

transporte

Todos os modais MODERNO



Stralis HD: nova força entre os pesados

CAMINHÕES

Ano 2004: rumo aos 100 mil

MONTADORAS

Marcos da marca Ford

MÃO DE DIREÇÃO

Trânsito reflete identidade nacional

AEROPORTOS


Modernização chega a duas capitais

Fischer/América

A Petrobras Distribuidora tem tantos produtos e serviços que precisaria de uma transportadora para levar todos.



A **Petrobras Distribuidora** está sempre desenvolvendo novos produtos e serviços. O **CTF BR, CAIS, Lubrax Express, Lubrax System, Siga Bem, De Olho no Combustível, CTFluvial e CTF BR Móvel**. E, provavelmente, antes de você terminar de ler este texto, a Petrobras Distribuidora já terá criado novos projetos para você. Porque a Petrobras Distribuidora está sempre desenvolvendo diversas soluções para trazer economia, modernizar e facilitar muito o seu dia-a-dia. Esse é o compromisso que a Petrobras Distribuidora tem com o segmento transportador. Compromisso que faz esta parceria dar tão certo.

Soluções para o Transporte. A  é mais inovação.

 **PETROBRAS**

S A C 0 8 0 0 - 7 8 9 0 0 1 . w w w . b r . c o m . b r

O Desafio é a Nossa Energia.

O basta do ministro

As palavras não são nossas, mas do ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, do PL, ditas em Brasília no dia 25 de agosto último, em Brasília, e amplamente divulgadas pela imprensa diária: “Nunca administrei um órgão tão preparado para não funcionar quanto o Ministério dos Transportes. Não sei trabalhar onde eu não mando”.

E quem disse que o manauara Nascimento ou seu antecessor no cargo, o mineiro Anderson Adauto, vieram para mandar? O governo Lula, do PT, na barganha política, entregou o cargo ao PL, mas não o mando. O comando dos Transportes, até então, sempre esteve nas mãos do PMDB que se acostumou a ter o cargo sem esses repentes de querer mandar.

Nascimento, precavido, chegou na ofensiva. Fez questão de dizer que seria responsável pelas nomeações e o até então poderoso Keiji Kanashiro, um dos fundadores do PT no ABC paulista e a quem se atribuía a posse da “chave” do cofre do ministério, foi afastado da secretaria executiva e tudo parecia caminhar bem para o novo ministro, até que ele decidiu modificar a estrutura do órgão.

Verdade seja dita, Nascimento tem razão. O Ministério dos Transportes é um saco de gatos, é uma máquina emperrada. Isso não é de hoje, é histórico. Vejam o caso das balanças: na década de 70 a maioria delas nas estradas federais não funcionava. Hoje, como dantes, o mesmo acontece. Ou seja: quando se constrói uma estrada federal começa sua destruição na medida que o dono, o Poder Público, não assume sequer a responsabilidade de instalar balanças para coibir os excessos de peso que ajudam sobremaneira a escangalhar as rodovias.

O mundo tem exigido muito da iniciativa privada. Competência, agilidade, clareza de pensamentos, determinação nas ações são mandamentos para a sobrevivência no mundo globalizado. A iniciativa privada sabe que é assim mesmo e que a alternativa é a morte, o desaparecimento da empresa.

Resumo de tudo: a iniciativa privada sabe que se não reagir, for pró-ativa, desaparece, quebra. Uma administração pública incompetente não quebra, mas traz prejuízos incomensuráveis a toda sociedade.

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

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

Colaboradores

Sonia Crespo

Editor de Arte

Alexandre Henrique Batista
alexandre@otmeditora.com.br

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br
Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br
Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

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

Tiragem

8.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 90,00 (cinco edições e dois 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.

Circula no mês subsequente ao de capa.

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



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

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

Atendimento ao assinante:
0800 702 8104

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada à



SUMÁRIO

NOVIDADE	5
Iveco traz para o Brasil o pesado Stralis HD, com motor eletrônico de 380 cv	
MONTADORA	12
Em 2004 a Ford cresce praticamente em todas as faixas de mercado	
LEGISLAÇÃO	14
Governo libera a composição de 57 toneladas da obrigatoriedade da AET	
LOGÍSTICA	16
TDS Logística cuida das exportações da VW Caminhões para o México	
AGRALE	18
Modelo 8500 chega com nova cabine configurada para multiuso	
MERCADO	20
Níveis de produção, vendas e exportações de caminhões estão nas alturas	
HANNOVER	22
Mais de 1.200 fabricantes estarão na IAA, a feira de veículos comerciais	
TRÁFEGO	24
Cerca de 34% da população mundial mantém a direção à esquerda	
SERVIÇOS	28
Aumento das exportações expõe precário sistema logístico nacional	
MULTIMODALIDADE	30
CVRD coloca sua infra-estrutura para resolver problemas dos clientes	
OPERAÇÃO	32
Braskem e parceiros da cadeia de transporte montam centros de logística	
CARGAS	34
Lufthansa "emagrece" seus caminhões e consegue reduzir o custo operacional	
AEROPORTOS	36
Aeroporto Internacional de Recife agora é o maior do Nordeste e do Norte	
AUTOPEÇAS	40
País concentra menos empresas brasileiras e mais fornecedores globais	
REPOSIÇÃO	42
Delphi já produz no País turbos e freios para mercado de reposição	
SEGURANÇA	44
Tacógrafo: sistema reforça o controle de riscos de acidentes	
TREINAMENTO	46
BR Distribuidora inicia programa de capacitação para 10 mil motoristas	
SEMINÁRIO	54
NTU avalia desempenho de corredores de ônibus em várias capitais	

SEÇÕES

Editorial	3	Atualidades	48	Custos Operacionais	53
-----------	---	-------------	----	---------------------	----



**Importado?
Só se for a carga.**

Agora todas as linhas da Iveco são produzidas aqui no Brasil. A Iveco acredita e investe no Brasil. Tanto que trouxe a produção dos caminhões médios e pesados para a fábrica da Iveco em Sete Lagoas, Minas Gerais. Hoje, todas as suas linhas – Daily, City Class, EuroCargo Tector e EuroTech – são fabricadas aqui, para o Brasil e a América Latina. A Iveco tem muito orgulho de ver seus caminhões brasileiros rodando pelas estradas afora e, mais ainda, de ajudar a criar empregos diretos e indiretos, impulsionar a economia e colaborar com as exportações. Seja como meio de transporte ou como um produto 100% brasileiro.



IVECO
www.iveco.com.br



Ele tem a força

Produzido na Argentina, o pesado Stralis HD da Iveco começa a ser comercializado no mercado brasileiro

Sonia Crespo



Com pbtcs de 45 t a 47 t, o Stralis HD surge no mercado na versão trator 4x2

Com o poderoso motor eletrônico Cursor 13 de 380 cavalos, já consagrado na Europa, chega ao mercado brasileiro o caminhão pesado Stralis HD, da Iveco. A montadora, embora não possua no País a estrutura industrial de fabricantes de modelos concorrentes, como Volvo, Mercedes-Benz e Scania – nem as facilidades do Finame que eles têm – aposta no sucesso do novo caminhão, que começou a ser comercializado desde o início de setembro. Até o final do ano, a Iveco anuncia que pretende vender 100 unidades.

Por enquanto, o caminhão será montado na fábrica da Argentina. Posteriormente – mas ainda sem nenhuma previsão – o Stralis poderá ser montado na fábrica de Sete Lagoas, em Minas Gerais, que produz atualmente apenas caminhões leves e o modelo médio Eurotech, com motor mecânico. “As perspectivas de vendas para 2005 dependerão da demanda do setor”, comunica o presidente da Iveco para a América Latina, Jorge Vicente Garcia, durante o evento que apresentou o Stralis ao mer-



Interior: volante ajustável e banco do motorista com suspensão pneumática

cado, em Curitiba. Na ocasião, o executivo aventou a possibilidade de lançar, até o final de 2004, o semipesado Eurocargo com motor eletrônico – provavelmente da MWM – o que só comprova a consagração do motor eletrônico no Brasil. Estima-se que atualmente 70% dos caminhões comercializados no País tenham motor eletrônico.

Jorge Garcia diz que a Iveco está acompanhando atentamente o bom resultado apresentado pelo mercado latino-americano de caminhões, que fechou 2003 com crescimento de 40%. No período, a montadora alcançou expansão de 60%. O Stralis HD foi desenvolvido para o mercado nacional a partir do modelo europeu, com o objetivo de conseguir o máximo de rentabilidade nas operações de transporte. Entre os principais atrativos do Stralis HD aparecem o motor Cursor 13 de gerenciamento total eletrônico, adequado às normas do Conama fase 4, e o sistema Cruise Control (piloto automático), que pode ser acionado a partir de 30 km/h, permitindo ao usuário manter um ritmo constante de viagem com maior segurança e eficiência.

De acordo com Angel Fiorito, diretor de Operações Industriais da Iveco, “testes realizados com o Stralis HD demonstram economia entre 5% e 10% no consumo, comparado ao Eurotech”, com motor mecânico. Em relação ao modelo europeu, o Stralis tem apenas sistema elétrico um pouco mais simples.



Motor eletrônico de 380 cv é adequado às normas do Conama fase 4



A grade e o pára-choques são arredondados e pintados da mesma cor da cabine

O preço do caminhão é de aproximadamente R\$ 250 mil. Por enquanto só está disponível a versão trator 4x2. A versão 6x4, de acordo com Angel Fiorito, chegará ao Brasil em 2005.

A rede de pós-venda possui atualmente 50 pontos no território brasileiro. “Podemos ampliar essa capacidade, se for necessário”, avisa o presidente da montadora.

No momento, as atenções em Sete Lagoas estão voltadas para a produção do médio Eurotech, que contabiliza na linha de montagem cinco unidades por dia. A intenção da Iveco é criar um segundo turno para praticamente dobrar a produ-

ção e chegar às nove unidades por dia. “Por enquanto, vamos nos concentrar na produção do Eurotech e esperar essa fase se estabilizar”, afirma o presidente Jorge Garcia.

CARACTERÍSTICAS – O pesado Stralis HD foi especialmente desenvolvido para enfrentar todas as condições de estradas do mercado latino-americano de longa distância, com pbtv variando entre 45 toneladas e 57 toneladas. A versão trator 4x2, vem com cabine-leito de teto alto e distância entre-eixos de 3.500 mm, o que possibilita tracionar semi-reboques com 15,37 m para 30 paletes, sem ultrapassar o limite máximo de comprimento total permitido

pela legislação brasileira, que é de 18,15 m.

O moderno motor Cursor 13, de 12,88 litros, possui seis cilindros em linha, quatro válvulas por cilindro. Desenvolve 380 cavalos de potência entre 1.500 e 1.900 rpm e um torque constante de 184 kgfm entre 1.000 e 1.400 rpm. O modelo distingue-se pelo elevado e constante torque que, associado aos adequados escalonamentos da caixa de marchas e relação de redução do dife-

rencial, garantem menores trocas de marchas em subidas – o que possibilita a redução de consumo de combustível. O propulsor tem tecnologia capaz de atender às mais rígidas normas de emissões de poluentes, incluindo as normas Euro 4.

O caminhão dispõe de Unidade Central Eletrônica (ECU) e conjunto de sensores instalados em pontos vitais do veículo, para administrar de forma inteligente o grupo motopropulsor. O sistema controla as principais funções do motor, desde a dosagem da mistura ar/combustível, avanço de injeção, gestão de admissão do ar, rotação do motor até o piloto automático.

A caixa de mudanças do Stralis HD é ZF Eco-splint 16 S 221 que, pelas características, proporciona mais produtividade nas ope-

CARACTERÍSTICAS DO STRALIS HD 380

* Motor Iveco Cursor 13 a diesel, com gerenciamento eletrônico e injeção direta, turboalimentado e com intercooler

*Caixa de mudanças ZF 16 S221 OD, com 16 marchas à frente e duas marchas à ré

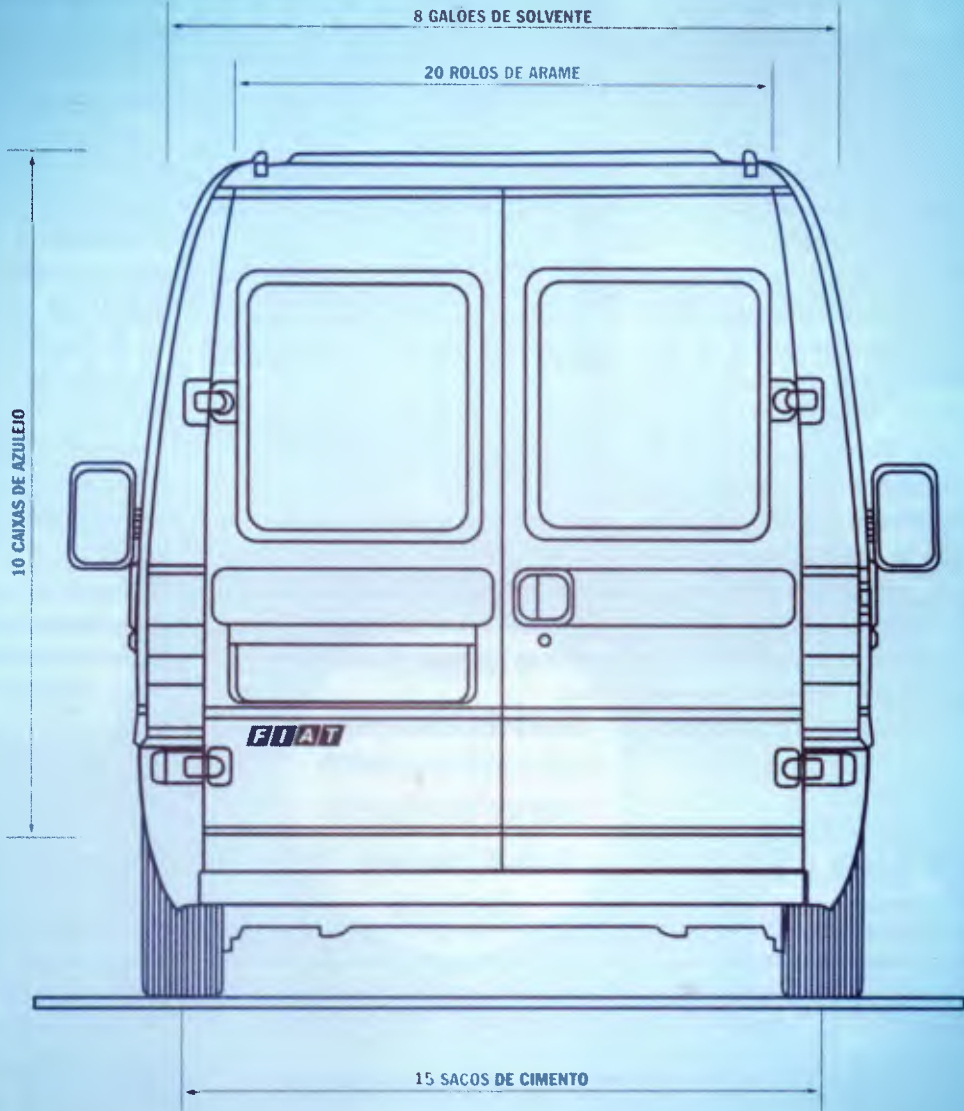
*Chassi em aço

*Eixo dianteiro com capacidade para 7.000 kg

*Eixo traseiro com capacidade para 13.000 Kg



Veículos comerciais Fiat



Não importa qual o seu negócio, a gente tem um veículo sob medida para ele.

0800 707 1000 | Ligue e solicite nosso catálogo.



rações. Possui 16 marchas à frente, totalmente sincronizadas, com Servoshift, que permite mudança de marcha com maior suavidade e precisão, apresenta capacidade de torque 50% superior e reduz o nível de ruído em 40% e do peso em 20%, segundo a Iveco. O caminhão tem chassi em aço: o eixo dianteiro com capacidade de 7.000 kg e o traseiro para 13.000 kg.

No Stralis o design arrojado da cabine. Por fora, o caminhão apresenta design aerodinâmico, defletores laterais, grade e pára-choques arredondado, estes pintados na mesma cor da cabine. Vicente Lopes, diretor de Marketing da Iveco, explica que “os defletores de ar, que são as partes mais sujeitas a choques, não estão pintados e vêm subdivididos em três partes, permitindo substituir cada módulo individualmente”. Na parte interna, bastante espaçosa, a novidade do aca-


DIMENSÕES DO STRALIS HD

Distância entreeixos	3.500 mm
Comprimento total	5.935 mm
Largura	2.480 mm
Altura (descarregado)	3.682 mm
Vão livre (eixo traseiro)	213 mm
Raio de giro	6.400/6.900 mm

bamento aparece no teto, que tem formas arredondadas. O volante é ajustável, o banco do motorista vem com suspensão pneumática e os vidros e as portas possuem acionamento elétrico.

Com a suspensão pneumática em

quatro pontos, com dois bolsões de ar na frente e dois atrás, além de amortecedores e barra estabilizadora transversal, o módulo da cabine tem menos oscilações, proporcionando ao motorista uma viagem mais segura e confortável.

RÁPIDA DIAGNOSE – Para as revisões e assistência técnica do Stralis HD, um aparelho portátil de diagnose foi concebido e estará em todos os pontos de pós-venda da rede Iveco. Em apenas 20 minutos, pode ser feita uma avaliação periódica do motor, desde que esteja em condições normais. O equipamento é acoplado simultaneamente ao veículo e a um computador comum e é possível verificar todo o sistema eletrônico de gerenciamento do motor, como injeção, compressão de cilindros, tomada de força e velocidade máxima, assim como todo histórico de funcionamento anterior do motor. 

Um baixinho bem sucedido

Iveco inicia a produção no Brasil do leve Daily 70.12, que substitui o 60.12

Compacto e robusto, o novo Daily 70.12 tem uma característica imbatível se comparado aos concorrentes do segmento de caminhões leves de até 7 toneladas de pbt: é a reduzida altura do chassi-cabine em relação ao solo, facilitando a movimentação do motorista ao entrar e sair do veículo repetidas vezes

durante o dia, para realizar as operações de carga e descarga. O veículo tem capacidade para transpor-

tar 4.460 kg e formato adequado às aplicações urbana e intermunicipal e de serviços públicos.

O novo membro da família Daily está substituindo o 60.12 e aparece com visual mais enxuto e moderno, em três versões de distância entre-eixos – de acordo com o tipo de carga (concentrada ou volumosa) que o cliente irá transportar: de 3.300 mm – especialmente desenvolvida para o VUC (Veículo Urbano de Carga), de acordo com a legislação da cidade de São Paulo, de 3.600 mm, que é a versão básica, ou de 4.180 mm. Os freios são a disco nas quatro rodas e o motor é turbointercooler com 122 cv de potência.



Aproveite a oportunidade para
expor seus produtos e serviços.

Afinal as maiores e melhores
empresas de transporte do país
estarão circulando aqui.

A edição de As Maiores e Melhores, há 17 anos vem premiando o desempenho das empresas de transporte e logística em um concorrido evento. Os setores de **Rodoviário de Carga, Marítimo e Fluvial, Rodoviário de Passageiros, Fretamento e Turismo, Aéreo, Metropolitano de Passageiros, Ferroviário, Serviços e Indústria** são representados pelas principais empresas do país. Anunciar na edição de Maiores e Melhores é certeza de expor seus produtos e serviços para um público altamente qualificado e com grande poder de decisão.

As Maiores e Melhores do Transporte e Logística, uma publicação da Editora OTM.

