado; Ribeirão Preto deve se tornar terminal internacional de cargas

■ MARCIA PINNA RASPANTI

O DEPARTAMENTO AEROVIÁRIO do Estado de São Paulo (Daesp), subordinado à Secretaria Estadual de Transportes de São Paulo, vai investir R\$ 20 milhões, até o final de 2009, nos aeroportos do interior paulista. O montante, que é igual ao valor do ano passado, será usado em obras de manutenção, infraestrutura e ampliação dos 30 aeroportos regionais sob a administração do estado. Entre as intervenções de maior porte, está a ampliação do terminal de passageiros de Ribeirão Preto, a um custo de R\$ 6,5 milhões; e ainda, a reforma do terminal de Presidente Prudente, com R\$ 7,8 milhões. O governo estadual, contudo, encontra dificuldades em

manter os aeroportos em condições ideais, já que boa parte deles tem fluxo de aeronaves bastante reduzido. O orçamento do Daesp para o período de 2008 a 2011 é de R\$ 131 milhões.

Os aeroportos administrados pelo Daesp transportam passageiros (principalmente) e cargas. Do total de 30 localidades, apenas seis operam com voos comerciais – o restante comporta viação esporádica ou geral (voos fretados, táxi aéreo e jatos particulares), aeroclubes, pontos de abastecimento e viação turística. Entre os comerciais, Ribeirão Preto e São José do Rio Preto são considerados pelo Daesp os aeroportos com maior potencial de cresci-



A ampliação do terminal de passageiros de Ribeirão Preto será concluída até dezembro próximo

mento. "Eles merecem atenção. Não que algum deles esteja operando no limite, mas a atividade econômica no entorno deles tem um crescimento estimado muito significativo", lembra Sérgio Camargo, superintendente do Daesp.

O aeroporto de Ribeirão Preto, cujas obras de ampliação do terminal de passageiros serão concluídas em dezembro deste ano, já atraiu a atenção de empresas privadas, que estão mais interessadas no transporte de cargas. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) autorizou este aeroporto a operar como terminal internacional de cargas. "A autorização já foi dada. O projeto para que Ribeirão

MOVIMENTO ESTATÍSTICO - CARGA (AGOSTO/2009)

UNIDADE	Carga (embarque/des) kg	
	Total no mês	Acumulado 2009
ARAÇATUBA	2.029	18.401
ARARAQUARA	36.272	259.223
BAURU	2.800	36.110
BAURU / AREALVA	45.705	345.504
JUNDIAÍ	7.972	131.680
MARÍLIA	28.941	169.060
PRES. PRUDENTE	10.285	53.773
RIBEIRÃO PRETO	50.593	352.576
S. J. DO RIO PRETO	49.191	242.617
SOROCABA	15.290	119.780
TOTAL	252.021	1.798.170



No aeroporto de Bauru/Frealva foi instalado e equipado de auxílio à navegação aérea neste ano

rão Preto passe a operar como aeroporto internacional de cargas também está pronto. Já temos, inclusive, uma empresa escolhida para construir as instalações adequadas e operar o terminal, que é a TEAD (Terminais Aduaneiros do Brasil)", afirma Camargo.

O aeroporto de Ribeirão Preto deve se tornar um polo exportador de cargas para os países do Mercosul e de outras regiões da América Latina. Segundo Camargo, há mais aeroportos despertando o interesse de empresas privadas, que estariam "de olho" no potencial de crescimento de al-

gumas regiões do estado, como São José do Rio Preto, Bauru/Areal, Presidente Prudente. "Temos sido procurados por grupos bastante interessados. É claro que existem pontos menos valorizados, principalmente no oeste paulista, que é uma região mais pobre", diz. Entre os menos

PRIVATIZAÇÃO DE AEROPORTOS BRASILEIROS GERA POLÊMICA

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) está elaborando um projeto para privatização de aeroportos brasileiros. Em agosto, a Anac sugeriu que a exploração dos aeroportos pela iniciativa privada fosse feita também pelo regime de autorização, e não só de concessão. A proposta tem em vista apressar a ampliação da infraestrutura aeroportuária nas regiões mais movimentadas do País, principalmente no Rio de Janeiro e em São Paulo — a pressa talvez esteja relacionada com a realização da Copa do Mundo em 2014.

A proposta gerou polêmica até mesmo

dentro do governo, pois prevê menos rigor na fiscalização pelos órgãos de controle. O modelo de autorização desagradou o Ministério da Fazenda e a Casa Civil. Além de desobrigar a realização de licitação, tal instrumento romperia com todas as amarras da concessão, ao permitir preço livre, fiscalização mais frouxa e liberdade em relação às determinações da política oficial para o setor.

A diretora-presidente da Anac, Solange Vieira, afirma que o modelo de concessão de aeroportos à iniciativa privada será discutido em audiência pública, em data a

ser definida. De acordo com Solange, além da concessão de alguns dos aeroportos já existentes, uma minuta entregue ao grupo interministerial criado para discutir o assunto prevê a autorização para a construção de pequenos aeroportos. Ainda segundo a diretora-presidente da Anac, a minuta estabelece algumas das linhas gerais do modelo de concessão de aeroportos que a agência pretende discutir com os setores interessados. A pré-proposta trata também da participação de capital estrangeiro e de companhias aéreas nos empreendimentos.

OBRAS EM ANDAMENTO

- **Araçatuba** – Ampliação da sala de embarque e desembarque, reforma dos sanitários do Terminal de Passageiros e obras complementares;
- **Barretos** – Recuperação da cobertura do terminal de passageiros e pintura do Terminal de Passageiros e casa de força.
- **Jundiaí** – Pavimentação do sistema viário, drenagem, rede de esgoto e instalações prediais das edificações operacionais, recuperação de talude e ampliação.
- **Marília** – Ampliação das salas de embarque e desembarque e reforma de edificação operacional.
- **Piracicaba** – Recapeamento da pista de pouso, pista de táxi de ligação e pátio, ampliação do pátio de aeronaves e construção da USE (Unidade de Serviço).
- **Presidente Prudente** – Ampliação da sala de embarque, reforma dos sanitários do Terminal de Passageiros e obras complementares.
- **Ribeirão Preto** – Ampliação e reforma do Terminal de Passageiros.
- **São José do Rio Preto** – Ampliação da sala de embarque.
- **Tupã** – Recapeamento asfáltico dos sistemas de pistas, pátios e acessos.

OBRAS CONCLUÍDAS EM 2009

- **Bauru/Arealva** – Instalação de equipamento de auxílio à navegação aérea (concluída em janeiro de 2009).
- **Franca** – Recapeamento do sistema de pistas, pátios, acessos e obras complementares (janeiro).
- **Ourinhos** – Obra de construção de alambrado padrão para fechamento da área patrimonial (janeiro).
- **Penápolis** – Recapeamento asfáltico dos sistemas de pistas e pátio (julho).
- **Piracicaba** – Pavimentação da pista de rolamento, via de acesso aos hangares e obras complementares (julho).
- **Presidente Prudente** – Recapeamento dos sistemas de pistas e pátios e acessos e obras complementares (maio).
- **São José do Rio Preto** – Obra de substituição do Rádio Farol Não Direcional - NDB (janeiro).
- **Ubatuba** – Obra de construção e alambrado padrão para fechamento da área patrimonial (fevereiro).

Fonte: Relatório de Obras e Serviços (Daesp)

atraentes estariam: Dracena, Presidente Epitácio e Andradina (ver quadro).

O projeto do Daesp (que já foi encaminhado à Anac) é de que os aeroportos passem a ser administrados por meio de Parcerias Público-Privadas (PPP). "A empresa, escolhida por licitação pública, receberia uma concessão de um lote de aeroportos (o principal e outros menores que estejam na mesma região). Esta empresa teria direito à receita dos aeroportos e teria a obrigação de fazer toda a manutenção do principal deles. Os aeródromos menores (que não geram lucros) seriam mantidos em parceria entre a empresa e o Daesp", explica Camargo, que espera uma resposta da Anac sobre o projeto até o final deste ano.

O projeto, de acordo com o superintendente do Daesp, iria aliviar os gastos pesados que o governo estadual tem hoje para manter todos os aeroportos. "Há aeródromos deficitários, que são menos movi-

mentados. O projeto vincula aeroportos mais interessantes do ponto de vista financeiro aos menos atrativos, o que ajudará bastante na manutenção de todo o estado", diz Camargo, que afirma não haver projetos para privatização dos aeroportos do interior paulista. Todos os aeroportos precisam ter condições mínimas de uso, já que a Anac e o Decea (Departamento de Controle do Espaço Aéreo, subordinado ao Ministério da Defesa e à Aeronáutica) fa-

zem sua fiscalização periodicamente e podem interditá-los, caso não estejam dentro dos parâmetros estabelecidos.

RECEITAS E VERBAS – Atualmente, dois terços dos custos dos aeroportos vêm (ou deveriam vir) das receitas geradas por eles próprios – aluguel de espaços comerciais (cafés, bancas de jornal, lanchonetes e outros), aluguel de áreas para hangares (escolas de pilotagem, oficinas, venda de combustíveis) e tarifas aeroportuárias. O restante da verba é responsabilidade do governo estadual. Os aeródromos com menor movimento – Dracena foi o menos procurado em 2008, com o registro de apenas cem aeronaves ao longo do ano – geram menos renda, pois o interesse pelo aluguel de espaços comerciais e hangares acaba sendo mínimo. Camargo acredita que um terço do total dos aeroportos administrados pelo Daesp estão nesta situação.



Em Jundiaí as obras incluem pavimentação do sistema viário

Para quem está sempre pensando
em melhorar a sua frota.



Para aumentar a rentabilidade da sua frota, use Mobil Delvac. Uma linha completa de lubrificantes com o melhor da tecnologia internacional para você reduzir custos com manutenção, ganhar desempenho e proteger o seu negócio. Mobil Delvac é recomendado pela Mercedes-Benz

©2009 O nome MOBIL DELVAC e todos os nomes dos produtos Mobil® constantes neste anúncio são marcas registradas da Exxon Mobil Corporation, de suas subsidiárias ou distribuidores autorizados.



Mobil Você em Alta Performance.

DEPARTAMENTO AERVIÁRIO DO ESTADO DE SÃO PAULO - DAESP

UNIDADE	PASSAGEIROS (EMBARQUE E DESEMBARQUE)					
	Voo		Trânsito	Conexão	Total no mês (Emb./Des.) Reg.+Não Regular	Acum. 2009 (Emb./Des.) Reg.+ Não Regular
	Regular	Não regular				
ANDRADINA	0	240	36	0	240	1.631
ARAÇATUBA	3.637	1.142	76	0	4.779	35.852
ARARAQUARA	0	652	382	0	652	5.151
ASSIS	0	688	319	0	688	4.780
AVARÉ/ARANDU	0	78	43	0	78	680
BARRETOS	0	773	35	0	773	2.544
BAURU	0	1.026	50	0	1.026	6.998
BAURU / AREALVA	3.544	0	3.071	0	3.544	25.611
BOTUCATU	0	56	52	0	56	463
BRAGANÇA PAULISTA	0	2.503	1.435	0	2.503	22.070
CAMPINAS (AMARAIS)	0	2.887	57	0	2.887	19.266
DRACENA	0	87	4	0	87	271
FRANCA	0	311	15	0	311	2.122
ITANHAÉM	0	2.295	0	0	2.295	12.464
JUNDIAÍ	0	1.597	145	0	1.597	12.724
LINS	0	511	22	0	511	4.659
MARÍLIA	3.156	292	2.453	0	3.448	22.960
OURINHOS	0	135	7	0	135	826
PENÁPOLIS	0	46	31	0	46	211
PIRACICABA	0	689	23	0	689	4.663
PRES. EPITÁCIO	0	60	12	0	60	688
PRES. PRUDENTE	14.178	735	1.492	0	14.913	112.655
RIBEIRÃO PRETO	39.217	3.009	5.204	1.523	42.226	288.221
SÃO CARLOS	0	210	19	0	210	1.158
S. J. DO RIO PRETO	25.458	834	3.488	1	26.292	188.701
SÃO MANOEL	0	66	19	0	66	464
SOROCABA	0	5.707	168	0	5.707	41.130
TUPÃ	0	58	7	0	58	667
UBATUBA	0	224	811	0	224	5.383
VOTUPORANGA	0	189	21	0	189	1.278
TOTAL	89.190	27.100	19.497	1.524	116.290	826.291



Recuperação das pistas do aeroporto de Sorocaba custará R\$ 4 milhões

As obras de recuperação das pistas de pouso e decolagem do Aeroporto Estadual de Sorocaba também receberão ajuda do Profaa. A concorrência foi iniciada em setembro e as obras devem ser finalizadas até março de 2010. O custo total será de R\$ 4 milhões, sendo que o governo federal entrará com R\$ 2,8 milhões e o governo do estado com R\$ 1,2 milhão. Há também intervenções menores, como o recapeamento da pista de rolamento do aeroporto de Tupã, a um custo de R\$ 1,5 milhão, já concluído. E ainda o recapeamento dos acessos do aeroporto de Amaraís/Campinas que estará pronto em dezembro, com orçamento de R\$ 800 mil.

A Anac aprovou, em junho, o Plano Aeroportuário do Estado de São Paulo (Paesp), uma espécie de plano diretor da malha aeroportuária do estado, que analisa as condições de cada unidade e o potencial de crescimento da região em que se encontram os aeroportos. Com base neste documento, o Daesp planejou uma série de ações e intervenções que serão realizadas a curto e longo prazo, já que o Paesp abrange o período entre 2008 e 2027. O plano inclui expansão e renovação dos aeródromos e classifica os aeroportos em sete modalidades: internacional, nacional, regional, metropolitano auxiliar, turístico, local e complementar. Pela classificação, a malha estadual tem dez regionais (voos regulares e linhas comerciais), um metropolitano auxiliar (Jundiaí), um turístico (Ubatuba), seis locais e 13 complementares.

Mesmo assim, não existe intenção de desativar nenhum deles. "Todos têm a sua importância, seja como pistas de segurança para situações de emergência, seja como local onde funcionam aeroclubes, que são importantes para formação de novos pilotos", diz.

Dois deles, no entanto, não estão operando de fato. O aeroporto de Registro ainda não começou a funcionar devido a questões judiciais relacionadas à desapropriação de áreas laterais. Parte das obras

não foi concluída por causa destas pendências. O antigo aeródromo de Bauru abriga apenas o aeroclube da cidade desde que o aeroporto Bauru/Arealva foi construído, em 2006. As obras foram custeadas, em parte, pelo Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (Profaa). Geralmente, o Profaa, que é um fundo para obras de infraestrutura aeroportuária, custeia cerca de 70% dos investimentos necessários para a construção de um aeroporto.

a neoband é flex

Gráfica • Sinalizaçãc • Display

www.neoband.com.br



Displays | Banners | Peças PDV's | Tecidos | Vitruíes | Frotas | Livros | Revistas | Relatórios | Catálogos | Folhetos | Jornais



vendas@neoband.com.br | tel. (11) 2199 1256

Infraestrutura deficiente exige atenção imediata

IATA avalia que há muito a fazer no setor aéreo para aumentar a competitividade das companhias aéreas e preparar o Brasil para a Copa do Mundo de 2014 e para as Olimpíadas de 2016

■ MARCIA PINNA RASPANTI

PARA O DIRETOR-GERAL DA ASSOCIAÇÃO Internacional de Transporte Aéreo (IATA), Giovanni Bisignani, a aviação brasileira precisa enfrentar rapidamente duas questões fundamentais que estão dificultando seu desenvolvimento pleno: a falta de infraestrutura e os grandes gastos com impostos e combustíveis. "A fraca infraestrutura dos aeroportos necessita de atenção imediata. A Copa de 2014 é um evento enorme e há muito o que fazer até lá. Tenho a certeza de que o Brasil estará preparado, mas, é preciso ter em mente a dimensão do evento", lembra Bisignani.

O diretor da IATA afirma que houve muitas melhorias nos últimos anos, principalmente no controle de tráfego aéreo. "No que se refere aos aeroportos, porém, não observei quase nenhuma mudança positiva. Fico feliz que o governo está considerando o sistema de concessões, o que irá atrair investimentos privados. É preciso, porém, ter uma regulamentação eficaz", adverte.

