

transporte

Todos os modais

MODERNO



www.otmeditora.com.br

Ano 48 - nº 449 - R\$ 18,00

VISA
CARGO

EDIÇÃO ESPECIAL



CAMINHÕES

MAN, Mercedes-Benz, Ford, Iveco, Scania, Volvo e Agrale inovam motores e estilo na linha 2012

International, DAF, Foton, Sinotruck e Shacman também vão atender Euro 5

COMERCIAIS LEVES

Proconve P7 e reestilização intensificam disputa entre as marcas

IMPLEMENTOS

Empresas têm ritmo menor de vendas, mas trazem novidades

MOTORES

Novas tecnologias elevam eficiência e reduzem consumo

AÉREO

TAM quer aumentar receita de manutenção para terceiros

Boeing faz entrega do primeiro 787 Dreamliner

AUTOPEÇAS

Mercado prevê retração no começo de 2012

ENTREVISTA

Flávio Benatti fala sobre novas regras para o transporte

FINANCIAMENTO

Mudanças no Finame não devem reduzir empréstimos

LOGÍSTICA

Criativos, profissionais brasileiros dinamizam o setor

MARÍTIMO

Log-In lança ao mar seu primeiro graneleiro

LANÇAMENTO - transportemidia.com.br, o novo portal de Transporte Moderno e Technibus

© Todos os nomes dos produtos Mobil constantes nesta peça são marcas registradas da Exxon Mobil Corporation ou de uma de suas subsidiárias. A Cosan Combustíveis e Lubrificantes S.A. é a distribuidora autorizada pela Exxon Mobil Corporation para o desenvolvimento da atividade de distribuição de produtos Mobil no Brasil, sendo sua a responsabilidade pelo exercício local dessa atividade.

SEM A ROUPA
FICA MAIS
INTERESSANTE.



**TROCA
INTELIGENTE**

**A QUALIDADE QUE VOCÊ JÁ CONHECE
NA QUANTIDADE QUE VOCÊ PRECISA.**

O lubrificante Mobil Delvac MX é um produto premium, que prolonga a vida útil dos motores a diesel. E agora, com a **Troca Inteligente**, gera mais economia e sustentabilidade para o seu negócio, pois elimina o descarte de embalagens, melhora o controle de estoque, otimiza sua área de armazenagem e evita contaminação no manuseio. A **Troca Inteligente** é muito prática, segura e está disponível em tanques de 400 e 1.000 litros, com filtro e visor transparente, lacres de segurança, Selo de Qualidade Mobil e manutenção permanente do equipamento, garantindo qualidade total dos lubrificantes. É mais vantagem para o seu negócio e para o meio ambiente. **Procure o distribuidor Mobil da sua região em nosso site.**



**FILTRO COM
VISOR PARA
VOCÊ CONFERIR
A QUALIDADE.**

Emoções de sobra na Fenatran 2011

Dois sentimentos antagônicos devem marcar a 18ª edição da Fenatran. As montadoras estão eufóricas com a concreta possibilidade de emplacar a marca recorde de 180 mil caminhões em 2011. Mas, ao mesmo tempo, vivem a incerteza quanto ao mercado pós-implantação do Euro 5. Calibrar as expectativas, com certeza, já é uma das missões deste Salão Internacional dos Transportes, que põe, definitivamente, o Brasil no centro do mapa global desta imponente indústria.

Trezentos e sessenta e cinco expositores de 15 países vão se deparar com as perspectivas do transporte nacional, que tem sempre de superar desafios num país com seus renitentes problemas estruturais. As empresas vão ter a oportunidade de saber, in loco, como o setor se prepara para conviver com uma nova era tecnológica, que promete, a partir de janeiro, romper com um passado de emissão de fumaça preta.

Entre os executivos das principais montadoras, há quem acredite que a indústria vai ter de recomençar do zero a partir de 2012. A maioria deles projeta queda de até 30% nas vendas no primeiro trimestre diante da complexidade da transição.

De cara, a incorporação do Euro 5 provoca aumento de preço de caminhões entre 5% e 20%. Em razão disso, os competidores vão precisar entender como se dará o posicionamento de preços entre a concorrência para a reorganização das estratégias. Até que isto esteja claro, o mercado pode levar seis meses para se recompor.

Não bastasse esse enorme desafio, a operação dos novos caminhões também é muito mais cara e complicada. O Euro 5 praticamente exige o fim do “jeitinho”: ou se tem um diesel limpo S50 e uma Arla 32 (corretamente manipulados) ou corre-se o risco de perder o motor. Neste cenário, o frete compensará o custo maior? O tempo dirá.

Faltando pouco mais do que dois meses para o final do ano, a antecipação de compras dos caminhões Euro 3 não ainda chegou de fato – pelo menos não em níveis muito acima do normal. Decorridos quase dez meses de 2011, o importante é não perder o foco de que o saldo geral da indústria é bem positivo, com alta de 16% nas vendas. Também recorde, a produção deve beirar as 220 mil unidades.

ENTREVISTA

Presidente da NTC & Logística, Flávio Benatti, fala com exclusividade sobre os marcos regulatórios para o transporte 6

FENATRAN 2011 / CAMINHÕES

Mercado em expansão, infraestrutura, renovação tecnológica e records de vendas estimulam montadoras a manter investimentos 10

MAN Latin America remodela linha 2012, aposta na tecnologia EGR e investe para ampliar produção no Brasil 16

Mercedes-Benz renova toda a sua linha de caminhões e comerciais leves para atender o Euro 5 e acirrar a competição 20

Com o Cargo recém-modelado, Ford foca na economia e durabilidade dos motores da linha 2012 para cumprir o Proconve P-7 24

Volvo apresenta sua linha 2012 de semipesados e pesados com motores mais potentes 28

Com linha 2012 Ecoline, Iveco amplia linha 2012, que ganha o extrapesado Stralis Active Space e o Tector de teto alto 32

Scania lança no Brasil linha baseada na plataforma mundial de motores, que reforça desempenho, durabilidade e robustez 36

Enquanto monta rede de revendedores, International exhibe caminhão-conceito desenvolvido para as condições brasileiras 40

Totalmente reestilizada, linha de comerciais leves e caminhões da Agrale já chegam adaptados para o Euro 5 44

Em vias de anunciar fábrica em Ponta Grossa, no Paraná, holandesa DAF planeja chegar forte no Brasil 46

Sinotruck é uma das quatro novatas que chegam para disputar o consumidor brasileiro com as montadoras tradicionais 48

A chinesa Foton apresenta sua linha de caminhões leves já preparados para atender a nova legislação de emissões 50

Com meta de alcançar 2% do mercado brasileiro, Shacman lança de três caminhões pesados no Salão do Transporte 54

COMERCIAIS LEVES

Todos os leves a diesel com PBT a partir de 2 toneladas também terão de atender Proconve L6 a partir de janeiro 56

IMPLEMENTOS

Mudanças na legislação e diminuição do crédito fizeram o crescimento das vendas perder ritmo no segundo semestre 62

MOTORES

Obrigatoriedade do Euro 5 coloca o Brasil na era de motores mais eficientes no consumo, desempenho, emissões e durabilidade 72

SAF-Holland traz para o mercado engates tipo gancho, além do eixo autodirecional, suspensão pneumática e quinta roda de alumínio 74

AUTOPEÇAS

Fabrilantes trabalham a todo o vapor para atender pedidos das montadoras para o Euro 3, mas projetam queda em 2012 76

CRÉDITO

Bancos de montadoras estimam crescimento de até 30% em financiamentos com antecipação de compras de veículos Euro 3 80

RASTREAMENTO

Em razão do crescimento do mercado de monitoramento, empresas vão apresentar novos equipamentos e sistemas 84

LOGÍSTICA

Ferramentas estão cada vez mais sofisticadas, mas profissionais brasileiros também fazem a diferença nas soluções 88

Ativa Logística entra em novos segmentos da distribuição de produtos de beleza e amplia em 15% negócios com cosméticos 94

AÉREO

Unidade exclusiva para manutenção, TAM MRO tem meta de aumentar receita com volume de serviços para terceiros 102

Frota de 12 aviões Airbus Military da Força Aérea Brasileira completa 25 mil horas de voo em seis anos de operações 104

Com três anos de atraso, Boeing entrega primeiro modelo 787 Dreamliner à companhia aérea japonesa ANA 106

Helibrás: integração de novas empresas faz parte do programa de expansão para o desenvolvimento de 50 helicópteros 108

FERROVIAS

Planos do Brasil para as ferrovias atraem interesse de americanos na Railway Interchange, maior feira do setor nos EUA 110

METROFERROVIÁRIO

Seminário promovido pela Associação de Engenheiros e Arquitetos de Metrô discute como atender demanda crescente 116

MARÍTIMO

Santos Brasil investe R\$ 7 milhões no Teccon Vila do Conde para ampliar espaços, renovar equipamentos e capacitação 118

Análise da Europraxis avalia que mix de fretes pode ser a melhor opção para embarcadores de commodities 120

Log-In lança ao mar seu primeiro navio graneleiro, que irá movimentar minério de bauxita por cabotagem no Pará 122

TESC aplica R\$ 11 milhões em infraestrutura e máquinas com aprofundamento do calado do porto de São Francisco do Sul 124

Além dos records, Codesp revela perfil do porto de Santos, cuja tendência é ampliar movimentação de milho e contêineres 126

GTM traz para o Brasil plataformas aéreas da chinesa Runshare para aumentar em 15% receita com movimentação de cargas 130

TECNOLOGIA

PPW Brasil apresenta novo conceito em porta foll-up, que se destaca pelo visual e materiais ainda pouco conhecidos no Brasil 132

ÔNIBUS

Fresp discute a integração de modais com oportunidades para empresas do setor, que pode colaborar com a mobilidade 134

Em encontro realizado em Brasília, Abrati quer usar ferramentas de marketing para reconquistar passageiro rodoviário 136

CARROCERIAS

Neobus apresenta nova versão do Mega BRT articulado, que utiliza plataforma Mercedes-Benz O500 com motor Euro5 138

WEB-CUSTOS

Junto com a Talentum Tecnologia, OTM lança sistema que calcula de custos operacionais de veículos e preços de transporte 158

NOVO SITE

OTM Editora lança portal dedicado a notícias sobre todos os elos que interam o setor dos transportes 162

SEÇÕES

EDITORIAL 3

NOVAS 98

CUSTOS OPERACIONAIS 161

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

COLABORADORES

Amarilis Bertachini, Márcia Pinna Raspani,
Renata Passos, Sonia Moraes, Wagner de Oliveira

EXECUTIVOS DE CONTAS

Alcindo Fontana
fontal@otmeditora.com.br

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin
gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto
vito@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

MARKETING

Glenda Pereira
glenda@otmeditora.com.br

Samanta Soares
samanta.soares@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS

Ana Paula Duarte
anapaula@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
tania@otmeditora.com.br

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

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

Tiragem

14.000 exemplares

Auditado por:

Impressão 
Neoband

Assinatura anual: TM R\$ 160,00 (seis edições e quatro anuários);
TB R\$ 140,00 (Seis edições e três anuários).
Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta corrente, cartão de crédito Visa, Mastercard e American Express ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoques apenas as últimas edições.
As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM Editora.
A edição circula no mês subsequente ao da capa.



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

Filiada a:



NOVELIS faz sua empresa ir mais longe.

O alumínio gera redução de cerca de 40% do peso bruto do caminhão, possibilitando o transporte de um volume maior de carga. Além de ser 100% reciclável, sua leveza proporciona menor consumo de combustível, consequentemente, menor emissão de CO₂.





Mudam as regras para o transporte de cargas

O fim da carta-frete, o início da nota fiscal eletrônica e a lei de regulamentação da atividade de transporte comercial de cargas, são alguns dos marcos regulatórios que começam a traçar regras mais claras para o setor de logística e transporte, diminuindo a informalidade e permitindo uma

competitividade mais nivelada.

É nesse contexto que a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) se mobiliza para representar as mais de 3 mil empresas do setor frente aos órgãos governamentais para defender interesses em comum, discutir melhorias e

oferecer orientação às associadas.

Para desenhar um panorama do setor e traçar sua visão sobre os principais problemas que afligem os empresários desse segmento, o presidente da NTC&Logística, Flávio Benatti falou com exclusividade à Transporte Moderno.

Transporte Moderno – *Quais foram as principais mudanças ocorridas no setor de transporte de cargas e logística nos últimos anos, em termos de regulamentação, exigências do mercado, concorrência e matriz de transporte?*

Flávio Benatti – Com a promulgação da Lei 11.442/07 (que disciplina a atividade de transporte comercial de cargas) começamos a ter algumas mudanças muito claras no setor. Essa lei trouxe, por exemplo, a necessidade de um responsável técnico, a obrigação do RNTRC (Registro Nacional do Transportador Rodoviário de Carga) e, no caso dos autônomos, do TAC (Transportador Autônomo de Carga). Além disso, mais recentemente, ainda pela 11.442, saiu a publicação do término da carta-frete, que está prestes a acontecer, obrigando que o pagamento seja feito por um sistema bancário, seja através de conta corrente do motorista, ou através de um sistema eletrônico de cartões. Então, começamos a tratar efetivamente dos marcos regulatórios do setor. Outra questão que está em discussão, e que acredito que estamos muito próximos de chegar a uma solução, é que a CNT (Confederação Nacional do Transporte), através da seção de cargas e da seção de passageiros e autônomos, tem

dialogado intensamente com a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres, na busca de uma regulamentação da profissão do motorista, deixando claro que ela existe e tem suas peculiaridades. Isto é fundamental para que possamos ter alguma segurança jurídica no setor que clama por ela há muito tempo. Para se ter uma ideia, a CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) não trata da profissão de motorista. Para o ferroviário ela tem uma legislação própria, assim como para o aviário e para o aquaviário, mas não para o rodoviário. O setor de transporte é altamente segmentado, existem peculiaridades que precisam ser respeitadas e tratadas dentro de uma regulamentação do setor.