**MAIORES & MELHORES
DO TRANSPORTE & LOGÍSTICA**

Autorização: 05 de novembro de 2004

Entrega de material: 12 de novembro de 2004

Circulação: 24 de novembro de 2004

Ford: o peso da tradição

A primeira fabricante de caminhões do Brasil ultrapassou a barreira das 600 mil unidades produzidas, o segundo melhor desempenho acumulado

Se é verdade que o automóvel na Ford tem sido nos últimos anos mais importante que o caminhão, nem sempre foi assim. Terceira no ranking de vendas de caminhões no Brasil, a Ford nasceu no País voltada para fazer veículos de cargas. Tanto é assim que entre 1957 e 1966 não produziu sequer um automóvel. Sua força é comprovada com três títulos brasileiro, no mínimo: é a precursora na montagem de caminhões; é a segunda maior em produção acumulada (entre 1957 e 2003 fez 600 mil unidades); e seu F-4000 é o caminhão – ainda em linha – mais comercializado, atingindo 150 mil unidades.

A Ford Caminhões verdadeiramente colecionou conquistas: nos anos 50 e 60 superou a Mercedes-Benz em vendas internas. Com o avanço incontestável da marca da estrela nos anos 70, ainda assim a Ford continuou pratica-

mente dividindo a vice-liderança, ao lado da General Motors. Com a derrocada da marca Chevrolet a partir dos anos 80, a Ford ficou isolada na vice-liderança nas décadas 80 e 90, vindo a ocupar o terceiro lugar com a ascensão da Volkswagen, a partir início deste século 21.

Pode-se dizer mesmo que a Mercedes-Benz tomou a frente da Ford com a arrancada do motor diesel, na década de 70, quando ocorreu o primeiro choque do petróleo. Até então, os derivados de petróleo, baratos, menosprezavam a economia de combustível. Com a falta de um motor diesel confiável, a Ford penou no início com a marca Perkins, muito rejeitada à época pelos compradores.

Com a chegada dos motores diesel MWM e Cummins, a Ford retomou seu rumo: hoje só perde, em volumes de vendas, para as marcas Mercedes-Benz e Volkswagen.

Em termos de vendas internas acumuladas, a Ford, no entanto, é a segunda colocada. Tem cerca de 550 mil caminhões comercializados entre 1957 e 2003. Ganha da Volkswagen, que chegou em 1980 – e acumula mais de 200 mil unidades vendidas



Vendas do Cargo 1317 cresceram mais de 35% em 2004

Placar dos caminhões Ford 1957 a 2003 (em unidades)

Produção	606 mil
Vendas	547 mil
Exportações	61 mil

Fonte: Anfavea

até 2003 – e só perde para a Mercedes-Benz, com 850 mil unidades no período 1957 a 2003.

Em 2004 o mercado está muito aquecido e a Ford acompanha a maré. Será seu melhor resultado nos últimos dez anos. Até setembro a marca detinha 19,9% de participação.

Além da Mercedes, só a Ford atua em todas as faixas – semileves, leves, médios, semipesados e pesados. (A Iveco e a Volkswagen também estão partindo para o mesmo caminho). Essa diversificação de faixas é fundamental na hora de atender clientes partidários da padronização de marcas, além do que a cobertura integral do mercado aumenta implicitamente o potencial de vendas e reduz os riscos da concentração.

A Ford vem registrando crescimento em todas as faixas de atuação. A empresa atribui isso à estreita sintonia que mantém no atendimento às necessidades dos clientes, a uma rede pulverizada, com 120 pontos e, naturalmente, à qualificação dos produtos. “Somos o melhor negócio em transporte, pois temos o melhor produto, o melhor serviço e a melhor relação custo/benefício”, tem dito o diretor de caminhões da Ford, Flávio Padovan. A partir da oferta de peças e compo-

Participação da Ford Caminhões ao longo das décadas (vendas internas)

Década	Ranking
50	2
60	1
70	3
80	2
90	2
2000/2003	3

Fonte: Anfavea

entes comunizados, caminhão é uma espécie de commodity, o que faz aumentar a confiança do comprador.

Graças a essa política, a Ford, em 2004, tem crescido praticamente em todas as faixas, à exceção dos semi-leves, onde, no entanto, ainda é a primeira, com folga, no ranking das marcas, com 38,9%. Bate a segunda colocada, a DaimlerChrysler (Mercedes-Benz), que tem 29,8% de participação.

No segmento de caminhões leves, a Ford passou de 25,2%, ano passado, para 28,4% de participação entre janeiro a agosto, posicionando-se na terceira classificação. Os destaques nos leves foram os modelos F-4000 e Cargo 815. O F-4000 é o caminhão em produção mais vendido na história do Brasil, com mais de 150.000 unidades. Já o Cargo 815 tem registrado crescimento da ordem de 60% no ano, tornando-se o modelo com a maior expansão de vendas na categoria.

No segmento de médios de 11 a 13 toneladas, o Cargo 1317 apresentou avanço superior a 35% em 2004, ajudando a empresa a crescer 10%, indo na contramão do segmento, que se expandiu apenas



Cargo 4331 MaxTon ajudou a Ford a ter 8% de participação no segmento 2,4% de janeiro a agosto.

No segmento de caminhões semi-pesados, geralmente utilizados como trucados, a Ford passou de 17% ano passado para 18,6% na sua participação nos oito meses de 2004. Nesse segmento é a terceira no ranking. O Cargo 1717, com peso bruto total de 16,8 toneladas exibiu uma evolução de 18,5% quando comparado com o mesmo período de 2003. Esse resultado se deve, principalmente, à aceitação do produto entre os transportadores de bebidas.

Entre os pesados, as vendas do Ford Cargo 4331 MaxTon estão em verdadeira ascensão. Isto ajuda a empresa a ter 8% de participação na faixa, um ponto a mais que a obtida em 2003. Nos pesados, onde a Ford disputa um páreo duro, o aumento de suas vendas em 2004 atingiu 67% de janeiro a agosto sobre o ano anterior. Nessa faixa, a Ford é a quinta colocada.

MOTOR ELETRÔNICO –

Dos grandes fabricantes de caminhões, a Ford é a única que ainda não oferece motor eletrônico. Sua estratégia é lançar 40% da linha em 2005 com motorização eletrônica – completando o restante em 2006 quando será obrigatório o motor eletrônico para o ajuste à norma Euro III de emissões.

O negócio de caminhões está dividido em duas linhas, a família Cargo, com 60% das vendas, e a família “F”, com o restante.

Uma das mais antigas montadoras do mundo – fundada há mais de 100 anos – e a mais tradicional do Brasil, com 85 anos no País, desde que começou a operar em 1919 – a empresa criada por Henry Ford passa por uma fase de reestruturação geral, apoiada em três focos: volta ao negócio básico (ou seja, projetar, criar e montar veículos), produto global, mas adequado a cada mercado (para isso, por exemplo, a América do Sul tem uma engenharia local) e apoio irrestrito aos distribuidores.

Participação da Ford em todas as faixas

(Janeiro a agosto - vendas no atacado)

Faixa	2004 (%)	Ranking	2003 (%)	Ranking
Semileves	38,9	1	43,2	1
Leves	28,4	3	25,2	3
Médios	20,0	3	18,7	3
Semipesados	18,6	3	17,0	3
Pesados	8,0	5	7,0	5
Total	19,9	3	19,8	3

Fonte: Anfavea

Bitrem tira a camisa-de-força

Resolução baixada pelo governo libera a composição de 57 toneladas, com 7 eixos, da obrigatoriedade da Autorização Especial de Trânsito (AET)

A Resolução número 164 (ver íntegra ao lado) baixada em 10 de setembro passado do Contran decide, em parágrafo único, que fica dispensada da Autorização Especial de Trânsito (AET) a composição com peso bruto total combinado (pbt) superior a 45 toneladas e até 57 toneladas “desde que tenha os seguintes requisitos: máximo de sete eixos, comprimento máximo de 19,80 metros e mínimo de 17,50 metros, unidade tratora do tipo cavalo-mecânico e acoplamento com pino-rei e quinta-roda.

Com isso, o governo se rende àquilo que é bom para o mercado de transporte, ou seja, a racionalização. Na visão da União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam), o fim da exigência da AET é “uma vitória acima de tudo, do entendimento e do compromisso que governo, empresários, carreteiros e entidades de classe travam para evitar que as graves deficiências da nossa infra-estrutura impeçam o país de continuar firme na sua rota em direção ao crescimento sustentado.”

E a Unicam acrescenta: “É uma vitória também do bom senso na medida em que os órgãos rodoviários vão ter um prazo (até 15 de dezembro de 2004) para sinalizarem os trechos de rodovias (pontes e viadutos) com restrições de peso ao bitrem de 57 toneladas”.

A entidade que reúne os caminhoneiros, em seu comunicado emitido imediatamente após a pu-

blicação da resolução argumenta que “na maioria dos casos, as AETs eram concedidas para livre circulação e sem quaisquer restrições de horário ou itinerário. E, ainda que se alguma restrição contivessem, de nada valiam diante da insuficiente fiscalização na maioria de nossas rodovias.”

Há que se concordar com a posição das Unicam. Afinal, como diz a entidade, “na prática as autorizações especiais representavam apenas mais uma dessas providências à moda brasileira, úteis apenas para deixar aqueles com alguma responsabilidade sobre o assunto com a consciência tranqüila e a sensação do dever cumprido, não importando o alcance ou não do resultado desejado e a que custo”.

A Unicam acrescenta: “O que precisamos, de fato, para preservar nossas rodovias, é de investimentos na quantidade e qualidade necessárias ao atendimento das nossas demandas logísticas e de fiscalização séria e eficaz para coibir, entre outras coisas, o excesso de peso.”

Ainda no comunicado, a entidade considera que não é uma temeridade liberar a livre circulação do bitrem com 57 toneladas de peso bruto total. “Temerário, no entanto, é ter apenas três balanças para fiscalizar o excesso de peso em mais de 150 mil quilômetros de rodovias federais. É ter quase 20% dos nossos veículos transportando praticamente o dobro da capacidade de carga.”

**RESOLUÇÃO Nº 164,
DE 10 DE SETEMBRO DE 2004**

Acresce parágrafo único ao art. 1º da Resolução CONTRAN nº 68/98

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO – CONTRAN, usando da competência que lhe confere o art. 12, inciso I, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e conforme Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito – SNT.

Considerando a evolução tecnológica que permite combinações de veículos com maior Peso Bruto Total Combinado – PBTC sem comprometimento da segurança e da infra-estrutura viária;

Considerando a necessidade dos órgãos e entidades de trânsito com circunscrição sobre a via procederem à adequação da sinalização ao regulamento nesta resolução.

RESOLVE:

Art. 1º. Fica acrescido ao art. 1º da Resolução nº 68/98 CONTRAN, parágrafo único com a seguinte redação

“Art. 1º
Parágrafo único. Ficam dispensados da AET, os veículos com Peso Bruto Total – PBTC, superior a 45 toneladas e até 57 toneladas, desde que atendam aos seguintes requisitos:

Incisos II a VI do art. 2º desta resolução;

II máximo de 7 (sete) eixos;

III comprimento máximo de 19,80 metros e mínimo de 17,50 metros;

IV. unidade tratora do tipo cavalo mecânico;

V. acoplamento com pino rei e quinta roda.”

Art. 2º. A dispensa da Autorização Especial de Trânsito – AET, de que trata esta resolução, se dará após o órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via proceder à adequação da sinalização até no máximo 15 de dezembro de 2004.

Art. 3º - Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

AILTON BRASILIENSE PIRES
Presidente

TELECONSULT

- ..Elabora o perfil cadastrado
- ..Eficiência, dinamismo e segurança no fornecimento de informações cadastrais.

DIV. DE INSPEÇÕES

- ..Efetua inspeções prévias de riscos empresariais para fins de seguro, atuando nas mais extremas localidades do território nacional.

CENTRAL DE ESCOLTA

- ..Prestadoras legalmente qualificadas e homologadas.
- ..Processo rápido e eficiente de operacionalização em cada região.
- ..Controladoria rigorosa das operações realizadas.

DIV. DE PROJETOS ESPECIAIS

- ..Planos adequados às necessidades específicas de cada cliente, buscando sempre a melhor relação custo-benefício, elaborando soluções para segurança da carga, assim como de todo o processo.

BUONNY SAT

- ..Processo de monitoramento 24 horas via satélite, utiliza as mais avançadas tecnologias disponíveis, produzindo maior segurança às operações de transportes, gerando custos compatíveis.
- ..Planejamento de viagens, procedimentos técnicos, roteirização, definição de áreas de risco, acionamentos emergenciais de órgãos de segurança e relatórios técnicos das operações.

BUONNY SOS CARGAS

- ..Atende 24 horas a toda ocorrência de sinistro de acidentes visando salvaguardar e/ou minimizar possíveis perdas e identifica a natureza, causa e extensão dos danos.

CENTRO BUONNY DE QUALIFICAÇÃO

- ..Organiza e realiza cursos e treinamentos para qualificar os usuários do serviços.
- ..Aumentando a eficiência e segurança das operações.

PRONTA RESPOSTA

- ..Atende 24 horas a toda ocorrência fora da rotina de transporte de carga e que possa comprometer a operação.

AVERIGUAÇÃO DE SINISTROS

- ..Identifica participação dos envolvidos em sinistros.
- ..Procede à reconstituição dos fatos.
- ..Constata o modus operandi das quadrilhas organizadas.

DISC RH - DIVISÃO DE INFORMAÇÕES E SERVIÇOS CADASTRAIS

- ..Informa um dossiê contendo antecedentes criminais, confirmação de dados pessoais, protestos, cheques sem fundo, pendências financeiras, ações cíveis, etc.
- ..Assim você poderá analisar e concluir qual o candidato mais adequado às suas necessidades.

DIVISÃO DE CADASTROS EMPRESARIAIS

- ..Fornecer informações cadastrais, creditícias e acompanha as restrições financeiras dos clientes de nossos clientes, tendo como fontes o Banco Central, Serasa e Associação Comercial.

TDS ajuda Volks a exportar ao México

Subsidiária brasileira é escolhida pela Volkswagen para fazer abastecer a fábrica de caminhões e ônibus de Puebla a partir de Resende

A TDS Logística – tocada vários anos por sócios brasileiros e cuja operação no País, em meados deste ano, foi totalmente encampada pela TDS/Yucaipa, com sede nos Estados Unidos, por aproximadamente R\$ 147 milhões – foi escolhida pela Volkswagen Caminhões e Ônibus para gerenciar a exportação de veículos semidesmontados enviados ao México a partir do Brasil.

É o primeiro contrato “expressivo”, assinala a TDS, depois de sua reestruturação no Brasil, iniciada em abril do ano passado e que culminou com a “aquisição da participação dos acionistas minoritários, após uma década de parceria”.

Os caminhões, de 8 toneladas a 23

toneladas, seguem semidesmontados de Resende (RJ) para Puebla, no México, onde a Volkswagen instalou uma linha de montagem.

A TDS Logística, controlada pela TDS Automotive canadense, fatura no Brasil R\$ 60 milhões, 85% provenientes das operações *out-bound* – exportação por CKD e SKD de autopeças destinadas às montadoras.

Além de atuar na exportação, a TDS Logística opera como sistêmica, o chamado Tier Zero. Cada vez mais as montadoras querem se concentrar em engenharia, design, vendas e distribuição e terceirizam atividades fora de sua atividade principal. É aí que entram os sistêmicos. A TDS cita um exemplo,

na Ford Caminhões, onde foi contratada para realizar a submontagem, sequenciamento e abastecimento de motores, pára-choques e grades nas linhas de produção de caminhões.

A exportação de caminhões da Volkswagen vai funcionar como a largada para a expansão da TDS na América Latina, a partir do Brasil – define Walter Serer, presidente da TDS Logística. Até o final do ano 300 veículos serão enviados para Puebla, alimentando a nova fábrica da Volkswagen e permitindo ajustar as linhas de montagem.

MONTAGEM EM PUEBLA – A fábrica de Puebla foi construída pela operação brasileira dedicada a veículos comerciais. A unidade mexicana obedece ao mesmo conceito de Resende: equipamentos e linha de montagem são uma reprodução, em escala reduzida, da fábrica brasileira. Só que – por seu tamanho reduzido – não tem sete consorciados como no Brasil, mas um sistêmico apenas, a Norm, responsável pela gestão e montagem dos conjuntos que chegam semidesmontados.

A Volkswagen Caminhões e Ônibus deverá chegar ao final de 2004 com recorde de todos os tempos – 27.300 unidades em vendas (85% de caminhões e 15% de ônibus). No ano passado seu volume foi de 26.152 unidades (80% caminhões e 20% ônibus).

As exportações, também, serão



A montagem de caminhões em Puebla está a cargo de apenas um sistêmico



Os caminhões seguem semidesmontados para o México, uma operação coordenada pela TDS Logística

EXPORTAÇÃO DE CAMINHÕES VOLKSWAGEN

Ano	Unidades	% das exportações sobre a produção
1985	1.523	12,7
1986	649	4,3
1987	1.657	14,3
1988	1.849	22,7
1989	865	22,8
1990	736	9,2
1991	231	3,9
1992	615	19,7
1993	719	11,6
1994	608	7,0
1995	1.982	13,8
1996	1.138	10,9
1997	1.735	25,9
1998	1.066	10,8
1999	1.072	10,1
2000	1.316	9,0
2001	766	4,0
2002	710	3,8
2003	1.887	8,3
2004*	3.400	12,8

* Previsão

recordes. A previsão é de que fechem 2004 com um total de 4.800 unidades, 77% a mais em relação a 2003, quando atingiram 2.713 unidades (70% de caminhões, 30% de ônibus). Até a Volkswagen já tinham exportado 2.503 caminhões.

O presidente da montadora no Brasil e vice-presidente mundial, Roberto Cortes, tem dito que o ritmo do mercado interno daqui para frente não será mais tão acelerado. Daí, a importância da exportação regular (sem os altos e baixos mostrados no quadro) e, do México, em particular. De início Puebla receberá veículos em SKD, kits parcialmente montados. A nacionalização seguirá ritmo de 10% ao ano. Os investimentos exigidos para montar o negócio no México foram de US\$ 12 milhões – com aportes da Volkswagen mexicana, da Volkswagen brasileira e dos forne-

cedores. A meta é conquistar 15% do mercado mexicano de caminhões e ônibus em três anos. Além do México, a empresa, a partir do Brasil, já programou a segunda escalada de sua internacionalização – instalar dentro de três anos uma linha de montagem na África do Sul.

MOTORES CUMMINS – No México, além da linha de caminhões, a Volkswagen montará os chassis de ônibus modelos VW 8.150E, para microônibus, e o modelo VW 17.260 EOT, rodoviário com motor traseiro. Os chassis de caminhões e de ônibus serão equipados com motores eletrônicos Cummins Interact enquadrados na norma Euro III.

A Cummins espera enviar neste ano cerca de 400 motores para o México e prevê o embarque de 1.200 unidades no primeiro semestre do próximo ano.

Agrale de cama, mesa e trabalho

Modelo 8500 chega ao mercado com nova cabine configurada para também servir como local de escritório, dormitório e refeitório dos tripulantes

Para quem dirige ou é ajudante, serve de escritório, dormitório e refeitório. Essas são utilidades que um caminhão também precisa oferecer segundo a Agrale, que assim configurou a cabine de seu novo produto, o Agrale 8500, recém-lançado. O objetivo, segundo a empresa gaúcha, única montadora nacional, é ter um veículo para as 24 horas do dia, característica originária, também, do caminhão Agrale 9200, lançado no final do ano passado.