Em relação aos tributos e taxas, Bisignani acredita que a Ataero (Adicional de Tarifa Aeroportuária) deveria ser abolida. "A Ataero não cobre as despesas de todos os aeroportos e grande parte das receitas é desviada para usos não relacionados à aviação. O ideal seria que as empresas pagassem pela infraestrutura que utilizam, como ocorre na maioria dos países. A Ataero é ineficiente e está em desacordo com as diretrizes da ONU", diz.

Outro problema sério, segundo estudos da IATA, são os congestionamentos nos



aerportos mais importantes do País, principalmente no Aeroporto Internacional de Guarulhos. A entidade segeriu ao governo brasileiro que adotasse as métricas fixadas pela IATA em âmbito mundial para melhorar a eficiência dos aeroportos. Um estudo especificamente voltado para a América Latina está sendo elaborado pela associação. "A tarifa de congestionamento não é uma solução. Os Worldwide Scheduling Guidelines estão ajudando aeroportos ao redor do mundo a gerenciar congestionamentos. Enquanto avaliamos soluções de longo prazo, trabalharemos com a Infraero para tirar máximo proveito da infraestrutura e dos terminais existentes, além do planejamento conjunto sobre futuros projetos", destaca Bisignani.

O diretor da IATA observa também a necessidade de melhorar a competitividade do setor de aviação brasileiro, política de paridade de preços de importação da Petrobras. "Isto agrega custos a cada galão de querosene de aviação vendido no Brasil. Essa desvantagem competitiva de US\$ 450 milhões anuais não faz sentido para um país

que produz internamente 80% de seu consumo de combustível. O resultado disto é que a participação dos combustíveis nos custos das empresas brasileiras representa 32% do total, comparados a 23% da média global. Precisamos encontrar uma política de preços alinhada com as realidades do mercado", diz.

Entre as decisões que o executivo considera positivas para a aviação brasileira estão a adoção do IATA Operational Safety Audit (IOSA) pelo governo brasileiro e a progressiva liberalização das tarifas aéreas, além da eliminação da cobrança do PIS/Cofins sobre o combustível de aviação (querosene de aviação) no ano passado. O maior destaque é a Política Nacional de Aviação Civil, que entrou em vigor em fevereiro.

Nas últimas visitas ao País, o diretor da entidade realizou várias reuniões com representantes da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), Ministério da Defesa e Ministério das Relações Internacionais. "Nosso objetivo é trabalhar em conjunto com o governo brasileiro, dando todo apoio e ajuda para que o País consiga vencer os desafios do setor aéreo", afirma.

Azul entra no mercado de cargas expressas

A mais nova companhia de aviação comercial no Brasil, que iniciou suas operações apenas com transporte de passageiros, lança uma nova unidade de negócios, a Azul Cargo, com base em Campinas, no interior paulista

■ MARCIA PINNA RASPANTI



A Azul Cargo inicia as operações atendendo Campinas, Salvador, Fortaleza e Recife

A AZUL LINHAS AÉREAS BRASILEIRAS, QUE iniciou suas atividades em dezembro de 2008, decide expandir sua área de atuação e passa a oferecer serviços de carga expressa. Em agosto, a empresa lançou sua nova unidade de negócios, a Azul Cargo, que começa operando em Campinas, Salvador, Fortaleza e Recife. Até dezembro, a empresa espera atuar em toda a malha área servida pela Azul, com operação conjunta de transporte de carga e de passageiros.

A proposta é utilizar o espaço disponível dos porões das 12 aeronaves Embraer 190 e 195 que compõem a frota da empresa. Cada aeronave pode transportar em média 800 quilos de carga por voo. "A ideia é levar para o transporte de carga os mesmos diferenciais da nossa companhia, a pontualidade, a regularidade e

o serviço de qualidade", afirma Pedro Janot, presidente da Azul.

PLANOS DE EXPANSÃO – A Azul Cargo vai operar somente no sistema aeroporto-aeroporto. As entregas feitas em domicílio (porta-a-porta) ainda não têm data definida para serem implementadas, e dependem "da capacidade dos agentes que se somarão à Azul", segundo o vice-presidente técnico operacional da companhia, Miguel Dau. A empresa não transportará animais, carga perigosa, valores, restos mortais ou correspondência.

A Azul Cargo possui apenas uma base própria, no Terminal de Cargas de Viracopos (Campinas), além de representantes exclusivos em Salvador (BA), Fortaleza (CE) e Recife (PE), que funcionam como uma es-

pécie de franquia. Curitiba (PR), Maringá (PR), Navegantes (SC) e Porto Alegre (RS) são as próximas cidades em que a empresa pretende operar. Até o final de outubro, a meta é chegar também a Vitória (ES), Manaus (AM), Campo Grande (MS) e Confins (MG). Já o Rio de Janeiro deve demorar um pouco mais por causa do fechamento da pista principal do aeroporto Santos Dumont, que passa por reformas.

NOVOS PRODUTOS – A Azul Cargo oferece duas opções de envio de remessas: "Azul Cargo 2 horas" e "Azul Cargo Amanhã". A primeira modalidade é destinada às remessas urgentes, que podem ser despachadas até duas horas antes da decolagem de um voo e retiradas duas horas depois da chegada daquele voo no destino. Neste caso, o limite é de 30 kg por volume, totalizando 100 kg por embarque. Já o "Azul Cargo Amanhã" trabalha com retirada da carga em até 24 horas depois do despacho na origem e aceita 30 kg por volume, totalizando 500 kg por embarque. Serão oferecidas embalagens de três diferentes modelos e tamanhos: envelopes flyer de 40 cm x 28 cm, caixa pequena (31 cm x 21 cm x 9 cm) e caixa grande (37 cm x 25 cm x 10 cm).

A Azul Linhas Aéreas fez seus voos inaugurais em 15 de dezembro de 2008, tendo como base operacional o Aeroporto de Viracopos. Os primeiros dois destinos foram Salvador (BA) e Porto Alegre (RS). Até o fim do ano, sua frota terá 14 aviões.

CURSOS TÉCNICOS, FERRAMENTAS PARA GESTÃO DE NEGÓCIOS.

A Editora OTM oferece três grandes oportunidades para todos profissionais da área de transporte. Os cursos, **Cálculo de Custos Operacionais para Frotas de Veículos**, **Logística na Manutenção de Frotas de Veículos** e **Planejamento na Formação de Frotas de Veículos** são ferramentas indispensáveis para empresários, gerentes e outros profissionais envolvidos na gestão, operação e manutenção de frotas que buscam aumentar sua competitividade e lucros de suas empresas.

09 de Dezembro de 2009

CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS PARA FROTAS DE VEÍCULOS

Este curso irá preparar e capacitar os participantes para que possam calcular e administrar de forma eficaz os custos operacionais, buscando aumentar a competitividade e os lucros da empresa.

Programa

1. Custos Operacionais de Veículos
 - 1.1 - Classificação dos custos
 - 1.2 - Método de cálculo para custos fixos
 - 1.3 - Método de cálculo para custos variáveis
 - 1.4 - Administração dos custos operacionais
 - 1.5 - Fatores que influenciam na variação dos custos
 - 1.6 - Planilhas de cálculo de custos operacionais de veículos
 - 1.7 - Sistemas de controle, relatórios gerenciais
2. - Apresentação de software para cálculo de custos operacionais.

Nota: Os participantes deverão trazer calculadora para execução de exercícios.

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

10 de Dezembro de 2009

LOGÍSTICA NA MANUTENÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Manutenção de frota de veículos**
 - 1.1 - Definição de manutenção e objetivos de um plano de manutenção
 - 1.2 - Sistema de manutenção
 - 1.2.1 - Manutenção de operação
 - 1.2.2 - Manutenção preventiva, corretiva, reforma geral
 - 1.3 - Diretrizes de um plano de manutenção
2. - **Oficinas de manutenção**
 - 2.1 - Manutenção terceirizada
 - 2.2 - Manutenção própria - aspectos relevantes
 - 2.3 - Análise comparativa entre alternativas
3. - **Balanceamento econômico do sistema de manutenção**
4. - **Custos de oficinas de manutenção**
5. - **Dimensionamento de pessoal operacional de oficina.**

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

(estão inclusos nos valores das inscrições, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)

Para mais informações ligue:
11-5096-8104

ou pelo e-mail:
sabrina@otmeditora.com.br

O 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 Transporte; 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. Experiência de mais de 25 anos na área de transporte; instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas, privadas de pequeno, médio e grande portes e multinacionais.

Público:

Empresários, gerentes, supervisores, encarregados e demais profissionais envolvidos com a gestão, operação e manutenção de frotas de veículos.

Local:



Travel Inn Ibirapuera
Av. Borges Lagoa, 1.209 - São Paulo - SP
Tel.: (11) 5080.8600

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104
sabrina@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

Concorrência na linha

Evento realizado na Câmara dos Deputados incentiva novo marco regulatório para o segmento ferroviário de cargas, criando um ambiente onde os preços cobrados sejam ditados pela concorrência do mercado

O GOVERNO FEDERAL PODERÁ adotar um novo modelo de concessão para a malha ferroviária a fim de evitar o domínio de trechos de ferrovias por apenas uma empresa. Essa proposta foi apresentada pelo diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Bernardo Figueiredo, durante o I Seminário Ferroviário, realizado em 30 de setembro na Câmara dos Deputados em Brasília.

Em exposição a políticos, empresários e comitivas técnicas oriundas da Ásia e da Europa presentes ao evento, Bernardo Figueiredo afirmou que a intenção do governo ao idealizar o novo modelo é criar condições para que diferentes empresas utilizem as malhas ferroviárias que pertençam a outras empresas a fim de baratear os custos de transportes de cargas e passageiros.

A intenção também é evitar a concentração da atividade ferroviária e do transporte em um número reduzido de empresas e ampliar a distância transportada no modal ferroviário. "Não podemos repetir os erros cometidos no passado, que inviabilizaram o transporte ferroviário no Brasil. Estamos com investimentos crescentes na malha ferroviária, em 2008, por exemplo, foram investidos R\$ 4,1 bilhões. Esse é um número bastante considerável, se comparado com os investimentos realizados em outras épocas", afirmou o diretor da ANTT na defesa da integração das malhas.



A previsão é de que R\$ 70 bilhões serão aplicados nos próximos anos em recuperação de vias permanentes e aquisição de material rodante

Ele contrapôs o desempenho do ano passado à performance de 2002, quando as inversões nesse modal somaram R\$ 625,5 milhões.

Bernardo Figueiredo citou os números do modal, lembrando que a malha concedida totaliza 28.831 km de ferrovia, dos quais 24.924 km de bitola estreita e restante em bitola larga. A malha ferroviária efetivamente explorada soma 10.930 km (5.430 km de bitola larga e 5.500 km de bitola estreita).

MARCO REGULATÓRIO — O diretor da ANTT salientou que o objetivo de um novo marco regulatório seria criar um ambiente de competição no uso das ferrovias de forma a fazer com que os preços cobrados não fossem diretamente controlados pelo governo, mas ditado pela concorrência do mercado. "A intenção é ter corredores ferroviários disputando as cargas", disse.

Ele comentou que uma repactuação dos

contratos abrangeria a regulação do direito de passagem, a regulamentação do direito do usuário, metas de qualidade do transporte, modernização e capacitação da malha existente e o desenvolvimento de um novo modelo para a malha da Valec, a empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes.

Marcello Spinelli, diretor presidente da Ferrovia Centro Atlântica, em apresentação durante o seminário, ressaltou que planejamento, gestão e capacidade de execução são essenciais para evitar que o País enfrente um apagão logístico. Em sua avaliação, o País evoluiu no planejamento e na gestão, mas necessita ser mais ágil na execução das obras. Ele destacou que falar em ferrovias no Brasil é tratar de grandes números. "Após 12 ou 13 anos de concessão, foram investidos R\$ 18 bilhões", lembrou.

Spinelli abordou a questão regulatória dizendo que a atualização dos contratos tem que solucionar as questões relativas a direito de passagem, competitividade e os trechos com baixa densidade de carga. "É preciso ter soluções coerentes para modernizarmos os contratos e perpetuarmos o desenvolvimento e o crescimento da malha ferroviária", concluiu.

O presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate, salientou que o modal ferroviário é economicamente mais seguro e o que

menos agride o meio ambiente. Ele avaliou que o setor passa por um bom momento "em que há uma sintonia fina entre o governo e a iniciativa privada". Segundo ele, cerca de R\$ 70 bilhões devem ser movimentados pelo setor nos próximos anos entre investimentos em recuperação de vias permanentes e aquisição de material rodante.

BALANÇO DAS PRINCIPAIS OBRAS

No mais recente balanço feito pelo governo sobre as obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o Ministério dos Transportes informou o estágio atual das obras das principais ferrovias. Segundo esse balanço, a Ferrovia Nova Transnordestina, um investimento de R\$ 4,4 bilhões previsto para ser concluído em setembro de 2011, está com o trecho de 96 km Missão Velha/CE-Salgueiro/PE, com 93% da infraestrutura concluída; o trecho de 163 km entre Salgueiro/PE e Trindade/PE está 7% feito; o trecho de 420 km entre Trindade/PE-Eliseu Martins/PI teve 12% das obras executadas; o trecho de 522 km entre Salgueiro/PE e Suape/PE teve a licença de instalação emitida em setembro último; já o trecho de 527 km entre Pecém/CE e Missão Velha/CE teve ajuizados 59 km de laudos de desapropriação e 54 km desapropriados; e, por último, o trecho que liga Cabo a Porto Real do Colégio estará 85% concluído até o fim deste ano.

Sobre a meta de 260 km da Ferronorte Rondonópolis, o Ministério dos Transportes informou que o objetivo é entregar a obra em junho de 2011. As obras dos 13 km do segmento 1 (Alto Araguaia/MT) foram iniciadas em julho de 2009 e foram 20% concluídos. Os segmentos 2 (163 km) e 3 (84 km) entre Alto Araguaia e Rondonópolis aguardam estudo de impacto ambiental e por licenças da ANTT e do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama).

A Ferrovia de Integração Oeste Leste, orçada em R\$ 1,6 bilhão e que será execu-



O projeto inicial do trem de alta velocidade prevê investimentos de R\$ 32,8 bilhões

tada pela Valec, também aguarda estudos ambientais e licenças. A meta do governo é obter a licença de instalação em janeiro de 2010 para efetivo início das obras.

A Ferrovia Norte-Sul Parte Norte, um investimento de R\$ 1,6 bilhão, com entrega prevista para 2012, está com as obras parcialmente concluídas.

Na Ferrovia Norte-Sul Trecho Sul Parte Sul, avaliada em R\$ 3,4 bilhões, o ministério espera concluir o trecho Palmas/TO-Anápolis/GO até dezembro de 2010. No trecho entre Anápolis e Estrela D'Oeste/SP as metas são obter a licença de instalação para início das obras em janeiro de 2010.

O Ferroanel de São Paulo, no qual são previstos 66 km de obras, está com o projeto de financiamento aprovado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), mas aguarda a definição do modelo financeiro para viabilizar o empreendimento. Nova avaliação técnica será feita em novembro.

TREM DE ALTA VELOCIDADE — O trem de alta velocidade é um projeto à parte e um dos destaques entre os milhares de obras inseridas no PAC. Durante o I Seminário Ferroviário realizado em Brasília, o secretário executivo do Ministério dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, disse

que, a exemplo do modelo de compra dos caças para a Força Aérea Brasileira, o governo federal adotará critérios para selecionar a empresa que desenvolverá o trem de alta velocidade.

O projeto inicial do governo prevê 511 km de trilhos, em um investimento avaliado em R\$ 32,8 bilhões, dos quais R\$ 1,8 bilhão previstos para até o fim de 2010. No estágio atual, o objetivo é realizar o primeiro leilão da licitação no primeiro trimestre de 2010.

Ao apresentar o projeto do trem bala, Paulo Sérgio Passos afirmou que a transferência de tecnologia é um aspecto relevante para o governo selecionar a empresa responsável pela obra. "Estabelecemos um conjunto de requisitos e exigências e, sem dúvida, esse projeto resultará em absorção de tecnologia de ponta para as indústrias brasileiras." O secretário também disse que o governo trabalha com um horizonte de cinco anos para que o projeto seja executado e concluído.

Um dos destaques do I Seminário Ferroviário foi a grande presença de comitivas técnicas estrangeiras oriundas principalmente da Ásia e da Europa interessadas em acompanhar as declarações das autoridades e as avaliações do setor feitas por representantes da iniciativa privada. ■

RODOTÉCNICA

IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS


O implemento que modernizou o transporte de carga líquida no País.