TM – *E de que forma essas mudanças afetam as empresas transportadoras de carga?*

Benatti – Para as empresas isso representa um setor mais organizado e menos informal. À medida que aumenta a formalidade, cria-se uma concorrência muito mais justa, muito mais leal, sabe-se com quem se está competindo. Os marcos regulatórios são de extrema importância porque eles nivelam o setor nas obrigações.

TM – *Quais são hoje os principais gargalos*

para o transporte de carga, especialmente em infraestrutura, burocracia e ônus fiscal?

Benatti – Esses são pontos fundamentais. Além da questão burocrática em todo o país, quando se fala em transporte interestadual existem problemas de barreiras fiscais e quando se fala em internacional, dentro do Mercosul, há os problemas de barreiras nas fronteiras dos países vizinhos do Brasil. A questão da infraestrutura, então, essa está longe de ser resolvida. A própria CNT tem feito constantemente pesquisas mostrando o perfil da infraestrutura nacional, no que tange à questão da malha rodoviária brasileira, que é um problema seríssimo e muito pouco foi corrigido até hoje. Houve uma evolução muito pequena em virtude das necessidades, principalmente considerando que o País tem no modal rodoviário de carga a sua grande sustentabilidade de movimentação da economia brasileira. Vemos que é pífio ainda tudo aquilo que tem sido feito nessa área. Isso sem contar as questões portuárias. Na área retroportuária nós temos vários problemas de acesso aos portos, quer seja o porto de Santos quer seja o porto de Paranaguá. O que foi entregue ao setor privado, este vem fazendo dentro do previsto porque quando se privatiza ninguém

entra para brincar. Nós temos hoje portos modernos operando de forma muito ágil, melhorando a produtividade, a competitividade em todo o país no que se refere à movimentação do píer para o navio. Mas a retroárea continua ainda tendo problemas. Estamos discutindo a questão do acesso ao porto de Santos, temos problema no ferroanel, temos problema na transposição das margens entre Santos e Guarujá onde ainda se dá uma volta de 35 quilômetros para chegar ao porto do Guarujá, enquanto já existe tecnologia suficiente para fazermos túneis que permitiriam o acesso à outra margem. Ou seja, são questões que, enquanto não forem resolvidas, mantêm nosso custo Brasil alto.

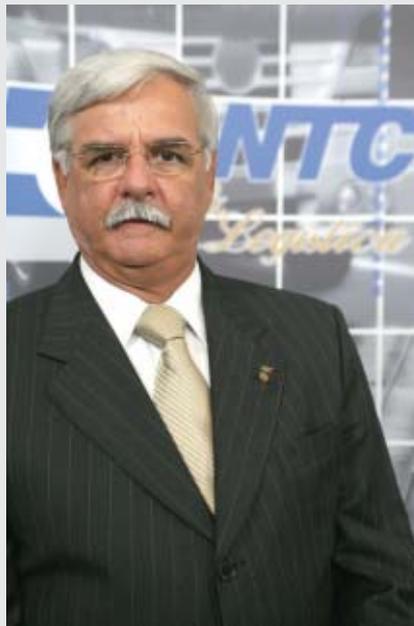
TM – *Então, em sua opinião a solução passa pela privatização?*

Benatti – A questão da privatização já se dá nas rodovias. Acho que isso passa por uma boa vontade. O governo do Estado de São Paulo, por exemplo, já anunciou que o melhor caminho seriam as obras pelo túnel, mas estamos muito atrasados nesse processo. Isso é uma coisa que já deveria ter sido feita e nós ainda estamos discutindo “se é ponte ou se é túnel”. Agora se definiu que vai ser túnel, mas isso até já deveria ter começado e terminado porque acaba prejudicando muito a produtividade do setor, a competitividade.

TM – *A partir de janeiro de 2012, as montadoras começarão a produzir os caminhões dentro dos novos padrões para atender às exigências do Proconve P7. As transportadoras estão antecipando para este ano compras que estavam programadas para 2012? Quais os temores que levam as empresas a essa pré-compra?*

Benatti – Temos ouvido de grandes fro-tistas que eles estão preocupados e alguns estão realmente antecipando compras. Em conversas com alguns empresários, ouço que alguns estão comprando até por um pouco de receio sobre se haverá

infraestrutura adequada para atendimento desses novos motores, todo mundo tem certa preocupação com relação a isso, mas eu acho que é só uma questão de tempo. Vamos ter que passar por esse período de adaptação, porque é inevitável essa questão de melhoria na tecnologia dos motores. Talvez no princípio do ano possa cair o volume de compras, mas eu diria que tudo depende do crescimento econômico. Se tivermos crescimento econômico e avanços na economia, as compras voltarão a se



Flávio Benatti: a entrada dos motores P7 traz um pouco de apreensão, mas logo essa questão estará totalmente superada

restabelecer rapidamente, mesmo com a entrada dos motores P7. Tudo aquilo que é novo sempre acaba trazendo um pouco de apreensão, mas tenho o sentimento de que logo essa questão estará totalmente superada. Acho até que é muito mais uma propaganda neste momento para acelerar as compras.

TM – *Os avanços na tecnologia de monitoramento e rastreamento têm ajudado a reduzir a incidência de roubos de carga?*

Benatti – O levantamento da NTC&Logística mostra redução dos roubos em ocorrências,

mas não muito em valores. Isso demonstra que o roubo é um crime organizado e está hoje muito seletivo. Não caíram os valores das mercadorias roubadas, o que diminuiu foram os eventos, ou seja, a carga está sendo melhor selecionada para ser roubada. (Segundo pesquisa da NTC, o Brasil registrou em 2010 um total 12.850 roubos de cargas em rodovias, volume quase 5% menor do que o de 2009, quando foram registradas 13.500 ocorrências. Só no Estado de São Paulo, no primeiro semestre deste ano houve uma redução de 8,28% no número de ocorrências, mas um aumento de 6,5% no valor somado dos roubos, segundo levantamento da Fetcesp - Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo).

TM – *Em que aspectos a proibição do uso da carta-frete para o pagamento de caminhoneiros autônomos vai beneficiar o setor?*

Benatti – O benefício para o setor virá à medida que diminuir o índice de informalidade. Ficou comprovado que a carta-frete era uma grande válvula de escape para que houvesse a informalidade no setor. O caminhoneiro que recebia a carta-crédito só podia descontá-la em determinados postos, pagando mais caro pelo combustível e utilizando os serviços da loja de conveniência daquele estabelecimento. Ou ainda, se precisasse de dinheiro vivo, acabava pagando deságio por esse dinheiro. O fato de tornar obrigatória a contratação através de sistema bancário, vai impossibilitar muitas fraudes e muita informalidade. Além disso, vai fazer com que o caminhoneiro tenha um histórico bancário e que amanhã ou depois ele também possa se beneficiar dos programas de financiamento que o governo constantemente tem feito através do banco de fomento do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Hoje muitas vezes o caminhoneiro não tem como ter acesso a esses programas porque não tem um histórico bancário que possibilite comprovação de renda suficiente para ▶



► ele poder fazer seu investimento. Isso de certa forma vai melhorar muito a questão de renovação de frota. Todas as empresas que trabalham corretamente, que são reconhecidamente idôneas, terão uma possibilidade melhor de participação no mercado do que a lamentável concorrência tão desleal que existe hoje.

TM – *A Nota Fiscal Eletrônica também segue essa linha de contribuição para o setor? As transportadoras já estão implantando os sistemas necessários para cumprir essa determinação?*

Benatti – Ainda não é obrigatório, mas muitas empresas que são bem organizadas já estão emitindo normalmente os conhecimentos eletrônicos. O conhecimento eletrônico vai acabar beneficiando muito o setor. Em lugar da carta-frete o pagamento poderá ser feito através do cartão frete ou na própria conta corrente bancária do caminhoneiro. Será uma questão de acerto comercial entre a empresa e o caminhoneiro autônomo. Com certeza, o conhecimento eletrônico vai contribuir muito nessa direção.

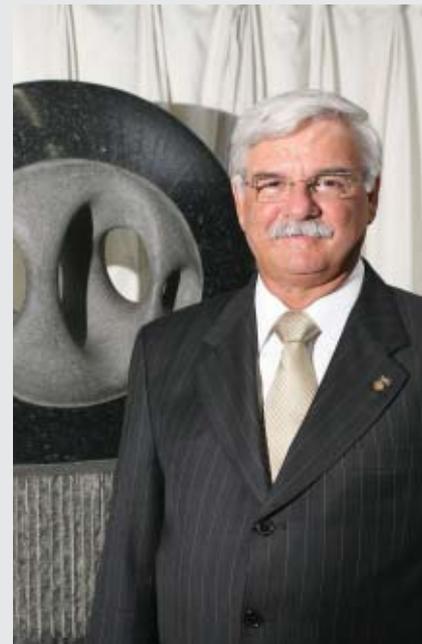
TM – *As empresas têm reclamado que faltam motoristas capacitados. O que o setor está fazendo para contornar essa carência de mão de obra e qual a expectativa de solução?*

Benatti – Quando começamos a ter crescimento na economia do País, ainda que relativamente pequeno, nos deparamos com a falta de qualificação de mão de obra em todos os setores e não é diferente no transporte que também está sofrendo essa carência. Mas no transporte há um agravante que é a questão de como é tratado o caminhão pela sociedade. Ele é tratado como um grande vilão. Em uma megalópole como São Paulo, assim como em todas as grandes e médias cidades brasileiras, encontra-se sempre o caminho mais fácil para resolver o problema: dizer que o caminhão atrapalha

e tirá-lo de circulação. Acho que o foco está totalmente equivocado. Lamentavelmente nessas grandes cidades não se fez o planejamento necessário, não se cuidou do plano diretor com o devido cuidado, não se fizeram os investimentos em transporte público que deveriam ter sido feitos e colocam o caminhão como o grande vilão. A mesma coisa acontece nas estradas brasileiras, totalmente esburacadas, que provocam acidentes, estradas que fazem com que a produtividade seja muito ruim. Então, qual é o jovem que hoje, na idade de escolher uma profissão, vai escolher a de motorista? É uma profissão em que a autoestima já começa prejudicada, quer seja na cidade, quer seja na estrada. Antigamente o jovem não tinha o nível de informação que tem hoje, então muitos queriam ser motoristas de caminhão porque era uma forma de desbravar o País. Hoje basta ter uma internet e sentar-se à frente de um computador para viajar o mundo inteiro. Tudo isso diminui a vontade do jovem optar por essa profissão. Só opta quem tem realmente muita vocação. O que tem sido feito para amenizar o problema são programas de requalificação profissional através de cursos do sistema Sest/Senat (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), que tem trabalhado bastante a autoestima desses profissionais incentivando-os e mostrando aos jovens a importância desse segmento na economia do País e do mundo. Além disso, as empresas que têm uma necessidade maior estão, por conta própria, treinando profissionais e qualificando-os para seus próprios quadros.

TM – *Que expectativas têm os transportadores para 2011 e para os próximos anos, e quais os principais desafios para o setor a médio prazo?*

Benatti – Na realidade as expectativas são boas. O Brasil vem sempre apontando para



crescimento, ainda que não em patamares tão elevados. E um dos primeiros segmentos a sentir a retomada, ou uma eventual queda, é sempre o setor rodoviário. Nós entendemos que o Brasil ainda tem um espaço enorme para crescer internamente. As políticas de governo têm ido nessa linha de uma melhor redistribuição da renda e à medida que isso ocorre em um país de dimensão continental, com quase 200 milhões de habitantes, o reflexo é muito grande porque quando se mexe com 10% dessa população já se está falando em 20 milhões de pessoas entrando no mercado de consumo. Isso reflete diretamente no nosso setor que responde por aproximadamente 60% de tudo aquilo que se movimenta de riqueza no País. Mais do que o crescimento, é importante a questão da melhor distribuição de renda que ainda tem um espaço muito grande para crescer. A perspectiva é de que tenhamos um final de 2011 muito promissor e não será diferente para 2012 e 2013 considerando a diretriz que está adotando o governo federal, e também os governos estaduais, de buscar o caminho de formar pessoas e redistribuir melhor a renda. ■



A Scania avança em todos os sentidos.

VENHA CONFERIR DE PERTO UM LANÇAMENTO INOVADOR.

Alto desempenho, economia operacional e controle de emissões. Conheça a solução que vai trazer muitos benefícios para você e para o seu negócio.

Visite o estande da Scania na Fenatran 2011.

Fenatran - 18ª Edição

Data: de 24 a 28 de outubro de 2011

Horário: das 13 h às 21 h

Local: Pavilhão de Exposições do Anhembi

Fenatran Experience

Data: de 25 a 28 de outubro de 2011

Horário: das 11 h às 19 h

Local: Sambódromo do Anhembi



Faça revisões em seu veículo regularmente.