A cabine do 8500 é semelhante à do 9200, de linha reta e limpa, para facilitar a limpeza e a manutenção, sem dúvida. “A parte interna da nova cabine oferece soluções práticas para o dia-a-dia, que facilitam o trabalho do motorista e do auxiliar”, informa Flávio Crosa, que dirige as vendas e o marketing da

empresa. A Agrale pensou até mesmo em como tornar o volante também numa “prancheta”, para preenchimento de documentos e guias.

A empresa informa que tratou de oferecer no 8500 maior espaço interno da cabine para permitir diferentes arranjos. Um deles é configurado para duas pessoas (motorista e seu ajudante), outra versão admite três pessoas (motorista e dois ocupantes).

Todo mundo sabe que motorista, além de trabalhar, “mora” dentro da cabine. Mesmo incomum em caminhões leves, caso do 8500, ele pode receber uma cama reversível, opcional, “que pode ser usada sem a interferência com o banco do condutor ou com a alavanca de câmbio”. Uma das idéias é permitir que motoristas eventualmente se revezem no volante. O caminhão 8500,

ainda de acordo com o fabricante, é equipado também com sinalizadores de direção integrados ao conjunto ótico, faróis principais com lentes lisas em policarbonato e faróis auxiliares normais de série, que ampliam a visibilidade, o conforto e a segurança. Os bancos, basculantes e reclináveis, têm apoio de cabeça e regulagem de altura e de distância. E mais um detalhe na cabine: o 8500 vem com porta-copo e porta-garrafa (na lateral das portas).

A LINHA COMPLETA – O Agrale 8500, para 8,5 toneladas brutas, dispõe de motor MWM 4.10 de 135 cv a 2.600 rpm, câmbio Eaton, de cinco marchas, suspensão dianteira com molas – perfil parabólico na dianteira e semi-elípticas na traseira.

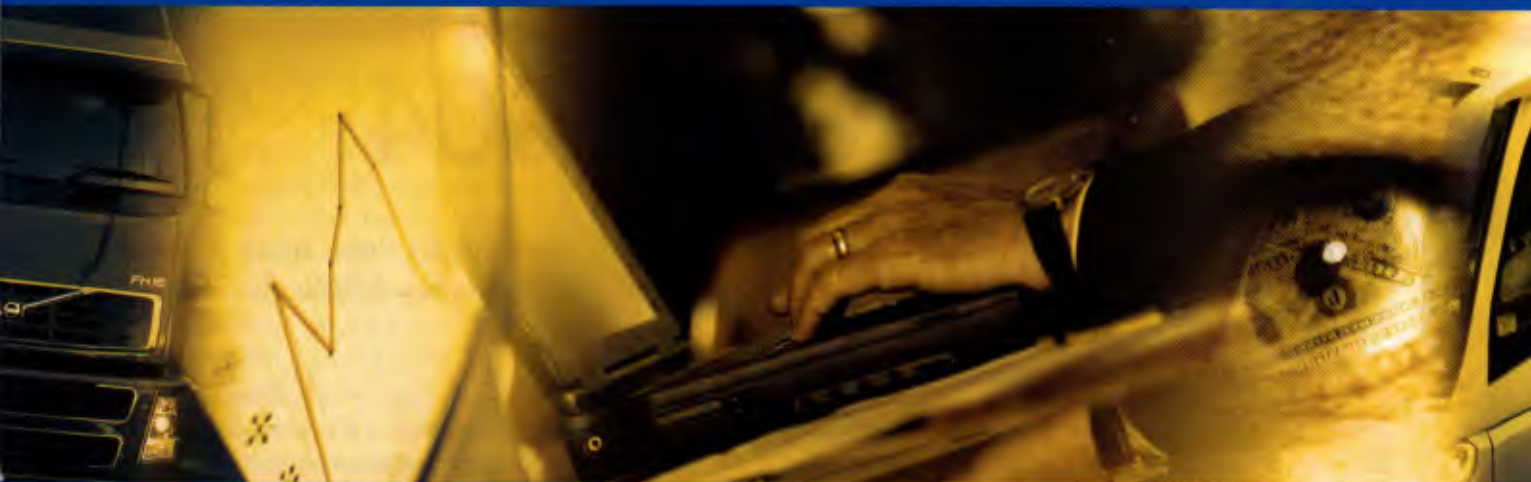
Além do 8500, estão no time de caminhões da Agrale os seguintes modelos: 9200, 7500, 7500 VUC, 6000, 6000 VUC, 6000 rodado simples, 6000 rodado duplo e 6000 cabine dupla disponível com rodado traseiro simples ou duplo.

No contexto de uma indústria com alta carga de impostos, elevado custo financeiro e, em geral, pouca rentabilidade, somados à intensa concorrência das transacionais, a Agrale, que é controlada pelo Grupo Francisco Stedile, sobrevive com louvor há 38 anos.

Desde o início de suas atividades, a Agrale contabiliza um total de 338 mil motores diesel, 64 mil tratores, 100 mil motos e scooters e 34 mil caminhões e chassis produzidos. ■



De linha reta e limpa, a cabine do 8500 oferece soluções práticas



ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS.

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

Hotel Transamérica Flat Congonhas
Rua Vieira de Moraes, 1.960.
Próx. ao Aeroporto de Congonhas
São Paulo - SP
(11) 5094.3377

A DATA

Dias 28 e 29 de Outubro de 2004

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 grande portes e multinacionais.

ORGANIZAÇÃO:



Marcelo Fontana
promoções e eventos

REALIZAÇÃO:



transporte
Todos os modos MODERNO

INFORMAÇÕES:

11-5096.8104 / 08007028104
otmeditora@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

Polpudo 2004

Se o ritmo continuar no passo que foi até agosto, produção deve ficar perto de 100 mil unidades, vendas na casa de 80 mil e exportações acima de 20 mil

Poucas vezes se viu um ano tão espetacular para o mundo dos caminhões como este 2004. Os números de produção, vendas e exportações estão nas alturas, consequência de uma combinação de situações favoráveis. A primeira condição a puxar os negócios foi a seqüência de grandes safras de grãos colhidas pelo Brasil. A safra potencializou a demanda de caminhões. Para amenizar os custos – já que no Brasil as lavouras estão distantes dos portos, grande canal de escoamento, inventou-se o bitrem, composição formada por um cavalo-mecânico atrelado a duas carretas que leva pelo menos 30% a mais de carga em relação a uma composição convencional (cavalo e uma carreta).

O bitrem virou mania nacional. Da produção de caminhões pesados e carretas, mais de 50% sem dúvida são bitrens.

O bitrem trouxe a seguinte lógica ao mercado: cada três cavalos-mecânico vendidos poderiam ser no mínimo quatro se ele não tivesse surgido. Essa conta certamente foi feita pelos fabricantes de caminhões, que, mesmo com essa supressão, em 2004, de janeiro a agosto, venderam 47,4% mais veículos pesados do que em igual período de 2003.

A DaimlerChrysler, da marca Mercedes-Benz, lidera até aqui a corrida dos pesados. Vendeu 3.978 unidades, 48% mais que no ano passado. Logo atrás vem a sueca Scania, com 3.782 caminhões pesados vendidos, 52,1% de crescimento sobre os oito primeiros meses de 2003. Em terceiro lugar, a Volvo, comercializou 3.331 unidades, 19,8% de expansão. Todos trocaram de posições. Em 2003 a dianteira era da Volvo, seguida pela Mercedes-Benz e Scania.

Das três maiores, apenas a Volvo não adotou o segundo turno. Por isso mesmo, cresceu menos – e perdeu vendas, sem dúvida. A Scania, pela primeira vez na sua história de quase 50 anos de Brasil, partiu para um turno extra, embalada pelas exportações (vende para mais de 60 países) que consomem no mínimo 50% da produção.

E vejam como o aquecimento de mercado – a necessidade de transportar, exportar – produz milagres. De US\$ 50 mil que valia um caminhão pesado em 2002, o preço subiu para mais de US\$ 90 mil.

SEMPIESADOS EM ALTA

A safra traz maiores vendas de caminhões pesados, mas impulsiona, também, a demanda de semipesados, em geral caminhões trucados, utilizados em boa parte no transporte de insumos para as lavouras. É o caso: as vendas dessa categoria cresceram 30,1% nos oito meses, de 11.205 unidades para 14.578. A Mercedes puxou a fila, com 5.870 veículos – cresceu 14,9%. Bem perto dela, outra marca alemã, a Volkswagen, comercializou 5,1 mil unidades, 24,1% de expansão sobre janeiro a agosto de 2003. Mais atrás, a Ford vendeu 2.710 unidades e cresceu 42,1%. As três posições não mudaram em relação a 2003. Havia espaço para um quarto competidor, posição que a Volvo conquistou ao lançar, no segundo semestre de 2003, o modelo VM. A Volvo vendeu 865 unidades de janeiro a agosto e garantiu 6% de participação.

AH! ATÉ OS MÉDIOS – Em 2003 só caminhões pesados e semipesados tiveram expansão. É fato que a expansão é mais tímida que seus irmãos maiores. Nos médios, por exemplo, o volume de vendas em oito meses aumentou 2,4% para 5.905 unidades, sob a liderança disparada da Volkswagen, com 3.271 unidades ou 55,4% de participação. A montadora cresceu 7,9%.

EXPORTAÇÕES DE CAMINHÕES
(em unidades)

Montadora	2003	Jan/jul 2004
Agrale	52	19
Ford	2.784	2.803
International	1.140	465
Iveco	481	708
DaimlerChrysler	3.018	4.510
Scania	2.629	2.395
Volvo	792	971
Volkswagen	1.887	2.503
Total	12.783	14.374

Fonte: Anfavea

VENDAS INTERNAS DE CAMINHÕES

(em unidades)

	JAN/AGO 2004	JAN/AGO 2003	VARIAÇÃO (%)
SEMILEVES			
Agrale	84	81	3,7
DaimlerChrysler do Brasil	1.496	840	78,1
Fiat Automóveis	319	207	54,1
Ford Motor Company Brasil	1.954	1.891	3,3
General Motors do Brasil	1	—	—
Iveco Latin America	1.080	690	56,5
Peugeot Citroën do Brasil	93	96	-3,1
LEVES			
Agrale	366	334	9,6
DaimlerChrysler do Brasil	4.221	3.901	8,2
Ford Motor Company Brasil	3.864	3.006	28,5
General Motors do Brasil	1	2	-50,0
Iveco Latin America	462	257	79,8
Volkswagen do Brasil	4.688	4.437	5,7
MÉDIOS			
DaimlerChrysler do Brasil	1.448	1.658	-12,7
Ford Motor Company Brasil	1.186	1.077	10,1
General Motors do Brasil	—	—	—
Iveco Latin America	—	—	—
Volkswagen do Brasil	3.271	3.032	7,9
SEMIPEADOS			
DaimlerChrysler do Brasil	5.870	5.109	14,9
Ford Motor Company Brasil	2.710	1.907	42,1
General Motors do Brasil	2	3	-33,3
International Caminhões do Brasil	—	—	—
Iveco Latin America	28	63	-55,6
Scania Latin America	3	12	-75,0
Volkswagen do Brasil	5.100	4.111	24,1
Volvo do Brasil Veículos	865	—	—
PESADOS			
DaimlerChrysler do Brasil	3.978	2.688	48,0
Ford Motor Company Brasil	1.294	775	67,0
International Caminhões do Brasil	—	—	—
Iveco Latin America	928	317	192,7
Scania Latin America	3.782	2.486	52,1
Volkswagen do Brasil	2.953	1.993	48,2
Volvo do Brasil Veículos	3.331	2.780	19,8
TOTAL			
Agrale	450	415	8,4
DaimlerChrysler do Brasil	17.013	14.196	19,8
Fiat Automóveis	319	207	54,1
Ford Motor Company Brasil	11.008	8.656	27,2
General Motors do Brasil	4	5	-20,0
International Caminhões do Brasil	—	—	—
Iveco Latin America	2.498	1.327	88,2
Peugeot Citroën do Brasil	93	96	-3,1
Scania Latin America	3.785	2.498	-22,4
Volkswagen do Brasil	18.012	13.573	18,0
Volvo do Brasil Veículos	4.196	2.780	50,9
TOTAL GERAL	55.378	43.753	26,6

Fonte: Anfavea

Em seguida veio a Mercedes, com 1.448 unidades, queda de 12,7%. A Ford, a terceira colocada nos médios, vendeu 1.186 unidades e cresceu 10,1%. Não houve mudança no ranking em relação a 2003, embora a Ford pudesse ter ameaçado a Mercedes caso sua produção não tivesse sido limitada pelo turno único que pratica na fábrica de São Bernardo do Campo, na região do ABC paulista.

MELHORES MOMENTOS

– Faltando quatro meses para terminar o corrente ano, a produção já chegou a 69.345 caminhões, o que resultará, ao ritmo atual, em um total próximo a 100 mil unidades. As expectativas do setor são de que, a se manter o mesmo panorama, as vendas atinjam 80 mil unidades e as exportações, acima de 20 mil unidades.

Com o descompasso entre projeção e demanda, é natural que o suprimento tenha entrado em “parafuso”. Durante 2004, por conta do aquecimento de produção, está ocorrendo escassez que, por vezes, é corrigida com reajuste de preços. Entre os insumos, aço e pneus foram dois grandes “vilões”. Montadoras admitiram que a falta de insumos, além de atrapalhar seu planejamento de produção, foi o estopim dos aumentos de preço que tiveram de promover nos caminhões.

O que está bem claro – mesmo com os graves problemas de infraestrutura que reduzem a produtividade da frota de caminhões – é que 2004 trouxe a indústria de caminhões aos seus melhores momentos. Com uma diferença: as vendas internas que neste ano devem chegar a 80 mil unidades são formadas por 75% de caminhões pesados e semipesados. Nos áureos tempos em que estes números ocorreram, o quadro era oposto: mais de três quartos das vendas eram de caminhões leves e médios. ■

Hannover espelha a evolução no transporte

A tradicional feira de veículos comerciais na Alemanha reúne os maiores fabricantes do mundo para expor conceitos e inovações técnicas em transporte

Mais de 1.200 expositores de cerca de 50 países, incluindo os maiores fabricantes de caminhões, ônibus, implementos rodoviários, acessórios e componentes, 230 mil visitantes esperados, 90% dos quais profissionais provenientes de países de todos os continentes. São números que impressionam. É a Exposição Internacional de Veículos Comerciais (IAA), de Hannover, Alemanha, que chega à 60ª edição neste

ano e acontece em setembro.

A feira centenária será aberta ao público no próximo dia 23 de setembro (os dias 21 e 22 são reservados para a imprensa) e prosseguirá até o dia 30, com a expectativa de receber pelo menos o mesmo número de visitantes da mostra realizada há dois anos, incluindo 30% do setor automotivo, que vão conhecer nos estandes espalhados em 200 mil m² de espaço de exposição as mais recentes novidades

em veículos comerciais, tecnologia em transporte, manutenção, bem como de componentes e acessórios.

Nos 14 mil m² a serem ocupados pelos fabricantes de ônibus, os visitantes terão uma idéia das tendências em produção e utilização desses veículos nos próximos anos. A mostra dos novos designs e de avanços tecnológicos em veículos comerciais e implementos servirá de guia para os fabricantes do mundo todo.



Caminhões, ônibus, implementos rodoviários, acessórios e componentes dos maiores fabricantes do mundo, como os apresentados na edição passada da IAA (fotos) poderão ser apreciados pelos visitantes entre 23 e 30 de setembro em Hannover, cidade no norte da Alemanha

Todas as marcas de caminhões com fábricas no Brasil deverão comparecer à feira de Hannover. Junto com DaimlerChrysler, Volkswagen, Ford, Volvo, Scania, Iveco, Fiat, Peugeot/Citroën, Renault e Irizar, estarão fabricantes de caminhões e ônibus europeus como MAN, EvoBus, DAF e Neoplan.

Entre outras empresas com fábrica no País que vão expor na feira estão a Delphi, que terá como foco novidades em segurança para veículos comerciais e tecnologias a diesel. “Em nosso estande, em Hannover, iremos mostrar como manter a segurança dos motoristas de caminhões”, afirma Brad Maggart, diretor global da divisão de veículos comerciais da Delphi. “Apresentaremos também tecnologias que ajudarão no conforto e na produtividade para motorista e frotistas, incluindo sistema de ar condicionado, diesel e produtos de gerenciamento de frotas”.

A Delphi exibirá um veículo comercial pesado equipado com inovações tecnológicas e produtos-conceito em segurança. Esta linha varia de equipamento de detecção



Motor NGD 3.0E foi desenvolvido e fabricado no Brasil

Simpósio discute o ônibus do futuro

Como ônibus de serviço regular econômicos e que não agridem o meio ambiente deveriam ser projetados no futuro? E como ônibus rodoviários deveriam ser equipados em termos de segurança e conforto para explorar melhor o potencial de cada veículo? Para responder a essas perguntas, representantes dos setores de ônibus, ciência e manufatura discutirão o “Potencial de inovação do sistema de transporte por ônibus” no simpósio que terá lugar na 60ª Exposição de Veículos Comerciais de Hannover. O evento acontecerá no próximo dia 24 de setembro no Centro de Convenções dentro do complexo da feira.

O simpósio será aberto oficialmente por Bernd Gottschalk, presidente da VDA, a Associação Alemã da Indústria Automobilística, entidade que congrega 770 filiados, incluindo fabricantes

de objetos frontais até a linha completa de cintos de segurança, common rail para veículos comerciais pesados e médios, além de colunas de direção e sistemas de conexão.

Outra empresa presente na IAA é a International Engines South America. Único fabricante brasileiro de motor a diesel com estande próprio na exposição, a empresa vai apresentar sua nova família NGD, com destaque para o motor NGD 3.0E Euro IV e EPA 2007.



Bernd Gottschalk, presidente da VDA, da Alemanha

sediados fora da Alemanha. Também contará com a participação de representantes de organizações de transporte europeias bem como de peritos do setor que vão debater “O papel dos ônibus no atendimento das futuras necessidades de mobilidade nas cidades e regiões”, “Tendências atuais em turismo”, e “Os ônibus são sinônimos de inovação?”, entre outros temas.

O modelo NGD 3.0E foi completamente desenvolvido e fabricado no Brasil e aplica o conceito de plataforma flexível, que permite aplicações em um variado tipo de veículos, desde utilitários até caminhões e ônibus de até 7 toneladas. O motor atende às normas europeias e norte-americanas de emissões. É compacto, leve e possui elevada potência e torque. Além disso, incorpora o sistema common rail com atuador piezoelétrico, que possibilita múltiplas injeções e controle preciso em todas as faixas de rotação. A turbina de geometria variável (TGV), com atuador eletropneumático comandado pela central eletrônica e sistema de diagnose, monitora todos os parâmetros do motor e do veículo, recursos que, de acordo com a International, será exigido a partir de 2005 na Europa e nos Estados Unidos. ■

Esquerda ou direita?

Um terço da população do mundo ainda utiliza a direção à esquerda, a chamada mão-inglesa

Embora a maioria dos países do mundo tenha adotado a direção à direita no fluxo de tráfego, um bom número continua a dirigir pela esquerda, a chamada mão-inglesa. Dos mais de 200 países listados em um estudo de Peter Kincaid, autor do livro "The Rule of the Road: An International Guide to History and Practice", a maior autoridade sobre o assunto, cerca de 34% da população mundial mantém a direção à esquerda. A maioria é formada por ex-colônias e protetorados britânicos, mas há os casos curiosos do Japão, Tailândia e Indonésia, que optaram pela mão-inglesa, conservada até hoje, embora nunca tenham estado sob domínio da Grã-Bretanha.