 Bi trem cilíndrico em aço inox isotérmico



 Bitensão em aço carbono



 Semi reboque em aço inox

Uma empresa jovem, inovadora e revolucionária que nasceu com mais de 25 anos de experiência em fabricação de tanques.

RST 470 Km 207, s/n° • Fone: 54 3458 3600 • Fax: 54 3458 3601
Cx. Postal 295 • CEP 95700-000
São Valentin • Bento Gonçalves • RS • Brasil
rodotecnica@rodotecnica.com.br • www.rodotecnica.com.br

Iveco dá novos passos no setor de passageiros

Iveco lança micro-ônibus montado sobre chassi Scudato 70C16 e prepara novos produtos para 2010 em outros segmentos de transporte de passageiros

A Iveco acaba de entrar no segmento de transporte de passageiros com o lançamento do novo CityClass, um micro-ônibus feito sobre o mesmo chassi usado em seu modelo de comercial leve Daily na versão 70C16, criada especialmente para o mercado brasileiro. A montadora já atuava no transporte de passageiros com um modelo de micro montado sobre chassi Daily, na versão 60C13, mas suas vendas miravam somente as licitações governamentais para transporte escolar. Desta vez a Iveco tem como foco o mercado das concessionárias e a preparação para sua entrada nos segmentos urbano, rodoviário e de fretamento. Desde 2006, a Iveco faz testes com 70 veículos de passageiros montados sobre o chassi de seu modelo EuroCargo 170ER destinados ao seu projeto para a atuação nos segmentos de passageiros no Brasil e em outros países da América Latina, como a Argentina, por exemplo.

De acordo com a montadora, esta nova estratégia será o caminho para a empresa lançar os novos modelos de ônibus que fabrica na Europa. A previsão é que no próximo ano a Iveco traga para o Brasil modelos de ônibus em diferentes segmentos e passe a disputar também o mercado de passageiros. Maior produtora de ônibus da Europa com os modelos Irisbus, resultado da joint-venture com a francesa Renault, a montadora ainda não anuncia como será a sua participação no Brasil, se com a marca Iveco ou Irisbus, mas a plataforma de mo-



A Iveco já vendeu cerca de 2.000 unidades da versão escolar do micro

delos que vão disputar o crescente mercado nacional é a mesma dos veículos que rodam pelos países europeus. Um item, no entanto, que deve diferenciar a participação da Iveco no transporte de passageiros no Brasil é o encarroçamento. No mercado europeu, a montadora também é responsável pela produção das carrocerias dos veículos. No Brasil, as montadoras fazem os chassis e encaminham para as encarroçadoras, que são responsáveis pelos modelos que abastecem o mercado.

O novo micro da Iveco é encarroçado com exclusividade pela Neobus e teve seu lançamento feito em janeiro deste ano na versão para o transporte escolar. Com capacidade máxima para 27 passageiros, a versão escolar do novo micro já vendeu

cerca de 2 mil unidades, sendo que 953 veículos foram comprados pelo governo do Paraná e 1.100 para o programa do governo federal Caminho da Escola, coordenado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento de Educação (FNDE). A montadora já entregou cerca de 500 unidades. De acordo com o gerente da plataforma de veículos leves e de passageiros da Iveco, Marcelo Motta, a estratégia da montadora agora é fornecer o novo micro para outros setores, como fretamento e turismo e transporte urbano para atuação em linhas alimentadoras. Seu preço varia de R\$ 85 mil a R\$ 105 mil.

Segundo Motta, o chassi do Daily que é usado na fabricação do novo micro-ônibus da montadora tem como vantagens a maior capacidade, até 7 toneladas de peso bruto total (PBT), a potência de 155 cv, quase 20 cv a mais que sua versão anterior e 15 cv a mais que seu principal concorrente, sua estrutura mais leve que a da versão 60C13, o que permite maior economia de combustível e capacidade de transporte. De acordo com informações da Iveco, entre os preparativos para atuar no mercado de veículos para transporte de passageiros a montadora mantém testes de ônibus no Brasil e outros países da América Latina.

O novo micro da Iveco, por exemplo, está em atuação em Salvador (BA), Aracaju (SE), em linhas administradas pelo grupo Lauro Teixeira, e em Canoas (RS) em linhas da



O novo micro da Iveco foi lançado inicialmente para o transporte escolar

Vicosa. Segundo Motta, em Canoas está o maior lote dos novos micros, 40 veículos; na capital de Sergipe estão em uso outros dez e em Salvador há oito veículos. Os veículos já rodaram cerca de 250 mil km e demonstraram um bom desempenho operacional. De acordo com Motta, não foi necessário nenhum ajuste na parte estrutural dos veículos e os micros se mostraram bastante competitivos. "Estes testes foram rigorosos e uma das vantagens do novo chassi utilizado é que é feito com uma liga de aço diferente da usada nos outros modelos, o que o torna mais leve, mais econômico, além da motorização do 70C16", afirma. Segundo Motta, o motor utilizado na versão 70C16 é 10% mais econômico que o propulsor da versão anterior, 60C13.

O Scudato 70C16, nome do chassi usado pela Iveco no novo micro foi lançado em julho do ano passado e é equipado com motor Fiat F1C. O equipamento, de 3 litros com injeção eletrônica e 4 cilindros, tem 155 cv de potência e torque entre 1.700 rpm e 2.600 rpm, câmbio com 5 marchas sincronizadas e freios a disco nas quatro rodas. Segundo Motta, o Scudato 70C16 é um chassi robusto,

o que torna o CityClass um veículo indicado para o tráfego em terrenos acidentados como estradas de terra em zonas rurais ou em bairros periféricos de grandes centros urbanos cobertos pelas linhas alimentadoras de empresas de transporte coletivo. Na parte interna, o CityClass tem altura de 1,85 metro, o que garante bom espaço para locomoção dos passageiros.

TESTES DE ÔNIBUS MAIORES – Desde 2006, 70 ônibus montados sobre o chassi 170E22, de seu modelo de caminhão médio EuroCargo, estão em testes. Inicialmente, a previsão da direção da empresa era que os ônibus, indicados para trajetos de médias distâncias, poderiam ser vendidos no mercado brasileiro em 2008. Os veículos em teste no Brasil estão rodando na região sul do País, sendo que 12 deles, encarroçados pela Marcopolo, foram colocados para rodar em uma linha de transporte público entre Porto Alegre e Canoas, no Rio Grande do Sul, com previsão de transportar 40 mil pessoas por dia.

Na Argentina, a Iveco já forneceu 12 ônibus montados sobre o chassi CC1700E22, do EuroCargo, para o transporte de tropas

do exército argentino. Estes veículos foram encarroçados pela Metalpar argentina e têm capacidade para transportar 44 passageiros.

IRISBUS – Criada há dez anos como uma joint-venture entre a Renault e a Iveco para disputar o mercado de ônibus da Europa, a Irisbus passou a ser controlada totalmente pela montadora italiana em 2003. De acordo com o diretor de desenvolvimento de produto da Iveco, Renato Matrobuono, atualmente, a participação dos veículos de passageiros da Irisbus no faturamento da

Iveco é de 9%, acima dos caminhões médios (8%) e dos especiais (8%), e abaixo dos pesados (24%), dos serviços de pós-venda (22%), dos veículos leves (16%) e de outros negócios explorados pela montadora (13%). No ano passado, a montadora faturou 1,2 bilhão de euros. Nas vendas da Irisbus no ano passado, as maiores participações ficaram com os modelos de micro (19,8%), rodoviários (19,7%) e urbanos (15,5%). A empresa também atua nos segmentos de trólebus, escolares, turismo e fretamento. Segundo Matrobuono, a estratégia da Iveco no mercado brasileiro foi de começar com os veículos de carga e agora vai partir para o segmento de passageiros. "O mercado brasileiro é grande e complexo e a estratégia da empresa foi se dedicar a cada segmento de uma vez", afirma.

Por enquanto, ainda não há informações da montadora de como será a estratégia de lançamentos no mercado de veículos de transporte de passageiros no Brasil. No segmento de transporte de cargas, e de passageiros com seus modelos de micro montados sobre os chassis da linha Daily, o atual ritmo de novos produtos da Iveco tem sido de duas famílias a cada ano. ■

ABAI (Associação para Educação em Administração Empresarial)

Rua Fernandes Moreira, 1.166
CEP: 04716-003, São Paulo, SP
Tel: (11) 5073-9743
e-mail:
assinatura@todaylogistics.net

ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas)

Rua Minas Gerais, 190
CEP: 01244-010, São Paulo, SP
Tel: (11) 3017-3650
e-mail: comunicacao@abnt.org.br

ABR (Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus)

Av. Pavão, 955, São Paulo - SP
CEP: 04516-012
Tel: (11) 5543-8400
e-mail: abr@abr.org.br



Acessórios para Esquadrias Inconylon

Rua Pedro de Godoi, 359
São Paulo - SP, CEP: 03138-010
Tel./Fax: (11) 2341-3322
e-mail: inconylon@uol.com.br
site: www.inconylon@uol.com.br

A Inconylon apresenta na Fenatran 2009 seus produtos já consagrados no mercado e as novidades em rodízios de náilon para carrocerias de lona e de alumínio, além de perfis de alumínio para carrocerias de bebidas.



Agrale

BR 116, Km 145, nº15.104
Caxias do Sul - RS, CEP: 95059-520
Tel: (54) 3238 8000
Fax: (54) 3838 8052
e-mail: eroliveira@agrare.com.br
site: www.agrale.com.br

A Agrale apresenta o caminhão 13000 caçamba que marca a entrada da empresa no nicho de transportes de carga de alta densidade, como coleta de lixo e cargas especiais. Disponível nas versões 6x2 e 4x2, o caminhão possui entre-eixos mais curto que os mode-

los convencionais. Já o caminhão Agrale 8500 passa a contar com o novo motor MWM Sprint 4.08 TCE de três litros, o que o torna mais adequado à aplicação de cargas e descargas urbanas, proporcionando mais agilidade e menor consumo de combustível.



Aktas Marajó Indústria e Comércio de Suspensão a Ar (Airtech Brasil)

Av. Casa Grande, 54
Diadema - SP, CEP: 09961-350
Tel.: (11) 4069-856
Fax: (11) 4069-8582
e-mail:
atendimentoaocliente@airtechbrasil.com
site: www.airtechbrasil.com

A empresa faz o lançamento de molas pneumáticas Airtech Brasil para cabine e assento, além de trazer novas linhas de molas pneumáticas, projetadas para caminhões, ônibus, carretas e equipamentos industriais.

Alion Manufacturing & Engineering

Nº 98, Zizhou Road, High-Tech Zone, Zhengzhou - China
Tel: (+86) 371 67853990
e-mail: wang@alionaxles.com



Allison Transmission

Rua Agostinho Togneri, 57
São Paulo - SP, CEP: 04690-090
Tel: (11) 5633-2599
Fax: (11) 5633-2550
e-mail:
dovis.kitahara@allisontransmission.com



Allsafe-Retem Indústria Metalúrgica

Rua Sanclerlândia, 115
Guarulhos - SP, CEP: 07224-140
Tel.: (11) 2482-1383
Fax: (11) 2482-1383
e-mail: rui@retem.com.br
site: www.retem.com.br

A empresa apresenta o Motogrip, um equipamento para travamento de motocicletas montadas, além do baú multiuso, para aproveitamen-

to máximo do espaço interno, tanto na largura quanto no volume.

America

Rua Arapuã, 52
Guarulhos - SP, CEP: 07033-181
Tel: (11) 2086-9000
e-mail: comercial@americair.com.br



Anchieta Brasileira Recauchutagem de Pneus

Rua Homero Nigro, 731
Américo Brasiliense - SP
CEP: 14820-000
Tel: (16) 3392-1619
e-mail:
marathomazetto@uol.com.br



Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores)

Av. Indianópolis, 496
São Paulo - SP, CEP: 04062-900
Tel: (11) 2193-7800
e-mail: c.pinheiro@anfavea.com.br

Anfir (Associação Nacional de Fabricantes de Implementos Rodoviários)

Rua Conselheiro Saraiva, 306
São Paulo - SP, CEP: 02037-020
Tel: (11) 2972-5577
e-mail: melo@anfir.org.br



Apisul Administradora e Corretora de Seguros

Rua Dr. Barros Cassal, 180, 6º andar, Porto Alegre - RS
CEP: 90035-030
Tel./Fax: (51) 2121- 9000
e-mail: apisul@apisul.com.br
site: www.apisul.com.br

A Apisul apresenta produtos como: ApisulLog é um software de logística e gestão de discos; Apisul Card, um cartão de débito que facilita a relação entre transportadoras e caminhoneiros; Multisat, monitoramento 24 horas, planejamento de viagens, orientação a motoristas, apoio em caso de emergências; Sinistro On-Line, sistema de controle e acompanhamento de sinistros; PAs, Postos Avançados

oferecem serviço customizado, adaptado à realidade de cada cliente.



Aspöck do Brasil

Rua Milano, 453
CEP: 95270-000, Flores da Cunha - RS
Tel: (54) 292-7188
Fax: (54) 292-7187
e-mail: verganifeiras@terra.com.br

Autocamera

Rua Joaquim Murtinho, 263
CEP: 01123-050, São Paulo - SP
Tel: (11) 3227-9872
e-mail: info@autocamera.com.br



AutoLife Blindagens

Av. Duque de Caxias, 1.500
Várzea Paulista - SP, CEP: 13223-025
Tel./Fax: (11) 4606-1001
e-mail: diretoria@autolife.com.br
site: www.autolife.com.br

A empresa traz à Fenatran a blindagem exclusiva para caminhões de carga, além dos Tróias, veículos usados no transporte de valores e adaptados para uso militar. O destaque é a blindagem removível Adilon, desenvolvida para o Exército, que permite aumentar o nível de proteção quando necessário. Isto permite que o veículo se torne mais versátil, adquirindo maior leveza e agilidade.

AutoSat Telecomunicações

Av. Ordem e Progresso, 95
São Paulo - SP, CEP: 01141-030
Tel: (11) 3616-1633
Fax: (11) 3616-1639
e-mail: paulo@autosat.com.br



Auto Sender Indústria e Comércio de Autopeças

Rua Porcelana, 206
São Paulo - SP, CEP: 04323-090
Tel: (11) 5588-8888
e-mail:
autosender@autosender.com.br



Autotrac

Campus Universidade Darcy Ribeiro - Gleba A - s/n - Asa Norte Brasília - DF, CEP: 70910-901
Tel: (61) 3307-7000
e-mail: marketing@autotrac.com.br



Banco Itaú

Pça. Alfredo Egydio de Souza Aranha, 100 - Torre 12 São Paulo - SP, CEP: 04344-902
Tel./Fax: (11) 5019-9567
e-mail: mariana.mello@itau-unibanco.com.br
site: www.itaucred.com.br

O Itaúcred traz suas principais soluções voltadas para o setor de créditos para aquisição de veículos, nas modalidades CDC e Leasing. São apresentadas as diferentes opções de prazos e condições para que o cliente obtenha o melhor custo-benefício do mercado.



Bandag do Brasil

Av. Mercedes Benz, Campinas - SP, CEP: 13054-750
Tel: (19) 3725-4930
e-mail: andresa.tozati@bandag.com.br



BGM Rodotec Tecnologia e Informática

Rua Soares de Avellar, 134 São Paulo - SP, CEP: 04306-020
Fone: (11) 3528-2255
Fax: (11) 3528-2253
e-mail: comercial@bgmrodotec.com.br e marketing@bgmrodotec.com.br
site: www.bgmrodotec.com.br

A BGM Rodotec apresenta o Globus, software de gestão empresarial de transporte rodoviário de cargas, passageiros e TRR (Transportador-Revendedor-Retalhista), que garante o funcionamento integrado de todas as áreas destas empresas, diminuindo o retrabalho e dando suporte a questões liga-

das à legislação do setor. O Business Suite oferece leitura estruturada e segmentada dos dados armazenados pelo Globus, o que permite ao cliente realizar análises que possibilitam redução de custos operacionais ou abertura de novas oportunidades de mercado.