SCANIA

www.scania.com.br

Vendas recordes e Euro 5 impelem a indústria a um novo patamar

De olho no potencial do transporte brasileiro, 365 expositores esperam público de 55 mil pessoas na Feira Internacional do Transporte

■ WAGNER OLIVEIRA

O BRASIL VAI FECHAR ESTE ANO COM A maior venda de caminhões de sua história. Mesmo que o mercado interno desacelere no último trimestre, o País pode alcançar emplacamento recorde de 180 mil unidades. A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) registrou o licenciamento de 129.918 caminhões entre janeiro e setembro – alta de 15,9% sobre o mesmo período de 2010. Além destes números, são as boas perspectivas que impulsionam as

montadoras nacionais e internacionais a investir no Brasil, que se prepara para adotar a partir de janeiro seu mais audacioso programa de emissões veiculares para o transporte de carga. É neste promissor ambiente que a Feira Internacional do Transporte (Fenatran) neste ano tem tudo para ficar na história como um novo marco para o setor.

Um dos cinco maiores eventos do mundo na área de produtos e serviços destinados aos transportadores de cargas em diversos

modais e operadores logísticos, a Fenatran vai desvendar novidades em produtos e tecnologias que os fabricantes preparam para defender ou aumentar sua participação no cobijado mercado brasileiro – um dos poucos que ainda crescem num instante em que países desenvolvidos amargam crises financeiras.

A exposição promete atrair um público de 55 mil visitantes, com compradores de 55 países, entre os dias 24 e 28, no Anhembi, em São Paulo. A feira bienal é realizada há 30 anos e tem o objetivo de promover negócios e a exposição dinâmica de lançamentos globais para interessados em conhecer de perto os produtos e tecnologias mais modernas e sustentáveis. Estão credenciados 365 expositores de 15 países.

Renovação no design interno e externo das linhas de caminhões e comerciais leves devem marcar os grandes e luxuosos estandes das maiores marcas. Os espaços mais nobres dos 100 mil m² do pavilhão de exposição do Anhembi são ocupados pelas tradicionais marcas do mercado brasileiro. Entre as montadoras, destacam-se a MAN/Volkswagen, Mercedes-Benz, Iveco, Volvo, Scania, Ford e Agrale. Elas, pela primeira vez, terão de conviver na Fenatran com marcas recém-chegadas ao País, como a International, DAF, Sinotruk, Foton e Shacman. Entre os implementadores, marcam presença a Randon e a Guerra. Especializada na cobertura de assuntos



Roberto Cortes, presidente da MAN, tem certeza do sucesso da adoção do EGR



Novo presidente da Scania, Martin Stahlberg chega com a missão de ampliar negócio



Para o presidente da Mercedes, Jürgen Ziegler, o governo deveria incentivar a pesquisa

do transporte, a revista Transporte Moderno também tem seu estande. Ainda há representantes de empresas de logística, desenvolvedores de telemática, fabricantes de pneus, comerciais leves, bancos, autopeças e acessórios, entre diversos outros.

Nem mesmo a desaceleração da economia verificada em setembro, deve abalar o clima de confiança de todos esses elos da cadeia do transporte brasileiro. Em setembro, as vendas recuaram 9,1% em relação a agosto – passando de 16.458 para 14.960. Mesmo nas projeções mais pessimistas, a expectativa é que o mercado feche este ano com alta de até 12% – o que, nesta altura, é resultado para se soltarem fogos de artifício. Estimada em 220 mil unidades, a produção de caminhões de 2011 também é outro fator a ser comemorado, quando comparado aos 191.621 veículos fabricados no Brasil no ano passado.

Mesmo que o ambiente internacional contamine parte dos negócios, ainda assim o Brasil terá pela frente dois eventos de exposição global. Copa do Mundo e Olimpíadas requerem grandes investimentos em obras, que demandam máquinas e caminhões. Os

aeroportos precisam ser ampliados. Estradas necessitam de duplicação e melhorias no acabamento, além da reorganização da malha viária urbana – para se falar nas obras mais visíveis. Além disso, nunca é demais lembrar que o Brasil tem uma das frotas mais envelhecidas

do mundo, com média de idade de 18 anos.

Cinquenta caminhões com a tecnologia Euro 5 lançam na atmosfera a mesma quantidade de poluente que apenas um caminhão Euro 0 – destes vistos aos montes pelas avenidas dos centros urbanos. Só que a tecnologia



Roger Alm, presidente da Volvo, diz que sustentabilidade faz parte do DNA da marca sueca

Melhor ir de táxi para a FENATRAN. Vai que você resolve sair de caminhão novo.

Visite o estande da MAN Latin America na FENATRAN e conheça as linhas totalmente novas de Caminhões Volkswagen Advantech: Constellation, Worker e Delivery. E a nova linha de Caminhões MAN, uma marca com mais de 250 anos de estrada, agora produzida no Brasil.



A MAN Latin America vem para a FENATRAN 2011 com grandes novidades. A linha Advantech, com os novos Constellation, Worker e Delivery, proporciona ainda mais segurança, conforto e menor custo operacional, além de apresentar novos motores que atendem às normas Proconve P7 de emissão de poluentes. Tudo isso sem deixar de lado a filosofia que consagrou os Caminhões Volkswagen: oferecer soluções sob medida para as necessidades de seus clientes. E a linha de Caminhões MAN, extrapesados com a mais alta tecnologia, de uma marca com mais de 250 anos de estrada, agora produzida no Brasil. Visite o estande da MAN Latin America na FENATRAN, de 24/10 a 28/10, e confira essas e outras novidades de perto.



Imagem meramente ilustrativa.



Faça revisões em seu veículo regularmente.





Renato Mastrobuono, da Iveco, diz que vendas vão depender do contexto econômico

que deixa o mundo muito mais oxigenado custa caro. Pelo que andam dizendo os executivos, os números de reajuste no preço final dos veículos comerciais a diesel variam de 5% a 20%, dependendo da marca. Mas nem eles mesmos sabem dizer ao certo quanto será o novo preço, pois ninguém sabe prever onde o concorrente vai se posicionar.

“Na verdade, o mercado vai ter que se reventar daqui para frente”, prevê Oswaldo Jardim, diretor da Operação de Caminhões da Ford na América do Sul. “Ninguém sabe direito onde o concorrente vai posicionar o seu preço. Até todo mundo entender, isso leva pelo menos seis meses”, acredita. “Vai ser um jogo de gato e rato.” Para o executivo, a Fenatran vai ser um bom termômetro para um entender o outro.

Desde o começo do ano, a indústria apostava muito na antecipação de compra por parte dos operadores, que, na dúvida entre a correta aplicação do Euro 5 e o custo da nova tecnologia, iriam preferir a tranquilidade do Euro 3, cuja produção se encerra no dia 31

de dezembro. Mas os caminhões produzidos até esta data podem ficar estocados nos pátios das concessionárias até o surgimento do derradeiro comprador.

Mas a queda de vendas em setembro acabou com a certeza de muitos prognósticos. Não dá para afirmar que houve nem que existirá a tal antecipação. Vendas esporádicas a mais para um ou outro operador, que ano a ano renova a frota, pode ter havido – mas ainda não na escala que a indústria esperava. De todo mundo, se ocorrerem, as montadoras dizem estar abastecidas e preparadas. Tudo vai depender do comportamento neste último trimestre. Setor guiado apenas pela racionalidade, o transporte só faz compra firme quando há o que movimentar.

Diante do clima de incertezas do comportamento do mercado, algumas montadoras projetam queda de vendas de até 20% no primeiro trimestre do ano que vem. “Tudo depende do contexto econômico”, afirmou Renato Mastrobuono, diretor de Desenvolvimento de Produto da Iveco Latin America.

“O mercado, às vezes, tem movimentos que são de difícil previsão.” Via Anfavea, as montadoras ainda tentam convencer o governo federal a adotar o Finame Verde, que reduziria juros em financiamentos para incentivar a compra de caminhões Euro 5 e, assim, não penalizar tanto o operador, que vai ter que arcar com o custo da tecnologia sem a certeza de que o frete compense o investimento. O Finame Verde tem trabalho de bastidores, mas, pelo menos até agora, não rendeu nenhum anúncio oficial. Será que as autoridades podem se sensibilizar em breve?

Até aqui, as montadoras se esforçaram para ter o Euro 5. Com base no que já ofereciam em suas matrizes, a maior parte das marcas que têm produção no Brasil adaptou o SCR (Redução Catalítica Seletiva, na sigla em português) e o EGR (Recirculação de Gases de Exaustão) para as condições locais. Foram meses de testes no território nacional ou, por exemplo, no Chile, onde a variação climática e de relevo exigem muito dos veículos.

Praticamente, a maioria dos fabricantes teve de desenvolver novo conjunto de força. Em alguns casos, motor e câmbio renovaram mais de 60% dos componentes. Parte do conteúdo será importada enquanto não houver produção local. Com isso, os veículos ganharam mais torque e potência. Em condições perfeitas de rodagem, a economia de combustível pode chegar a 10%, compensando parte do custo maior da tecnologia, dizem os fabricantes.

Ao ser questionado sobre o aumento do IPI para os produtos importados Jürgen Ziegler disse: “Eu gostaria que o governo incentivasse a pesquisa e desenvolvimento, o conteúdo local e o financiamento. O aumento na tributação é uma medida que poderá comprometer o desenvolvimento do Brasil”.

A Volvo, por exemplo, foi a primeira montadora a apresentar caminhões com motorização Euro 5 nas suas linhas de pesados e semipesados. “Nosso veículos

ficaram ainda melhores, com mais avanços técnicos e novas potências”, disse Roger Alm, presidente da Volvo do Brasil. “Respeito ao meio ambiente, qualidade e segurança são valores essenciais de nossa marca”.

Em geral, Volvo, Scania, Mercedes-Benz, Ford e Iveco preferiram equipar a linha de caminhões com PBT (peso bruto total) a partir de 5 toneladas com o SCR. A MAN é que destoa, pois vai oferecer parte da linha com o EGR. “Estamos seguros do que vamos apresentar ao nosso consumidor”, afirmou o presidente da montadora, Roberto Cortes. “O mercado vai dizer quem fez a melhor aposta. Só posso dizer que não iríamos arriscar o nome de uma empresa que tem dois séculos e meio de reputação.”

Com foco na sustentabilidade, a Scania apresenta na Fenatran semipesados movido 100% a etanol. “O segmento de semipesado está em pleno crescimento no Brasil, no mercado total de caminhões. Para atender a este nicho altamente competitivo, além de mantermos as melhores características dos veículos pesados da Scania, como economia de combustível, conforto e ergonomia da cabine, adicionamos ao produto Scania mais um valor: o da ‘sustentabilidade’”, afirma Roberto Leoncini, diretor-geral da Scania do Brasil. “Esta demanda partiu de alguns dos nossos clientes ‘verdes’ que precisam de alternativas para atender às exigências de redução no impacto socioambiental da atividade de transporte por parte dos embarcadores”, completa.

Martin Stahlberg estreia na presidência da Scania Latin America num instante de efervescência. Ele tomou posse do cargo no dia 1º de setembro com a missão de apoiar o contínuo crescimento dos negócios da região que responde por aproximadamente 25% das vendas da companhia em todo o mundo. “Meu trabalho será

Para Oswaldo Jardim, da Ford, a indústria vai ter fase “dramática” a partir de janeiro

promover cada vez mais a integração entre a produção e a área de vendas e serviços”, afirmou.

DIESEL LIMPO – Se a maioria das montadoras já exibiu a tecnologia, agora todos esperam que o governo cumpra a sua parte. Por tudo que tem dito até agora, a Petrobras garante que não vai faltar o diesel S50, vital para a operação do caminhão Euro 5 equipado com a tecnologia SCR. Fora dos grandes centros, a petrolífera estatal afirma que a distância entre postos de abastecimento não excederá os cem quilômetros de distância.

Além do diesel mais limpo, o mercado também já está preparado para oferecer a Arla 32, substância à base de água desmineralizada e ureia vital para o funcionamento do SCR nos veículos Euro 5. No início em pequenos recipientes, a venda do produto em redes de concessionárias dos fabricantes e postos de combustíveis tende a migrar depois para grandes reservatórios, principalmente, por parte dos maiores operadores do Brasil.

Tanto o diesel S50 quanto a Arla 32 exigem movimentação correta por parte dos operadores e durante o abastecimento. Não pode haver contaminação com outros materiais, pois as impurezas podem comprometer o funcionamento da tecnologia. Para os fabricantes, a durabilidade de veículo Euro 5 também depende do correto uso e da manutenção do caminhão. Gambiarras e jeitinhos podem comprometer o motor.

Muito em razão da cultura, alguns dos fabricantes tentaram convencer o governo e o Ministério Público Federal que era melhor, em vez de pular para o Euro 5, o Brasil investir na renovação de frota para tentar eliminar cerca de 1 milhão de caminhões que despejam milhares de



toneladas de partículas de enxofre nas grandes cidades brasileiras. Para alguns fabricantes, a medida teria muito mais efeito do que adotar uma tecnologia cara, cujo preço final terá de ser repassado para o consumidor. Mas, sem um programa e uma estratégia para a renovação de frota, a sugestão não foi adiante.

A passagem do Euro 3 diretamente para o Euro 5 foi uma forma de compensar o acordo que devia ter instituído o Euro 4 em 2009. Indústria e Petrobras tiveram de assinar acordo judicial para adotar a nova norma a partir de janeiro. Representantes do Ministério Público Federal vão visitar as fábricas de caminhões a partir de janeiro para saber se as montadoras estão cumprindo de fato a obrigatoriedade do Euro 5.