Os cinco países com as maiores populações que optaram pela direção à direita são a China. Estados

Unidos, Brasil, Rússia e Nigéria, enquanto Índia, Indonésia, Paquistão, Japão e Bangladesh são as cinco nações mais populosas que aderiram à mão-inglesa.

Muitos países europeus só mudaram para a direção à direita depois da década de 1920, como Itália (1924), Áustria (1921-38), Portugal (1928) e então Checoslováquia (1939), Hungria (1941), Suécia (1967) e Islândia (1968).

No Canadá, as áreas colonizadas inicialmente pelos franceses o tráfego sempre seguiu pela direita enquanto as ocupadas pelos ingleses adotaram a opção oposta. A divisão se manteve até a década de 1920 quando Colúmbia Britânica, New Brunswick, Nova Escócia e Ilha Prince Edward mudaram para a direita para se harmonizar com o resto do país e os Estados Unidos.



Mão-inglesa começou na Idade Média e se propagou pelo Império Britânico

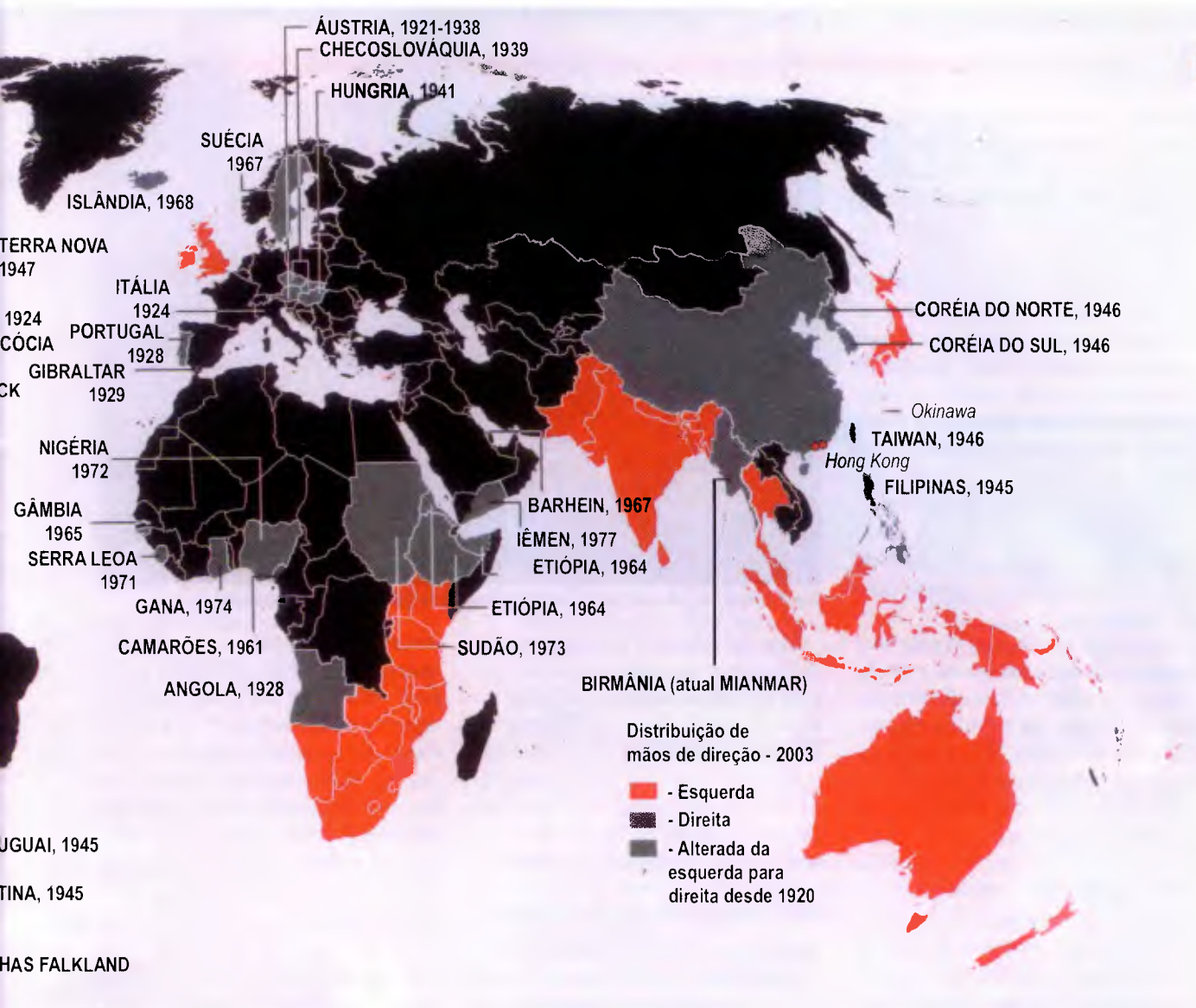


Fontes: Peter Kincaid, "The Rule of the Road", National Geographic

Na América Latina, os últimos países a adotarem a direita foram Panamá (1943), Argentina e Uruguai (ambos em 1945). Na Ásia, a mudança de mão no tráfego, da esquerda para a direita, ocorreu principalmente na década de 1940: Filipinas em 1945, China (incluindo Taiwan) e Coreia em 1946, e Birmânia (atual Mianmar) em 1970.

Nas décadas de 1960 e 1970, foi a vez de as ex-colônias britânicas na África mudarem de mão para facilitar a travessia com os vizinhos de mão direita por influência francesa e, em certos casos, para e se livrarem de resquícios da colonização britânica.

Enquanto o resto da China segue pela direita, Hong Kong, ex-colônia britânica devolvida aos chineses continua com a mão-inglesa. O



mesmo ocorre com Macau, território português até 1999 e hoje pertencente à China.

COMO COMEÇOU – Por que diversos países usam um lado da estrada ou o outro, e como alguns deles trocaram de lado? É preciso recorrer à História para entender algo que hoje parece tão corriqueiro.

Há indícios de que os romanos se deslocavam pela esquerda, mas não foram encontrados até agora documentos sobre regras para o tráfego.

No seu livro, Kincaid diz que não encontrou qualquer evidência firme sobre a regra da estrada em qualquer parte das civilizações antigas na Grécia, Assíria ou Roma. “Parece inconcebível que não houvesse uma regra”, diz o autor. Mas o

pesquisador Brian Lucas coletou duas provas que sugerem que os romanos dirigiam pela esquerda. Em uma antiga pedra romana na Inglaterra, sulcos na estrada que liga à pedra são muito mais profundos em um lado do que no outro. Pode-se presumir que os sulcos mais profundos indicavam o lado da rua usado por carroças que deixavam a pedra, enquanto o lado com sulcos mais ralos indica carroças vazias que chegavam, o que se deduz que, pelo menos nesse local, os romanos dirigiam pela esquerda. Outra evidência vem de uma moeda romana. Uma imagem em um denário de 50 a.C. a 50 a.D. mostra dois cavaleiros passando em sentido contrário, com ombro direito com ombro direito, ou seja, mantinham-se no lado esquerdo da estrada.

A primeira decisão documentada sobre a direção do fluxo de pessoas e veículos foi da China. Conforme o historiador australiano M. G. Lay, o “Livro dos Ritos” de 1.100 a.C., da dinastia Zhou Ocidental, determina: “O lado direito da estrada é para homens, o lado esquerdo para as mulheres e o centro para as carroças”. Esta regra da dinastia Zhou Ocidental aplicava-se apenas “às estradas largas oficiais do reinado e estava mais preocupada com o protocolo do que o objetivo de evitar colisões frontais”. Nos três milênios seguintes, concluiu Lay, não houve razões técnicas para a preferência pelo lado esquerdo ou pelo direito nas vias.

Na Inglaterra da Idade Média a pessoa mantinha-se à esquerda pela simples razão de que nunca se sa-

bia com quem iria se encontrar na estrada naqueles dias; era preciso se assegurar de que um estranho passasse do lado direito de maneira que se poderia usar a espada no caso de ele não ser amistoso.

Na Inglaterra também predominava a condução por pessoa sentada na própria carroça. Neste caso, o condutor destro precisa se posicionar no lado direito, se não, por segurar o chicote na mão direita, ele chicoteava quem estivesse dentro da carroça e as pessoas que andavam ao lado do veículo. Estando o condutor no lado direito, a carroça tinha de seguir pela esquerda para observar melhor o movimento contrário.

Na era moderna a primeira instrução documentada sobre mão de tráfego à esquerda na Inglaterra foi para o tráfego na London Bridge em 1756 e, depois, passou a ser a regra em todo o Império Britânico.

Na França e suas colônias, os condutores de carroças pesadas puxadas por seis cavalos cavalgavam o último dos equídeos à esquerda e seguiam pela direita para avaliar melhor o espaço quando se encontravam com carroça em sentido contrário. Essas práticas moldaram as regras regionais da estrada e quando os automóveis entraram em cena, os países já tinham escolhido os lados de direção.

De acordo com o pesquisador norte-americano Albert Rose, “todas as evidências parecem indicar que o fluxo pela direita predominava nos Estados Unidos na época colonial, desde os primeiros assentamentos”. Quando as carroças passaram ao uso geral, os condutores seguravam as rédeas com a mão esquerda e o chicote, com a direita, e viajavam pela direita para observar mais atentamente o espaço de passagem entre os veículos. Segundo ele, o primeiro estado a adotar regra para as estradas foi a Pensilvânia em 1792. Em seguida, o estado de Nova York determinou o tráfego pela direita em todas as vias públicas.



Na Europa, mudança de lado foi por imposição dos conquistadores

Mas foi Henry Ford quem mais influenciou a opção de condução pela direita ao adotar o volante no lado esquerdo dos automóveis no Modelo T em 1908. O veículo tornou-se tão popular que, em 1915, os outros fabricantes de carros seguiram o exemplo da Ford com a posição do motorista no lado esquerdo.

Na Europa Central, os nazistas acabaram com os “esquerdistas” nas décadas de 1930 e 1940 e, com o florescimento das viagens e do comércio, países de tráfego pela esquerda na América Latina e na África mudaram de lado. Um caso curioso é o de Okinawa, província do Japão que em 1978 fez o contrário, mudando para a direção à esquerda. Talvez para apagar a lembrança da ocupação pós-guerra norte-americana da ilha, os japoneses tomaram essa medida, colocando a ilha em sintonia com o resto do país. É uma forma de mostrar quem é que manda. “A regra da estrada faz parte da identidade nacional”, explica o autor Kincaid.

EXCEÇÕES – A Convenção das Nações Unidas sobre Tráfego Rodoviário estabelece que “Todo tráfego veicular que segue o mesmo sentido em qualquer estrada deve-se manter no mesmo lado da rua, que deve ser uniforme em cada país para todas as estradas”. En-

tretanto, muitos países têm algumas exceções isoladas nas quais o tráfego prossegue no lado oposto do resto do país. As exceções, por motivos variados, podem ser encontradas na Itália (em duas pontes em Roma), Inglaterra (uma pequena rua em Londres), Estados Unidos (trecho na entrada de Los Angeles), Canadá (dez quilômetros no sudoeste de Montreal).

Na travessia de fronteiras entre dois países com direção nos lados opostos, a situação não é tão complicada como parece. Em geral, o motorista ingressa em uma área alfandegária, estaciona o carro para inspeção e, na saída do estacionamento, se certifica se está do lado correto da estrada.

PEDESTRES – A maioria das pessoas, por ser destra, tem uma tendência natural de se manter à direita. Por isso, seguir pela direita nas ruas é uma prática normal. Quando se diz que a preferência é pela direita, isto significa o fluxo em relação a outras pessoas e não a veículos. Caminhar pela direita em aglomerações é normal nos Estados Unidos e no Canadá, com algumas variações regionais. Na França, o lado direito também é o preferido, mas a Inglaterra parece não ter preferência por um dos lados da calçada. No Japão, o lado escolhido pela população é o esquerdo. ▀



“Francamente:
o seu concorrente
adora o jeito que
a sua equipe se fala.”



A Nextel oferece ao mercado empresarial a mais completa solução de comunicação móvel integrada: Conexão Direta Nextel, que permite ao usuário falar imediatamente com sua equipe, fornecedores ou clientes, apertando um único botão, inclusive entre cidades e estados, sem custo de interurbano e até entre países⁽¹⁾; Telefone Móvel; Recado Digital (mensagens de texto) e Nextel Online, tecnologia de transmissão de dados por pacote no Brasil e GPS integrado, tudo utilizando o mesmo aparelho.

Além de todos esses serviços a Nextel coloca a sua disposição mais uma solução⁽²⁾ que vai deixar sua empresa cada vez mais conectada com sua equipe:

Logikos

Tecnologia

Visualize a sua frota, via internet, quantas vezes quiser, reduza o consumo de combustível em até 15%, e mais, tudo isso com uma mensalidade fixa!

Sistema de Rastreamento e Localização de Veículos.

Este sistema permite monitorar os veículos da empresa via internet em tempo real, gerando informações que identifiquem a eficiência e produtividade da sua frota. O sistema Logikos não só localiza o veículo mas mede e informa as velocidades e distâncias percorridas. A tecnologia Logikos permite o total gerenciamento de frotas de veículos terrestres com registro histórico de seus deslocamentos, tempos de parada e desvios de rotas. O sistema permite ainda o envio de comandos e acionamentos de dispositivos, como de trancas de baú e bloqueio de combustível. Existem ainda aplicativos específicos para ônibus, ambulâncias, reboques e gerência de risco.

NEXTEL[®]
REPRESENTANTE AUTORIZADO

Direto. Esse é o nosso jeito.

Ligue hoje mesmo e
agende uma visita.
0800-101951

Tecmicro
Soluções

Serviço destinado a empresas ou grupo de pessoas, naturais ou jurídicas caracterizados pela realização de atividade específica, regulamentado pela Resolução 221/00 da Anatel. Conexão Direta Nextel e o serviço de Despacho definido no artigo 1º, Parágrafo Único da Resolução 221/00 da Anatel. Sujeito a aprovação de crédito e alteração sem prévio aviso. Motorola, iDEN, i830, são marcas ou marcas registradas da Motorola Inc. Para mais informações sobre condições e tarifas dos planos de serviços e área de cobertura, acesse nextel.com.br. (1) Tarifa de R\$ 29,00 por aparelho. (2) Serviço tarifado, consulte o seu representante.

Nó na saída

As exportações brasileiras crescem e expõem cada vez mais o precário sistema logístico do País, apesar do crescimento do setor de serviços logísticos

Sonia Crespo



Nos portos formam-se gargalos por deficiência da estrutura logística

Em agosto, o Brasil exportou para o mundo 41% a mais do que no mesmo mês de 2003, o que representa algo em torno de US\$ 9 bilhões. No acumulado do ano, as vendas externas já somam aproximadamente US\$ 61 bilhões, que significam algo em torno de 34% a mais em relação ao período de 2003. Mas, se por um lado, o País assiste à arrancada do crescimento, por outro expõe cada vez mais a precária estrutura logística atual, constatada, entre outros fatores, pelo gargalo que se forma na maioria dos portos brasileiros. Recente artigo divulgado pelo professor Paulo Fernando Levy, do Centro de Estudos de Logística – CEL Coppead, mostra que a indústria de provedores de serviços logísticos (PSLs) no Brasil vem crescendo de forma acelerada nos últimos anos: entre 2000 e 2003, a receita total dos PSLs sal-

tou de R\$1,56 bilhão para R\$ 6,02 bilhões – crescimento de 286% em três anos. No entanto, o número de PSLs cadastrados como operadores logísticos cresceu apenas 16% nesse mesmo período. Uma comparação com alguns indicadores obtidos junto às 500 maiores empresas brasileiras mostra fortes indícios de que existem claros descompassos entre oferta e demanda, ou seja, a oferta de serviços parece ser excessiva quando comparada com os requisitos e as necessidades dos embarcadores. Os atuais desafios logísticos do comércio exterior no Brasil foi um dos temas apresentados no 10º Fórum Nacional e Seminário Internacional de Logística, realizado pelo CEL-Coppead, da Universidade Federal do Rio de Janeiro. O evento aconteceu em meados de agosto no Rio de Janeiro e reuniu empresários, empresas dedicadas ao comércio

exterior, fornecedores de serviços logísticos e representantes do CEL-Coppead.

Em seu artigo, intitulado “A Indústria de Provedores de Serviços Logísticos no Brasil: Analisando Oferta e Demanda de Serviços”, o professor diz que a indústria de provedores de serviços logísticos parece estar evoluindo para uma fase de consolidação. O número de empresas do segmento no País caiu de 124 para 114 nos últimos anos, o que significa, segundo Fleury, que está havendo maior concentração no setor.

ÍNDICE DE SATISFAÇÃO –

Ilustrando o artigo, dados da pesquisa realizada pelo Coppead com 93 empresas industriais brasileiras – dentro de um conjunto das 500 maiores – revelam que 45% pretendem aumentar, 48% manter, e apenas 7% reduzir a participação dos provedores logísticos no total de suas despesas logísticas. “Dessas mesmas empresas, 81% se dizem satisfeitas ou muito satisfeitas com a decisão de contratação de PSLs. Este é um percentual considerado bastante elevado, que se encontra no patamar equivalente a de países com tradição em terceirização logística muito maior que a nossa. Apenas como exemplo vale ressaltar que o percentual de satisfeitos ou muito satisfeitos com a decisão de terceirização logística é de 89% na América do Norte, 81% na Europa e 89% na Ásia”, diz Paulo Fleury em seu artigo.

A análise feita pelo professor mostra que as empresas que oferecem serviços logísticos concen-

Atividades logísticas com maior previsão de crescimento da terceirização até 2005
(% de empresas que ampliarão a terceirização)

Atividade	%
Armazenagem	40
Desenvolvimento de projetos/soluções logísticas	31
Gestão de estoques	25
Montagem de kits	23
Gerenciamento de transporte multimodal	20
Transporte de distribuição	17
Transporte de transferência	17
Transporte de suprimento	16
Desembarço aduaneiro	11
Milk Run	9

Fonte: CEL Coppead (site internet)

tram, quase em sua totalidade, atividades mais comuns da logística de transporte, que seriam armazenagem, controle de estoques, distribuição e transferência. Atividades mais sofisticadas aparecem bem menos nas ferramentas oferecidas por essas empresas, como milk run, just-in-time, gerenciamento intermodal e montagem de kits. Essas atividades mais sofisticadas vêm crescendo a cada ano, mas ainda possuem os mais baixos índices de terceirização, analisa o professor. “Examinando um futuro próximo, e levando em consideração o percentual de empresas que pretendem terceirizar ou aumentar o grau de terceirização de determinadas atividades nos próximos anos, verificam-se as maiores oportunidades para os operadores logísticos, no que diz respeito aos serviços a serem oferecidos”, relata.

Ele constata em seu trabalho que os embarcadores, hoje, estão buscando provedores focados e experientes, em vez de fornecedores que ofereçam uma ampla gama de serviços. Para classificar os setores de acordo com sua atratividade, tomando como base o tamanho da demanda, Fleury analisou algumas alternativas. Uma delas seria avaliar os PSLs que prestam serviços para um determinado setor. “Segundo essa alternativa, os cinco setores mais atrativos seriam químico e petroquímico, automotivo, alimentos, higiene

e limpeza, e eletroeletrônico”, lista em seu artigo.

“Clientes se tornam mais exigentes e seletivos. De acordo com pesquisa que realizamos, há claras necessidades de adaptação das estratégias comerciais utilizadas atualmente pelos provedores de serviços logísticos”, cita Fleury.

