

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.

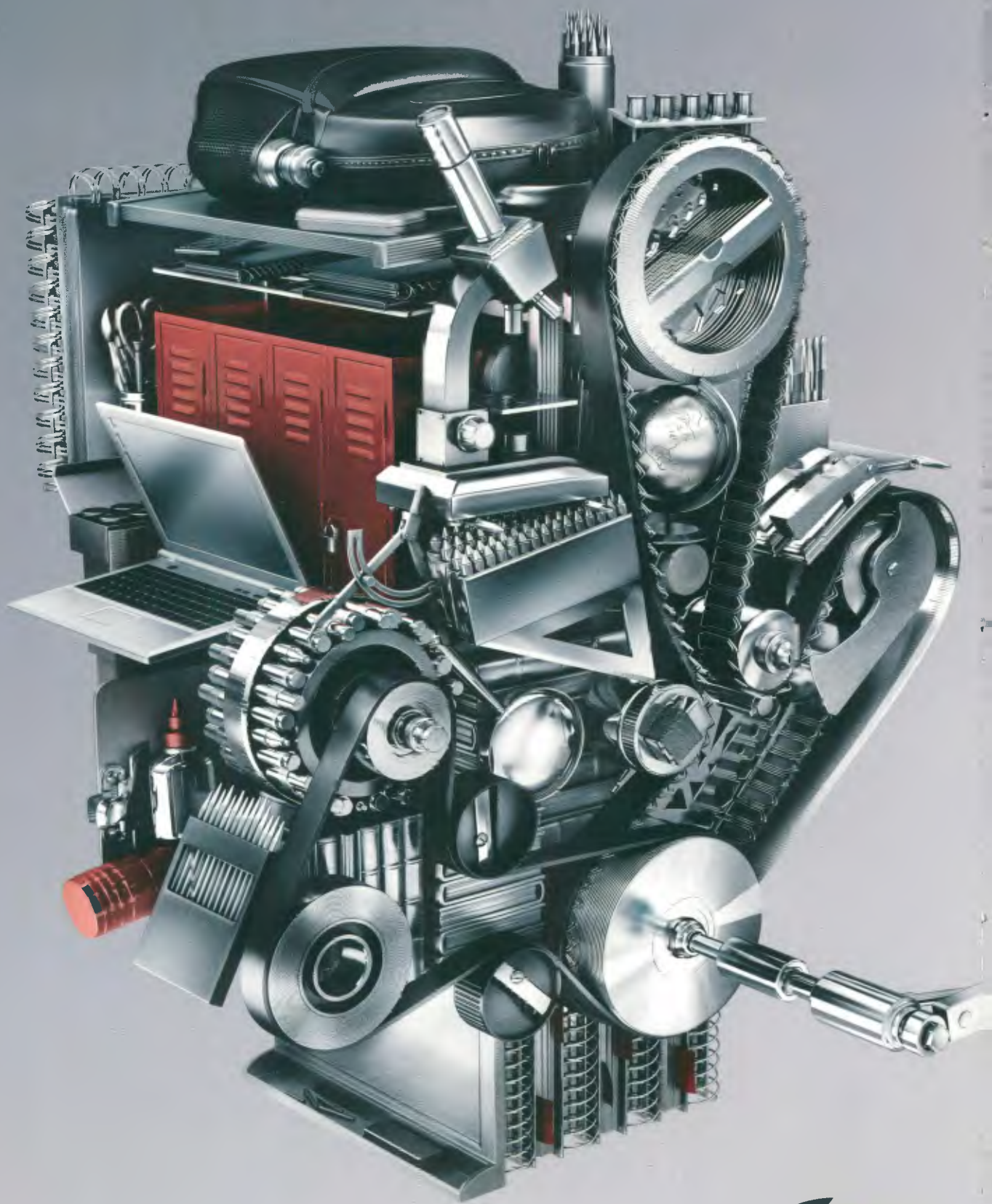


Redação, Administração, Publicidade e Correspondência
Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 707
Campo Belo,
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

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 extrapésados,

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 veí-

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.

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



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

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