Por o contexto em que está envolvida, a Fenatran 2011 tende a ficar registrada como uma das mais emblemáticas do setor. Certamente, o mercado de caminhões será outro daqui para frente. E tudo indica que a mudança vai ser boa para todo mundo. ■

Ao apostar no EGR, a MAN mede força com concorrência

Roberto Cortes, presidente da montadora, anuncia investimentos de mais R\$ 1 bilhão para ampliação da produção e das instalações da fábrica de Resende, no Rio de Janeiro

■ WAGNER OLIVEIRA



"Made in Brazil", caminhão MAN TGS introduz marca alemã no mercado de extrapesados

COMO ÚNICA EMPRESA ATÉ AGORA A apostar firmemente na tecnologia EGR (Recirculação de Gases de Exaustão), a MAN Latin América já conseguiu criar um fato que vai dar o que falar durante a apresentação de sua nova linha de 30 modelos de caminhões e ônibus na Fenatran (Salão Internacional do Transporte

2011). Sua ousadia em apostar numa tecnologia que as outras montadoras descartaram pode lhe valer o domínio absoluto do mercado ou uma revisão da sua estratégia de não usar o SCR (Redução Catalítica Seletiva) em parte da linha de caminhões e ônibus mais pesados, indicados para aplicações rodoviárias,

fora-de-estrada e de distribuição. A partir de agora, com a importação de extrapesados, a montadora passa a cobrir todos os segmentos do mercado nacional, onde as marcas Volkswagen e MAN serão complementares.

"O consumidor vai dizer se estamos certos ou não", afirmou, confiante no

sucesso da empreitada, o presidente da MAN Latin America, Roberto Cortes. "Confiamos na competência de nossa engenharia, que vai oferecer o melhor produto com o EGR. O mercado e o tempo vão dizer se estamos certos ou não", reforçou o diretor de Vendas, Marketing e Pós-Vendas da MAN, Ricardo Alouche. "Seremos muito criticados pela concorrência, mas quem apostar que estamos errados vai quebrar a cara, pois não iríamos arriscar a reputação de uma marca com mais de dois séculos e meio de história e reconhecimento." Na ocasião da apresentação da linha 2012 para a imprensa brasileira e latino-americana no Rio de Janeiro, Alouche reafirmou que as marcas Volkswagen e MAN vão conviver no mercado nacional.

Além da polêmica em torno do EGR, que, ao contrário do SCR não precisa do aditivo da Arla 32 para funcionar, a MAN anunciou a remodelação de toda a sua linha de 5,5 a 74 toneladas para a Fenatran. A partir do salão, a linha 2012 de caminhões Volkswagen/MAN passa a incorporar a sigla Advantech, conceito baseado no custo-benefício que traz mudanças estilísticas internas (como nova padronagem de tecidos, painéis com mostradores maiores), elementos externos diferenciados (como alterações do design de cabines), além de novos elementos eletrônicos que otimizam a operação (limitador de rotação do motor, inibidor de partida e indicador de restrição do filtro de combustível).

Mas a principal novidade da Advantech passa pela incorporação dos motores MAN e dos propulsores Cummins fornecidos com o Euro 5, tecnologia que, se por um lado aumenta a eficiência dos veículos em termos de potência e consumo de combustível, por outro vai deixá-los 15%, em média, mais caros a partir de janeiro, quando começam valer as normas do Programa de Controle da



Linha VW Constellation tanto tem motor MAN, à base de EGR, quanto Cummins, com SCR

Poluição do Ar por Veículos Automotores, o Proconve P7. Com mote na sustentabilidade, a montadora ainda terá em seu estande caminhão MAN híbrido – diesel e etanol, além de modelos com motorização Euro 3 para atender países latino-americanos onde a legislação ainda permite a comercialização.

Outra novidade será o pré-lançamento dos modelos extrapesados TGX 29.440 6x4, no segmento de até 400 cavalos, e o TGX 33.440, de 440 cv. Durante a exposição, a montadora vai receber encomendas dos veículos, que, importados, começarão a ser entregues entre março e abril de 2012. Além disso, a MAN anunciou os modelos MAN TGS – WW com motorização Euro 3, importados da Europa para países latino-americanos onde a legislação local permite a sua comercialização. Também vendeu o modelo 33.540 6x4, de 540 cavalos, para a empresa espanhola Megabiaga, que vai fazer a operação do transportes das imensas pás das hélices que alimentam usinas eólicas no Brasil

Com essas ações, Cortes considera que a MAN dá os passos certos para se manter na liderança do mercado nacional. Entre janeiro e agosto, a montadora de Resende conquistou 30,3% das vendas de caminhões com o sucesso de vendas das famílias Delivery, Worker e Constellation – neste ano a empresa prevê manter a liderança num mercado interno que deverá emplacar cerca de 180 mil unidades de caminhões de várias categorias.

Por conta da liderança, Cortes deve anunciar novos investimentos para aumentar a produção na fábrica de Resende, que atualmente produz 340 veículos em três turnos. Para continuar crescendo na região latino-americana a partir do Brasil, a MAN já antecipou a presença em todos os segmentos de caminhões do mercado nacional.

Como já anunciado pela MAN, pela primeira vez na América do Sul, os caminhões da marca Volkswagen recebem motorização MAN, já fabricada no Brasil graças a uma parceria com a MWM International. Os motores MAN D08 de quatro



VW Worker também chega com inovações em segurança, conforto e funções elétricas

e seis cilindros são dotados de tecnologia EGR de pós-tratamento de emissões. De acordo com a montadora, esses propulsores garantem baixo nível de ruído e de consumo de combustível, maior intervalo de manutenção e menor emissão de poluentes. Os novos motores Cummins ISF de quatro cilindros e ISL de seis cilindros com tecnologia SCR (pós-tratamento de emissões com uso da Arla 32 (Agente Redutor Líquido Automotivo) completam a oferta do Euro 5.

Todos os modelos da Linha Volkswagen Delivery 2012 – 5.150, 8.160 e 9.160 – serão equipados com o motor Cummins ISF de 3,8 litros com SCR. Esses propulsores possuem turbo de duplo estágio, que promete reduzir em torno de 30% o número de troca de marchas. A curva de torque do motor proporciona retomada de aceleração mesmo em baixas rotações. Além do motor, a linha Delivery recebeu inovações como a transmissão ZF S5 420 HD, de cinco marchas com acionamento a cabo, e embreagem com diâmetro de

330 mm. De acordo com o fabricante, o conjunto é ideal para operações urbanas, com mais conforto, minimizando vibrações, ruídos e esforço na alavanca durante mudanças de marchas.

Todos os modelos da linha Delivery 2012 serão equipados com motor Cummins ISF de 3,8 litros com sistema de pós-tratamento de emissões SCR, baseado na adição da Arla 32 – substância batizada pela montadora de Adblue. Além do motor, os modelos 5.150, 8.160 e 9.160 receberam inovações com a transmissão ZF S5 420 HD, de cinco marchas. O equipamento promete mais durabilidade, conforto e menos ruídos nas aplicações urbanas.

Todos os modelos das linhas VW Worker e Constellation voltados para o segmento de 13, 15 e 17 toneladas também chegam com inovações. Os modelos Constellation 13.190, 15.190 e 17.190, além do Worker 13.190, 15.190 e 17.190, serão equipados com o novo motor MAN D08 de 4,6 litros – quatro cilindros e potência de 190 cavalos. Com tecnologia

EGR (pós-tratamento de emissões), o MAN D08 tem duplo estágio de sobrealimentação (dois turbocompressores) e sistema de injeção common rail. Os seis modelos também são equipados com a transmissão Eaton 5406 – seis marchas com acionamento a cabo.

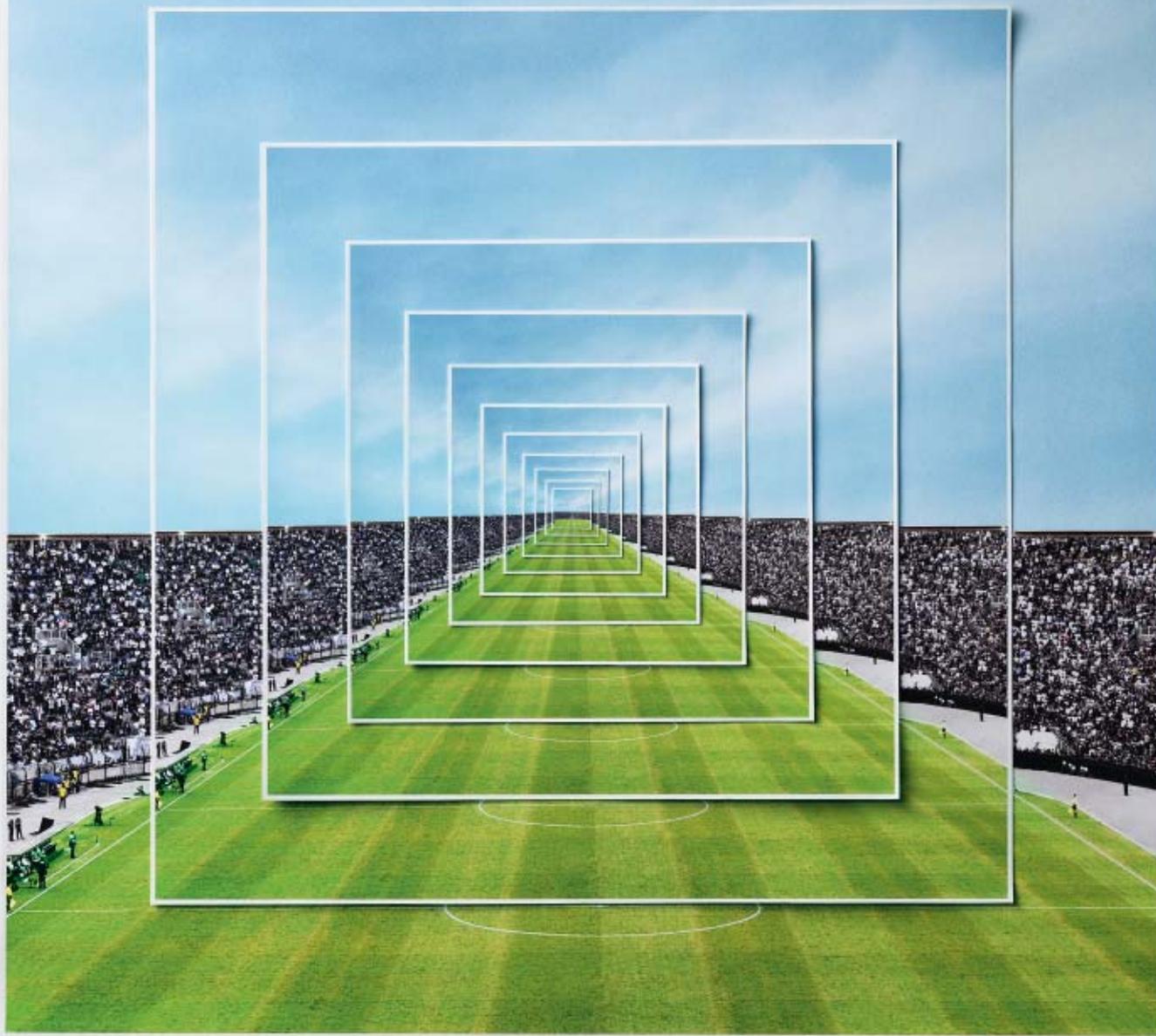
Os modelos VW Constellation 17.280 e 24.680 6x2, além dos Worker 17.260 e 24.680, 6x2, terão motor MAN D08 de 6,9 litros de 260 e 280 cavalos de potência. Com dois turbocompressores, a tecnologia para o Euro 5 é EGR. Indicados para operação fora-de-estrada, os modelos VW Constellation 26.280 6x4 e 31.280 6x4 e Worker 26.260 6x4 e 31.260 6x4 ganharam motor MAN D08 de 6,9 litros, nova transmissão ZF de 16 velocidades.

Os VW Constellation 17.330 e 24.330 6x2 são indicados para aplicações rodoviárias e de distribuição. O motor Cummins (9 litros, seis cilindros e 330 cavalos de potência) passa a incorporar o freio de descompressão. Para cumprir o Euro 5, a tecnologia é SCR. Também ganhou nova transmissão mecânica ZF. Os modelos 31.330 6x4 e 31.190 6x4 são ideais para operações off-road. O motor tem 390 cv de potência. Os cavalos mecânicos 19.330, 19.390, 25.390 (6x2) e 26.390 6x4 são equipados com motor Cummins de 6 cilindros e potência de 330 a 390 cv. Todos os cavalos mecânicos são produzidos com a quinta-roda Jost de série.

Além dos caminhões Volkswagen, a montadora apresenta cavalos mecânicos MAN TGX e TGS para atuação no segmento de extrapesado de 57 a 74 toneladas, incluindo os modelos TGX 29.440 e 33.440 6x4, que serão comercializados no Brasil a partir de 2012. Além disso, dentro do conceito de atendimento sob medida, um primeiro lote de veículos especiais foi importado para atender à transportadora espanhola Megabiaga, que fará no Brasil o transporte de torres de usinas eólicas.



Todo dia, 365 estádios
andam de ônibus Mercedes-Benz.



A maior frota do Brasil não para de crescer.