O professor conclui em seu artigo que o uso de tecnologias de informação ainda deixa muito a desejar, principalmente quando se considera sua importância vital para o aumento da produtividade e redução de custos. Paulo Fernando Fleury finaliza salientando que “aqueles que conseguirem entender as novas exigências e estiverem dispostos a investir nas mudanças aumentarão suas chances de sobrevivência e crescimento. Os que se mantiverem estáticos correrão sérios riscos de serem atropelados pela dinâmica do mercado”.

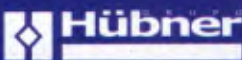


Segurança e Eficiência, a AUTO LINEA Faz a Diferença.

**AJUSTADOR
AUTOMÁTICO
DE FREIO**



Foto Ilustrativa



- O MELHOR CUSTO / BENEFÍCIO
- AMPLA REDE DE DISTRIBUIÇÃO
- ASSISTÊNCIA TÉCNICA EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL

FUNDAÇÃO DA NAD.FERROSOS

USINAGEM

FUNDAÇÃO I DE FERRO

FUNDAÇÃO II DE FERRO



(41) 641-5000

www.autolinea.com.br

Solução de ponta a ponta

Maior empresa do País em logística coloca toda sua gigantesca infra-estrutura de transporte e armazenagem para resolver problemas dos embarcadores

A maior empresa de logística do País, a Cia. Vale do Rio Doce (CVRD), está utilizando sua impressionante malha de transporte para resolver problemas pontuais dos clientes. É a chamada solução literalmente de ponta a ponta.

Um dos vários exemplos é o escoamento de produtos primários produzidos ao longo de suas ferrovias em Minas Gerais com destino aos portos de exportação. Os produtos vão dentro de contêineres. A Vale, por exemplo, faz a coleta do produto no endereço do cliente, traz até seu centro de armazenagem e distribuição de Uberlândia, coloca nos trilhos de suas ferrovias, Vitória a Minas e Centro-Atlântica, e, sobre trilhos, a carga chega ao Porto de Santos (SP) ou ao Terminal de Vila Velha (TVV), em Vitória (ES), um terminal que pertence à companhia.

Esta solução está sendo dada para um grupo de doze produtores de algodão filiados à Associação Mineira de Produtores de Algodão (Amipa). Eles levam o algodão em fardos até o porto seco, da Vale, em Uberlândia (MG), uma estação aduaneira que tem uma área de 12 mil m² e apreciável pé direito de 11 m.

Ali, a Vale do Rio Doce trata de transferir o algodão para contêineres. O passo seguinte é colocar o cofre de carga sobre vagão-plataforma. A viagem vai de Uberlândia a Campinas (SP) pelo trilho da FCA. O direito de passagem pelas linhas da Brasil Ferrovias faz com que a FCA possa se responsabilizar pela carga colocada no Porto de Santos.

“Essa solução multimodal será vantajosa para nós que exportamos o algodão posto no porto”, disse Norberto Abreu, vice-presidente da Amipa. Ele relaciona as vantagens de deixar a logística nas mãos da

Vale: redução de custos de frete, de prêmio de seguro e de avarias.

A Vale efetivamente colocou sua grande estrutura logística para apoiar soluções à la carte. Tem buscado ligar suas três ferrovias, oito portos e cinco navios a serviço do transporte multimodal.

Uma dessas ferrovias, a Vitória a Minas, comemorou em maio deste ano o centenário de sua construção. O objetivo inicial da obra era o de escoar a produção de café.

A ESTRUTURA DA VALE – A logística da empresa tem grandes números. Opera três ferrovias que somam 9.306 km – 32,5% da malha total – que movimentaram no ano passado 116,6 bilhões de toneladas/quilômetro útil (tku), 65,2% da produção sobre trilhos do Brasil. Na cabotagem, responde por 36% da carga geral com a ajuda de seus cinco navios e oito portos. No total da carga transportada no País, 16% são de sua responsabilidade.

Essa estrutura, em grande parte, nasceu para suportar sua movimentação de milhões de toneladas de minérios. De alguns anos para cá, no entanto, a companhia descobriu essa força também a serviço da logística para terceiros.

ALGUMAS CARGAS – A Vale movimenta vários tipos de cargas. As cargas agrícolas estão entre as mais importantes. No ano passado transportou 7,7 milhões de toneladas. Fez, ainda, o escoamento de 2,7 milhões de toneladas de fertilizantes (incluindo enxofre e fosfato). Outras cargas relevantes movimentadas pela Vale são produtos siderúrgicos, químicos e combustíveis. Na área de siderurgia, as ferrovias da Vale transportaram 29,2 milhões de toneladas de insumos e produtos em 2003. ■



A ferrovia Vitória a Minas comemorou o centenário

CURSOS TÉCNICOS

FERRAMENTAS PARA GESTÃO DE NEGÓCIOS.

A Editora OTM oferece três grandes oportunidades para todos os profissionais da área de transporte. Os cursos, **Cálculo de Custos Operacionais de Veículos**, **Logística na Manutenção de Frotas** e **Planejamento na Formação de Frotas** são ferramentas indispensáveis para empresários, gerentes e outros profissionais envolvidos na gestão, operação e manutenção de frotas que buscam aumentar a competitividade e os lucros de suas empresas.

22 de Setembro de 2004

CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS 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
 - 1.3 - Administração dos custos operacionais
 - 1.5 - Fatores que influenciam na variação dos custos
- 1.5 - 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\$ 300,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h00 - 15h15
	Término	17h30

23 de Setembro de 2004

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\$ 300,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h00 - 15h15
	Término	17h30

24 de Setembro de 2004

PLANEJAMENTO NA FORMAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Planejamento de frota**
 - 1.1 - Política de renovação de frota
 - 1.1.1 - Aspectos teóricos/conceituais de modelo
 - 1.1.2 - Aspectos metodológicos
 - 1.1.3 - Aspectos operacionais
 - 1.1.4 - Aplicação prática de modelo
2. - **Dimensionamento de frota**
3. - **Adequação de frota**
4. - **Frota própria x frota contratada**

Valor da inscrição: R\$ 300,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h00 - 15h15
	Término	17h30

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:

Hotel Transamérica Flat Congonhas - Rua Vieira de Moraes, 1.960. Próx. ao Aeroporto de Congonhas - São Paulo - SP - (11) 5094.3377

ORGANIZAÇÃO:



Marcelo Fontana
promoções e eventos

REALIZAÇÃO:



transporte
Todos os modais MODERNO

INFORMAÇÕES:

11-5096.8104 / 08007028104
otmeditora@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

Portos seguros para caminhoneiros

Braskem faz parcerias na criação de centros de logística em pólos petroquímicos para receber melhor o motorista

Com limitada escala de produção, baixo poder de compra, exposto à deficiência da infra-estrutura rodoviária e à sandice da violência, padrão de si mesmo e em cujas mãos costuma-se ler em pára-choque e pára-barro, que seu volante representa o “troféu de um herói sem valor”, o caminhoneiro autônomo está em gradativa extinção. E quem depende muito dele e percebeu a dificuldade tem procurado algum tipo de providência para ao menos alongar sua sobrevivência.

Uma dessas providências – ao lado, claro, da remuneração de mercado pela prestação de serviço – tem sido tratar o caminhoneiro com dignidade, aparentemente uma atitude corriqueira, mas pouco observada no mercado.

A Braskem, grande usuária de caminhoneiros, juntou parceiros da cadeia de transporte e logística para construir três centros de logística, batizados com a sigla de CLOG. Os centros foram projetados para três pólos petroquímicos onde a Braskem atua e que estão em Triunfo (RS), Camaçari (BA) e Marechal Deodoro (AL).

Os centros de apoio exigirão investimento de R\$ 13,5 milhões na

construção da infra-estrutura, bancados por uma das transportadoras da Braskem, a Ballylog Logística. À BR Distribuidora coube a modernização e expansão dos postos de serviço.

Há, em verdade, três modelos de propriedade física. Em Triunfo, por exemplo, a BR é a dona do terreno, em Marechal Deodoro, a Braskem é a proprietária e em Camaçari, a Ballylog é a titular da área. Nos três casos, a infra-estrutura será tarefa da Ballylog – que além disso, fará o papel de gestora, de síndica na administração e operação dos centros. A bandeira BR, em todos casos, vai explorar o negócio de combustíveis e derivados.

Quem conhece a vida de estrada sabe que o caminhoneiro trabalha e dorme na boléia, e que o posto, além dos serviços de rotina, tem alguma infra-estrutura adicional de convivência.

No caso dos CLOG a área de convivência e lazer é parte integrante do projeto. Os centros estarão preparados para receber acompanhantes de caminhoneiros – esposas e filhos – que costumam viajar na boléia em épocas de férias escolares.

A Braskem gasta por ano entre

da é maioria (45%) na matriz de transporte da companhia. E o caminhoneiro tem metade da participação nesse modo. O restante vai em frota própria das 13 empresas contratadas e nos caminhões agregados dessas transportadoras.

São 5 milhões de toneladas que a Braskem movimentada por ano nessa operação de distribuição. A metade é de resinas petroquímicas (PVC, polietileno, polipropileno, PET) produtos muito visados por ladrões de cargas pela alta liquidez.

Dessa forma, um dos atributos básicos para se ter baixo volume de ocorrências é manter uma boa seleção de motoristas. Nesses centros logísticos haverá unidade da Pamcary, empresa que se especializou também em gerenciamento de riscos por meio de levantamento, em seus cadastros, do perfil profissional e da folha corrida dos profissionais do volante.

A Braskem tem nos últimos anos procurado outros modos de transporte para reduzir sua dependência no rodoviário, principalmente porque sua viagem média, de 1,4 mil km, é longa, expondo muito a carga a riscos de desvios.

Com isso, a cabotagem, nas transferências, já representa 40% do volume das chamadas cargas que saem para os clientes. Trem, com 8%, dutos, 6%, e navegação fluvial, 1%, respondem por mais 15%. Apesar dessa mudança, na ponta final, não há jeito, o caminhão é insubstituível.

ESTRUTURA PARA SERVIÇOS E LAZER

Onde estão os centros	Marechal Deodoro (AL), Camaçari (BA), Triunfo (RS)
Parceiros da Braskem	BR Distribuidora, Ballylog Logística
Serviços disponíveis	Escritórios (transportadoras, gerenciadoras de risco), abastecimento, sanitários, banco 24 horas, barbearia, posto médico-odontológico, salas de treinamento, área de lazer para caminhoneiro e família, área de estacionamento

R\$ 420 milhões e 450 milhões em armazenagem e no transporte interno do produto acabado. O rodoviário ain-

PNEUS, O SEGUNDO MAIOR CUSTO DE UMA FROTA.

SUA CORRETA ADMINISTRAÇÃO FAZ A DIFERENÇA.

Em parceria com a Bandag, a editora OTM estará realizando o curso **GERENCIAMENTO DE PNEUS PARA FROTA**, abordando a importância da administração de um produto que hoje representa o segundo maior custo de uma frota.

O objetivo deste curso é preparar as pessoas envolvidas direta ou indiretamente em todos os processos de manutenção e operações de uma frota para que obtenham procedimentos corretos na sua administração.

OS TÓPICOS ABORDADOS

- 1 - Tipos de Pneus
- 2 - Nomenclaturas
- 3 - Pressão
- 4 - Carga
- 5 - Velocidade
- 6 - Montagem
- 7 - Identificação do Pneu na Frota
- 8 - Armazenagem
- 9 - Controle dos Pneus
- 10 - Legislação e Normas
- 11 - Reforma de Pneus
- 12 - Sistema de Gerenciamento

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

Hotel Transamérica Flat Congonhas
Rua Vieira de Moraes, 1.960.
Próx. ao Aeroporto de Congonhas
São Paulo - SP
(11) 5094.3377

A DATA

Dias 05 e 06 de Outubro de 2004

O INSTRUTOR



Antônio Carlos Pereira - Administrador de Empresas pelo IPEP - Instituto Paulista de Ensino e Pesquisa, atua como Gerente de Treinamento na Bandag do Brasil, com amplo conhecimento em treinamento voltado para o Gerenciamento de Pneus para Frotas.

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

ORGANIZAÇÃO:



Marcelo Fontana
promoções e eventos

REALIZAÇÃO:



transporte
MODERNO
Todos os modais

INFORMAÇÕES:

11-5096.8104 / 08007028104
otmeditora@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos



Além de combustíveis e bebidas, a Luft transporta produtos agrícolas, medicamentos e fast food

Luft vigia o peso da frota

Empresa transforma peso morto em carga líquida para ter mais produtividade

É hábito arraigado “engordar” caminhões e carretas com reforços e badulaques. Com isso, no imaginário, é possível enfrentar com mais vigor estradas em péssimas condições, e carregar peso acima do permitido. São deficiências e manias graves do transporte rodoviário de cargas que se tornam mais agudas quanto maior é a falta de fiscalização e de balanças – aliás, um caos nacional. No site do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit) está escancarado: de cerca de 80 balanças instaladas em estradas federais, 80% estão fora de uso. E isso vem de décadas, desde o tempo que o Dnit era Dner.

Se instalação, manutenção e gestão das balanças é obrigação do governo, a dieta do caminhão é dever de empresário. O Grupo Luft vem “emagrecendo” seus caminhões há algum tempo e o resultado disso é menor custo operacional e, também, maior carga líquida que se transforma em mais arrecadação de fretes.

Para tornar isso possível, diz Mário Luft, diretor do grupo, foi preciso “criar” um caminhão. O conjunto – formado por um cavalo cabine simples Mercedes-Benz modelo 2638, que puxa uma carreta de três eixos – pesa bem menos que um conjunto tradicional. O regime foi obtido graças a uma dieta que suprimiu a cabine leito (toman-

do-a simples) e introduziu eixos mais leves, rodas de alumínio, suspensão a ar e pneus single nas carretas.

Os conjuntos nessa configuração operam para a Ambev, levando refrigerantes e cervejas nas rotas inter-fábricas. “Cada conjunto transporta 32,5 toneladas, pelo menos 6,5 toneladas mais que o conjunto convencional”, diz Mário Luft. O peso bruto transformado em carga líquida é o valor agregado. “Na negociação que temos com o embarcador, estabelecemos um regime ganha-ganha, ou seja, ficamos com uma parte e eles com outra parte da economia”

O Grupo Luft, dono de 1.200 caminhões, já incorporou nesse número os 160 veículos que comprou da Petrosul, bandeira de postos com sede em Sorocaba (SP), dona de uma rede de 300 unidades.

A Petrosul, na negociação da frota própria, concedeu prazo de seis anos para abastecer sua rede de postos, que hoje envolve um suprimento mensal de 80 milhões de litros, tarefa que exige um percurso de 1,5 milhão de quilômetros.

Dentro da filosofia de trocar tara

por carga, a Luft programou nova configuração à frota da Petrosul, formada inicialmente por 10 cavalos-mecânicos acoplados a carretas bitrens, 66 cavalos atrelados a carretas convencionais e 84 caminhões de três eixos. Os trucados, com capacidade para levar 15 mil litros de combustível, serão substituídos por 40 caminhões FlexTruck, de quatro eixos (dois dianteiros), Mercedes-Benz, para 25 mil litros de carga. Trocam-se 84, com capacidade estática para 1,26 milhão de litros, por 40 veículos, com capacidade de um milhão de litros. Ou seja, a frota cai pela metade e a capacidade diminui só um quinto.

O aumento da produtividade por veículo – com todas as consequências benéficas da ação – está sendo estendida também aos demais veículos dos tanques. As carretas bitrens e as convencionais perdem peso morto com a utilização, por

exemplo, do pneu single (em vez de duplo), rodas de alumínio, suspensão a ar (no lugar de feixe de molas). O objetivo da Luft é ficar com uma frota própria 28% menor que recebeu e, mesmo assim, aumentar o volume transportado de 50 milhões de litros mensais para 64 milhões de litros. Com isso, em vez de entregar a terceiros o transporte de 30 milhões de litros, repassará apenas 16 milhões de litros.

CONTROLES SEVEROS – Com sua entrada no transporte de combustíveis e bebidas, o grupo Luft – que normalmente movimentava produtos de alto valor agregado – entra em cargas de menor valor. “E para operar essas cargas é indispensável que se tenham veículos corretamente especificados e severos controles operacionais”, explica Mario Luft.

A redução de custos é uma imposição do cliente, logo emanada

do mercado. Além da especificação correta do veículo que traga melhor relação custo-benefício, o grupo não abre mão de uma consistente política de habilitação, treinamento e reciclagem do corpo de motoristas. “O treinamento é de 100 horas envolvendo postura comportamental e tecnologia veicular”, conta Mário Luft. Os motoristas admitidos no grupo têm segundo grau e uma remuneração mensal bem acima da média de mercado. “O empresário diz que só assim é possível compatibilizar o passo do homem à evolução da máquina.

Em 2004 o grupo Luft vai movimentar 2,1 milhões de toneladas (35% de crescimento sobre 2003). Para isso, fará 900 mil entregas em 129 mil endereços com frota de 1,2 mil caminhões – 1,1 mil deles Mercedes-Benz – que rodam 144 milhões de quilômetros por ano e consomem 45 milhões de litros de diesel. ■

FLEETCOM

Sistema de Gerenciamento de Frota

Software para Gestão de Transportes, módulos:

Administrativo

- ✓ CTCR, Faturamento, Contas a Pagar/Receber, Fluxo de Caixa, Bancos.

Operacional

- ✓ Veículos, Motoristas, Combustíveis, Lubrificantes, Manutenção, Pneus, e Almoxxarifado.

Reduza seus CUSTOS OPERACIONAIS!

PARA OTIMIZAR OS RECURSOS DE SUA EMPRESA
CONTE COM A GENTE!

A mais completa Consultoria em Transportes

- ✓ Auditoria nos Sistemas de Gestão, Manutenção e Operação da Frota de Veículos.
- ✓ Manutenção própria ou terceirizada?
- ✓ Dimensionamento, Adequação e Renovação de Frota.
- ✓ Normas de Utilização da Frota.

Treinamento especializado

- Técnicas para Direção Segura e Econômica de Veículos.
- Movimentação de Materiais (Empilhadeiras, Guindautos, Tratores)

VISITE NOSSO SITE: www.fleetcom.com.br

FLEETCOM Serviços e Tecnologia S/C Ltda.

Rua Mazel, 107 Sala 04/B - 06708-235 - Cotia - São Paulo - Fone (012) 9723-9777.
Rua Espírito Santo, 219 (altos) - 01526-020 - São Paulo - Fone (011) 3207-9191.



NÃO DÊ CARONAS INDESEJÁVEIS.
SEGURANÇA E QUALIDADE EM TRANSPORTE É COM A AICO.