Binotto SRL

Via Divisione Julia 7/B Dueville, Vicenza, Itália
CEP: 36031
Tel.: (0039) 0444-593290
Fax: (0039) 0444-593357
e-mail: marketing@binotto.com
site: www.binotto.com

A Binotto é uma companhia italiana que exporta para mais de cem países em todo mundo. A empresa expõe na Fenatran 2009 seus cilindros telescópicos hidráulicos para caminhões basculantes e semitrailers.



Blue Tec Industrial

Rua São Bento, 63 - Jardim N. Sra. Auxiliadora Campinas - SP
CEP: 13075-280
Tel.: (19) 3213-5502/Fax: (19) 3213-5506 - ramal: 216
e-mail: bluetec@bluetec.com.br
site: www.bluetec.com.br

O maior destaque da empresa é a Blue Tec GSM, com transmissão de dados que permite o monitoramento de veículos com todos os relatórios de telemetria em tempo real, permitindo a análise em qualquer computador que tenha acesso à internet. Com esta solução tecnológica, além dos benefícios de segurança e economia que o monitoramento com telemetria proporciona, é possível conseguir com muito mais eficiência um acompanhamento da logística da frota.



BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social)

Av. República do Chile, 100 R. de Janeiro - RJ, CEP: 20031-917

Tel: (21) 2172-7564
e-mail: scezar@bndes.gov.br
site: www.bndes.gov.br

Boreal Indústria e Comércio Importação Exportação Furgões

Rod. Regis Bittencourt, Km 4,5, s/n. Quatro Barras - PR, CEP: 83.420-000
Tel.: (41) 3671-8000
Fax: (41) 3672-1100
e-mail: comercial@borealbr.com.br
site: www.borealbr.com.br

A Boreal traz o semirreboque 30 paletes modelo vanderleia (três eixos distanciados), com painéis em fibra ou duralumínio, chassi em aço de alta resistência (Domex 700) com travessas passantes modelo asa delta.



Borrachas Tipler

Avenida Parobé, 2.250 - Scharlau S. Leopoldo (RS), CEP: 93140-000
Tel: (51) 3568-2222
Fax: (51) 3568-2221
e-mail: contato@tipler.com.br
site: www.tipler.com.br

A Tipler lança novos produtos de sua linha de bandas de rodagem a frio para pneus de ônibus e caminhões e mostra seus softwares para gerenciamento de pneus, controle do desempenho das bandas de rodagem e seu sistema Camelback para recapagem a quente para veículos de carga, passageiros e fora-de-estrada.



Borrachas Vipal

Rua Buarque de Macedo, 365 Nova Prata (RS), CEP: 95320-000
Tel: (54) 3242-1666
Fax: (54) 3242-1736
e-mail: vipal@vipal.com.br
site: www.vipal.com.br

Novas bandas pré-moldadas para economia de pneus são os lançamentos da Vipal na Fenatran. A empresa também mostra seus produtos como bandas pré-moldadas nas marcas Vipal, Tortuga e Ruzi, produtos para reparo de pneus e câmaras de ar, lonas de freio da marca Duroline e Pneus da marca Fate, distribuídos pela empresa no mercado brasileiro.



BR Petrobras

Rua General Canabarro, 500 R. de Janeiro - RJ, CEP: 20271-905
Tel: (21) 3876-4029
Fax: (21) 3876-4989
e-mail: sarmento@br-petrobras.com.br
site: www.petrobras.com.br

BREX Sistema de Freios

Rua Osmar Meletti, 445 Caxias do Sul - RS, CEP: 95012-420
Tel: (54) 3202-5762
e-mail: vincenzo@aspock.com.br



Cantu Com. de Pneumáticos

Av. Ministro Victor Konder, 1.030 Itajaí - SC, CEP: 88301-701
Tel: (47) 3046-5051
e-mail: atendimento@cantu.com.br
site: www.cantupneus.com.br



Cantu Pneus

Rua Morretes, 383 Curitiba - PR, CEP: 80610-150
Tel: (41) 3616-6000
e-mail: atendimento@cantu.com.br
site: www.cantupneus.com.br

A Cantu apresenta o pneu KRS03-modelo 275/70 R22,5 para uso em semirreboque de três eixos que proporciona uma redução de consumo de combustíveis de até 1,5%. O modelo é mais baixo e leve, sem necessidade de adaptação no tamanho das rodas. A redução de dez centímetros na altura do veículo traz um ganho real de 3,6% na capacidade volumétrica. Dez quilos a menos em cada pneu representam um ganho na capacidade de carga.



Car System

Av. Alfredo Egídio de Souza Aranha, 45 - Vila Cruzeiro São Paulo - SP, CEP: 04726-170
Tel: (11) 5645-3410
e-mail: jbsventos@uol.com.br

Carcaças Guimarães Indústria de Peças para Veículos (Fica-Filipe)

Avenida Brasil, 431
Rib. Preto - SP, CEP: 14075-040
Tel: (16) 3969-9393
e-mail: contato@ficafilipe.com.br
site: www.ficafilipe.com.br

O maior destaque da indústria de peças Carcaças Guimarães é o eixo veicular auxiliar com dispositivo Fica-Filipe, para trucks e carretas. O sistema de segurança identifica e avisa o motorista em caso de avarias.



Carrier Refrigeração Brasil (Transicold)

Rua Berto Círio, 521, parte E,
Canoas - RS, CEP: 92420-030
Tel.: (51) 3477-9500
Fax: (51) 3477-9415
e-mail:
mariana.kunzler@carrier.utc.com
site: www.transicold.com.br

A Carrier apresenta o Vector 6500, um equipamento de refrigeração híbrido e monotemperatura com tecnologia Deltek; o X2100 Fase 2, a evolução da série X2, traz inovações como novo sistema de movimentação de ar mais eficiente e silencioso, além do novo visual com detalhes cromados; modelo RG 15 da linha Genset com gerador elétrico para alimentação frigorífica de contêineres em deslocamentos rodoviários; AirV Carrier, um aparelho de ar-condicionado de baixo perfil para motor homes, trailers de turismo e veículos especiais.



Casquel Tecnologia Comércio e Indústria

Rua 3º Sargento João Soares Faria, 407
São Paulo - SP, CEP: 02179-020
Tel: (11) 2955-7835
Fax: (11) 2955-7835
e-mail:
celso.lopes@casquel.com.br



Centurion Wheel MFG. CO.
279 East 950 South - 84058

Orem - EUA
Tel: +0 801 224-4509
e-mail:
ryang@centurionwheels.com

Chea HWAE
Nº 68, Alley 1, Lane 135, Tsao Hu RD., Wu Feng Hasiang
Taiwan - China
Tel: +886 4 23327436
e-mail: cheahwae@ms16.hinet.net

Chevron Brasil Lubrificantes (Texaco)
Avenida República do Chile, 230, 25º andar - Centro, Rio de Janeiro (RJ), CEP: 20031-170
Tel: (21) 2271-9486
Fax: (21) 2271-9411
e-mail:
rogeriomesquita@chevron.com
site: www.texaco.com.br

A Texaco mostra na Fenatran sua linha de lubrificantes Ursa Premium TDX SAE 15W-40 e Ursa Super TD SAE 15W-40.

China Products
Rua Geraldo Flausino Gomes, 85
São Paulo - SP, CEP: 04575-060
Tel: (11) 3467-5515
e-mail: elaineliu@uol.com.br

ChipSat
Av. Laudelino Gomes, 61
Goiânia - GO, CEP: 74830-090
Tel: (62) 3226-9806
e-mail: neigue@telepac.com.br

Chiptronic
Av. Humberto Martignoni, 740
Piraju - SP, CEP: 18800-000
Tel: (14) 3351-8070
e-mail: contato@chiptronic.com.br



Cindumel
Rua Lourenço Ricco, 277
Guarulhos - SP, CEP: 07042-161
Tel: (11) 2423-5202
e-mail: fabio@cindumel.com



Cinpal Companhia Industrial de Peças Para Automóveis (REX)
Av. Paulo Ayres, 240

Taboão Serra - SP, CEP: 06767-220
Tel: (11) 2186-3731
e-mail: dir.comercial@cinpal.com.br

Climatempo Assistência e Consultoria Meteorológica
Rua José Antônio Coelho, 567
São Paulo - SP, CEP: 04011-061
Tel: (11) 3736-4591
e-mail:
rafaelaugusto@climatempo.com.br

Climatizar Equipamentos Automotivos (Capanema)
Av. Moreira Paz, 531
Vacaria - RS, CEP: 95.200-000
Tel: (54) 3231-7300
e-mail:
climatizar@climatizadimatizadores.com.br
www.climatizarclimatizadores.com.br

A Climatizar apresenta o climatizador modelo 2010, com novo design e filtro umidificador, alarme automotivo bivolt com sensor de aproximação.



Climatruck
Rua Erivan Curtolo, 85,
Caxias do Sul - RS, CEP: 95012-615
Fone: (54) 3533-7000/Fax: (54) 3533-7009
e-mail:
aslaviero@climatruck.com.br
site: www.climatruck.com.br

A Climatruck lança o primeiro ar-condicionado elétrico do Brasil para uso noturno, que funciona com o motor do veículo desligado e que possui um sistema para garantir a partida do veículo no dia seguinte. O equipamento de fácil instalação vem equipado com compressor Danfoss de fabricação alemã.

CMIC
Rua Estela, 515
São Paulo - SP, CEP: 04011-904
Tel: (11) 5575-9333
e-mail: kinglat@uol.com.br



Cobra Conexões
Rua Coelho Neto, 104
São Paulo - SP, CEP: 03150-010
Tel: (11) 2914-3322

e-mail:
alexandre@cobraconexoes.com.br

Coelmatic
Al. Cosme Ferreira, 5.021
Manaus - AM, CEP: 69083-000
Tel: (11) 2066-3211
e-mail: mariotto@coel.com.br



Conexões Merkantil
Av. Arno da Silva Feijó, 2.245
Alvorada - RS, CEP: 94836-260
Tel: (51) 3489-1106
e-mail:
germano.vendas@merkantil.com.br

A indústria Conexões Merkantil traz seus últimos lançamentos em autopeças, motores e pneus para a Fenatran 2009.

Consórcio Volvo
Av. Munhoz da Rocha, 316
Curitiba - PR, CEP: 80035-000
Tel: (41) 33177812
e-mail: fabricio@gpac.com.br



Continental do Brasil
Av. Nove de Julho, 2960
Jundiaí - SP, CEP: 13208-010
Tel.: (11) 4583-6161
e-mail: cicutt@conti.com.br
site: www.conti.com.br

A Continental exhibe seu primeiro modelo de pneu com câmara, o HSR1 1100R22, que conta com sulcos mais profundos e maior largura de bandagem, características especialmente projetadas para as condições da malha viária brasileira. Para atender às demandas do deslocamento centralizado, com paradas frequentes e grandes variações de velocidade e percurso, a empresa desenvolveu o modelo LSU. Disponível na medida 215/75 R17.5, é indicado para caminhões leves e micro-ônibus.

CSN (Cia. Siderúrgica Nacional)
Av. Brigadeiro Faria Lima, 3.400
São Paulo - SP, CEP: 01452-002
Tel: (11) 3049-7247
e-mail: mayra.gomes@csn.com.br



Cummins Brasil

Praça Oswaldo Cruz, 124
São Paulo - SP, CEP: 07180-900
Tel: (11) 2186-4801
e-mail:
marcos.c.gouveia@cummins.com

Maior produtora mundial de motores a diesel, a Cummins lança agora o ISF, um propulsor de 4 cilindros com versões 2.8 e 3.8 litros e potência de 179 cv, desenvolvido para atender ao mercado de veículos com até 9 toneladas e também seus sistemas de controle de emissões de poluentes.



DHOLLANDIA

Dhollandia Brasil Plataformas Elevatórias

Rua João Gouveia, 290,
Sumaré - SP, CEP: 13180-385
Tel./Fax: (19) 3832-4000
e-mail:
jorge.martins@dhollandia.com.br
site: www.dhollandia.com

A empresa apresenta sua linha de plataformas para carga geral, modelos DH - LM35 (com capacidade de até 3,5 toneladas), além de modelos especiais para cadeirantes e plataformas para gás. O destaque são os novos produtos em alumínio e as plataformas retráteis (que ficam escondidas embaixo do chassi da carreta).



Dover do Brasil - Heil Trailer

Rod. Romildo Prado, Km 13,5, sala 3, Itatiba - SP, CEP: 13255-750
Tel.: (11) 4894-7730
Fax: (11) 4894-7729
e-mail:
eduardo@heilconosur.com.br
site: www.heiltrailer.com

A Dover do Brasil traz o modelo semirreboque de dois eixos distanciados com chassi autoportante em alumínio.

Effa Motors

Av. Yojiro Takaoka, 4.422
São Paulo - SP, CEP: 06541-038
Tel: (11) 3576-7619
e-mail: otavio@effamotors.com.br

Elber Geladeiras

Rua Progresso, 150
Agronômica - SC, CEP: 89188-000
Tel: (47) 3542-3003
e-mail: elber@elber.ind.br

Engatcar

Rua Theodoro Bianchi, 150
Caxias do Sul - RS, CEP: 95076-085
Tel: (54) 3028-1771
e-mail: adriano@engatcar.com.br

Equiptos Industriais Vlados

Rua Auriverde, 1987
São Paulo (SP), CEP: 04222-002
Tel: (11) 2271-1212
Fax: (11) 2271-1217
e-mail: sac@vlados.com.br/
vendas@vlados.com.br
site: www.vlados.com.br

A Vlados apresenta os lançamentos da Tampa Silo para caminhões-tanque que transportam grãos, o Safety Bump para manuseio de borrachas e o Porta Magote, uma tampa de fechamento da tubulação da mangueira. A empresa também mostra seus produtos da linha Bottom Loading, como a válvula de fundo pneumática, a portinhola, o engate valvulado API e a tampa de visita 20".

CALECO

Equipamentos Rodoviários Rodrigues (Galego)

Av. Nasser Marão, 1951 - Parque Industrial I, Votuporanga - SP
CEP: 15503-005
Tel: (17) 3426-1000
e-mail:
carloscortez@galego.com.br
site: www.galego.com.br

A empresa destaca alguns de seus produtos de equipamentos rodoviários, peças e acessórios, como o furgão produzido em alumínio e a caçamba basculante.

Equipamento Rodoviário Roma

Rodovia Celso Garcia Cid, 1.780,
Jardim Ana Eliza
Cambé - PR, CEP: 86180-000
Tel.: (43) 3154-272
Fax: (43) 3154-2727
e-mail:
furgaoroma@furgaoroma.com.br
site: www.furgaoroma.com.br (em construção)

A empresa apresenta uma carreta frigorífica 28 paletes com revestimento externo em alumínio interno em fiberGless piso de alumínio canaletado, com portas de varões e fecho italiano.

ESL Consultoria e Serviços em Informática

Rua Guadalajara, 89
São Paulo - SP, CEP: 07700-000
Tel.: (11) 2141-190
Fax: (11) 2141-1900
e-mail: comercial@logfacil.com.br
site: www.logfacil.com.br

A ESL presta serviços na área de desenvolvimento, análise, consultoria, assessoria, além de fornecer softwares para empresas do setor. A maior novidade é o software gestor para o C-Te e o Roteirizador.

Extra Vision

Rua Giuseppe Franco, 231
Jundiá - SP, CEP: 13211-440
Tel: (11) 4492-5209
site:
rogerio@cavalcanteconsultores.com.br

FACCHINI

Facchini

Av. Emilio Arroyo Hernandez, 1950
Votuporanga - SP, CEP: 15503-027
Tel: (17) 3426-2067
e-mail:
claudia.mkt@facchini.com.br



Fenixport

Rua Bento Gonçalves, 2.432
Caxias do Sul - RS, CEP: 95020-412
Tel: (54) 3025-6821
e-mail: avila@fenixport.com.br



FIAT Automóveis

Rodov. Fernão Dias, KM 429
Betim - MG, CEP: 32530-000
Tel: (31) 2123-3276
e-mail: medeiros@fiat.com.br

A empresa traz para a Fenatran o Fiat Ducato Multijet Economy e a Strada Working, ambos lançados no mercado nacional em setembro. Outros destaques são a nova gama do Ducato, com novo motor 2.3 MultiJet, e a nova versão Working da picape Strada.