Com uma frota de mais de 300 mil ônibus,
a Mercedes-Benz é responsável pelo deslocamento
de pelo menos 30 milhões de pessoas por dia
no país, oferecendo mais tecnologia, eficiência

e conforto para todos. Ônibus Mercedes-Benz.
Pode confiar na maior frota do país.

CAC: 0800 970 90 90 • www.mercedes-benz.com.br



Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.

Mercedes acirra competição com a nova linha de modelos

Com a atualização de todos os veículos de uma só vez, que incorporam tecnologia avançada, montadora pretende retomar a liderança de vendas no mercado nacional

■ SONIA MORAES



Mercedes-Benz Actros ganha novo visual, maior conforto e mais potência

A MERCEDES-BENZ APRESENTA A SUA linha de caminhões totalmente renovada e pronta para atender a nova lei de emissões, que entrará em vigor no País a partir de janeiro de 2012. Além de mudanças estéticas e melhora no conforto, os veículos chegam ao mercado com mais conteúdo tecnológico.

Os modelos Accelo, Actros, Axor e Atego receberam a nova motorização Euro 5, denominada pela Mercedes de Blue Tec5, que usará a tecnologia SCR com o aditivo Arla-32. Esta tecnologia, segundo Joachim Maier, vice-presidente de vendas da Mercedes-Benz do Brasil, é a melhor solução para a reduzir os níveis de

poluentes e o consumo de combustível destes veículos.

A tecnologia Blue Tec5, segundo Maier, já é utilizada na Europa desde 2005 e equipa mais de 300 mil caminhões e mais de 25 mil ônibus que rodam no mundo. Com a atualização completa de toda a linha de produtos, a Mercedes pretende

reconquistar a liderança no mercado brasileiro perdida para a MAN/Volkswagen Caminhões e Ônibus.

ACCELO – Na linha leve os destaques são o Accelo 815 e o Accelo 1016, com maior capacidade de carga. O Accelo 815 chega ao mercado com 1.600 kg a mais em relação ao 710, modelo de entrada da Mercedes-Benz na faixa de 8 toneladas de Peso Bruto Total (PBT). Já a versão 1016, com 9.600 kg de PBT, permite carregar 600 kg a mais de carga que o modelo 915 C. Este modelo possibilita a utilização de carrocerias até 6,5 metros de comprimento e a instalação de um terceiro eixo, o que ampliará a capacidade de carga para 13.000 kg. Os dois modelos são equipados com o motor eletrônico OM 924 LA de 4 cilindros e 156 cv de potência, que atende à legislação Proconve P-7.

Esta nova linha, segundo Maier, dá continuidade a uma trajetória de 40 anos de sucesso dos caminhões leves. “Do pioneiro 608 D de 1972 ao consagrado 710 da linha atual, são mais de 185.000 unidades comercializadas no País”, destaca o vice-presidente de vendas.



Accelo tem duas novas versões com maior capacidade de carga

ATEGO – A nova linha Atego, formada pelo caminhão médio 1419 e pelos semipesados 1719, 1726, 1729, 2426 e 2429, está disponível no mercado em três versões de entre-eixos. Estes caminhões permitem a utilização de carrocerias de 8,7 a 9,2 metros – as maiores do mercado. “Os motores destes veículos estão mais potentes, com mais torque o que garante maior produtividade ao transportador”,

observa Maier. “Os novos modelos estão mais leves, o que é possível carregar 450 quilos a mais de carga”.

AXOR – Na linha Axor a novidade é o câmbio PowerShift totalmente automatizado nos caminhões rodoviários equipados com motor OM 457 LA. Os novos motores, equipados com a tecnologia Blue Tec5, oferecem cerca de 3% a mais de potência e 2% a mais de torque, em relação às versões anteriores, contribuindo para melhor desempenho e produtividade. Outra grande vantagem destes propulsores são os intervalos de troca de óleo até 33% maiores, o que resulta em menor custo operacional.

Além dos avançados câmbios PowerShift e ComfortShift, o Axor traz de série ar-condicionado, trio elétrico, fechamento centralizado das portas com controle remoto, freio-motor Top Brake, freios a disco ou tambor, freios ABS, computador de bordo com planejamento da manutenção do veículo, controle do consumo de combustível e diagnóstico de falhas.

Para curtas, médias e longas distâncias rodoviárias, os caminhões Axor são oferecidos nas configurações 4x2, 6x2 e 6x4 nas versões cavalo mecânico e caminhão plataforma.



A linha de caminhões Mercedes adota a tecnologia BlueTec em uso na Europa desde 2005



Já para as operações fora-de-estrada, a linha Axor tem a opção do cavalo mecânico, caminhão plataforma, além de basculante e betoneira, todos com tração 6x4. Estes veículos são indicados para a construção civil, agroindústria, usinas de açúcar e álcool, empresas de cultivo e extração de madeira e companhias mineradoras.

ATRON – A família Atron, conhecida no mercado pelos “caminhões bicudos”, chega ao mercado com design moderno, mais conforto e com motor até 6% mais econômico. “É um veículo para clientes que querem produtos mais robustos para o segmento médios, pesados e semipesados”, afirma Maier.

O carro-chefe da linha, o semipesado 2324 6x2, vai substituir o L 1620 e o modelo médio Atron 1319 4x2 sucederá o L 1318. No segmento de pesados o modelo 2729 6x4 vai ocupar o lugar do 2726 e o caminhão 1635 4x2 cavalo mecânico será o substituto do LS 1634.

Além das mudanças estéticas do Atron, a Mercedes também priorizou o conforto para o motorista. O interior está mais confortável, ergonômico, aconchegante, novo painel totalmente eletrônico com computador de bordo de fácil leitura”, observa Eustaquio Sirilli,

gerente senior de marketing de produto caminhões da Mercedes-Benz do Brasil.

ACTROS – A linha Actros chega ao mercado com novo visual, novo motor e com mais conforto. “Os aprimoramentos introduzidos nos novos caminhões Actros acentuam a excelência do seu desempenho e a produtividade no transporte de cargas”, afirma Maier.

Além do câmbio automatizado PowerShift 2, os caminhões Actros são equipados de série, com rádio CD com tecnologia Bluetooth. Com este equipamento, o motorista pode utilizar o telefone celular com segurança e comodidade, contando para isso com os botões multifuncionais do volante do caminhão. Esta linha de caminhões atende à faixa de alta potência no segmento de pesados. Os cavalos mecânicos Actros 2546 6x2 e 2646 6x4, indicados para transporte rodoviário de carga, são equipados com motor de 456 cv. Já a força do basculante Actros 4844 8x4 nas severas aplicações fora-de-estrada vem do motor de 435 cv.

PRODUÇÃO NACIONAL – A partir de janeiro de 2012 o Actros, que atualmente é importado da Alemanha, será montado na fábrica da Mercedes em Juiz de Fora

(MG), onde a empresa está investindo R\$ 450 milhões. “Estamos bem avançados, começando os ensaios da nova linha de produção”, disse Jürgen Ziegler, presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO para a América Latina.

“O caminhão Actros começa ser produzidos em Juiz de Fora com 30% de peças brasileiras, mas a empresa está fazendo um esforço para ampliar o índice de nacionalização deste modelo em até três anos, quando elevaremos para 60% o conteúdo de peças nacionais”, completou o presidente. Ziegler destacou também que 50 funcionários estão recebendo treinamento na Alemanha para trabalhar na produção do Actros brasileiro.

COMPETITIVIDADE – Para ser mais competitiva no mercado brasileiro, a empresa decidiu pela primeira vez, nestes 55 anos de atividades no País, atualizar de uma só vez todo o seu portfólio de produtos, incluindo ônibus e vans.

Ziegler falou aos jornalistas, que estiveram na fábrica da Mercedes de Campinas (SP) para conhecer os modelos que estão expostos na Fenatran, que este é um momento incrível para a Mercedes-Benz. “Investimos R\$ 1,5 bilhão no início de 2010 para reforçar a oferta de produtos e elevar a capacidade de produção, aumentamos de 65 mil para 75 mil ao ano a capacidade da fábrica de São Bernardo do Campo (SP) e contratamos mais 1.000 empregados para o terceiro turno. Também desenvolvemos novas tecnologias que garantirão maior potência aos motores, menor consumo de combustível e redução na emissão de poluentes”, declarou.

A equipe de 400 engenheiros do Centro de Desenvolvimento da empresa, que fica em São Bernardo do Campo (SP) – o maior da América Latina – realizou mais de 52 mil horas de testes com a tecnologia Blue Tec5 nos veículos, que rodaram mais de 10 milhões de quilômetros, sendo 6,5 milhões de quilômetros com caminhões.

MAXIMIZE SUA CARGA ÚTIL

O Domex permite que você construa reboques e caminhões basculantes, mais leves, e também aumente sua carga útil. O Domex pode também reduzir a quantidade de material usado e o custo de produção, bem como proporcionar ao seu negócio uma vantagem competitiva por meio de:

- Processos simplificados de produção;
- Estruturas mais resistentes;
- Aumento da vida útil.

Nossos anos de experiência no mercado de transportes nos permitem oferecer mais do que apenas aço da mais alta qualidade. Damos suporte a você a cada passo do caminho, desde a criação até o produto acabado, ajudando a garantir o sucesso do seu produto e da sua empresa.

Saiba mais sobre o Domex e como você pode se beneficiar com ele no endereço: www.domex.net.



Ford Cargo Euro 5 garante economia e durabilidade

Equipada com a família de motores Cummins ISB 4.5 litros, ISB 6.7 litros e novo ISL 8.9 litros, a linha Cargo Euro 5 com tecnologia SCR passará a desenvolver mais potência

■ WAGNER OLIVEIRA



Ford Cargo 1723

EM DESIGN, A FORD NÃO TEM NADA DE novo para exibir na Fenatran. Também poderia: lançada recentemente, sua novíssima linha de caminhões Cargo, que havia ficado anos sem renovação estilística, só agora começa a chegar às ruas. O que há de novidade mesmo são as adaptações no powertrain para adequar os caminhões ao Euro 5, trabalho que a engenharia da montadora já concluiu.

Com novos motores e câmbio, o Cargo Euro 5 foca em motores mais potentes, econômicos e limpos. “Com a nova tecnologia, a nossa linha ficou tão mais eficiente no consumo que vai proporcionar ganhos

evidentes para o consumidor”, afirmou Oswaldo Jardim, diretor de operações de caminhões da Ford para a América do Sul. “O gasto maior com a compra do caminhão (que deverá ter o preço elevado entre 8% e 20%), abastecimento com diesel S50 e Arla 32 será compensado com a economia de 5% a 7% o consumo de combustível”, afirmou.

Segundo o executivo, com um modelo como o Cargo 19.333 será possível viajar de São Paulo a Salvador sem a necessidade de reabastecimento. “Em relação ao modelo que não tinha a tecnologia SCR, são 280 quilômetros a mais de autonomia”,

disse. “Se nós estamos muito satisfeitos com os resultados obtidos, imaginem nossos clientes quando puserem na ponta do lápis a economia que vão obter.”

Composta pela família de motores Cummins ISB 4.5 litros, ISB 6.7 litros e novo ISL 8.9 litros, a linha Cargo Euro 5 passará a ter nova nomenclatura devido ao aumento de potência. A família passará a ter 12 modelos: Cargo 816, 1319, 1519, 1723, 1719, 1933 R, 1933 Tractor, 2423, 2429, 2623, 2629 e 3133. Todos terão tecnologia SCR – pós-tratamento de gases no escapamento. As cabines são simples, regular e leito. O objetivo do Cargo continua sendo

abocanhar 20% das vendas de caminhões no Brasil e países vizinhos sul-americanos, onde também participação parecida. Segundo a montadora, o nível de emissão de poluentes cairá até 80%. A empresa afirma ainda que as trocas de óleo terão intervalos maiores, além da durabilidade dos componentes, com reflexos na vida útil do motor.

O Cargo chegou à rede de 134 concessionárias Ford em maio para acirrar a disputa com modelos MAN-Volkswagen, Mercedes-Benz e Iveco, entre outras montadoras que atuam no segmento de médios e semipesados, o mais disputado do País, com mais de 80 mil unidades comercializadas em 2010. Desde o seu lançamento, o Cargo vem arrancando elogios em razão da sua cabine bem projetada. A boa altura em relação ao solo permitiu ampliar o campo de visão. Na cabine simples do Ford Cargo, o espaço é menor, mas não menos funcional em relação à cabine-leito, que é bem espaçosa e tem altura que quase comporta uma pessoa de estatura mediana em pé. O acesso aos comandos também ficou bem facilitado pela boa ergonomia

No estande da marca, uma instalação interativa mostrará o efeito "raio-x" das principais características da linha. Outra novidade é o sistema de rastreamento Fordtrac, equipamento de série da nova linha, fornecido em parceria com a Autotrak. As inovações tecnológicas introduzidas nos motores Cummins ISB e ISL e o desenvolvimento de toda a linha Cargo foi realizada pela engenharia da Ford em São Bernardo do Campo e no Campo de Provas de Tatuí (SP). Segundo a montadora, os testes permitiram extrair mais desempenho e menor consumo desses blocos, com redução do custo operacional e melhor resultado para o transportador.

Foram realizados mais de 1 milhão de quilômetros em testes dinâmicos de homologação dos novos motores e da tecnologia SCR somente nas pistas do Campo de



Ford Cargo 2429

Provas de Tatuí, interior paulista. "O desenvolvimento feito pela engenharia do Brasil é um diferencial que agrega qualidade e maior confiabilidade para nossos clientes. Substituímos os motores, oferecendo não apenas redução das emissões, mas um melhor desempenho e ótima relação custo-benefício, com avanços que vão ao encontro das necessidades das diversas operações em que o Cargo é utilizado", explica Antônio De Lucca, engenheiro chefe de desenvolvimento de caminhões da Ford.