Soluções completas para carroceria industrial

- Dobradiças
- Fechos
- Varoes
- Mancais,
- Trilhos para Fixação
- Engates



AICO
Alianza International Company

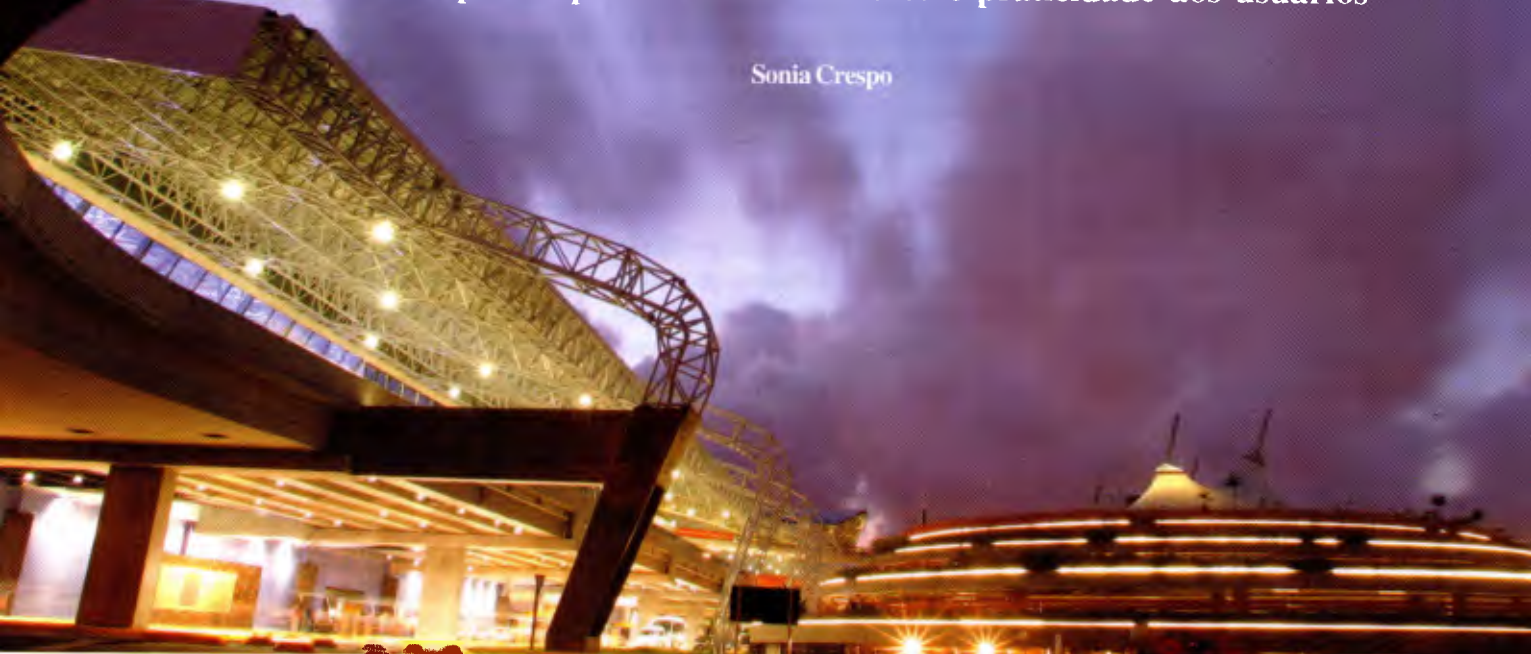
Rua Herbert Kremer, 718 - CEP 88305-200 - Itajaí (Santa Catarina)
Tel/Fax: 47 3481773 - e-mail: aico@aico.com.br - www.aico.com.br

MRF
MECANIZADOS
RODRIGUEZ
FERNANDEZ, S.L.

O céu pode esperar

Plano de obras da Infraero prevê modernização da infra-estrutura em 66 aeroportos para oferecer conforto e praticidade aos usuários

Sonia Crespo



Aeroporto de Recife: maior e mais moderno do Nordeste, agora tem capacidade para 5 milhões de passageiros ao ano

O conceito funcional dos aeroportos brasileiros vem mudando gradualmente nos últimos anos, resultado do trabalho que está sendo realizado pela Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária (Infraero). Antes concentrados apenas na boa recepção e despacho de passageiros e de cargas, hoje os serviços aeroportuários pretendem bem mais que isso. A começar pela qualidade: mais amplos e modernos, com lojas, cinemas e área de alimentação, os aeroportos deixam de ser apenas monótonas estações de passagem e se tornam locais atrativos para usuários em trânsito ou à espera de conexões. Na área de infraestrutura, as melhorias já realizadas ou previstas irão beneficiar a demanda de passageiros e de cargas dos próximos dez anos, conforme anuncia a Infraero. A estatal tem reformas programadas em pra-

ticamente todos os aeroportos que administra – 66, que correspondem a 97% do movimento regular de aeronaves no País. Bom para o Brasil, melhor para os usuários, que sentirão prazer em embarcar ou desembarcar com conforto e praticidade nesses terminais – como o novo Aeroporto Internacional de Recife (Guararapes/Gilberto Freyre), em Pernambuco, que será oficialmente inaugurado em setembro deste ano.

Outro grande aeroporto internacional brasileiro, o de Viracopos em Campinas (SP), já concluiu a primeira etapa de obras, e a segunda fase está prevista para ficar pronta no segundo semestre de 2004. O terminal está sendo preparado para ser o principal portal de cargas e passageiros da América Latina. Até 2007, o desenvolvimento das obras permitirá atender uma demanda de 55 milhões de passa-

geiros/ano, e um total de 470 mil operações de pouso e decolagem – quando a segunda pista estiver concluída. Os terminais de logística terão capacidade de processar até 720 mil toneladas de carga aérea por ano.

O Aeroporto Internacional de Brasília também mudou de cara. Terceiro em movimento de aeronaves e passageiros do Brasil – tem capacidade para atender 7,4 milhões de viajantes/ano, acaba de inaugurar a ampliação do terminal de passageiros. Ganhou um terceiro piso, com lojas, quatro salas de cinema, praça de alimentação e espaço para exposições. Até o final deste ano está prevista a inauguração da segunda pista para pousos e decolagens, que irá desafogar o intenso tráfego de aeronaves.

RECIFE: MODELO – Não bastava apenas ser grande: o povo pernambucano queria que seu ae-

roporto internacional fosse o maior e mais moderno da Região Nordeste. E conseguiu. Não apenas da Região Nordeste, como também da Região Norte. Para realizar a façanha, que custou R\$ 329,1 milhões, foi necessário reunir recursos da Infraero, que bancou 53,2% do valor total da obra (R\$ 175,2 milhões), da Embratur, que entrou na parceria com 30,4% (R\$ 100 milhões), e do governo do estado de Pernambuco, que participou com 16,4% (R\$ 16,4 milhões). O resultado é um aeroporto de 52 mil m² com instalações – internas e externas – de alto padrão em tecnologia, funcionalidade e modernidade. Embora já esteja operando em caráter experimental desde o começo de julho, ainda faltam alguns detalhes de acabamento nas obras e a inauguração oficial está prevista para acontecer ainda em setembro deste ano.

O convênio criado por essas empresas se incumbiu de construir um novo terminal de passageiros e um edifício-garagem, e a reformular a central de utilidades – ou seja, dar um visual mais futurista e convidativo



Congonhas, em São Paulo: oito fingers para facilitar a vida dos passageiros

tivo às instalações internas, por onde circulam os passageiros em trânsito. A obra começou, na verdade, em 2000, quando foi concluída a construção da maior pista de pouso e decolagem do Nordeste no Aeroporto de Guararapes, com 3.305 metros. Essa extensão possibilita a operação de grandes aviões, como o Boeing 747-400, que tem capacidade para 290 passagei-

ros e 62 toneladas de carga. O moderno edifício-garagem está concluído desde 2002, e comporta 2.080 veículos – quatro vezes mais do que as 500 vagas que possuía anteriormente. No último pavimento deste edifício, há um espaço reservado para eventos e exposições.

CAPACIDADE DOBRADA –

O restante do projeto está praticamente concluído: basta apenas a implantação de mais quatro pontes de embarque, que estão sendo construídas na área antiga do terminal. Ao todo serão 11 pontes – conhecidas como *fingers*. O pátio de aeronaves praticamente dobrou de capacidade: passou a comportar 26 aviões, ante os 14 que acomodava anteriormente.

A reestruturação ampliou a capacidade de atendimento a passageiros por ano de 1,5 milhão para 5 milhões. Os balcões de



Instalações com visual mais futurista e convidativo no Aeroporto de Guararapes, em Recife

AEROPORTOS

check-in, que eram 24 no antigo terminal, agora são 64. Isso fez com que a capacidade de atendimento simultâneo crescesse de 250 passageiros/hora para 1.500 passageiros/hora. Na área destinada a compras e lazer, foi desenvolvido um projeto dentro do conceito de Aeroshopping, que vem sendo amplamente difundido no País pela Infraero, e está transformando o aeroporto em um centro de comércio, com conforto para os usuários, que terão à mão produtos e serviços de qualidade. Este setor, que abrigava 64 estabelecimentos, terá 142 lojas, que estão sendo inauguradas aos poucos. Para facilitar o trânsito interno foram ampliados o número de escadas rolantes, de 3 para 9, e o de elevadores, de 3 para 11.

O Aeroporto Internacional de Recife tem o que há de mais avançado em tecnologia aeroportuária. A adoção do sistema de automação Sapios permite o controle dos acessos restritos ao público, assim como a detecção de riscos de incêndio, a otimização da vazão de ar-condicionado e a velocidade das escadas rolantes e esteiras de bagagens, de acordo com a demanda. Outras novidades do novo aeroporto da capital pernambucana são a implantação – pioneira no Brasil – de

uma delegacia para turistas, e o corredor de acesso às pontes de embarque, que tem vias diferenciadas para passageiros que chegam e partem – o primeiro aeroporto brasileiro a utilizar esse sistema, que evita o encontro dos dois fluxos e torna essas operações mais rápidas e seguras.

CONGONHAS

– Aeroporto de maior movimento da América do Sul, Congonhas já está operando com oito *fingers* recém-construídos, novas salas de embarque e área ampliada de 37,3 mil m² para 51 mil m². Neste caso, o objetivo da Infraero não é o de elevar o número de passageiros, que já está saturado, mas adequar devidamente o terminal ao atual movimento.



Recife: 52 mil m² com instalações de alto padrão

O aeroporto de Congonhas foi construído na década de 1930 para receber 6 milhões de passageiros/ano e atualmente passam por ele cerca de 12 milhões/ano. A obra prevê para breve a abertura de mais 4 *fingers* e uma nova área de desembarque, com cinco esteiras de bagagem. Com a expansão, o número de balcões de check-in saltou para 92 – antes eram 77 – e o pátio de aeronaves cresceu de 80 mil m² para 104 mil m². Ainda em fase de construção, o pátio de estacionamento de carros terá 3,3 mil vagas e desafogará o trânsito de acesso ao aeroporto, localizado próximo de vias públicas de grande movimento. A obra é uma parceria entre a Infraero e a prefeitura de São Paulo, e está prevista para ficar pronta em 2006.

O QUE MUDOU NO AEROPORTO INTERNACIONAL DE RECIFE

	Antes	Depois
Comprimento da pista*	3.000 m	3.305m
Capacidade do pátio de aeronaves*	14 aviões	26 aviões
Capacidade de atendimento a passageiros/ano	1,5 milhão	5 milhões
Capacidade de atendimento simultâneo/hora	250 passageiros	1.500 passageiros
Pontes de embarque**	–	11
Balcões de check in	24	64
Capacidade do estacionamento para veículos*	500 carros	2.080 carros
Espaços comerciais	64	142
Centros culturais	–	2
Escadas rolantes	3	9
Elevadores	3	11

* Obra já concluída; ** sete pontes já entregues
Fonte: Infraero

11º CONGRESSO SOBRE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS 5ª FEIRA RIO TRANSPORTES

10 A 12 DE NOVEMBRO
MARINA DA GLÓRIA
RIO DE JANEIRO



Promoção:



FETRANSPOR
Federação das Empresas
de Transportes de Passageiros
do Estado do Rio de Janeiro
E SINDICATOS FILIADOS

Apoio Institucional:

CNT - NTU
ABRATI - ANTTUR
ANTP - FABUS
SIMEFRE

Novo perfil das fabricantes

Menos empresas brasileiras e mais fornecedores globais, num setor que vem mudando também seu endereço dentro da geografia brasileira

Estamos longe dos anos 40, quando o Brasil nem contava com indústria automobilística. Caminhões, ônibus, automóveis, vinham importados, o País praticamente não tinha rodovias pavimentadas, tampouco tirava petróleo do fundo da terra ou do mar. Nos anos 50 nascem a Petrobrás, as montadoras, mas antes disso ou simultaneamente à exploração de petróleo ou fabricação de veículos, já estava presente a indústria de autopeças, atividade criada a partir da coragem, determinação, competência e visão de brasileiros.

Cofap, Metal Leve, Sabó, Dyna, Arteb, Nakata e muitas outras estão na lista de pioneirismo. Determinaram a conveniência (política do País e interesses familiares dos controladores) e a configuração do quadro econômico mundial que grande parte das empresas brasileiras tivesse seu capital transferi-

do para companhias globalizadas a partir da segunda metade da década de 90, no instante em que o Brasil abria as portas do setor automotivo para muitas novas montadoras, atraídas à época por um mercado em crescimento. Se até meados dos anos 90, quatro marcas de carros dividiam o mercado, depois disso o número mais que dobrou.

MIGRAÇÃO INTENSA – Outro fenômeno dos anos 90 foi a migração de empresas da cadeia automotiva para outras regiões, fora do círculo paulista. Em 1990 o Brasil montava 914.466 veículos, 74,8% deles em São Paulo. Minas Gerais, que havia recepcionado a Fiat nos anos 70, respondeu por 24,5%. Outros estados – Paraná, com a sueca Volvo, e Rio Grande do Sul, com a única brasileira das montadoras, a Agrale – fizeram 0,7% da produção.

Em 2003 o placar da produção de

veículos tinha uma distribuição bem alterada. De 1.827.038 veículos produzidos naquele ano, São Paulo fez 53,4% e Minas, 20,1%. A dobradinha café com leite (referência à tradição que os dois estados tinham no cultivo desses produtos) respondeu por 73,5% – lembrem-se que em 1990 eles tinham 99,3%. Ou seja, 26,5% dos veículos, em 2003, foram produzidos nos seguintes estados: Paraná, 7,6%, Bahia, 7,5%, Rio Grande do Sul, 6,6%, Rio de Janeiro, 4,1%, e Goiás, 0,7%.

Dentro do estado de São Paulo, também, houve uma alteração. Em 1993, das 496 empresas associadas ao Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), 37,4% se situavam na cidade de São Paulo e 18,3% na região do ABC paulista. Já em 2003, a maior concentração passou a ser no interior de São Paulo – 23,8% de um total de 564 unidades filiadas ao Sindipeças estavam naquele pólo, enquanto a região do ABC reduziu a sua participação para 14,5%.

A pressão dos movimentos sindicais e dos custos inflados de São Paulo combinado aos incentivos fiscais e outras benesses oferecidos pelos novos anfitriões, foram determinantes para a nova geografia do setor automotivo.

OS NOVATOS – PSA Peugeot Citröen e Renault, por exemplo, de casa nova, no Rio de Janeiro e Paraná, chegaram com custos me-



nores para compensar a falta de tradição. E não demorou para que as marcas sedimentadas abrissem novas fábricas como meio de não serem passadas para trás. É o caso da GM, que se instalou na gaúcha Gravataí, ou da Ford que partiu para a baiana Camaçari.

A logística manda que os fornecedores estejam o mais próximo possível das montadoras no modelo just-in-time, em que o suprimento é freqüente, constante, de forma que ninguém tenha estoque, mas o suficiente para a linha de montagem não paralisar sua atividade.

Nesse sentido, o setor de autopeças acompanhou as montadoras, seja na nova geografia ou na expansão de sua base de produção. E isso, em grande parte foi conseguido com a aquisição de empresas nacionais. O resultado é a inversão de placar – se até o ano de 1993 a atividade de autopeças tinha 73,3% de suas empresas com capital nacional, no final de 2003 esse controle havia caído para 56,2%.

O faturamento, evidentemente, acompanhou esse movimento. As empresas nacionais, que em 1994 detinham 52,4% da receita do setor, em 2003 ficavam com 23,3%,

informa a publicação Desempenho do Setor de Autopeças, editado pelo Sindipeças, edição de 55 páginas que traz, além de um retrospecto do setor, a lista das 461 empresas associadas à entidade e seus respectivos endereços na Internet.

– Reflexo talvez da diversificação de nacionalidades de empresas, com a entrada de montadoras japonesas e francesas, a participação das autopeças de origem norte-americana e alemã caiu, respectivamente, de 36,7% em 1993 para 28,2% em 2003 e de 34,2% para 24,1%.

Com a modernização dos processos produtivos, as empresas reduziram o número de empregados. Em 2003 o número de funcionários das filiadas ao Sindipeças era de 170,7 mil. Em 1993 elas empregavam 235,9 mil pessoas.

O perfil empregador também mudou. Em 1993, por exemplo, as empresas que tinham de 1 a 30 empregados representavam 4,5% do total. Em 2003, nessa faixa, compunham 8,5% das as-

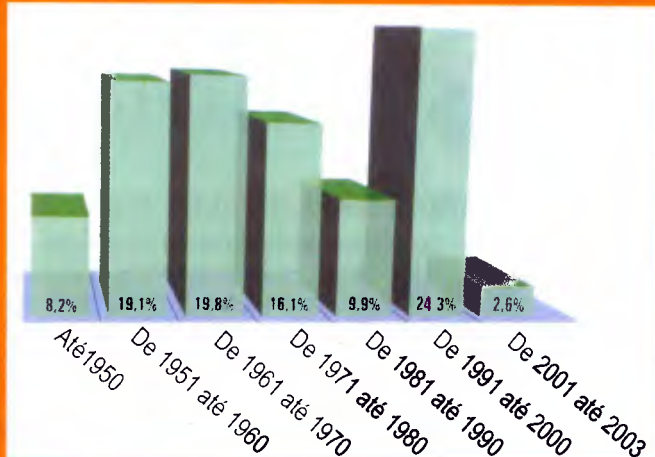
sociadas ao Sindipeças. No grupo dos maiores empregadores, a situação se inverteu: em 1993, por exemplo, a faixa de 501 a 1 mil empregados recrutava 14,9% do pessoal. Em 2003, somava 10,9%.

Os Estados Unidos foram o principal mercado das exportações de autopeças brasileiras no ano passado, absorvendo US\$ 1,57 bilhão em 2003. Em seguida ficou a Argentina, com US\$ 455,4 milhões, depois Alemanha, US\$ 388,6 milhões. No ranking daquilo que o Brasil importa de peças o primeiro lugar é a Alemanha, com o fornecimento de US\$ 896,8 milhões, vindo a seguir os Estados Unidos, com US\$ 742,5 milhões.

A abertura do mercado trouxe também a queda do superávit da balança comercial do setor de autopeças – de US\$ 1,115 bilhão em 1993 para atingir US\$ 462 milhões em 2003, resultado de exportações que somaram US\$ 4,791 bilhões ante importações de US\$ 4,329 bilhões.

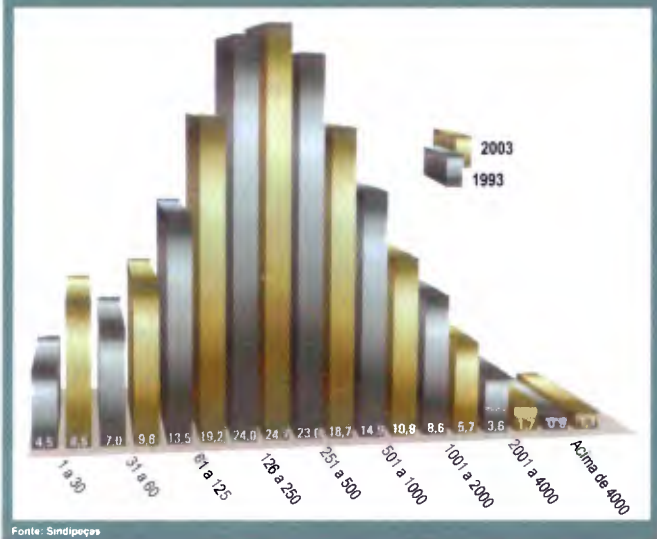
Com a expansão da indústria automotiva mundial, inclusive no Brasil, o faturamento das empresas associadas ao Sindipeças, de US\$ 12,4 bilhões em 2003, deverá aumentar para US\$ 14,2 bilhões em 2004.