FIBRALIT

Fibralit

Rua Francisco Ceará Barbosa, 859
Campinas - SP, CEP: 13082-030
Tel: (19) 2136-400
Fax: (19) 3216-4579
e-mail: cargo@fibralit.com.br
site: www.fibralit.com.br

A Fibralit apresenta os novos baús para carga seca, que são mais fáceis de higienizar; painéis para baús frigoríficos com proteção antimicrobiana; além de tetos trans-lúcidos, assoalhos e perfis pultrudados.



Fibrasil

Rua Concretex, 526
Guarulhos - SP, CEP: 07232-050
Tel: (11)3488-9900
e-mail:
comercial@fibrasilcarrocerias.com.br
site: www.fibrasilcarrocerias.com.br

Os destaques da linha de implementos rodoviários da Fibrasil são as carrocerias e semirreboques frigoríficos, com sistema de refrigeração a ar forçado e placas eutéticas.

Finasa

Cidade de Deus, s/nº
Osasco - SP, CEP: 06029-900
Tel: (11) 3684-5431
e-mail:
4165.francisco@bradesco.com.br

Fitacabo e Polifitema

Av. Montemagno, 2004
São Paulo - SP, CEP: 03371-000
Tel: (11) 3573-4500
e-mail: erika@fitacabo.com.br

Fix Implementos Rodoviários

Rua Joaquim Teófilo do Espírito Santo, 93, Guarulhos - SP
CEP: 07210-008
Tel: (11) 3318-3199
e-mail: marketing@fiximplementos.com.br



Flash Sistemas Especiais para Transporte

Rua Galeno de Castro, 589
São Paulo - SP, CEP: 04696-040
Tel./Fax: (11) 5521- 4871
e-mail: flashnet@flashnet.com.br
site: www.flashnet.com.br

A Flash apresenta o Total Sider, um sistema de fechamento de carrocerias com abertura total nas laterais e no teto, ideal para carregamentos por ponte rolante e para plataformas de veículos. O equipamento é totalmente produzido em alumínio e pode receber o logotipo do cliente.

Flying Autoparts Co.

Room 706, #49 Eastern Qinglinwan Zhejiang - Ningbo - China
Tel: +86 574 2772566-83
e-mail: ningboauto@hotmail.com



Folle Indústria de Implementos Rodoviários

Rod. SC - 459 - KM 134,7 - s/nº
Chapecó - SC, CEP: 89809-970
Tel: (49) 3361-9999
e-mail: pessoal@folle.ind.br
site: www.folle.ind.br

A Folle apresenta seus novos modelos de rodotrem frigorífico (de 6,5 m e de 3m), além de produtos como a Carreta 28 Paleta Gancheira.



Fontaine International do Brasil
Rua Doutor Mário Jorge, 690

Curitiba - PR, CEP: 81450-580
Tel: (41) 3029-6565
e-mail: pkleinke@fontaineintl.com.br



Ford Motor Company do Brasil (Ford Caminhões)

Av. do Taboão, 899
São Bernardo do Campo - SP
CEP: 09655-900
Tel.: (11) 4174-9546
Fax: (11) 4174-9484
e-mail: lalves13@ford.com
site: www.ford.com.br

A Ford Caminhões apresenta o novo design da linha Cargo 2010, com parachoques, soleira e fender na mesma cor do veículo, grade de radiador cinza, lanternas de cristal. Além do novo visual, a linha Cargo ganha novos modelos: Cargo 2628e, Cargo 2622e e Cargo 1722e Repto, para instalação de betoneira e compactador de lixo, e também o Cargo 1832e, caminhão plataforma rodoviário para uso com julietta. A série F 2010 surge com novas cores como branco Ártico, verde Laguna e azul Noronha, nos modelos F-350 e F-400.

Foshan Ho's Mechanical Manufacturing

Nº3 Industrial Zone, Yangmei Town, Gaoming District, China
Tel: +86 757 88853222
e-mail: ho-s@hos-unite.com



Fras-Le

Rodovia RS 122 - nº 10.945
Caxias do Sul - RS, CEP: 95010-550
Tel: (54) 3289-1809
e-mail: daiane.fischer@fras-le.com



Frigo King (Jaraguá Equipamentos)

Av. Prof. Waldemar Grubba, 5.130 - Centenário, Jaraguá do Sul - SC
CEP: 89256-502
Tel: (47) 3276-0777
e-mail: frigoking@frigoking.com.br

site: www.frigoking.com.br

A Frigo King lança o modelo de refrigeração para transporte Flex 300, especialmente projetado para produtos congelados em vans e VUCs. Outra novidade é o equipamento SB2, a diesel e elétrico, destinado a veículos de grande porte (toco e truck).

Ful-Mar

Av. Eva Perón, 5.237
Buenos Aires -Argentina
Tel: (21) 7815-8814
e-mail: yoichitakeuchi@gmail.com
site: www.ful-mar.net

A Ful-Mar apresenta na Fenatran 2009 a nova linha de computadores de bordo e taxímetros.

GAFF

Rua Iapó, 498
São Paulo - SP, CEP: 02512-020
Tel: (11) 3951-7713
e-mail: carlos@gaff.com.br



Gascom

Av. Marginal Adamo Meloni, 5.293 Sertãozinho - SP, CEP: 14175-000
Tel: (16) 2105-3622
e-mail: comercial@gascom.com.br

Gera Seguros

Rua Reims, 537 - Casa Verde
São Paulo - SP, CEP: 02517-010
Tel.: (11) 3959-6241
Fax: (11) 3966-1220
e-mail: geraseguros@geraseguros.com.br
site: www.geraseguros.com.br

A Gera é especializada em seguros para transportadores e embarcadores, além de oferecer seguros para transporte internacional de cargas.

Gigafrete Transp. Intermodal

Rua Itupava, 1775
Curitiba - PR, CEP: 80040-455
Tel: (41) 3019-3696
e-mail: vera@gigafrete.com.br
site: www.gigafrete.com.br

A empresa lança sistema de

tecnologia via internet e celular que permite acesso entre o transportador autônomo e o afretador sem intermediários.



Gijon

Rodovia BR 116 - KM 113, 1.661
São Marcos - RS, CEP: 95190-000
Tel: (54) 3291-9055
e-mail: renacioatto@cioatto.com.br



Goodyear do Brasil - Produtos de Borracha

Av. Paulista, 854 - 9º. Andar
São Paulo - SP, CEP: 01310-100
Tel.: (11) 3281- 4315/ Fax: (11) 3281- 4343
e-mail: gisleine.giugliano@goodyear.com (assuntos corporativos)
site: www.goodyear.com.br

A Goodyear lança a linha de pneus Banda G600EL para aplicação em eixos livres de veículos e carretas e uso rodoviário e regional. O G600EL possui desenho com 5 ribs, protetores no fundo dos sulcos (que evita perfuração) e ombros arredondados (para minimizar o arraste lateral em manobras). A linha de pneus radiais Série 600 para caminhões e ônibus chega nas versões G866MSS e G677 MSD para serviço misto (terra e asfalto), e na versão G677 OTR para aplicação fora-de-estrada. Outra novidade é o pneu G32 Cargo, para uso urbano em vans e utilitários.



Great Taiwan

Nº.133, Zilhlí 2nd ST., Wu-Chi, Taichung Hsien 43546
Taiwan - China
Tel: +886 4 26397890
e-mail: mail@yeweyih.com.tw



Guberman Informática

Rua Uruguai, 147, Cidade Alta
Vitória - ES, CEP: 29015-680
Tel.: (27) 3211-2662

RANDON

MULTIEIXO

MULTIEIXO, O SEU DISTRIBUIDOR RANDON

MULTIEIXO

PEÇAS

GENUÍNAS RANDON

PRODUTOS

LEVES E PESADOS

SERVIÇOS

ASSISTÊNCIA TÉCNICA

PNEUS

PNEU PLUS

SEMINOVOS



CONTRATOS

MANUTENÇÃO DE FROTAS

RETROSCAVADEIRAS

CAMINHÕES
FORA DE ESTRADA

PROCESSADORES
FLORESTAIS

CONSÓRCIO

PLATAFORMAS
MARKSELL

FINANCIAMENTOS
EM ATÉ 12X

SEGUROS
SEMIRREBOQUES E REBOQUES

GUINDASTES
1 A 80 TON.



OFICINA ESPECIALIZADA



MULTIEIXO, HÁ 28 ANOS COM VOCÊ ...



Telefones para contato

Matriz Sumaré:
Filial Guarulhos:
Filial São Manuel:

19 2115.0909 Fax: 19 2115.0900
11 2132.9898 Fax: 11 2132.9814
14 3841.6060 Fax: 14 3841.3166

Nextel

Matriz Sumaré: 96 * 34317
Filial Guarulhos: 80 * 44992

Emails para contato:

Matriz Sumaré:
Filial Guarulhos:
Filial São Manuel:

multieixo@multieixo.com
multieixosp@multieixo.com
multieixosm@multieixo.com

Fax: (27) 3211-2662
e-mail:
comercial@guberman.com.br
site: www.guberman.com.br



Guerra Implem. Rodoviários
Rodovia BR 11 - KM 146,5,
15.675 - Mariland
Caxias do Sul - RS, CEP: 95059-520
Tel.: (54) 3218-3500
e-mail: guerra@guerra.com.br
site: www.guerra.com.br

A empresa traz lançamentos nas linhas de semirreboques graneleiro e furgão, bitrem basculante (Performance G) e bitanque - Fórmula G.



Haldex do Brasil Ind. e Com.
Rua Carlos Pinto Alves, 29
São Paulo - SP, CEP: 04630-030
Tel.: (11) 2135-5000
Fax: (11) 5034-9515
e-mail:
andrea.goncalves@hbr.haldex.com
site: www.haldex.com

A Haldex apresenta novidades em ajustadores automáticos de freios, Consep, válvulas de freios, EBS e ABS.



Hankook Tire do Brasil
Av. Eng. Luis Carlos Berrini, 550 -
cj. 92
São Paulo - SP, CEP 04571-000
Tel.: (11) 3045-0544
Fax: (11) 3045-2119
e-mail: sac@hankook.com.br
site: www.hankook.com.br

O destaque da Hankook é o pneu AH22, para ônibus rodoviários e caminhões, que possui um composto novo de banda de rodagem e carcaça, além de banda larga. O modelo oferece melhor dirigibilidade, mais resistência à abrasão e maior estabilidade na frenagem e na direção.



HBZ Sistemas de Suspensão a Ar
Av. Pirambóia, nº 2.501 - Tamboré
Barueri - SP, CEP: 06465-060

Tel.: (11) 4208-7170
Fax: (11) 4208- 7178
e-mail: hbz@hbz.com.br
site: www.hbz.com.br

A HBZ traz à Fenatran produtos como suspensões de ar, suspensões especiais, plataformas eletro-hidráulicas.



Hofmann Premier
Rodovia Anhanguera - KM 98
Campinas - SP, CEP: 13065-900
Tel.: (19) 2103-1705
e-mail:
ricardo.vendas@hofmann.com.br



HYUNDAI

Hyundai
Av. Ibirapuera, 2.822
São Paulo - SP, CEP: 04028-002
Tel.: (11) 5538-1078
e-mail: laura@caoa.com.br



Hyva do Brasil
Rua Ernesto Zanrosso, 2794 - Santa
Catarina, Caxias do Sul - RS
CEP: 95030-310
Tel.: (54) 3209-3400
Fax: (54) 3209-3434
e-mail: hyva@hyva.com.br
site: www.hyva.com

A Hyva do Brasil apresenta cilindros hidráulicos, kits hidráulicos e guindastes, com destaque para a linha de guindastes articulados.

Ibero
Rua Arapuã, 52
Guarulhos - SP, CEP: 07033-181
Tel.: (11) 2641-3566
e-mail:
comercial@iberoequipamentos.com.br

Instituto Ayrton Senna
Rua Dr. Olavo Egídio, 287
São Paulo - SP, CEP: 02037-000
Tel.: (11) 2974-3027
e-mail: ivillanoeva@ias.org.br

Indústrias Marrucci
Rodovia Piracicaba-Tietê, km 01,

Piracicaba (SP), CEP: 13401-620
Tel.: (19) 2105-4700
Fax: (19) 2105-4701
e-mail: marrucci@marrucci.com.br
site: www.marrucci.com.br

A Marrucci apresenta na Fenatran um kit hidráulico baixa pressão para utilização em basculante sobre chassi. A empresa também mostra suas bombas hidráulicas para uso em basculantes, poliguindastes e outros implementos, tomadas de força e cilindros hidráulicos.

PASTRE

Indústria Metalúrgica Pastre
Rodovia BR 116, km 80, s/nº -
caixa postal 07, Quatro Barras (PR)
CEP: 83420-000
Tel.: (41) 3672-1216
Fax: (41) 3672-2390
e-mail: vendas@pastre.com.br
site: www.pastre.com.br

O novo semirreboque carrega-tudo extensível 5 eixos é o lançamento da empresa na Fenatran. A Pastre também expõe seus modelos semirreboque basculante super leve, bitrem basculante Geração 4 e um modelo semirreboque frigorífico de 30 paletes.



Instaladora São Marcos (Bepo Componentes Automotivos)
Rodovia BR 116, km 113, nº1155
São Marcos - RS, CEP: 95190-000
Tel.: (54) 3291-8200
Fax: (54) 3291-8299
e-mail: bepo@bepo.com.br
site: www.bepo.com.br

Especializada em peças de reposição e acessórios para caminhões, picapes e automóveis, a empresa apresenta seus lançamentos: paralamas injetado e caixa de ferramentas injetada, tanque de expansão soprado, e também aeropartes injetadas (saídas laterais e spoilers para montadoras como Fiat, Chevrolet e Volkswagen).



Interway
Rua Schilling, 254
São Paulo - SP, CEP: 05302-000
Tel.: (11) 3683-9886

e-mail: interway@bindnet.com.br



Irmãos Amalcaburio
Av. Luiz Amalcaburio, 500
Caxias do Sul - RS, CEP: 95032-451
Tel.: (54) 2101-911
Fax: (54) 2101- 9113
e-mail:
amalcaburio@amalcaburio.com.br
site: www.amalcaburio.com.br

A Amalcaburio traz plataforma elevatória para carga e descarga, com operação hidráulica, desenvolvida para atender nichos específicos de mercado que operam com grandes volumes de mercadorias. Outro destaque é a plataforma hidráulica Double, que permite o transporte de até três veículos (com instalação de asa delta).

Indústria Metalúrgica Frum
Rodovia Fernão Dias, Km 940
Extrema - MG, CEP: 37640-000
Tel.: (35) 3435-1444
Fax: (35) 3435-1467
e-mail: vendas@frum.com.br
site: www.frum.com.br

A Indústria Metalúrgica Frum apresenta a linha de autopeças (tambores, discos e cubos de roda) High Performance.



Iveco Latin America
Rua Senador Milton Campos, 175
Nova Lima - MG, CEP: 34000-000
Tel.: (31) 2123-7741
Fax: (31) 2123-4584
e-mail: helena.salles@br.iveco.com
site: www.iveco.com.br

A Iveco apresenta na Fenatran, pela primeira vez, um caminhão movido a GNV (gás natural veicular) totalmente desenvolvido no Brasil



Jost Brasil
Av. Abramo Randon, 1200
Caxias do Sul - RS, CEP: 95055-010
Tel.: (54) 3209-2818
e-mail: flaviac@jost.com.br

site: www.jost.com.br

A Jost Brasil apresenta a quinta-roda JSK37 CX, para aplicação em semirreboques rígidos, como tanques, vasos de pressão, basculantes e bitrens. Outras novidades são: a quinta-roda JSK39 CS direcionada ao mercado de reposição e a aplicações severas, pois possui placas de desgaste substituíveis; e o novo engate automático, que pesa 10 kg a menos que os produtos similares e é indicado para todos os segmentos, especialmente o canavieiro e o florestal.



Grupo **Julio Simões**

Julio Simões Logística

Avenida Saraiva n.º 400
Mogi das Cruzes - SP
CEP: 08745-140
Tel./Fax: (11) 4795-7000
e-mail:
marketing@juliosimoes.com.br
site: www.juliosimoes.com.br

A Julio Simões apresenta seu portfólio completo de serviços integrados de logística. Seu mais novo contrato é com a Suzano, que agora também passa a contar com os serviços de movimentação interna oferecidos pela Julio Simões. No setor de papel e celulose, a empresa faz desde o corte das árvores, a retirada, o transporte e o recorte da madeira para produção de celulose e o embarque do produto final para exportação, além do transporte de funcionários, locação de frota e máquinas, coleta de resíduos, manutenção de estrada e do canal portuário.