Além de mais potente, a linha Novo Cargo Euro 5 oferece faixa ampliada de torque em baixa rotação em todos os modelos, que se traduz em maior agilidade e força para o conjunto. O novo motor Euro 5 ISBe 4.5 de 160 cv – que substitui o ISBe 3.9 de 150 cv – atinge mais rápido e mantém por uma faixa maior de rotação o torque máximo, de 550 Nm, entre 1.100 e 2.000 rpm. Como comparação, no motor anterior esse intervalo estava na faixa de 1.200 e 1.800 rotações.

O motor Euro 5 ISBe 4.5 de 190 cv, que substitui o ISBe 3.9 de 170 cv, mantém o torque máximo de 600 Nm na faixa de 1.100 a 2.100 rpm (contra 1.300 a 1.400 rpm no modelo anterior). O motor Euro5 ISBe 6.7, de 230 cv, substitui o ISBe 5.9 de

220 cv na linha de médios do Ford Cargo. Ele mantém torque máximo de 821 Nm na faixa de 1.100 a 1.800 rpm (ante 1.200 a 1.600 rpm no modelo anterior).

O motor Euro5 ISBe 6.7, de 290 cv, substitui o ISBe 5.9 de 275 cv. A 1.000 rpm, ele já gera um torque de 741 Nm – 40 Nm a mais que o modelo anterior. E mantém o torque máximo de 951 Nm na faixa de 1.200 a 2.100 rpm, enquanto no modelo antigo ela ia até 1.800 giros. O novo motor Euro5 ISL 8.9, de 330 cv, substitui o ISC 315 de 320 cv. Ele chega ao torque máximo de 1.300 Nm muito mais rápido, a partir de 900 rpm, e o mantém até 1.500 rpm. No modelo anterior, esse pico era atingido a 1.300 rpm. Já no limite de giros de 2.100 rpm, a vantagem do novo motor é de quase 100 Nm.

A Ford Caminhões tem uma longa parceria com a Cummins, fabricante independente de motores diesel do mundo. Além da nova linha de motores e da tecnologia SCR, a solução integrada desenvolvida pela Cummins para atender às normas Euro 5 inclui a fabricação e distribuição do Arla 32 (Agente Redutor Líquido Automotivo), com o nome comercial Fleetguard Arla 32. Esse aditivo também será comercializado em todos os 148 distribuidores Ford Caminhões

CARTÃO TRANSPORTES BRADESCO.

FRETE, COMBUSTÍVEL E PEDÁGIO EM UM ÚNICO CARTÃO.



Bradesco



Transportes

4417 8112 345

4417

DESDE 00/00

VÁLIDO
ATÉ

00/00

TAVO J FREITAS

45678

VALID ONLY IN BRAZIL

O Cartão Transportes Bradesco é o melhor meio de pagamento para o transporte rodoviário de carga. Com ele, as empresas ganham agilidade e controle, e os caminhoneiros, mais praticidade e segurança. É a Presença do Bradesco nas estradas brasileiras.

Para saber mais, acesse bradescocartoes.com.br



SAC Bradesco Cartões - Cancelamentos, Reclamações e Informações: 0800 727-9988; Deficiente Auditivo ou de Fala: 0800 722-0099 - atendimento 24 horas, 7 dias por semana. Ouvidoria: 0800 727-9933 - atendimento de segunda a sexta-feira, das 8h às 18h, exceto feriados. Imagem Ilustrativa. Proposta sujeita a análise de crédito.



Bradesco
Cartões

Volvo traz os caminhões Euro 5 para o mercado consumidor

A montadora apresenta na 18.^a Fenatran a sua nova linha de veículos já adaptados ao Euro 5



APRESENTAR OS NOVOS CAMINHÕES EURO 5, as últimas gerações de caminhões Volvo e as soluções em pós-venda e serviços financeiros são os objetivos da Volvo durante 18.^a Fenatran (Salão Internacional do Transporte).

“Estamos trabalhando para trazer o futuro para todos os visitantes da feira. A começar pela terceira geração da consagrada linha de caminhões VM pesados e semipesados”, afirma o gerente de caminhões da linha VM da Volvo do Brasil, Reinaldo Serafim. Segundo ele, o objetivo é conscientizar o público sobre a motorização Euro 5. “Os veículos são

mais limpos, ambientalmente corretos, proporcionando mais benefícios ao meio ambiente. Essa é uma tecnologia que apoiamos por entender que devemos reduzir ao máximo a emissão de gases poluentes. Respeito ao meio ambiente é um dos valores essenciais da marca, ao lado da segurança e da qualidade”.

Serafim diz que a feira é uma vitrine onde é possível comercializar caminhões e programas de manutenção, sempre com o apoio do banco da Volvo (Volvo Financial Services). “Além disso, é possível treinar motoristas em relação à direção econômica e segura, e proporcionar

a “experimentação” dos caminhões Volvo através do Test-Drive.

CARACTERÍSTICAS – A nova geração de caminhões ficou ainda mais robusta. A engenharia da Volvo desenvolveu um novo eixo traseiro sem redução nos cubos, dotado de uma carcaça fundida e com mais avanços tecnológicos. “É ainda mais durável e com níveis de ruídos menores”, diz o gerente de caminhões da linha F, Bernardo Fedalto Jr. Outra novidade é a nova caixa de câmbio I-Shift, que além de proporcionar menor consumo de combustível e mais conforto



Os caminhões Volvo VM foram aperfeiçoados interna e externamente, e ainda ganharam novas potências: 220cv, 270 cv e 330 cv

motorista, é mais adequada para as aplicações nos diferentes tipos de transporte que o segmento de carga vem exigindo.

“Com essas mudanças, a Volvo melhora e inova mais uma vez para oferecer a melhor solução em transporte pesado e extrapesado. Afinal, o transportador brasileiro merece a melhor e a mais avançada tecnologia disponível”, acrescenta Fedalto.

A montadora começa a apresentação dos veículos na feira com a terceira geração da linha de caminhões VM pesados e semipesados. Os caminhões VM foram aperfeiçoados interna e externamente, e ainda ganharam novas potências: 220cv, 270 cv e 330 cv. Os novos propulsores serão todos de seis cilindros. A nova geração chega também com a tecnologia SCR para atendimento da legislação de emissões Euro 5/Proconve P7, que começa a vigorar no dia 1º de janeiro de 2012.

A Volvo também mostra na Fenatran sua nova linha F de caminhões. Conhecidos no mercado brasileiro por seu baixo consumo de combustível, elevado conforto e alta produtividade, os caminhões

da marca chegarão ao mercado em 2012, com nova motorização e equipados com a tecnologia SCR, que permite atender às demandas legais de Proconve P7/Euro 5.

A linha FH e FMX com motor 13 litros traz uma nova motorização, que torna os caminhões ainda mais potentes, proporcionando baixo consumo de combustível e grande produtividade. A gama de motores da linha FH ampliou-se em 20 cv. A partir de janeiro próximo os veículos sairão da linha de produção com as seguintes potências: 420 cv, 460 cv, 500 cv e 540 cv. Já os FMX terão potências de 420 cv, 460 cv e 500 cv.

A tecnologia SCR estará presente em todos os veículos da marca Volvo produzidos no Brasil a partir de janeiro de 2012, para cumprir a legislação Proconve P7. A Volvo escolheu a tecnologia SCR porque seu uso permite respeitar a rígida legislação ambiental sem comprometer o desempenho do veículo. SCR, cuja tradução é Redução Catalítica Seletiva, é um princípio tecnológico que garante a diminuição das emissões. Os novos

níveis estabelecidos nesta norma melhoraram a qualidade do ar, ao mesmo tempo que impuseram grandes exigências aos fabricantes da indústria automobilística.

Os caminhões Volvo FMX com motor 11 litros e FM com motor 11 litros também recebem motorização de nova geração com a tecnologia SCR, mas permanecem com a mesma potência, que contam com alta produtividade e baixo consumo de combustível, e muito adequada às aplicações e condições operacionais a que se destina.

Na opinião de Serafim, o mercado consumidor está muito positivo e bastante aquecido. “Temos muitas oportunidades de negócio, principalmente em virtude do aumento da atividade econômica brasileira. Provavelmente teremos em 2011 um resultado de vendas superior ao registrado no ano passado. O mercado está absorvendo produtos de alta tecnologia, com baixo consumo de combustível, e que tenha um alto nível de conforto para o motorista, uma figura muito importante no setor de transporte”.

Ticket Car[®]

A solução mais completa em gestão de frotas.

cantaloop.com.br



Ticket Frete^{MD}

Sua carga extra de vantagens para gestão de fretes.

AGUARDE
LANÇAMENTO
EM BREVE



Ticket Frete^{MD} é a solução ideal para pagamento de frete, combustível e demais despesas de viagem do caminhoneiro.



Extrapesado Stralis Active Space

Segredo da Iveco é o novo extrapesado Stralis

Também com a apresentação do Tector cabine alta, empresa eleva para 140 as possibilidades de versões na linha 2012 de caminhões e comerciais leves

■ WAGNER OLIVEIRA

COM O MELHOR DESEMPENHO DE VENDAS entre as montadoras de caminhões, a Iveco quer fazer barulho na Fenatran 2011. Relutou, mas na última hora antecipou algumas de suas novidades para chamar a atenção em seu estande. Trata-se do seu novo caminhão, o Iveco Stralis Active Space. O extrapesado vem dentro de um novo

conceito que reúne amplo espaço e conforto de cabine, com um painel exclusivo e elegante, que amplia o pacote luxuoso do modelo. São três opções de motorização, com 440 cv, 480 cv e 560 cv, este o mais potente motor Iveco na América Latina.

O Stralis Active Space será lançado no ano que vem e faz parte da nova geração

de caminhões Iveco batizada Ecoline, com a qual a empresa vai renovar – entre 2012 e 2014 – todos os seus produtos à venda no Brasil. O Iveco Stralis Active Space possui a maior cabine da Iveco, projetada para oferecer o máximo espaço interno ao motorista e seus ocupantes. Na versão teto alto, ela mede 2.500 mm de largura

e 3.820 mm de altura, sendo uma das mais amplas do mercado. O Stralis Active Space, ou AS, terá ainda uma versão teto médio, com os mesmos 2.500 mm de largura e 3.347 mm de altura.

Outra novidade é o semipesado Iveco Tector, que vem com nova cabine de teto alto, novo interior/painel e motores mais potentes. As primeiras versões do modelo serão lançadas em 2012 e até 2014 a família completa estará no mercado. A cabine do novo Iveco Tector tem opção de teto alto que, visualmente, aumenta a imponência. Ela significa também mais espaço para motorista e ocupante. Novo, o painel é ergonômico.

Os indicadores de velocidade e rotação do motor (rpm) são analógicos, bem visíveis, e entre eles está o computador de bordo que traz o econômetro e o indicador de nível de Arla 32. Os bancos ganharam novas forrações e o interior ficou muito mais sofisticado. Farol de neblina, espelhos retrovisores elétricos e nova suspensão da cabine são novos itens que aumentam o já elevado conforto do modelo. O tanque de combustível de alumínio é agora de série.

Tanto os novos Stralis quanto o Tector passam a integrar a nova linha de caminhões Ecoline, que significa novas cabines, novos interiores, modificações mecânicas de chassi, suspensões e detalhes estéticos, que de uma forma ou de outra, alcança todas as famílias de produtos da marca. Das atuais 85 possibilidades de produtos Iveco (contando família, cabine, powertrain e chassi), a nova geração Ecoline dá um salto para mais de 140 versões. Todas as famílias Ecoline serão produzidas no Brasil, na fábrica da empresa em Sete Lagoas (MG), o que significa que poderão ser

Novo Tector cabine alta



financiados pelo Finame. Serão importadas apenas algumas versões destinadas a aplicações especiais.

Os novos motores Iveco-FPT NEF 6 de seis litros e common rail atendem às normativas Proconve P7 (Euro 5) e são mais potentes (220 cv e 280 cv) e econômicos. Comparado ao modelo anterior, o consumo do novo Iveco Tector melhorou em até 4%. O câmbio ZF sincronizado tem sistema "single H". A gama vem com cinco opções de entre-eixos, com melhor adequação às necessidades do transportador.