EMPRESAS SEGUNDO O PERÍODO DE FUNDAÇÃO Até 1950 / 2003



Fonte: Sindipeças

DISTRIBUIÇÃO DAS EMPRESAS DE ACORDO COM O NÚMERO DE EMPREGADOS - 1993-2003



Fonte: Sindipeças

Delphi estende seus tentáculos

Empresa amplia sua atuação no Brasil e ataca mercado de reposição para turbos e freios

A divisão diesel da Delphi do Brasil está produzindo sua linha completa de turbos para motores diesel. O novo componente é fabricado exclusivamente no Brasil para atender ao mercado de reposição. A empresa não revelou quanto investiu para incorporar a linha de produto na fábrica de Cotia, no interior paulista. “A decisão de produzir sistema de turboalimentação faz parte da estratégia da companhia mundial de verticalizar sua operação no Brasil”, disse o gerente comercial, Carlos Bruzzi. “A tendência é que outras fabricantes de peças para motores diesel passem a produzir também sistemas de turbos, em razão da perspectiva de nos próximos anos aumentar a aplicação desse produto em todo o mundo”.

A Delphi espera obter no primeiro ano 5% deste mercado, com uma produção de 1.500 unidades de turbos por mês e dobrar o volume até o final de 2004.

A empresa marca acaba de lançar 24 produtos da linha diesel, incluindo 13 modelos de turbos, 4 bicos injetores, 3 elementos de bomba e 4 novos modelos de corpo distribuidor. A iniciativa de produzir essa linha em Cotia partiu da própria Delphi do Brasil.

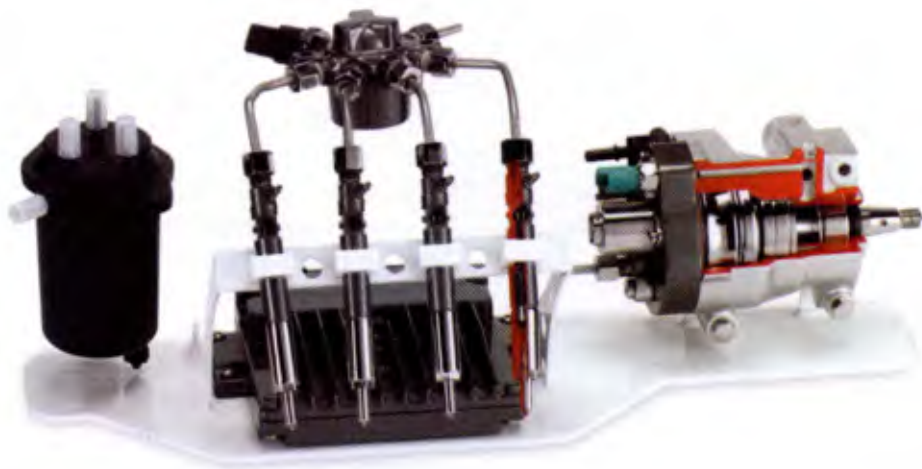
AQUISIÇÃO EM 1999 – A fábrica de Cotia de componentes para motores diesel pertencia à Ex-Lucas Diesel do Brasil, que iniciou suas atividades em 1962 e foi adquirida pela Delphi do Brasil em 1999. Essa unidade emprega 460 funcionários em três turnos de trabalho. Da sua linha de produtos, expor-

ta para a Inglaterra bombas injetoras para aplicação em colheitadeiras.

Na fábrica de Jaguariúna, no interior de São Paulo, a Delphi fabrica compressores e ar-condicionado. “O projeto dos compressores foi feito pela companhia mundial e a adaptação para a região da América do Sul pela equipe de engenharia brasileira”, afirma o presidente da empresa para a América do Sul, Gábor János Deák. Os compressores têm 80% de peças brasileiras, índice que a empresa pretende elevar em curto prazo. No Brasil, o produto equipa os carros da General Motors, Fiat, Volkswagen e Renault.

A fábrica da empresa em Piracicaba, também no interior de São Paulo, está aumentando em 10% a produção de baterias e passará para 2,7 milhões de unidades por ano. Do total, 2,2 milhões de unidades são para automóveis, caminhões, tratores e para máquinas estacionárias. Os 500 mil restantes são para motocicletas. O aumento da produção deve-se à diversificação de atuação no mercado e ao aumento de encomendas para América do Sul, Estados Unidos e Europa. Os embarques vão para as montadoras e mercado de reposição. Além de baterias, a Delphi produz em Piracicaba peças de sistemas de injeção, que é exportado para a China, e gerenciamento de motor. Lá também está instalado o centro de tecnologia da companhia no País.

A Delphi, terceira colocada no mercado de reposição no mundo, firma sua posição no aftermarket também no Brasil. Dos 200 centros especializados que a Delphi já credenciou – que também fornecem outras marcas de autopeças –, a companhia espera chegar a 300 centros automotivos até o final de 2004. O aumento de 50% é explicado basicamente pela entrada da marca no seg-



Sistema common rail para injeção de diesel

mento de freios neste ano.

Dentro da estratégia de oferecer todos os produtos fabricados no mundo, a Delphi inicia este ano sua participação também do mercado de freios para automóveis e comerciais leves no aftermarket. No pós-vendas, a empresa norte-americana já conta no Brasil com os produtos ar-condicionado, injeção eletrônica, chicotes, baterias, sensores de estacionamento e entretenimento.

“No mundo a nossa entrada no segmento de freios na reposição aconteceu há quatro anos e já estamos nos Estados Unidos, Europa, Ásia e México; em 2004 o plano é de participarmos em todo o mercado latino-americano”, afirma o diretor de aftermarket da Delphi, Edson Brasil. Segundo o executivo, os produtos oferecidos serão pastilhas de freio, discos e lona (linha de atrito), e cilindros e servofreios (linha hidráulica) que atenderão 95% dos automóveis e comerciais leves produzidos nacionalmente. A empresa também vai importar sistemas e produtos de freios que são fabricados no exterior, para nichos do mercado local

“Queremos 10% de participação nesse segmento já no primeiro ano no Brasil, que é um mercado de US\$ 80 milhões a US\$ 90 milhões por ano. Na reposição o País tem um volume anual de 350 mil a 380 mil jogos de pastilhas de freio, cerca de 130 mil unidades de lonas e 130 mil discos”,




Reposição de freios, novo alvo da Delphi no mercado nacional

afirma o diretor de aftermarket.

Os maiores concorrentes da Delphi nesse segmento são a TRW/Varga, Cobreq, Bosch e Fras-Le. Cada empresa se destaca em um tipo de produto. Nas pastilhas, por exemplo, segundos dados da Delphi, a Fras-Le detém 34% do segmento, seguida pela Cobreq (14%), Bendix (8%), TRW/Varga (3%) e Bosch (3%).

“Acreditamos no sucesso da marca Delphi nesse segmento, já que o produto leva um reconhecimento de qualidade; estamos posicionando nossos itens como premium, não brigaremos no mercado por preço, mas sim por um pacote de benefícios, tanto para o consumidor, como

treinamento para os instaladores, como para os nossos distribuidores, que contam com nossa assessoria até na elaboração dos planos de marketing das empresas”, conta o diretor de aftermarket da Delphi. O executivo destaca que depois do plano de conquistar 10% do mercado de freios, a previsão é de atingir 15% de market share em três anos. “É uma participação coerente com o nosso portfólio de produtos e um volume bom para a faixa de preço na qual competiremos”.

Em 2004, a Delphi espera um volume de exportação de US\$ 160 milhões, 60% superior em comparação com o ano passado e mais do que o dobro registrado em 2002 (US\$ 77 milhões). Serão semieixos, rádios originais, baterias automotivas, sistemas de injeção, entre outros itens, que têm com destino a Europa, os Estados Unidos, o México e a China. A participação das exportações no faturamento total da Delphi na América do Sul também tem aumentado. A previsão para este ano é de que as vendas para outros continentes representem 25% do faturamento de US\$ 634,4 milhões. Em 2003, as exportações significaram 20,5% do faturamento da empresa na América do Sul. “Este ano será o primeiro em nossa história que alcançaremos uma balança comercial positiva, de US\$ 30 milhões a US\$ 40 milhões”, antecipa o presidente da Delphi. 



Caminhoneiro que roda tranquilo passa aqui. **Em frente ao Ceasa.**

ATACADO E VAREJO

São Paulo - Truck Center:

Av. Dr. Gastão Vidigal, 2060/2050
Tel.: 3834.8889

SABADO: das 8h às 18h.

São Paulo - Lapa:

R. Trajano, 96
Tel.: 3873.3003

www.pneulinhares.com.br

PNEU • ALINHAMENTO • BALANCEAMENTO • MONTAGEM PARA CAMINHÕES

Pneulinhares Truck Center,
a loja do seu caminhão.





Da produção de tacógrafos da Siemens VDO, 70% destinam-se às montadoras e o restante ao mercado de reposição

Com tacógrafo, menos acidentes

O excesso de horas ao volante, que pode ser controlado pelo tacógrafo, é uma das causas de acidentes

Obrigatório por lei em veículos de passageiros com mais de dez lugares e em caminhões com peso bruto total acima de 4.536 quilos, o tacógrafo é um importante equipamento para o controle da segurança. “Além de registrar de forma contínua e inalterável toda a operação do veículo, o tacógrafo também ajuda a detectar com precisão o momento exato de um acidente, identificando o horário e a velocidade do veículo”, diz Jefferson Oliveira, assessor de diretoria da Siemens VDO, fabricante deste equipamento.

Entre as fabricantes de tacógrafo, a Siemens VDO é a única que produz integralmente o equipamento no Brasil. A TVI, empresa escocesa faz somente a montagem do aparelho no País enquanto o modelo da Bosch entra no mercado brasileiro como equipamento original nos caminhões da Volvo. Líder de mercado, com 90% de participação em vendas de tacógrafo, a Siemens VDO iniciou suas atividades no Brasil em 1958, com a fa-

bricação de componentes para o painel do veículo, como indicadores de temperatura, do nível de combustível e velocímetro. Em 1972 começou a produzir tacógrafos na sua fábrica de Guarulhos, na Grande São Paulo, com tecnologia trazida da matriz na Europa. Em 1975, iniciou o processo de nacionalização do seu produto. “De toda a produção da empresa, 70% vão para as montadoras e 30% para o mercado brasileiro de reposição”, conta Oliveira. Ao mercado externo de reposição a Siemens envia seus tacógrafos para a Argentina, Uruguai, Paraguai e México. Para as montadoras, a Siemens fornece tacógrafo eletrônico que faz a leitura de funcionamento do câmbio por um sensor que interpreta pulsos eletrônicos. No mercado de reposição comercializa o modelo mecânico, que funciona por meio de eixos flexíveis, ou seja, recebe as informações por um redutor mecânico instalado na caixa de transmissão. As informações são registradas em um disco diagrama,

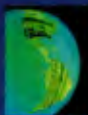
que é feito de papel e coberto por uma fina camada de cera. As agulhas dos tacógrafos são as responsáveis pelo registro das informações neste papel especial, que não permite apagar a mensagem. Além de um centro de treinamento de segurança, a Siemens VDO tem 30 distribuidores no Brasil e 250 pontos de vendas e assistência técnica.

Segundo dados estatísticos da Polícia Rodoviária Federal, em 2003 aconteceram 104.863 acidentes nas estradas federais. Do total, 53.611 veículos, entre caminhões e ônibus, estiveram envolvidos nessas ocorrências. Um dos fatores responsáveis por esses acidentes é o excesso de horas ao volante. De acordo com dados da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), 51,5% dos motoristas trabalham de 13 horas a 19 horas por dia. Os veículos não equipados com tacógrafo ou com o aparelho operando de forma ineficiente estão cometendo infração grave, segundo o Artigo 230 do Código de Trânsito Brasileiro, e estão sujeitos a multa e acréscimo de cinco pontos no prontuário do motorista. Além disso, há um projeto desde 1996 em tramitação em Brasília que estabelece novas regras para motoristas profissionais: dirigir em seqüência por, no máximo, quatro horas, com intervalo para descanso de pelo menos uma hora. O projeto também prevê que o tempo máximo de horas ao volante não ultrapasse nove horas por dia. ■



CURSO DE INTRODUÇÃO À LOGÍSTICA EMPRESARIAL

O tema será desenvolvido pelo Prof. Dr. Manoel de Andrade e Silva Reis, Engenheiro Naval, mestre em Engenharia pela Escola Politécnica da USP, Ph.D pelo Massachusetts Institute of Technology, Professor de Logística da Fundação Getúlio Vargas e Sócio-Diretor da Mare Logística.



OBJETIVO:

O Curso de Introdução à Logística Empresarial, que deverá ser ministrado em um único dia, tem por objetivo expor aos participantes os principais conceitos da Logística Empresarial.



PÚBLICO ALVO:

Profissionais iniciando-se na área de Logística Empresarial e outros profissionais com interesse no assunto.



PROGRAMA

1. O conceito e a evolução da logística
2. O Conceito da cadeia de suprimentos ("supply chain")
3. Administração de Suprimentos
4. Conceitos básicos sobre distribuição
5. Terceirização - o conceito de operador logístico
6. Considerações sobre transportes terrestres no Brasil e intermodalidade
7. Termos mais utilizados em Logística



Manoel de Andrade e Silva Reis

Engenheiro Naval e Mestre em Engenharia pela Escola Politécnica da USP, Ph.D pelo MIT - Massachusetts Institute of Technology.

Professor de Logística da FGV-EAESP - Fundação Getúlio Vargas de São Paulo.

Atua na formação e reciclagem de profissionais, ministrando cursos e palestras sobre Logística Empresarial, Logística Internacional e Transportes.

É Sócio-Diretor da MARE Logística, a qual desenvolve planejamento de sistemas logísticos nas áreas de administração de suprimentos, distribuição física, armazenagem, gestão de estoques, transportes e logística internacional, incluindo operações portuárias, para empresas como Copersucar, CPShips, Duke Energy International, Editora Abril, Kwikasaair Cargas Expressas, Red Bull do Brasil Ltda., OPP Petroquímica, Souza Cruz e Unilever, entre outras.

É membro do Council of Logistics Management - CLM.

Atuou como Diretor da Divisão de Engenharia Naval e Oceânica do Instituto de Pesquisas Tecnológicas - IPT, Diretor de Sistemas de Engenharia da Ductor Implantação de Projetos S.A., Diretor de Logística do Grupo Libra de Navegação, Diretor Superintendente da Grancarga Marítima Ltda.

Foi Professor do Departamento de Engenharia Naval da Escola Politécnica da USP (1969-1996), Assessor do Secretário de Transportes do Estado de São Paulo para assuntos de Transportes e Portos (1997 a 2002), Coordenador do Grupo de Implantação da Regionalização do Porto de Santos durante o ano de 2002, representante do Governo do Estado de São Paulo no CAP - Conselho de Autoridade Portuária dos Portos de Santos e São Sebastião e no Conselho de Administração da FEPASA - Ferrovia Paulista S.A.

Data: 19/11/04 **Valor:** R\$ 400,00 **Carga horária:** 8 horas **Local:** Hotel Transamérica Flat Congonha
Rua Vieira de Moraes, nº 1.960 - Próximo ao
Aeroporto de Congonhas - São Paulo SO - (11) 5094-3377

ORGANIZAÇÃO:



Marcelo Fontana
promoções e eventos

APOIO:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104 / 08007028104
otmeditora@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

BR promove show de ensino

Dez mil motoristas de transportadoras da BR Distribuidora começam a ser capacitados para aperfeiçoar a performance profissional

Chinelo de dedo, barrigão quase a roçar o chão, rosto invariavelmente mal dormido. Indumentária e biotipo que nem um pouco combinam com os caminhões que dirigem, sofisticados e luxuosos, equipados com avançada tecnologia de bordo que inclui até mesmo três computadores.

Pois bem, com a difusão da consciência e da prática da responsabilidade social e feita a lição dentro de casa – ou seja, treinado, e reciclado seu funcionário – as empresas passaram a olhar para os funcionários de seus fornecedores. Nessa parte entra a megaação da BR Distribuidora que começou em setembro o maior programa do gênero que se tem conhecimento na América Latina – a capacitação profissional de 10 mil motoristas, empregados de 120 transportadoras que operam 7 mil caminhões com produtos BR.

Durante os próximos cinco meses cada motorista terá uma carga horária de 80 horas – 16 horas mensais. Esse é o tempo em que eles vão conviver com os tutores – como são denominados os cerca de 120 psicólogos com formação em recursos humanos. Esses profissionais, previamente orientados por professores com especialização no campo da engenharia automotiva, principalmente, vão extrair dos motoristas as necessidades na chamada área comportamental.

A BR Distribuidora tem muito cla-



ro seu objetivo: conscientizar os motoristas da relevância de sua profissão e da responsabilidade da marca Petrobras em fornecer subsídios teóricos e práticos de segurança, meio ambiente e saúde, visando à redução dos acidentes nas estradas.

O programa Salto de Qualidade dos Transportes BR vai utilizar a infra-estrutura de 26 unidades do Sest/Senat – Serviço Social do Transporte/Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte. Para facilitar a logística, as salas de aula estão vizinhas aos 22 terminais da BR frequentados pelos motoristas.


Para ninguém íntimo ao transporte é preciso dizer quanto é valioso um caminhão. O perfil da frota dos transportadores da BR é conjunto cavalo-carreta (convencional e bitrem) e caminhões trucados. Considerando um preço médio de R\$ 200 mil por veículo (incluindo a carroceria ou a carreta-tanque), a frota a serviço da distribuidora pode ser avaliada em R\$ 1,4 bilhão. Um investimento altíssimo que precisa

valorizar aquele que o opera.

Renato Vieira, assessor da diretoria da BR Distribuidora e coordenador do programa, informa que o primeiro passo para montar o curso foi convencer os empresários, uma boa parte com sua vida ligada ao volante – diretamente ou por hereditariedade. O fato de o caminhão ser valioso e a carga ser perigosa fortaleceram naturalmente os argumentos para o convencimento dos transportadores. A fé do embarcador é capaz de remover montanhas e derrubar velhos mitos: Treinar para quê? Para depois perder o profissional ou apreciar demais seu ganho?

A BR tem motivos de sobra para empreender um programa de capacitação profissional. “O condutor é a principal interface entre a companhia e seus clientes”, acentua Vieira. “A empresa tem compromisso com a integridade física dos profissionais que transportam seus produtos e daqueles que transitam nas rodovias, bem como com a preservação do meio ambiente”, diz Fernando José Cunha, diretor de operações e logística da Petrobras Distribuidora.

Além do Sest/Senat, a BR, para promover este Salto de Qualidade firmou uma parceria com a Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte (Fabet), instituição nascida no oeste catarinense com foco na formação do motorista de caminhão, uma profissão que, em geral, não se aprende na escola.

O programa, que é supervisionado pela Universidade Corporativa da Petrobras, num horizonte de cinco anos pretende – além de aperfeiçoar as aptidões práticas dos motoristas – abranger matérias do currículo escolar, formando o profissional do volante no nível de ensino médio. Ou seja, o motorista, sairá do curso habilitado a prestar um vestibular de curso universitário. 