KLL Equipamentos para Transporte

Av. Getúlio Vargas, 9.994
Alvorada (RS), CEP: 94836-000
Tel/Fax: (51) 3483-9393
e-mail: kll@kll.com.br
site: www.kll.com.br

A indústria gaúcha de suspensões para aplicação em caminhões e imple-

mentos apresenta seu modelo HN, uma suspensão tipo boogie para semirreboque usados em operações fora-de-estrada que utiliza molas de borracha e um eixo autodirecional para aplicação em cavalo mecânico 6x2 que transforma o veículo em 8x2 ou 8x4.



Kronorte Implem. Rodoviários

Rodovia BR 101, km 18, Prazeres
Jaboatão (PE), CEP: 54335-000
Tel: (81) 3366-2288
Fax: (81) 3366-2260
e-mail: kronorte@kronorte.com.br
site: www.kronorte.com.br

Um novo semirreboque para veículos com tração 8x2 com capacidade para 50 mil litros é a novidade da Kronorte na Fenatran. A empresa produz e comercializa implementos para o transporte rodoviário e máquinas agrícolas, que também podem ser adaptados para veículos automotores, tratores e

outros modelos. Também vai mostrar sua linha de semirreboque e bitrem três eixos em alumínio.



Lemos Peças e Serviços

Av. Mutinga, 5.570, Vila Piauí
São Paulo (SP), CEP: 051110-000
Tel: (11) 3621-8333
Fax: (11) 3621-4585
e-mail: andre@lemospecas.com.br
site: www.lemospecas.com.br
A Lemos, que atua no segmento de comércio e distribuição de peças automotivas novas e remanufaturadas, mostra seus alternadores e motores de partida, novos e remanufaturados.



LIBRELATO

Librelato Implementos Agrícolas e Rodoviários

Rodovia SC 438, km 01, 69
Orleans (SC), CEP: 88870-000

As melhores soluções em transportes estão aqui !

Sider:

- > Total Sider
- > Lona Anti-Vandalismo
- > Teto Retrátil
- > Portas "Roll-up"
- > Easy Slider (entrega urbana)



Comunicação Visual:

- > Adesivação
- > Pintura de Lona
- > Flash Graphics (lona sobre o baú)



Frigoríficos:

- > Sider Frigorífico
- > Divisórias Térmicas (separação de carga)
- > Revestimento isotérmico de Vans e Baús



Tel: (11)3466-6000
 Fax: (11) 3466-6006
 e-mail: librelato@librelato.com.br
 site: www.librelato.com

A Librelato apresenta seus novos modelos de semirreboque meia cana, tanque, baú lonado, carregado com pescoço removível e o bitrem graneleiro, com mudanças no sistema de tampa. A empresa também mostra outros modelos de seus implementos que já estão em comercialização no mercado.

Lexus Importação e Comércio
 Rua Abail do Amaral Carneiro, 191-sala 301, Vitória (ES), CEP: 29050-909
 Tel: (27) 3660-0333
 e-mail:
 faleconosco.lexus@uol.com.br
 site: www.lexuspneus.com.br

A Lexus mostra na Fenatran os novos modelos de pneus para veículos de carga e de carros de passeio Dunlop. A empresa também expõe toda a linha Dunlop para o transporte de carga e para os carros de passeio.



Link Comercial Importadora e Exportadora
 Rua Arnoldo Hass, 131
 Pomerode (SC), CEP: 89107-000
 Tel/Fax: (47) 3242-8000
 e-mail:
 linkcomercial@linkcomercial.com.br
 site: www.linkcomercial.com.br

Dois novas linhas de pneus para veículos de carga, a Rota21 e Tyrex, são as novidades que a Link Comercial apresenta na feira. As linhas são desenvolvidas especialmente para o mercado brasileiro. Representante oficial da marca italiana de lubrificantes Agip, a empresa também mostra os produtos que estão em comercialização no mercado.



MAN Latin America Indústria e Comércio de Veículos
 Rua Engenheiro Alan da Costa Batista, 100, Pedra Selada

Resende (RJ), CEP: 27511-970
 Tel: (24) 3381-1063
 Fax: (24) 3381-1039
 e-mail:
 comunicacao@volkswagen.com.br
 site: www.vwtbpress.com.br e
 www.vwcaminhoeseonibus.com.br

A MAN, nova controladora da fábrica de caminhões e ônibus Volkswagen, apresenta na feira caminhões construídos pela montadora na Alemanha (TGS 26.480 6x2, TGS 28.480 6x2, TGX 33.540 6x4, e TGS 41.480 8x4), além dos modelos Volkswagen VW Worker 17.180 Distributor, VWQ Worker 17.250E Compactor, o VW Worker 26.260E Constructor, o VW Delivery 8.150 Plus, o VW Delivery 9.150 e o VW 19.230 V-Tronic. A montadora também expõe outros modelos da linha Volkswagen Constellation, entre eles o caminhão mais vendido do país, o VW 24.250, e um kit B100, sistema em teste que permite o uso de biodiesel em substituição ao combustível de origem fóssil.



Manos Implemen. Rodoviários
 Rodovia SC 303, km 03
 Videira (SC), CEP: 89560-000
 Tel/Fax: (49) 3566-1426
 e-mail: gabriel@eltromanos.com.br
 site: www.eletromanos.com.br

A empresa catarinense mostra em seu estande duas novas carrocerias, uma basculante meia cana fabricada em aço de alta resistência (Raex 450) e os lançamentos e outra trans-toras tipo "U" feita em aço de extra alta resistência (Optim 700) com grua florestal TMO.



Master Sistemas Automotivos
 Rua Atílio Andreazza, 3.520,
 Caxias do Sul (RS), CEP: 95052-070
 Tel: (54) 3209-2900
 Fax: (54) 3209-2922
 e-mail: master@freiosmaster.com.br
 site: www.freiosmaster.com.br

A fabricante de autopeças de Caxias do Sul mostra dois novos freios, o 350x200, para uso em semirre-

boques com rodas de 19,5 polegadas indicado para o segmento de carga de baixa densidade, e o 325x200, indicado para veículos com freios pneumáticos usados em aplicações de entrega urbana e oferece menor custo de manutenção.



Grupo voestalpine

Meincol Distribuidora de Aços
 Rua Marechal Floriano, 1229
 Caxias do Sul (RS), CEP: 95020-371
 Tel: (54) 3220-9000
 Fax: (54) 3223-8699
 e-mail: meincol@meincol.com.br
 site: www.meincol.com.br

Com uma completa linha de tubos e perfis de aço, a Meincol apresenta seu know-how no desenvolvimento de tubos e perfis em formatos especiais para aplicação no segmento de implementos rodoviários, permitindo a entrega de produtos que atendam às especificidades dos clientes.



Metalesp
 Rodovia PR 092, km 33, s/n, CxP 35
 R. Branco do Sul (PR), CEP: 83540-000
 Tel/Fax: (41) 3652-1419
 e-mail: metalesp@metalesp.com.br
 site: www.metalesp.com.br

A nova linha MaxiTank é o destaque da Metalesp na Fenatran. Desenvolvida para o transporte de líquidos em geral, a nova linha de implementos da fabricante paranaense é composta por vários modelos e configurações de tanques em aço-carbono e aço inóx. A linha 2010 Silocar, para o transporte de granéis, também está presente no estande da empresa.



Mercedes-Benz do Brasil
 Av. Alfred Jurzykowski, 562
 São Bernardo do Campo - SP
 CEP09680-900
 Tel: 11 758-6611
 Fax: 11 758-7667
 www.mercedes-benz.com.br

A Mercedes apresenta seu modelo Actros 2646 LS 6x4 para aplicações rodoviárias. Com 456 cv de potência, o Actros deverá entrar no mercado brasileiro a partir de março de 2010. A montadora também mostra seu novo cavalo-mecânico do Axor 2535 6x2, o câmbio semiautomático para a linha Axor fora-de-estrada com motor de 12 litros e a cabine leito teto alto para o Atego 2425 6x2.



Millennium Ind. e Com. de Acessórios Automotivos (Cat's Eye)
 Avenida Guaiaipó, 2.720
 Maringá (PR), CEP: 87043-000
 Tel/Fax: (44) 3355-5050
 e-mail: fabio@millennium.com.br
 site: www.catseyebrasil.com.br

A Cat's Eye mostra seu moderno sistema de equalização de pneus que permite a flutuação de ar, mantendo a mesma pressão em cada um dos equipamentos e garante um aumento de 20% na vida útil dos pneus, além de permitir o desgaste igual e carcaças uniformes para as operações de recarga. Com bico central para enchimento, o dispositivo permite a calibração simultânea dos pneus e garante.



Mimbu do Brasil Ind. e Com.
 Rua Humberto de Almeida, 525
 São Paulo (SP), CEP: 05831-000
 Tel/Fax: (11) 5514-0019
 e-mail: mimbu@mimbu.com.br
 site: www.igualar.com.br

A Mimbu mostra na Fenatran seus calibradores e drenos automáticos para veículos pesados, entre eles seu novo conceito de montagem embutida e sua tecnologia para equalizar 100% a pressão de todos os pneus para aplicação em caminhões e ônibus.



Moreflex Borrachas
 Rodovia RS 240, km 06, caixa postal 30, Portão (RS), CEP: 93180-000
 Tel: (51) 3562-9500

CURSOS OTM, UMA AULA DE BONS NEGÓCIOS.

ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS.

24 e 25 de Agosto de 2006

Administrar transportes implica gerenciar com menores custos, conseqüentemente com maior produtividade e rentabilidade. Grande parte das decisões estratégicas da administração de uma frota tem como principais questões o controle e a 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, identificam o momento econômico exato para 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.

OS TÓPICOS ABORDADOS

Manutenção de frota

Sistema de manutenção
Oficinas de manutenção
Custos de oficinas de manutenção

Custos operacionais de veículos

Classificação dos clientes
Custos fixos
Custos variáveis
Método de cálculo para custos fixos
Método de cálculo para custos variáveis
Administração de custos
Fatores que influenciam na variação dos custos
Mapas de custos, relatórios gerenciais e sistemas de controle

Planejamento de renovação de frota

Política de renovação de frota
Dimensionamento de frota
Adequação de frota
Frota própria x frota contratada

INFORMAÇÕES GERAIS

Inclusos:

Material Didático, coffee break, almoço, estacionamento e certificação ao término do curso.

Formas de Pagamento:

Depósito Bancário:
Banco Sudameris - Agência 682
Conta Corrente 017163000-6.
Cartão de Crédito: Visa (Através

do número do seu cartão).
Cheque Nominal, no Local do evento.
Boleto Bancário
Emissão de Recibo mediante a apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.

Substituição:
O Titular da inscrição poderá

indicar outro profissional de sua empresa para substituí-lo, devendo Informar por escrito. O não comparecimento do inscrito incorre na não devolução da taxa de inscrição.

Dados do Realizador:
OTM Editora Ltda. - Responsável pelas revistas Transporte Moderno

e Technibus.
Av. Vereador José Diniz, 3.300
Cj. 702 - Campo Belo
CEP 04604-006
São Paulo - SP
CNPJ. 02.671.890/0001-99
PABX (11) 5096.8104
0800.7028104
e-mail:
otmeditora@otmeditora.com.br

A AGENDA

8h00 - 8h30 Credenciamento
10h00 - 10h15 Coffee Break
12h00 - 13h00 Almoço
15h00 - 15h15 Coffee Break
17h30 Encerramento

PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 500,00
Consulte-nos. Preços especiais para participantes de outros temas, e para empresas com mais de 1 (um) participante.

O LOCAL

Travel Inn Ibirapuera
Av. Borges Lagoa, 1.209
São Paulo - SP
(11) 5080.8600

O INSTRUTOR



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 Transporte; coordenador do Sub-Comitê de Transportes (por 5anos) e do Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras, ex-superintendente de Transporte e Serviços da Eletropaulo. Experiência de mais de 25 anos na área de transporte; instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas, privadas de pequeno, médio e grandes portes e multinacionais.

Cronograma de Cursos Técnicos OTM EDITORA:

Set.	27, 28 e 29	Cursos Técnicos	Nov.	23 e 24	Gerenciamento de Pneus
Out.	26 e 27	Administração de Frota	Dez.	14 e 15	Administração de Frota

ORGANIZAÇÃO:



Marcelo Fontana
promoções e eventos

REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104 / 08007028104
otmeditora@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

Fax: (51) 3562-9523
e-mail: moreflex@moreflex.com.br
site: www.moreflex.com.br

A Moreflex, especializada na fabricação de bandas de rodagem e demais produtos para a reforma de pneus, apresenta dois novos modelos de sua Série H (bandas de rodagem alta performance), o Ligação MAC (Moreflex Auto Controle) e novas funcionalidades de seu sistema MAC. A empresa também mostra produtos que já estão em comercialização.



Moto Peças Transmissões
Endereço: Av. Hollingsworth, 719 Sorocaba (SP), CEP: 18087-105
Tel: (15) 3412-3222
Fax: (15) 3412-3280
e-mail: vendas@motopecas.com.br
site: www.motopecas.com.br
A empresa mostra seus componentes para câmbio e diferencial em tratores.



Noma do Brasil
Endereço: Rodovia BR 376, km 415, nº 336, Sarandi (PR)
CEP: 87111-010
Tel/Fax: (44) 3264-8000
e-mail: noma@noma.com.br
site: www.noma.com.br

A Noma apresenta sua nova configuração para caminhão 8x2 que permite transportar um volume maior de carga líquida do que o obtido pelo modelo tipo vanderleia. A empresa também expõe seus modelos semirreboque, carga-tudo, semirreboque basculante meia cana, bitrem graneleiro, bitrem tanque, semirreboque carga será e bitrem basculante.



Nunciato Conexões Indústria e Comércio (Coneciato)
Rua Francisco Rebelo, 386 São Paulo (SP), CEP: 03212-000
Tel/Fax: (11) 2912-6545
e-mail: coneciato@coneciato.com.br
site: www.coneciato.com.br

Novos modelos de válvulas e freio a ar de engate rápido são as novidades que a Coneciato apresenta. A empresa também mostra suas linhas de produtos já disponíveis no mercado, como conexões em latão, tipo compressão, gás, freio a ar, milímetro, adapta tudo; conexões pneumáticas, lubrificação, alta pressão, freio a ar, milímetro, tipo ermeto; push in, engate rápido freio a ar e válvulas.



OnixSat Rastreamento de Veículos
Av. Tiradentes, 501, 18º andar - torre II, Londrina (PR)
CEP: 86070-545
Tel/Fax: (43) 3371-3700
site: www.onixsat.com.br

A OnixSat lança o OnixSpy II, um rastreador portátil que pode ser escondido em qualquer parte do veículo, sua Ignição Biométrica, um sistema contra uso indevido e furtos de veículos, seu sistema Telemetria OnixSat, que permite o acesso online de informações referentes ao funcionamento do veículo, e uma sonda de combustível que envia informações sobre volume, abastecimento e média de consumo.

Orbital Sistemas
Rua Albion, 519, Lapa São Paulo (SP), CEP: 0577-130
Tel/Fax: (11) 3836-2180
e-mail: jorge@orbitalsistemas.com.br
site: www.orbitalsistemas.com.br

Um terminal móvel de dados com GPS embutido é o lançamento da Orbital na Fenatran. A empresa, que atua nos setores de fabricação, comércio, importação e exportação de terminais de dados, rastreadores e navegadores, apresenta o W700, terminal com GPS embutido que recebe serviços e traça automaticamente a rota do mesmo sem a necessidade de digitar os endereços. O terminal tem teclado touchscreen e capacidade para 2 chips de telefonia móvel. A empresa também expõe seus outros produtos que já estão no mercado.



Original Ind. Eletroeletrônica
Rua Terezinha Ivanir de Moraes, 97 São José dos Pinhais (PR)
CEP: 83040-480
Tel/Fax: (41) 3382-7782
e-mail: vendas@original-industria.com.br
site: www.original-industria.com.br

A Original lança novas tomadas para carretas e automóveis, nos padrões da norma ISSO 1724 e também mostra seus modelos de centrais elétricas, relés automotivos, cabos espiralados com conexão ABS/EBS e cabos espiralados com conexão elétrica nos padrões da norma ISSO 1185.