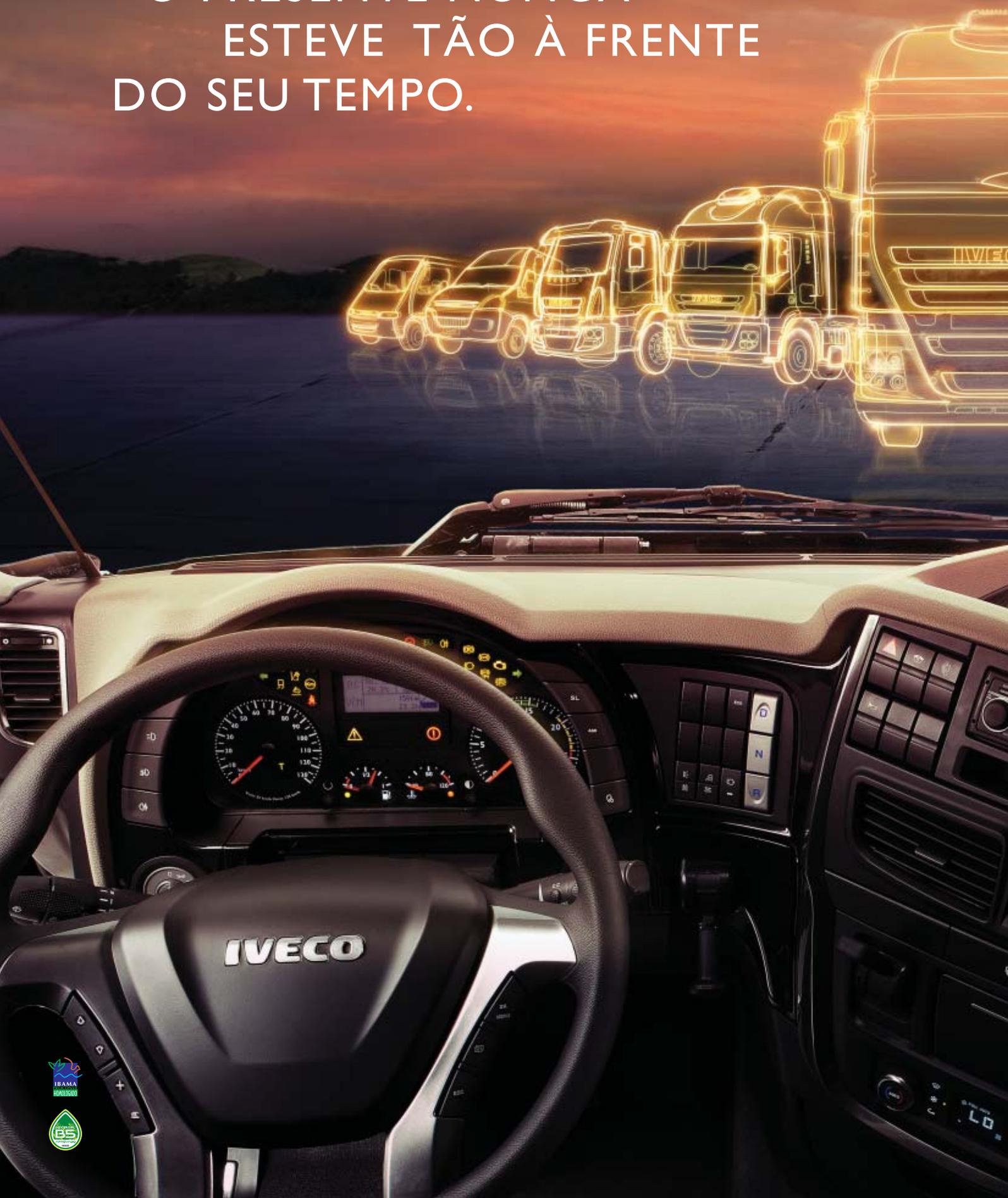
Com crescimento de 32,2% nas vendas entre janeiro e setembro em relação ao mesmo período do ano passado, segundo dados divulgados pela Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), a Iveco ocupa toda a sua capacidade instalada na fábrica de Sete Lagoas (MG).

Segundo levantamento da Anfavea, a Iveco comercializou entre janeiro e setembro 10.701 caminhões. O segmento em

que ela mais se destacou foi o de pesados, com o licenciamento de 4.151 unidades. O segundo melhor desempenho foi no de semipesados, com a venda de 3.410 unidades entre janeiro e setembro. Em caminhões leves, vendeu 1.114. Já em comerciais leves, comercializou 1.655 unidades.

Ainda bem atrás dos líderes do mercado, o crescimento de vendas da Iveco mostra que ela está no caminho certo rumo ao topo de vendas. Com pouco mais de uma década de atuação no Brasil, a empresa planeja seu crescimento no Brasil com uma base sólida de revendedores, assistência pós-venda, abastecimento de peças e serviços de telemetria, entre outros produtos que já passam confiança da marca para o mercado. Na Fenatran 2011, a Iveco quer reforçar este vínculo com atuais e novos consumidores. ■

O PRESENTE NUNCA
ESTEVE TÃO À FRENTE
DO SEU TEMPO.



IVECO



ECOLINE, A NOVA GERAÇÃO IVECO.

Nos últimos cinco anos, a Iveco lançou seis famílias de produtos que redefiniram os parâmetros de inovação do mercado. Agora chega a nova linha de produtos Iveco, batizada ECOLINE, que vem reforçar essa história de sucesso e estabelecer novos patamares de eficiência e confiabilidade para os clientes. São caminhões ainda mais robustos e confortáveis, com motores mais potentes, mais econômicos e menos poluentes. Trata-se de uma nova geração de caminhões para uma nova geração de clientes. Venha conhecer a nova geração Iveco ECOLINE na FENATRAN 2011.

IVECO. A MARCA DA NOVA GERAÇÃO.

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Scania lança plataforma mundial de motores



Para cumprir as normas do Proconve P7, linha 2012 da montadora reforça foco em desempenho, durabilidade, robustez e sustentabilidade

A Fenatran é a vitrine para a Scania exibir no Brasil a linha 2012 com a nova plataforma mundial de motores, cuja proposta é oferecer caminhões mais potentes, econômicos e sustentáveis. O portfólio, que atende às normas brasileiras do Proconve P7, contará com uma gama completa de motores de 9 e 13 litros, que substituem os atuais 9 litros, 11 litros e 12 litros. “Depois de demonstrar as mudanças na cabine e no ambiente de trabalho do motorista, a montadora mostrará novidades no trem de força dos caminhões, especialmente nos motores e no Scania Opticruise e Retarder”, conta Roberto Leoncini, diretor geral da Scania no Brasil.

Além dos novos motores, a Scania também traz nos modelos 2012 avanços em sua caixa automatizada, o Scania Opticruise, e em seu sistema de freio auxiliar, o Scania Retarder, agora com maior potência de frenagem. “A Scania é pioneira na implementação de caixa automatizada em caminhões no Brasil e, nesta Fenatran, apresenta ao mercado uma nova geração, com um software ainda mais inteligente, e uma versão mais potente do

freio auxiliar, somando este diferencial competitivo para os produtos da marca”, afirma Celso Mendonça, gerente de pré-Vendas da Scania no Brasil.

Os motores de 5 e 6 cilindros dos caminhões Scania terão potências de 250, 270 (etanol), 310, 360, 400, 440 e 480 cavalos, prontos para atuar dentro e fora da estrada, conforme a necessidade de negócio do transportador. A linha de motores V8 da Scania também continuará a ser disponibilizada no Brasil com as novas potências de 560 e 620 cavalos. Também chegarão ao mercado as novas versões das caixas de câmbio automatizadas, o Scania Opticruise, e dos freios auxiliares Scania Retarder.

Apesar de nova, a plataforma de motores em linha mantém as tradicionais características da Scania como cabeçotes individuais para cada cilindro, eixo de comando localizado, além de engrenagens de sincronização e do já conhecido filtro de óleo ciclone. O projeto inteiro é modular – concebido para facilitar a manutenção.

O diâmetro (9 e 13 litros) e o curso (13

litros) do pistão foram ligeiramente alterados e a cilindrada foi aumentada em comparação com os motores anteriores. Essa alteração proporcionou um ganho de 9% no torque e 5% na potência nos novos motores Scania. Outra vantagem é que muitas componentes são compartilhados entre os modelos da nova linha – tanto pelos motores em linha quanto pelos V8. Isto contribui para facilitar a reposição de peças, graças ao menor inventário de peças individuais exigido para fazer reparos no motor.

Duas novas unidades de 9,3 litros com maior diâmetro, e potências de 250 e 310 cv, substituem os motores de 5 cilindros em linha de 8,9 litros. Os torques oferecidos são respectivamente de 1.150 e 1.550 Nm. O conceito do motor de 5 cilindros da Scania ganhou uma forte reputação desde sua introdução em 2004.

Os novos motores de 6 cilindros de 12,7 litros substituem os de 11,7 litros. Há quatro opções de potência: 360, 400, 440 e 480 cavalos. Os motores de 12,7 litros oferecem torques de 1.850, 2.100, 2.300 e 2.400 Nm,

respectivamente, já a partir de 1.000 rpm.

Os caminhões V8 da Scania seguem combinando desempenho, robustez e ida útil com boa economia de combustível. Para atender a todas as normas de emissão Proconve P7 (Euro 5), a linha de motores V8 de 15,6 litros foi ampliada para oferecer duas opções de potência, de 560 cv e 620 cv, com torques de 2.700 e 3.000 Nm respectivamente.

Equipados com motor de 16 litros e oito cilindros em V, os propulsores da marca estão entre os mais fortes e potentes do mercado brasileiro. “No Brasil, há um nicho bem específico para os V8. Eles são indicados para os transportadores que primam pelo prestígio da marca, mas não abrem mão de reduzidos custos operacionais em sua frota”, explica Roberto Leoncini, diretor geral da Scania no Brasil.

Os caminhões V8 da Scania têm características de estilo que os distinguem dos outros caminhões da marca. No lado externo da cabine, destacam-se o grifo da Scania, potência e logotipo do V8 em acabamento cromado na frente e com frisos cromados ao redor das entradas de ar; grade dianteira destacada em preto com padrão especial de malha e faróis de xenon (opcionais) com molduras escuras. Já no interior, chamam a atenção volante preto em couro com costuras em cinza claro (opcional); assentos em couro preto com gomos e costuras em cinza claro e o símbolo do V8 em alto relevo (opcional).

Os motores V8 da Scania caracterizam-se pelo torque elevado em baixas rotações. Os motores são regulados para fornecer grande torque já na marcha lenta, para facilitar o arranque. Os caminhões Scania da linha V8 são indicados, inclusive, para o transporte de cargas extrapesadas, atividade que exige muita força, robustez e eficiência.

MOTOR EXCLUSIVO A BIOETANOL –

Na Fenatran a Scania também exhibe caminhão com motor a etanol de alta eficiência. O novo modelo de motorização opera com ignição por compressão conforme o princípio diesel, que é mais eficiente que a combustão

conforme o princípio Otto. A eficiência térmica desta unidade de 8,9 litros é semelhante à de um motor diesel, ou seja, 44%-45%. Além disso, este motor oferece desempenho e dirigibilidade típicos dos motores diesel: 270 hp e 1.200 Nm de torque já a partir de 1.100 rpm.

O biocombustível mais disponível em escala global, o etanol da cana-de-açúcar, como produzido no Brasil, tem propriedades ambientais que reduzem as emissões de CO² em até 90% em comparação com o combustível diesel fóssil. A Scania produz motores a etanol para veículos pesados desde 1990.

O modelo semipesado P 270 faz parte do lançamento da linha 2012 e da estratégia global da marca de oferecer soluções mais sustentáveis para o transporte. A tecnologia de baixo carbono dos motores a etanol reduz em até 90% a emissão de CO² e atende a legislação a de emissão de poluentes Proconve P7. Outro diferencial do motor é que ele dispensará o uso de Arla 32 (Agente Redutor Líquido Automotivo).

“O lançamento deste caminhão movido a etanol é mais um exemplo de pioneirismo da Scania em oferecer as melhores soluções para o mercado brasileiro. O veículo reforça a nossa posição de referência no desenvolvimento de soluções sustentáveis para o transporte”, afirma Roberto Leoncini, diretor geral da Scania no Brasil.

O P270 a etanol conta com uma motorização de 9 litros com 270 cavalos e 1.250 Nm de torque já a partir de 1.100 rpm, o que possibilita maior rendimento do trem de força, desempenho e dirigibilidade típicos dos motores a diesel. “Esta demanda partiu de alguns dos nossos clientes ‘verdes’ que precisam de alternativas para atender às exigências de redução no impacto socioambiental da atividade de transporte por parte dos embarcadores”, completa.

A adoção de práticas sustentáveis representa um importante desafio para o segmento de transportes. Atenta a esta realidade, a Scania investe desde a década de 1980 em

pesquisas para o desenvolvimento de motores movidos por combustíveis renováveis, que se tornaram o principal foco de seus negócios em escala mundial.

“No Brasil, vamos contribuir para o cumprimento das metas de política ambiental não apenas na formação de uma frota de ônibus, mas também com caminhões que circulam pelas cidades, colaborando com a qualidade de vida das pessoas e reduzindo os impactos ambientais”, diz Leoncini.

NOVO SCANIA OPTICRUISE –

A terceira geração da caixa de câmbio automatizada da Scania tem como objetivo principal facilitar a troca de marchas e corrigir eventuais desvios na condução. Os ganhos para o transportador estão relacionados, principalmente, à agilidade e inteligência do sistema, capaz de entender melhor o comportamento e a forma de dirigir do motorista, conseguindo antever algumas situações de risco e corrigi-las, independentemente da velocidade e condições topográficas em que o veículo se encontra, informa a montadora.

Segundo a Scania, os motoristas guiam com mais calma e de forma mais estável com o Opticruise, o que economiza combustível, poupa os pneus e os freios e, ao mesmo tempo, aumenta a segurança do motorista e diminui os impactos ao meio ambiente.

O Opticruise é baseado em uma caixa de câmbio padrão completamente manual com ou sem pedal de embreagem, dependendo da operação em que o veículo será utilizado. Para o segmento off-road é recomendado a utilização do sistema com pedal de embreagem devido às características das manobras. O novo Opticruise tem a maior capacidade de entrada do mercado, com torque que varia de 2.400 Nm a 2.800 Nm.