5 Anos

5 GRANDES MOTIVOS para você estar presente

SCALA 2004

Simpósio e Feira

O interior de SP representa 17% do PIB nacional, 24% da produção industrial e 19% da agrícola

2º Maior Mercado do Brasil, onde estão 50 das 500 maiores empresas do mundo

O melhor e maior conjunto de eventos sobre carga e comércio exterior do interior de São Paulo

Mercado que mais se desenvolve economicamente no país, com mais de US\$ 57 bi em investimentos

Responsável por cerca de 25% das exportações nacionais, com enorme diversidade de produtos

23 e 24 Novembro

The Royal Palm Plaza Hotel Resort - Campinas/SP

O Melhor Universo para seus Negócios

Informações: (19) 3243-1186 - 3243-1251 - NanquimGR1000 - www.simpósioscala.com.br

Patrocínio:



Apoio:



Centro das Indústrias do Estado de São Paulo
Diretoria Regional de Campinas



Ministério do Desenvolvimento,
Indústria e Comércio Exterior



Transportadora Oficial:



Banco Oficial:



Rodonaves agora na Região Sul



Grande do Sul. “Estamos começando as atividades nesse estado porque promete crescimento a médio prazo”, avalia o presidente e fundador da Rodonaves, João Naves. Por conta da nova aliança, ele comenta que a transportadora planeja aumentar a participação também no estado

A Transportadora Rodonaves, com sede na cidade de Ribeirão Preto (SP), irá engordar 10% de seu faturamento anual com a nova parceria que acaba de formar com a gaúcha Transportadora Santamariense. O acordo permitirá maior intercâmbio de mercadorias entre as regiões Centro-Oeste e Sudeste, onde atua a Rodonaves, e o Rio

de Santa Catarina, onde acaba de abrir uma filial, na cidade de Criciúma. Há 23 anos no mercado, a Rodonaves tem hoje filiais em oito estados e frota de 597 caminhões, entre próprios e terceirizados. A média de carga fracionada transportada por mês soma 900 toneladas e poderá chegar às mil toneladas com a nova parceria.

UPS: mais vôos para a China



Para 2005, a UPS anunciou que estará triplicando o número de vôos com destino à China, devido ao crescimento das operações mercantis mundiais com o país. Atualmente a empresa opera com seis vôos semanais dos Estados Unidos para o mercado chinês. Com a autoriza-

ção concedida pelo Departamento de Transportes dos Estados Unidos, a UPS passará a movimentar, em regime experimental, seis frequências adicionais para Xangai, e seis novas frequências para Guangzhou, já a partir do ano que vem. “Os novos vôos permitirão que a UPS aumente, e muito, o serviço para esse mercado líder, beneficiando os clientes em todo o mundo”,

diz o *chairman* e executivo-chefe da empresa, Mike Eskew. Atuando na Ásia e no mercado chinês desde 1988, a UPS serve atualmente mais de 40 países e territórios dessa região e dispõe de terminais aéreos em Taipei, Hong Kong, Cingapura e Filipinas.

Transportador já tem central de registro

Uma central de atendimento para obter o Registro Nacional de Transportes Rodoviários de Cargas (RNTRC), obrigatório a partir de 1º de janeiro de 2005, foi montada pelas entidades Associação Nacional de Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), Sindicato dos Transportadores de Cargas de São Paulo e Região (Setcesp) e Sindicato dos Caminhoneiros de São Paulo (Sindicam) no Anexo do Palácio dos Transportes (Rua da Gávea, 1.390, Vila Maria, na cidade de São Paulo). O serviço é gratuito para qualquer transportador rodoviário de cargas (empresa, autônomo ou cooperativa), independentemente de ser ou não associado às três entidades. Funcionará de segunda a sexta-feira, das 8h00 às 18h00. Para a obtenção do registro é preciso apresentar informações e documentos da empresa ou cooperativa e do responsável legal, além do Renavam dos veículos e características de cada um deles. Informações no site da NTC&Logística (www.ntc.org.br) ou pelos telefones (11) 6632-1500 e 08007707868.

Porta-malas para cabines

Uma prática solução para guardar roupas e outros objetos pessoais do motorista de caminhão é o Rodobag, porta-malas que está sendo produzido pela empresa gaúcha Rodofibra/Rodoplast desde maio. Para instalar o equipamento é necessário apenas eliminar o vidro traseiro. O compartimento fica um pouco saliente na parte externa da cabine e sua capacidade de carga atinge 30 kg ou 240 litros.

Fedalto na área de caminhões



Depois de 13 anos trabalhando em vários postos da área comercial de ônibus da Volvo do Brasil, o engenheiro Bernardo Fedalto Jr. (foto) está

assumindo a gerência nacional de caminhões pesados e a responsabilidade pelas exportações para o mercado sul-americano da montadora, anteriormente ocupada por Carlos Pacheco, que está deixando o posto para ocupar o cargo de presidente da Volvo Trucks México. Fedalto, que também é administrador de empresas, está na Volvo desde 1979, quando começou como estagiário na área de literatura técnica. Sua última função no setor de ônibus foi a gerência de ônibus para a América do Sul.

A Fedex Express acaba de renovar por mais dois anos a aliança formada com as transportadoras Rapidão Cometa, Expresso Araçatuba e Transportadora Americana –

TA, que funciona desde 2002. A parceria possibilitou a expansão de 2.200 para 2.850 cidades atendidas pela empresa de courier. Os serviços oferecidos são o Fedex International Priority e o Fedex International Priority Freight, que provêm a entrega de documentos e embalagens pesadas em prazo definido entre um e quatro dias úteis,

Fedex renova contrato com transportadoras



para 215 países. Sobre a renovação do contrato, Rubens Vendramini, gerente do Rapidão Air Cargo, diz que “O Rapidão Cometa tem conseguido superar as expectativas em relação à performance operacional e comercial e, com isso, a Fedex está conseguindo atingir seus objetivos”.

ANUNCIE AQUI.

O retorno está mais próximo do que você imagina.

LIGUE JÁ!

(11) 5096-8104

ESCOVÃO (FERRAMENTA DE LIMPEZA)

380.2



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

51.6351555

ODIM
Desde 1933

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

São Sebastião do Cai/RS-BRASIL.

Chegou a hora de assumir o controle.

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



Sistema de Gerenciamento de Frota



Sistema de Controle de Tráfego



Sistema de Cargas

GUBERMAN
Informática

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

CONVERSOR DE TENSÃO MICRO-CONTROLADO PARA VEÍCULOS DE 24 V

Conheça todos os produtos da
ARPE INDÚSTRIA ELETRÔNICA:

A maior linha de relés auxiliares e de pisca com alta potência. Amplificadores, inversores e sirenes. Temporizadores e relés de injeção eletrônica com exclusiva garantia de 3 anos.



ARPE
GERANDO TECNOLOGIA

Medidas: 9,6 x 4,0 x 1,4 cm
Peso: 880 gramas
Garantia de 1 ano

Solicite catálogo: 11 6942-8087/arpe@arpe.com.br
ou visite www.arpe.com.br



Ferry Boat's Plaza: o shopping intermodal



O shopping é bonito, moderno e o mais interessante: é o ponto de conexão intermodal entre ferry boat e ônibus urbano para os passageiros que atravessam o canal entre Santos e Guarujá, no litoral paulista

(foto). O empreendimento, que está sendo construído pela empresa Translitoral Transportes na Praça das Nações Unidas, no Guarujá, entrará em operação parcial agora em setembro. Uma segunda etapa da obra, que envolve a implantação das lojas, ficará pronta em novembro. O Ferry Boat's Plaza terá área total construída de 8,9 mil m². A expectativa de movimento no local é considerável, já que passam pela região da balsa cerca de 30 mil pessoas por dia, entre pedestres, ciclistas e motoristas de veículos. Na área do shopping, haverá 35 lojas, 10 quiosques, 3 salas de cinemas e praça de alimentação.

Carga em movimento



Fornecedora de equipamentos para movimentação de cargas, a Kaufmann está colocando à venda no mercado o transportador Moveflex motorizado – uma esteira rolante móvel e retrátil, que otimiza o tempo de entrega de mercadorias e reduz a necessidade de mão-de-obra. “Muitas empresas utilizam o Moveflex na montagem de contêineres, em cargas e descargas de caminhões e demais processos de entrega. A tendência para o mercado de transporte é que a logística de

carga fracionada supere a de carga em paletes, que ocupa mais espaço, custo e tempo no manuseio”, comenta Giuseppe Corsi, engenheiro da Kaufmann. O design do Moveflex permite suportar diversas ações de movimentação de materiais embalados, com detalhes de projeto que permitem a expansão do equipamento, assim como fazer curvas e mover-se conforme a necessidade de cada aplicação. Quando recolhido, ocupa um quarto do tamanho estendido.

Semipesados Volvo no Caribe

A partir deste mês a Volvo do Brasil começa a enviar para a República Dominicana um lote de 76 caminhões semipesados VM de 17 toneladas, adquiridos pelo grupo León Jimenes, sediado na capital Santo Domingo e detentor de 95% do mercado de cervejas daquele país. Os veículos, que seguem com motor de 240 cv e configuração de eixos 4x2, serão utilizados em mais de 200 rotas na distribuição das cervejas Presidente e Bohemia, as mais consumidas no país. Atualmente, a Leon Jimenes tem frota de 100 caminhões, todos da marca Volvo. Para distribuir três milhões de barris de bebida por ano, seus veículos rodam perto de 15 milhões de quilômetros por ano.

Argentina compra ônibus Citmax

Ao todo são 126 ônibus modelo urbano Citmax e 20 microônibus modelo Sênior, que estarão seguindo para Mendoza, na Argentina, onde serão utilizados no transporte público da cidade. O Citmax que foi desenvolvido pela Ciferal para a cidade argentina tem chassi Volkswagen 17.210 OD, 11.500 mm de comprimento, 2.480 mm de largura e altura de 3.145 mm, com capacidade para transportar 25 pessoas, além de dois espaços internos para cadeira de rodas. Alguns diferenciais do modelo são os pára-brisas semiplanos, de fácil reposição, e as escadas em fibra de vidro, que evitam a corrosão e facilitam a limpeza. Os micros Sênior encarroçados em chassi Volkswagen 9.150 OD têm capacidade para 19 passageiros e também espaço para cadeira de rodas.



DESTAQUES

- Painel VIP de Abertura
- Painel Pólos Logísticos nos Estados
- Mesa Redonda de Operadores Logísticos
- Painel Gestão de Pessoas, mediação de Heródoto Barbeiro

**CONHECIMENTO, TECNOLOGIA E INOVAÇÃO:
O MAPA LOGÍSTICO PARA A COMPETITIVIDADE**

Amcham São Paulo :: 20 e 21 de outubro

V Prêmio ABML de Logística

CASES INÉDITOS!

Colgate-Palmolive, Infraero, Tigre, Johnson & Johnson...

**Faça já
a sua
inscrição!**

Neste ano, as novidades do **VI Congresso** começam pelo local, a **Câmara de Comércio Americana**, a **Amcham São Paulo**, e continuam com a **ABML Invest**, uma roda de negócios que colocará frente-a-frente fornecedores de serviços e equipamentos e os seus compradores.

**Inscreva
seu case no
V Prêmio ABML
de Logística, que
neste ano terá
a Categoria
Universitários.**

VI CONGRESSO BRASILEIRO DE LOGÍSTICA 2 dias de teoria e prática juntas

INVESTIMENTO

Sócio: R\$ 550,00 • Não-sócio: R\$ 650,00 • Universitário: R\$ 450,00

Descontos especiais para pacotes acima de 3 inscrições. O pacote inclui: material didático, almoço, coffee-break, acesso à ABML Expo e à entrega do Prêmio ABML de Logística.

LOCAL

O evento será realizado na Câmara Americana de Comércio (Amcham São Paulo), que fica na Rua da Paz, 1.431, Chácara Santo Antônio.

INFORMAÇÕES ABML

tel.: (11) 5083-4315 – 5082-3972

E-mail: congresso@abml.org.br

Site: www.abml.org.br

Chega o ônibus off-road da Comil



O ônibus off-road 4x4 Versátil da Comil, que é produzido desde 2000 para venda no mercado internacional (foto), já está sendo fabricado para ser comercializado no Brasil. A encarroçadora entregou em agosto duas unidades à empresa de turismo Ernanitur, com sede em Fortaleza (CE), que utilizará os veículos para fazer o trajeto entre a capital cearense e a praia de Jericoacoara, passando por Jijoca. Entre estas duas últimas cidades existem cerca de 20

quilômetros de percurso sobre dunas e córregos – uma verdadeira aventura off-road. Os primeiros cinco ônibus 4x4 fabricados pela Comil tinham chassi Mercedes-Benz 1718 A e se destinavam ao exército do Chile. Posteriormente, a empresa produziu mais nove unidades, todas para o mercado chileno. A nova versão que atenderá ao mercado nacional tem chassi MB 1720 A e carroceria com capacidade para acomodar 30 passageiros.

Minas ganha filial da Gefco

Com a nova filial em Contagem (MG), a Gefco, operadora logística da PSA Peugeot-Citroën, consolidou o transporte de cargas na região Sudeste. Cabe à nova filial a gestão da distribuição e captação de mercadorias do grupo PSA, além de ser o local de transferência para as demais filiais da operadora. Terá ainda como responsabilidade a gestão de reposição de peças da Peugeot, entre outros. Desde que chegou ao Brasil, em 1999, a empresa já conquistou 300 clientes, entre eles Ambev, Total Elf, Plastic Omnium e Michelin. Para 2004, a Gefco pretende ultrapassar o crescimento previsto de 40% e chegar ao faturamento de R\$ 100 milhões. Só no primeiro semestre, o incremento da empresa foi de 47% em relação ao mesmo período de 2003. E, para alcançar as metas, oferece operações logísticas cada vez mais completas no comércio nacional e internacional. A cadeia inclui transporte (aéreo, rodoviário e marítimo), armazenagem, distribuição, e desembarço aduaneiro – com acompanhamento via Internet.

Autotrac Caminhoneiro é divulgado nas estradas



Para lançar a campanha promocional do sistema Autotrac Caminhoneiro, a Autotrac Comércio e Telecomunicações investiu R\$ 1 milhão em ações de marketing, que

incluem 200 mil kits de sacolas, folderes e bonés, para serem distribuídos em pedágios dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, além de 200 mil malas diretas para caminhoneiros de todo o País. A ferramenta Autotrac Caminhoneiro, lançada em 2003, é um sistema de rastreamento destinado exclusivamente aos autônomos e agregados, responsáveis pelo transporte de mais de 50% da carga movimentada e com uma fro-

ta estimada em 500 mil veículos. Até 2006, a Autotrac planeja equipar 50 mil veículos, de autônomos e agregados. O equipamento oferece ao motorista mais condições de transportar cargas de valor agregado e conseguir mais e melhores fretes, já que a maior parte dos embarcadores ou transportadoras exigem dos autônomos que seus veículos sejam rastreados, para atender os indicadores de performance em logística e garantir a segurança do frete.

Com o pé no breque

Pesquisa avalia desempenho dos corredores de transporte urbano de passageiros

Sonia Crespo

Durante o Seminário Nacional da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), que aconteceu em agosto em Brasília e reuniu diversos profissionais ligados ao segmento de transporte urbano do País, entre analistas, políticos e entidades do setor, um dado interessante aparece em uma das fichas eletrônicas do “Sistema Redes” – ferramenta de pesquisa sobre assuntos ligados ao transporte de passageiros que já está disponível no site da NTU da Internet (www.ntu.org.br): em recente avaliação realizada pela

Confederação Nacional do Transporte (CNT), para analisar o desempenho dos corredores de transporte urbano, constatou-se que as vias de trânsito misto com poucas interferências longitudinais (como paradas, cruzamentos de nível, semáforos etc), por onde circulam tanto ônibus como carros, são as que apresentam a maior velocidade operacional máxima, no pico da tarde: 31,7 km/h. As cidades que entraram nessa medição foram Juiz de Fora, Fortaleza, Belém, Curitiba e Campinas.

Já os corredores que apresentam

trânsito misto com muitas interferências longitudinais tiveram um resultado bem inferior: nas oito capitais avaliadas (Goiânia, Belém, Rio de Janeiro, Recife, Belo Horizonte, Salvador, Curitiba e Fortaleza), a velocidade operacional máxima alcançada foi de apenas 19,8 km/h, registrada no pico da tarde.

A informação mais interessante do levantamento foi a avaliação feita em quatro capitais (Recife, Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Goiânia) que têm corredores mistos com faixa exclusiva (vias públicas destinadas aos ônibus e separadas do tráfego geral por pintura delimitadora ou tachões fixados no pavimento): a velocidade operacional máxima, também registrada no pico da tarde, foi de 19,1 km/h – curiosamente o pior resultado entre todos, considerando-se que esse sistema é apontado como um dos mais funcionais, além de ser um dos mais usados e financeiramente acessíveis.

Nas cidades que possuem sistemas de corredores segregados fisicamente (pistas exclusivas) para transporte de passageiros (onde coletivos têm delimitação com canteiros ou barreiras) que foram analisados nesta pesquisa (Belo Horizonte, Recife, Porto Alegre, Curitiba, Goiânia, Juiz de Fora e Campinas) a velocidade operacional máxima alcançada no pico da tarde não passou dos 26,6 km/h – desempenho sofrível, já que se trata do sistema considerado como o de maior potencial de velocidade.

A análise também incluiu sistemas de vias exclusivas (vias totalmente segregadas, sem quaisquer tipos de interferências longitudinais), mas até o momento não há registros deste tipo de sistema de transporte urbano no País. ■



Corredores segregados: velocidade máxima de apenas 26,6 km/h no pico da tarde

Agora você pode dirigir sua frota à distância.

TRANSPORTES



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

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

Isto significa mais rapidez, segurança, redução de custos e melhor controle administrativo da sua frota.

Shell Monitor é um produto desenvolvido pelos laboratórios da Shell, que garantem sua contínua evolução, possibilitando sempre acesso às tecnologias mais avançadas.

Com Shell Monitor você tem:

Mais economia

Redução de perda de combustível e diminuição de custos e tempo dedicados a atividades administrativas.

Mais controle

Você gerencia de forma integrada os abastecimentos realizados, podendo centralizar todos os gastos da sua frota, inclusive a alimentação dos seus funcionários na estrada.

Mais tranqüilidade

Você obtém todas as informações via internet, em relatórios simples, em tempo real.

Mais segurança

As informações do veículo podem ser obtidas em paralelo ao tacógrafo/odômetro, garantindo a confiabilidade dos dados. Uma solução totalmente automatizada que previne fraudes no abastecimento.

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



Shell Monitor

www.shell.com.br/transportes



Onde o Brasil prospera, tem Agrale

 **AGRALE**

executiva

A prosperidade nunca vem sozinha.
Ela vem com um Agrale.



Faça hoje mesmo um Consórcio Agrale.

- Único consórcio de fábrica que entrega três diferentes linhas de produtos: caminhões, chassis/ônibus e tratores. Você escolhe o seu Agrale conforme a sua necessidade.

- Parcela de baixo valor proporcionada por grupos de 120 meses sem reduzir a velocidade de entrega do grupo. Você pode pagar quantas parcelas quiser. Você faz o seu prazo.







0800.642.0800

Atendimento de vendas

segunda a quinta: das 7h30min às 17h30min - sexta: até 16h



-  Antecipação na ordem indireta pode valer como lance.
-  Ótima opção para a compra de seu microônibus ou motor-home.
-  Seguro de quebra de garantia: sua segurança garantida contra eventuais inadimplentes do grupo.
-  Consórcio de fábrica: garantia de entrega pela Agrale.