PCP Produtos Siderúrgicos
Rua Dinarte Cruz, 44 Caxias do Sul (RS), CEP: 95041-160
Tel: (54) 3290-1900
Fax: (54) 3290-1923
e-mail: pcp@pcpsteel.net
site: www.pcpsteel.net

Em atuação desde a década de 1970, a PCP é parceira da finlandesa Ruuki Corporation, uma das maiores e mais tradicionais fabricantes mundiais de aços planos de alta resistência. A empresa fornece seus produtos para setores como o de implementos e ferramentas agrícolas, rodoviários, silos metálicos, automobilístico, guindastes e autopeças e mostra na Fenatran suas chapas de aço de alta resistência.



Pierino Gotti Indústria e Comércio de Implementos Rodoviários e Mecânicos (Gotti)
Rodovia BR 116, km 83,5 - s/nº Colombo (PR), CEP: 83413-000
Tel/Fax: (41) 3666-6474
e-mail: pierino@gotti.com.br
site: www.gotti.com.br

A Gotti leva para Fenatran seu semirreboque tanque modelo Multiflex indicado para veículos 6x2 no transporte de combustíveis líquidos em geral. Feito em aço-carbono em chapa estrutural, o semirreboque da empresa é confi-

gurado com suspensão em tandem de dois eixos com rodado duplo.

Platodiesel Indústria e Comércio de Peças Automotivas
Rua Major Carlo del Prete, 1.240 São Caetano do Sul (SP)
CEP: 09530-001
Tel/Fax: (11) 4228-6800
e-mail: plato@platodiesel.com.br
site: www.platodiesel.com.br

A empresa apresenta seus lançamentos em mancais de embreagens de sua linha Premium e também suas embreagens, novas e remanufaturadas, indicadas para veículos pesados e máquinas agrícolas.



Pommier do Brasil Comércio e Importação de Peças e Acessórios
Rua José de Carli, 291 Caxias do Sul (RS), CEP: 95041-290
Tel: (54) 3227-2565
e-mail: contato@pommier.com.br
site: www.pommier.com.br

Um sistema de iluminação interna em led e caixas de ferramentas em polipropileno são as novidades da Pommier na Fenatran. A empresa, que atua no comércio de peças e acessórios para veículos industriais, também mostra seus produtos já em comercialização, como dobradiças em aço-carbono e aço inóx, fechos externos e embutidos, fechos maleiros e sorveteiros, batedentes de borracha, escadas e estribos de acesso e peças e acessórios para veículos especiais.

Prestes & Uchoa Transp. e Com.
Estrada do Outeiro, s/nº - Porto da Unirios - Galpão 1 - Icoacari Belém (PA), CEP: 68813-250
Tel: (91) 4009-8611
Fax: (91) 4008-8622
e-mail: contato@amazoncargas.com.br
site: www.amazoncargas.com.br

Atuando nos segmentos de transporte de cargas e prestação de serviços portuários, a empresa mostra

sua atuação na região Norte do País e de seus serviços portuários (movimentação de carga, equipamentos e operações de coleta e entrega).



Quanta Tecnologia Eletrônica Indústria e Comércio
Rua Engenheiro Botelho Egas, 205/215 - Mandaqui
São Paulo (SP), CEP: 02416-020
Tel: (11) 2941-4400
Fax: (11) 2971-4405
e-mail: info@quantatec.com.br
site: www.quantatec.com.br

A Quanta apresenta na Fenatran dois modelos de rastreadores, um para motocicletas, o Tetros Moto, e outro para caminhões e carros de passeio, o Tetros Auto. Os produtos são homologados pela Anatel e foram projetados para atender integralmente à Resolução 245 do Denatran.



Randon Implementos e Participações

Av. Abramo Randon, 770
Caxias do Sul (RS), CEP: 95055-010
Tel: (54) 3209-2000
Fax: (54) 3209-2188
e-mail: sac@randon.com.br
site: www.randon.com.br

A nova Série 60 Anos é o destaque da Randon na Fenatran. A empresa gaúcha mostra seus modelos graneleiro, base para contêiner, sider e frigorífico, todos desenvolvidos para comemorar os 60 anos de atuação e contam com a mais nova tecnologia da Randon, o sistema de pintura DuraTech. A Randon também apresenta novas tecnologias nas linhas de basculantes, tanque, furgão e carrega-tudo e sua linha leve e de componentes.

RDC Sistemas

Rua Engenheiro Isaac Garcez, 474
São Bernardo do Campo
CEP: 09619-110
Tel/Fax: (11) 4362-8066
e-mail: denise@rdc.com.br
site: www.rdc.com.br

A RDC, que atua no desenvolvimento de software, apresenta seu novo produto para gestão de pneus com RFID. A empresa também mostra seu sistema de gerenciamento de transporte TMS e outros produtos.



Recrusul

Av. Luiz Pasteur, 1.020
Sapucaia do Sul (RS), CEP: 93212-360
Tel: (51) 3474-5100
e-mail: arocha@recrusul.com.br
site: www.recrusul.com.br

Um semirreboque frigorífico de 30 paletes e um bitrem para o trans-

portes de combustíveis feito em aço-carbono são as novidades que a Recrusul apresenta na Fenatran. A empresa também mostra seus modelos de silo basculante para grãos e novidades nas capacidades de carga, sinalização e outras.



Renault do Brasil

Avenida Renault, 1.300
São José dos Pinhais (PR)
CEP: 83070-900
Tel: 0800-0555615
Fax: (41) 3021-5620
e-mail: atendimento@renaultsac.com.br
site: www.renault.com.br

A Renault mostra seu novo Master, utilitário disponível nas configurações furgão, chassi cabine e minibus e em seis versões, todas equipadas com motor eletrônico 2.5 litros e seu Kangoo Express, modelo de utilitário de

Assine
transporte
Todos os modais MODERNO

e saiba tudo
que acontece
no mundo
dos transportes

11-5096.8104

ABASTECIMENTO MONITORADO
GTFrota

Acabe com os desvios e desperdícios de combustível de sua frota.

Com o sistema GTFrota sua empresa ganha em economia e confiabilidade, além de melhorar o desempenho da frota.

Acesse www.excelbr.com.br e saiba mais.

Rua Jabotão, 580/592 - São Paulo - SP
excelbr@excelbr.com.br

Fone: (11) 3858-7724



A EVOLUÇÃO EM
PORTAS ROLL UP



modelo
PREMIUM

Parte externa, bordas e articulações revestidas em alumínio.

Prática, durável, resistente à água e excelente acabamento.



Caxias do Sul RS Brasil fone +55 54 30252627
vendas@portabras.com.br www.portabras.com.br

pequeno porte indicado para transporte de cargas nos grandes centros urbanos. A empresa lança na Fenatran o curso Pilota-gem Consciente em Veículos Utilitários, com noções sobre direção consciente, emissão de poluentes e segurança.



Repsol YPF Brasil

Al. Campinas, 463 - 11º andar
São Paulo (SP), CEP: 01404-902
Tel/Fax: (11) 3145-0300
e-mail: fnunes@repsol.com
site: www.repsol.com

A petroleira Repsol apresenta sua nova série de lubrificantes Extravida, composta por quatro produtos que abrangem todas as necessidades dos motores a diesel pesados nos segmentos de transporte e agrícola, e a quinta geração dos produtos lançados pela empresa em 1992.



ResfriAr Climatizadores e Equip.

BR 116, km 40,5, nº 6.350
Vacaria (RS), CEP: 95200-000
Tel: (54) 3511-1111
e-mail: resfriar@resfriar.com.br
site: www.resfriar.com.br

Climatizadores 100% injetados com luminoso externo branco, painel rádio do calibrador de pneus e novos modelos de painéis para linha de calibradores são apresentados pela ResfriAr na Fenatran. A empresa também mostra sua linha completa de climatizadores rodoviários e agrícolas e painéis de calibradores de pneus para caminhões.

Resma Group

ZAE La Biste
Baillargues (França), CEP: 34670
Tel: (33) 0467 912 912
Fax: (33) 0467 912 923
e-mail: l.blin@resma.com
site: www.resma.com

A empresa expõe na Fenatran seus tanques para diesel, caixas de feramentas, paralamas, mola a gás e perfis de alumínio.



Rodofibra Indústria e Comércio de Peças para Caminhões

Rodovia BR 116, km 33, nº 13.600
CEP: 95200-000
Tel: (54) 3511-1000
Fax: (54) 3511-1015
e-mail: vendas@rodofibra.com.br
site: www.rodofibra.com.br

Cozinhas e caixas de mantimento térmica em polietileno de alta densidade (PEAD) para fixação na carroceria de caminhões são as novidades que a Rodofibra apresenta na Fenatran. A empresa também mostra seus defletores de ar em ABS, paralamas em plástico, tampas de estribos e caixas de mantimentos e cozinhas.



Rodo Linea Impl. Para Transporte

Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira, 12.285 - CIC
Curitiba (PR), CEP: 81450-904
Tel: (41) 2105-7000
Fax: (41) 2105-7001
e-mail: rodolinea@rodolinea.com.br
site: www.rodolinea.com.br

A Rodo Linea mostra seu novo modelo da linha canavieira e também produtos que já estão no mercado, como as linhas basculante, canavieira, porta-contêiner, carrega-tudo e outros.



Rossetti Equipos. Rodoviários

Entrada da Água Chata, 3.715
Guarulhos (SP), CEP: 07251-000
Tel: (11) 2191-0900
Fax: (11) 2191-0902
e-mail: rossetti@rossetti.com.br
site: www.rossetti.com.br

A Rossetti leva para a Fenatran seu novo semirreboque com basculamento lateral, que permite o transporte de 35 toneladas de carga líquida, o novo modelo de caçamba de pistão frontal, o bitrem basculante e a caçamba meia cana.

RRIT Com. e Serv. de Refrig.

Rod. Vice-prefeito Hermenegildo

Tonolli, 5.000, Jundiá (SP)

CEP: 13213-086
Tel: (11) 4525-2175
Fax: (11) 4525-2171
e-mail: rrit@rrit.com.br
site: www.rrit.com.br



SAF-Holland do Brasil

Rua Emílio Maronato, 1.000, galpão B16
Jaguariúna (SP), CEP: 13820-000
Tel: (19) 3311-1555
Fax: (19) 3311-1554
e-mail: vendas@safholland.com.br
site: www.safholland.com.br

Novos modelos de quinta roda Saf-Holland Georg Fischer SK-S 36.20 Plus, para aplicação de duas polegadas em tamanhos 128 mm, 185 mm, 225 mm e 250 mm, e SK-HD 38.36, para aplicação 3,5" em tamanhos 150 mm e 190mm são apresentados pela empresa. Líder na fabricação de quinta roda no continente americano, a empresa também mostra seus modelos de eixo para implementos rodoviários, eixo autodirecional, suspensão para implementos, pino-rei, aparelho de levantamento, sistema de freios EL para implementos e sua linha completa de quinta roda.



Scania Brasil

Av. José Odorizzi, 151
São Bernardo do Campo - SP
CEP 09810-902
Tel: (11) 4344-9333
www.scania.com.br

Com visual totalmente modificado e inovações tecnológicas, os veículos das séries G e R são o destaque da Scania na exposição. Melhor aerodinâmica e mais conforto para os condutores estão entre as inovações que a montadora sueca promoveu em seus caminhões com o objetivo de tornar seus veículos mais confortáveis para quem dirige e com melhor performance.

Signa Consultoria e Sistemas

Avenida Paulista, 352, 8º andar, Sala 85 - Bela Vista
São Paulo (SP), CEP: 01310-000
Tel/Fax: (11) 3016-9877
comercial@signainfo.com.br

site: www.signainfo.com.br

A Signa apresenta na Fenatran seu novo módulo de integração com CT-e, no qual os usuários podem se integrar diretamente aos servidores da Sefaz, e também novidades que melhoram a ergonomia e a assertividade na troca de informações. A empresa também mostra seus produtos e-cargo, sistema de gestão de transportes 100% web destinado a grandes empresas, e-cargo ASP, direcionada a empresas de pequeno e médio porte, e e-cargo mobile, sistema de gerenciamento de veículos para fins logísticos.

SinalSul - Bortolotto Indústria e Comércio de Plásticos

Av. Salgado Filho, 1.872
Caxias do Sul (RS), Tel: (54) 3213-6400
Fax: (54) 3213-6464
e-mail: sinalsul@sinalsul.com.br
site: www.sinalsul.com.br

Sociedade Mercantil de Máquinas e Materiais

Avenida Arno da Silva Feijó, 2.245, Alvorada (RS), CEP: 94836-260
Tel: (51) 3489-1106
Fax: (51) 3489-1413
e-mail: vendas@merkantil.com.br
site: www.merkantil.com.br

A Merkantil mostra na Fenatran suas pioneiras conexões pneumáticas instantâneas para implementos rodoviários e ônibus. No mercado há 42 anos, a empresa é responsável por mais 50% da produção brasileira neste segmento.

Solemak Recauchutadora

Avenida Piraporinha, 87
São Bernardo do Campo (SP)
CEP: 09891-000
Tel: (11) 4341-5888 ramal 207
Fax: (11) 4341-5888 ramal 223
e-mail: v.oliveira@slgrupo.com.br ou a.levi@slgrupo.com.br
site: www.slgrupo.com.br

A Auto Lins mostra na Fenatran o funcionamento de sua nova máquina de aplicação de anel RT 2500 e também da tecnologia Ringtread Marangoni, que consiste na utilização de anel para a reforma de pneus.

SkyPatrol (Topp do Brasil)

3055 NW 84th Ave
Miami - Florida (EUA), CEP: 33122
Tel/Fax: (786) 331-3300
e-mail: skypatrol@skypatrol.com
site: www.skypatrol.com

Fabricante e distribuidora de equipamentos de rastreamento e telecomunicação, a empresa mostra na seus produtos para rastreamento de veículos, pessoas e cargas que funcionam com baterias de longa duração.

SWL Tubos e Mangueiras

Rua Indiaporã, 471
Guarulhos (SP), CEP: 07232-090
Tel: Fax: (11) 2303-6909
e-mail: swl@precimaq.com.br
site: www.swl.com.br

A Precimaq apresenta um novo engate rápido com tampa de fechamento automático e pino com filtro, que protegem o sistema de freio contra resíduos. A empresa mostra ainda outros produtos, como mangueira espiral, adaptadores, chicote elétrico e tubos de náilon.

Taco-Ar Comércio e Indústria de Equipamentos Automotivos

Rua Linah Pacheco Secundino de Oliveira, 325 - CIC, Curitiba (PR)
CEP: 81.460-032
Tel: (41) 3347-4848
Fax: (41) 0800 41 48 49
e-mail: tacoar@tacoar.com.br
site: www.tacoar.com.br

A Taco-Ar apresenta seus novos produtos na Fenatran: válvulas para tanque de combustível, protetor de motor e localizador de veículos. A empresa também mostra itens de sua ampla gama de produtos, como calibradores embarcadores de pneus, climatizadores de ar, geladeiras automotivas, otimizadores de combustíveis, travas antifurto e acessórios em geral para carro de passeio, vans, ônibus, caminhões e máquinas agrícolas.



Takarada Indústria e Comércio

Rua Angelo Agostini, 215
Caxias do Sul (RS), CEP: 95042-090
Tel: (54) 3289-7000
Fax: (54) 3289-7008
e-mail: takarada@takarada.com.br
site: www.takarada.com.br

A empresa mostra seus produtos e soluções para transporte e movimentação de cargas, como cilindro hidráulico, kit hidráulico, tomadas de força, multiplicador para trator e freio multidisco.

TER Brasil Equipamentos Hidráulicos
Rua Ambrosio Fasoli, 148 - Fátima
Caxias do Sul (RS), CEP: 95032-440
Tel: (54) 3028-0207
Fax: (54) 3028-0237
e-mail: everton@terbrasil.com.br
site: www.ter.com.br

A TER Brasil lança sua nova linha de bombas hidráulicas e tomadas de força para as caixas de câmbio Eaton FTS 11608LL. A empresa também mostra seus redutores de velocidades, caixas de transferência, válvulas hidráulicas e kits hidráulicos para basculante.

