

# 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

**A**s 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

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

**C**om 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

renciais, 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

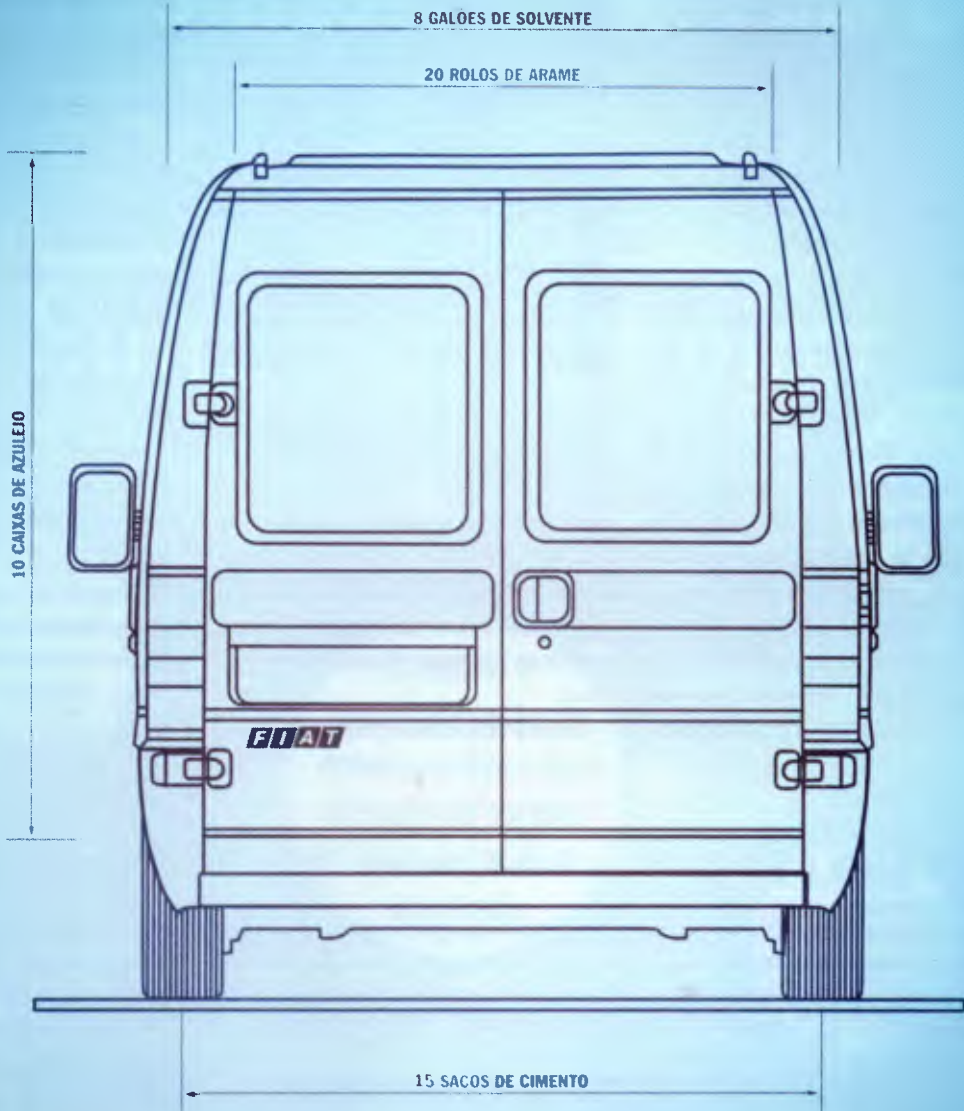
\*Eixo dianteiro com capacidade para 7.000 kg

\*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**

**S**e 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
<b>Total</b>	<b>19,9</b>	<b>3</b>	<b>19,8</b>	<b>3</b>

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

# buonny®

**GARANTIA DE SEGURANÇA  
EM GERENCIAMENTO DE RISCOS**

[www.buonny.com.br](http://www.buonny.com.br)

## 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

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

**A SEGURANÇA DA SUA CARGA**