HER THERMO KING

Thermo King do Brasil

Alameda Ciapós, 311
Barueri, CEP: 06401-110
Tel: (11) 2109-8900
Fax: (11) 2109-8968
thermoking@thermoking.com.br
site: www.thermoking.com.br

A Fenatran é o palco de lançamento do novo modelo de equipamentos para refrigeração de caminhões da empresa, a Série T, equipado com um compressor com a tecnologia Scroll, que garante menor consumo de energia e menores níveis de vibração e ruído, e um sistema de telemetria do equipamento de refrigeração com a tecnologia GPRS, que permite verificar as informações de seu funcionamento via internet. Além dos lançamentos, a empresa também mostra outros produtos de linha e seu primeiro equipamento, um SNWD 30, de 1977, quando a Thermo King iniciou suas atividades.

Trade Vale Corretora de Seguros

Rua Estela, 515, Bl G, Sala 31
São Paulo (SP), CEP: 04011-904
Tel: (11) 5573-4498
Fax: (11) 5575-3857
tradevale@tradevalesseguros.com.br
site: www.tradevalesseguros.com.br

A Trade Vale mostra na Fenatran seus seguros de proteção financeira para o transportador rodoviário de carga, software de logística e soluções para seguro no segmento de transporte.

United Pacific Industries
1751 E. Del Amo Blvd
Carson - California (EUA)
CEP: 90746
Tel: (1800) 790-6988
Fax: (310) 638-6287
e-mail: vcarreon@uapac.com
site: www.uapac.com

A empresa mostra na Fenatran seus modelos de luzes para faróis, lanternas, lentes e luzes de freio para caminhões e ônibus.



Volvo do Brasil

Av. Juscelino Kubitschek de Oliveira, 2600 - CIC
CEP 81260-900, Curitiba - PR
Tel: 41 317-8111
Fax: 41 317-8601
www.volvo.com.br

A Volvo traz para a Fenatran o FH16 de 700 cv, considerado o caminhão mais potente do mundo e que levou três anos para ser desenvolvido. Fabricado pela montadora na Suécia e comercializado na Europa, o veículo consegue aliar alta potência e baixa emissão de poluentes sem aumentar o consumo de combustíveis. A montadora também mostra seus veículos das linhas F e VM, como os potentes caminhões FH lançados neste ano.

Whirlpool - Unidade de Compressores Embraco

Rua Rui Barbosa, 1.020
Joinville (SC), CEP: 89.219-901
Tel: (47) 3441-9300
Fax: (47) 3441-2780
e-mail: aerotruck@embraco.com.br
site: www.aerotruck.com.br

A unidade de compressores da Embraco apresenta na Fenatran o AeroTruck, sistema de refrigeração para cabines de caminhões que usa um compressor de alta eficiência em vez de tanque de água e filtro de palha. O aparelho funciona mesmo com o motor desligado.

e, pode ser ligado à bateria sem descarregá-la, pois possui um dispositivo especial para isto.



Wtransnet Brasil Sol. Transp.

Avenida Juscelino Kubitschek de Oliveira, 1726, 11º andar, conjuntos 111/112, São Paulo (SP)
CEP: 04543-000
Tel: (11) 3957-0369
Fax: (11) 2845-2619
e-mail: sac.br@wtransnet.com
site: www.wtransnet.com

A empresa mostra o serviço Wtransnet, que, com o suporte da internet, está criando uma comunidade de empresas de transporte e logística e seus produtos com base na web, como bolsa de cargas e caminhões com serviço de SMS e tráfego, bolsa de rotas fixas, bolsa de armazenagem, buscador e diretório de empresas de transporte e logística com detalhes de suas rotas.



Zatix (Omnilink Tecnologia)

Av. General Furtado Nascimento, 66 - Cidade Universitária
São Paulo - SP, CEP: 05465-070
Tel: (11) 3025-0000
Fax: (11) 3025-0270
e-mail: marketing@zatix.com.br
site: www.omnilink.com.br

Especializada em rastreamento e tecnologia embarcada, a empresa mostra na Fenatran sua nova estrutura de produtos e serviços Graber e Omnilink.

Zurlo Implementos Rodov.

Endereço: Rua das Fruteiras, 477
Caxias do Sul (RS), CEP: 95045-150
Tel: (54) 3209-8000
Fax: (54) 3209-8001
e-mail: zurlo@zurlo.com.br
site: www.zurlo.com.br

Com melhorias significativas em seus produtos de reposição, a Zurlo mostra na Fenatran seu suspensor de encaixe, suspensão autodirecional, suspensão modelo 2000, macaco mecânico, barra de tração completa, engate de contêiner, engate automático, pino-rei, suporte de extintor e suporte central.

Como calcular preços rentáveis para o transporte.

28 de novembro de 2009



O curso "Cálculos de preços para o transporte" faz parte do projeto InCompany. Para saber mais, ligue 11-5096-8104.

Calcular custos e preços de serviços de modo geral envolve aspectos e variáveis difíceis de medir, em se tratando de serviços de transporte as dificuldades são maiores. O objetivo do curso é apresentar com clareza todos os custos envolvidos na operação de transporte: os custos diretos, as despesas indiretas os impostos e taxas

e como garantir a margem de lucro em cada operação. Recheado de conceitos práticos e aplicáveis no dia a dia da empresa o curso foge da tradicional demonstração de fórmulas e apresenta uma metodologia focada em conceitos econômicos aplicados na demonstração de simulações de preço sugeridas pelos próprios participantes.

O INSTRUTOR



Jorge Miguel dos Santos,
Economista especializado
em custos e preços.

OS TÓPICOS ABORDADOS

- Custos fixos e variáveis
- Despesas administrativas
- Custos de terminais
- Frete peso
- Frete percentual
- Carga fracionada
- Lotação
- Tabela de fretes
- Formas de reajuste de preço

A AGENDA

8h00 - 8h30 Credenciamento
10h00 - 10h15 Coffee Break
12h00 - 13h00 Almoço
15h00 - 15h15 Coffee Break
17h30 Encerramento

O LOCAL



Travel Inn Ibirapuera
Av. Borges Lagoa, 1209
São Paulo - SP
(11) 5080-8600

PREÇO DE INSCRIÇÃO

R\$ 360,00

Consulte-nos. Preços especiais para participantes de outros temas, e para empresas com mais de 1 (um) participante. (estão inclusos no valor da inscrição, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)

INFORMAÇÕES GERAIS

Inclusos:

Material Didático, coffee break, almoço, estacionamento e certificação ao término do curso.

Formas de Pagamento:

Depósito Bancário:

Banco Itaú - Agência 0772
Conta Corrente 54.283-3.

Cartão de Crédito: Visa (Através

do número do seu cartão).

Cheque Nominal:
no Local do evento.

Boleto Bancário

Emissão de Recibo mediante a apresentação do pagamento, através do fax - (11) 5096.8104.

Substituição:

O Titular da inscrição poderá

indicar outro profissional de sua empresa para substituí-lo, devendo Informar por escrito.

O não comparecimento do inscrito incorre na não devolução da taxa de inscrição.

Dados do Realizador:

Marcelo Fontana Promoções Ltda.
Av. Vereador José Diniz, 3.300

Cj. 702 - Campo Belo
CEP 04604-006
São Paulo - SP

CNPJ. 04.128.227/0001-78
I.E. Isento - I.Municipal 21563
PABX (11) 5096.8104

e-mail:
sabrina@otmeditora.com.br

Comercialização e Organização:

Apoio:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104
sabrina@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	FIAT Uno Mille Fire Flex 2.500		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/Km	%
Depreciação	243,83	0,0975	20,9
Remuneração do capital	174,31	0,0697	15,0
Licenciamento	68,99	0,0276	5,9
Seguros	159,21	0,0637	13,7
Salário de motorista			
Subtotal CF	646,34	0,2585	55,5
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	53,25	0,0213	4,6
Pneus	37,75	0,0151	3,2
Combustível	366,75	0,1467	31,5
Lubrificante de motor	10,00	0,0040	0,9
Lubrificante de câmbio	0,00	0,0000	0,0
Lavagem	50,00	0,0200	4,3
Subtotal CV	517,75	0,2071	44,5
Custo Total no mês	1.164,09	0,4656	100,0

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	VOLKSWAGEN Kombi Furgão Flex 3.500		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
Depreciação	444,86	0,1271	22,2
Remuneração do capital	318,61	0,0910	15,9
Licenciamento	112,92	0,0323	5,6
Seguros	266,76	0,0762	13,3
Salário de motorista	0,00	0,0000	0,0
Subtotal CF	1.143,15	0,3266	57,0
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	135,80	0,0388	6,8
Pneus	102,20	0,0292	5,1
Combustível	549,85	0,1571	27,4
Lubrificante de motor	5,60	0,0016	0,3
Lubrificante de câmbio	0,00	0,0000	0,0
Lavagem	70,00	0,0200	3,5
Subtotal CV	863,45	0,2467	43,0
Custo Total no mês	2.006,60	0,5733	100,0

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	FORD F-4000 BAÚ 10.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
Depreciação	570,95	0,1142	8,2
Remuneração do capital	918,22	0,1836	13,2
Licenciamento	200,92	0,0402	2,9
Seguros	515,10	0,1030	7,4
Salário de motorista	1.807,92	0,3616	26,1
Subtotal CF	4.013,11	0,8026	57,9
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	634,00	0,1268	9,1
Pneus	270,00	0,0540	3,9
Combustível	1.778,50	0,3557	25,6
Lubrificante de motor	59,50	0,0119	0,9
Lubrificante de câmbio	6,00	0,0012	0,1
Lavagem	175,00	0,0350	2,5
Subtotal CV	2.923,00	0,5846	42,1
Custo Total no mês	6.936,11	1,3872	100

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	VOLKSWAGEN 15.180 4x2 BAU 10.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
Depreciação	757,94	0,0758	6,4
Remuneração do capital	1.168,00	0,1168	9,8
Licenciamento	232,08	0,0232	2,0
Seguros	723,33	0,0723	6,1
Salário de motorista	1.807,92	0,1808	15,2
Subtotal CF	4.689,27	0,4689	39,5
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	1.525,00	0,1525	12,8
Pneus	897,00	0,0897	7,6
Combustível	3.952,00	0,3952	33,3
Lubrificante de motor	208,00	0,0208	1,8
Lubrificante de câmbio	29,00	0,0029	0,2
Lavagem	580,00	0,0580	4,9
Subtotal CV	7.191,00	0,7191	60,5
Custo Total no mês	11.880,27	1,1880	100,0

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	MERCEDES-BENZ 1725 4x2 CS 10.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
Depreciação	707,94	0,0708	5,8
Remuneração do capital	1.095,00	0,1095	9,0
Licenciamento	228,75	0,0229	1,9
Seguros	787,50	0,0788	6,4
Salário de motorista	1.807,92	0,1808	14,8
Subtotal CF	4.627,11	0,4627	37,8
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	1.471,00	0,1471	12,0
Pneus	863,00	0,0863	7,1
Combustível	4.446,00	0,4446	36,3
Lubrificante de motor	208,00	0,0208	1,7
Lubrificante de câmbio	37,00	0,0037	0,3
Lavagem	580,00	0,0580	4,7
Subtotal CV	7.605,00	0,7605	62,2
Custo Total no mês	12.232,11	1,2232	100,0

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	SCANIA SV R-420 4x2 C 15.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
Depreciação	1.382,94	0,0922	6,2
Remuneração do capital	2.080,50	0,1387	9,4
Licenciamento	386,25	0,0258	1,7
Seguros	947,63	0,0632	4,3
Salário de motorista	1.807,92	0,1205	8,1
Subtotal CF	6.605,24	0,4403	29,7
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	3.019,50	0,2013	13,6
Pneus	1.402,50	0,0935	6,3
Combustível	9.526,50	0,6351	42,9
Lubrificante de motor	312,00	0,0208	1,4
Lubrificante de câmbio	55,50	0,0037	0,2
Lavagem	1.305,00	0,0870	5,9
Subtotal CV	15.621,00	1,0414	70,3
Custo Total no mês	22.226,24	1,4817	100,0

Precisamos ampliar nosso conceito de mobilidade sustentável

LINCOLN PAIVA
*Ambientalista,
formado em Comunicação
Social, sócio da Believe
Sustainability, idealizador
do projeto Melhorar
de Mobilidade Sustentável
e membro
da Cities-for-Mobility*

As discussões sobre a questão da mobilidade vêm tomando maior destaque nos últimos anos em diversos setores da sociedade. Por isso, é importante diferenciar mobilidade urbana de mobilidade sustentável. A primeira discute os meios de transportes e a ocupação do solo; a segunda trata de encontrar um modelo onde os deslocamentos individuais tenham o menor impacto social, econômico e ambiental possível dentro da cidade.

Enquanto se reavalia o melhor modelo de deslocamento individual nas metrópoles de todo o mundo, os governos estimulam a construção de carros menos poluentes e a isenção de taxas para compra e venda de veículos novos. O problema é que, se não forem realizados novos projetos de gerenciamento de mobilidade sustentável, estes incentivos vão agravar ainda mais o caos do trânsito nas metrópoles.

Outra questão é o quanto de energia os carros elétricos demandam. A matriz energética brasileira não é 100% limpa: uma parte da energia ainda é gerada por termelétricas, que poluem muito, e a tendência é aumentar. Se nos próximos vinte anos a economia mundial continuar crescendo nos moldes atuais, teremos milhões de pessoas migrando de classe social. Supondo que 10% consigam comprar um carro elétrico, com incentivos do governo, quanto de energia será gerada para atender esta nova demanda, caso as montadoras optem por modelos que necessitam

serem carregados integralmente na rede elétrica comum?

Com a redução do IPI dos automóveis, muitas pessoas tiveram acesso ao primeiro carro zero quilômetro. Embora seja uma conquista notável, este fato vai impactar no crescimento dos congestionamentos. Quanto melhor vai a economia, maior será a demanda de transportes e maior serão os impactos sociais, econômicos e ambientais.

É preciso trabalhar a mobilidade sustentável agora, criar sistemas que gerenciem este contingente e oferecer meios alternativos de transporte que não onerem as cidades. É errôneo pensar que mobilidade é um problema exclusivo do setor de transportes. Trata-se de um processo transversal, que começa na geração de uma matriz energética e passa pelo processo produtivo dos veículos, incentivos governamentais, decisões políticas, leis de trânsito, infraestrutura, empresas, população, economia, saúde pública, meio ambiente e modos de transporte público e privado, além do motorista.

É importante termos um diesel com menor taxa de enxofre, gasolina abaixo de 1g/km de CO², carros elétricos, melhores transportes públicos, ciclovias, interconexões modais, restrições de veículos na cidade, rodízio, pedágio urbano e toda sorte de leis que diminuam os deslocamentos individuais. Mas nada mudará se não ampliarmos o nosso conceito de mobilidade sustentável.

A JAMEF ENTREGA MAIS QUE SEU PRODUTO. ENTREGA SUA

JAMEF



www.jamef.com.br Encomendas urgentes para todo país.



Jamef
ENCOMENDAS URGENTES

A Jamef sabe como é importante zelar pela imagem corporativa. É por isso que nós tomamos todo o cuidado com a sua encomenda. Porque o compromisso que temos com você é o mesmo que você tem com seu cliente: a qualidade da serviço e do produto final. Com mais de 46 anos de experiência, a Jamef é especializada no transporte de cargas fracionadas nas regiões Sul, Sudeste, Goiás e Distrito Federal no rodoviário e em todo o Brasil através do transporte aéreo.

Monitoramento de faixa de rolagem:
Não deixa o veículo sair da faixa por descuido.

EBS/ABS:
Frenagens controladas em menor distância.

Piloto automático inteligente:
Mantém distância segura do veículo à frente.

ESP:
Controle eletrônico de estabilidade que reduz derrapagens e capotagens.

Segurança:
É o que você sente quando escolhe um Volvo.



O Grupo Volvo é um dos líderes mundiais na produção de veículos comerciais. Atua no segmento de caminhões, ônibus, equipamentos de construção, serviços financeiros, motores marítimos e industriais.

O caminhão mais seguro do mundo.

Quem escolhe um Volvo conta sempre com as mais avançadas tecnologias de segurança. É a marca que mais investe em pesquisas para evitar ou minimizar acidentes.

Volvo. Líder absoluta em segurança.

VOLVO

VOLVO TRUCKS | VOLVO BUSES | VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT | VOLVO PENTA | VOLVO AERO | VOLVO FINANCIAL SERVICES

VOLVO 3P | VOLVO POWERTRAIN | VOLVO PARTS | VOLVO TECHNOLOGY | VOLVO LOGISTICS | VOLVO IT