Todos os controles são integrados na alavanca à direita do volante, que também controla o Scania Retarder. O modo de operação normal é otimizado para maximizar a economia de combustível, usando baixos regimes de giro do motor e o torque máximo na medida do possível.

**você imaginou que um cartão pudesse trazer
tanta evolução para as nossas estradas?**

visa
car



Chegou Visa Cargo. Uma evolução nas estradas.

Agora, a carta-frete vai dar lugar a esse cartão. É menos burocracia e muito mais controle e agilidade nos processos de pagamento de frete. As transferências de valores para caminhoneiros são muito mais seguras, eficientes e flexíveis. Além de ser aceito em milhões de estabelecimentos pelo Brasil e pelo mundo.

mais pessoas ao redor
do mundo **vão** com Visa.
visa.com.br/cargo



International exhibe caminhão-conceito

Fabricante americana tem oportunidade para mostrar compromisso de longo prazo no mercado brasileiro

■ WAGNER OLIVEIRA



O modelo International 9800i tem 416 cv de potência

EM SUA NOVA TENTATIVA DE SE FIRMAR no mercado brasileiro, a International tem na Fenatran 2011 sua primeira oportunidade de mostrar ao mercado que agora seu negócio tem compromisso mais sólido com o Brasil. E a empresa promete chamar a atenção em seu estande com a linha 2012. Em primeira mão, a NC² e Navistar América do Sul apresentam o caminhão-conceito mundial que está sendo desenvolvido para o Brasil, o International

AeroStar. A marca norte-americana também destacará as versões Euro 5 dos seus atuais veículos produzidos e comercializados no País, o International 9800i e o DuraStar.

Com uma rede de concessionárias em formação por todo o território nacional, os primeiros caminhões da nova era da International já podem ser vistos nas estradas brasileiras. Assim como as asiáticas, a marca é uma das novatas que pretendem

incomodar os grandes e tradicionais fabricantes de caminhões do Brasil – são eles que podem ceder mercado para os iniciantes. Mas confiança é uma palavra mágica no negócios de transportes.

Neste sentido, o protótipo do International AeroStar tem uma missão a cumprir: mostrar para os brasileiros que a marca aposta firmemente no Brasil, país que passou a ser estratégico para qualquer montadora de

caminhão em um momento em que os grandes mercados enfrentam crises financeiras.

Ainda em fase de desenvolvimento, a expectativa é que a nova plataforma seja produzida e vendida no Brasil a partir de 2013. O AeroStar possui modelo aerodinâmico de cabine avançada. Ele será o primeiro de uma nova plataforma que incluiu mais 15 variações – abrangendo desde os veículos de 10 toneladas até 74 toneladas de PBTC (Peso Bruto Total Combinado), com motores variando de 180 a mais de 500 cavalos.

Para cumprir o Euro 5, a International também decidiu apostar na tecnologia SCR (redução catalítica seletiva), que requer a utilização do reagente Arla 32, que reduz, quimicamente, a emissão de agentes poluentes. Com o Euro 5, os modelos da International mantiveram as principais características.

O semipesado International DuraStar está equipado com motor mais potente. É o MaxxForce 7.2 litros, produzido pela MWM International, que passa a ter 274 cv e 950 Nm de torque. Outro destaque do caminhão é o sistema elétrico Multiplex, que centraliza a distribuição de energia elétrica e informações eletrônicas sobre o veículo. A tecnologia reduz em até 20% do tempo gasto no diagnóstico de problemas elétricos e é equipada com módulo de integração para inovação da produtividade que simplifica outras operações do caminhão.

Já o International 9800i conta com transmissão sincronizada Eaton FTS-20112L de 13 velocidades que combina a robustez de uma transmissão pesada com a suavidade de engate de um caminhão leve. Com teto alto, suspensão traseira a ar de série e a maior cama do mercado, a cabine do International 9800i oferece conforto. O modelo também oferece freios ABS de série, com quatro (6x4) ou seis (6x2) canais.

TESTES – Na Fenatran os motoristas habilitados podem conhecer as mudanças



Caminhão-conceito International AeroStar

desenvolvidas nos caminhões 9800i e DuraStar Euro 5 para o novo padrão do diesel brasileiro. Modelos similares já são utilizados nos Estados Unidos e Europa. A International também apresenta na exposição modelos de caminhões norte-americanos LoneStar e Work-Star para exemplificar o espírito e o avanço tecnológico da marca, que a tornaram líder de vendas nos Estados Unidos. O design do LoneStar é inspirado na beleza clássica dos caminhões antigos da empresa.

A NC2 Global LLC é uma joint venture com a participação de 50% da Caterpillar Inc. e de 50% da Navistar International Corporation, para o desenvolvimento, fabricação e distribuição global de caminhões comerciais

fora da América do Norte e Índia. A linha de produtos da NC2 conta com caminhões comercializados com as marcas Cat e International.

A Navistar América do Sul é subsidiária da Navistar International Corporation. O grupo norte-americano é uma holding que produz caminhões da marca International, veículos militares, motores diesel da marca MaxxForce®, ônibus escolares e comerciais da marca IC, veículos para recreação da marca Monaco RV, chassis para trailer e motor homes da marca Workhorse. A empresa é também fornecedora de peças de reposição para caminhões e motores diesel. Possui também uma subsidiária que oferece serviços financeiros. ■



Tudo que você espera de uma concessionária, a Sambaíba tem. Atendimento personalizado, pós-vendas, oficina, centro especializado de ônibus, unidade volante, peças e serviços e o mais importante: a preocupação com o seu negócio. Faça-nos uma visita. Você vai se surpreender

Sambaíba, uma
concessionária tão
completa que vai
surpreender você.



Sambaíba

11- 4788-3400 • 19 - 3746-7300
sambaiba.sp@mercedes-benz.com.br
sambaiba.cps@mercedes-benz.com.br

Agrale mostra os primeiros modelos com novos motores

Os novos modelos veículos chegam ao mercado totalmente remodelados e com diversas inovações para atender à legislação de emissões

A AGRALE, UM DOS PRINCIPAIS FABRICANTES de veículos comerciais, tratores e motores, apresenta na Fenatran a sua linha 2012 de caminhões e de utilitários Marruá para o segmento de veículos leves e médios. Os novos caminhões chegam ao mercado totalmente remodelados e com diversas inovações, além do novo motor com elevado conteúdo tecnológico para atender à legislação de emissões que entrará em vigor a partir de janeiro por determinação do Programa de Controle de Emissões Veiculares (Proconve P7).

Os modelos MA 8.7 são equipados com motores Cummins ISF de 3.8 litros e os modelos MA 10.0 e MA 15.0 levam motores MaxxForce 4.8 litros da MWM International. Todos utilizarão a tecnologia SCR (Redução Catalítica Seletiva), que precisam do aditivo Arla 32 (Agente Redutor Líquido de NOx Automotivo) para filtrar os gases poluentes. A escolha deste sistema, segundo a Agrale, deve-se aos benefícios que proporciona na diminuição de emissões de (NOx) óxidos de nitrogênio e no consumo de combustível, além de permitir que o frotista controle e gerencie melhor o funcionamento do veículo e a sua manutenção.

Segundo Pedro Soares, diretor técnico da Agrale, a escolha por essa tecnologia ocorreu devido aos benefícios que proporciona na diminuição de emissões de (NOx) óxidos de nitrogênio e do consumo de combustível, além de permitir que o frotista controle e gerencie melhor o funcionamento do veículo e a sua manutenção.

“Estamos trabalhando no desenvolvimento da nossa família completa de veículos, que envolve caminhões, chassis de ônibus e

utilitários, há mais de dois anos. Entre outras vantagens, a tecnologia SCR possibilita ao fabricante configurar e programar a combustão do motor para obter a máxima eficiência, com redução do material particulado e da fumaça”, explica Soares.

“Trabalhamos bastante também na definição do melhor posicionamento dos novos componentes do sistema, na configuração do chassi e na distribuição de peso, visando ao melhor aproveitamento da carroceria para a sua aplicação”, salienta Pedro Soares. Com tecnologia própria para o transporte de pessoas, as já reconhecidas características de versatilidade, segurança, conforto e eficiência da linha de chassis Agrale foram mantidas nos modelos para 2012, assim como os atributos de economia operacional e diversidade de opções de distâncias de entre-eixos, permitindo o atendimento das demandas do mercado.

NOVAS TECNOLOGIAS – Destinados à utilização nos mais diversos tipos de aplicações, os chassis Agrale MA 8.7, MA 10.0 e MA 15.0 são equipados com o sistema de diagnóstico OBD (On Board Diagnostic) e ganharam novo cluster (painel), com display digital, que se comunica com todos os módulos eletrônicos do veículo, melhorando o controle do motorista.

A grande inovação dos novos chassis está na ampliação da eletrônica embarcada aplicada nos produtos. O sistema OBD é um módulo de gerenciamento do nível de emissão de poluentes que garante o atendimento da legislação e protege o meio ambiente. Ele também permite o diagnóstico de falhas, por

meio de indicação eletrônica no painel. Assim, facilita a manutenção e proporciona rapidez no atendimento de assistência técnica.

O painel dos novos chassis Agrale possui computador de bordo completo que fornece importantes informações para o motorista, como consumo instantâneo, médio e por 100 km, além de autonomia e nível de combustível no tanque, entre outros itens. “Tudo isso se traduz em benefício para uma condução mais eficiente e redução nos níveis de consumo”, diz Soares.

Outros benefícios que foram incorporados aos novos chassis Agrale são o piloto automático, em ambas as motorizações MWM e Cummins, que permite a programação inteligente e econômica em viagens, e a opção pelo sistema de rastreamento original de fábrica, que possibilita um melhor monitoramento dos veículos.

Com a entrada em vigor, a partir de janeiro de 2012, da nova norma P7, a correta manutenção dos veículos e a atenção aos prazos e limites contidos no manual do fabricante passam a ser fundamentais para prolongar a vida útil dos veículos e garantir o seu perfeito funcionamento. O cuidado com a qualidade do combustível (diesel com o teor de enxofre S50 ou S10) e com os níveis do reservatório de Arla 32 pode proporcionar menores índices de emissões, redução no custo operacional e maior durabilidade.

A linha de caminhões 2012 da Agrale foi concebida para oferecer mais conforto, segurança e economia, e garantir aos clientes e usuários tradicionais características de baixos custos de aquisição e operacional, robustez, fácil manutenção e vida útil mais longa. ■

Tudo o que sempre tivemos como

VALORES

acaba de ser

CERTIFICADO

ALTO PADRÃO DE QUALIDADE DOS NOSSOS PRODUTOS,
EXCELÊNCIA NOS PROCESSOS INTERNOS, COMPROMISSO
COM O MEIO-AMBIENTE E PREOCUPAÇÃO COM A
SAÚDE E SEGURANÇA DOS COLABORADORES.



Ter uma
Certificação Integrada
exige que todos os processos de uma empresa
estejam em sintonia com seus valores e com a
expectativa de seus clientes. A integração das
normas é a certificação do alto padrão de
qualidade dos nossos produtos e de tudo o que
acreditamos em todos esses anos de estrada:
bom relacionamento com os clientes, saúde e
segurança de todos e sustentabilidade ao
meio-ambiente.

Vencer este grande
desafio foi a coroação
dos nossos principais valores.
Obrigado à dedicação e empenho
de todos que acreditaram que o
sonho era possível.
Hoje a Certificação Integrada
é uma realidade.





DAF planeja chegar forte no Brasil

Empresa deve anunciar construção de uma fábrica em Ponta Grossa, no Paraná

■ WAGNER OLIVEIRA

MAIS UMA DAS NOVATAS RECÉM-ATRAÍDAS pelo potencial do mercado brasileiro, a holandesa DAF Trucks, pertencente ao grupo Paccar Company, estreia na Fenatran 2011 com a exibição de três modelos de caminhões: o FTT XF105, o FT CF85 e o FA LF55. É um bom começo para uma empresa que tem planos de instalar linha de produção nacional.

A intenção parece ter sólido fundamento, tanto que a empresa anunciou Ponta Grossa como futura sede de uma planta de categoria mundial na cidade paranaense. O presidente da montadora no Brasil, Marco Antonio Davila, convidou jornalistas especializados para um café da manhã justamente no dia abertura do Salão Internacional do Transporte.

O que será que ele tem de tão importante para falar justamente numa data tumultuada de abertura da Fenatran?

A DAF Trucks é fabricante de caminhões com atuação na Europa, América do Norte e Ásia. Além da DAF, a Paccar, empresa que desenvolve tecnologias nas áreas de design, fabricação e suporte ao cliente no segmento de caminhões leves, médios e pesados, detém ainda as marcas Kenworth e Peterbilt. Ainda fazem parte dos seus negócios a fabricação e desenvolvimento de motores a diesel, fornecimento de serviços financeiros personalizados, tecnologia da informação e peças de caminhão.

Mercado que praticamente acompanha a tecnologia europeia, o Brasil oferece a oportunidade para a holandesa DAF Trucks adaptar aqui seus produtos.

A empresa já tem engenheiros trabalhando para adaptações de caminhões para o mercado nacional e sul-americano, enquanto define a estratégia da construção de uma nova planta.

Para atuar no Brasil, a empresa planeja uma linha de caminhões com destaque para confiabilidade da tecnologia, baixo custo de propriedade e conforto de primeira categoria para o motorista. O mercado com mais de 125 mil unidades de veículos com PBT acima de 10 toneladas é o que mais interessa à empresa.

O caminhão FTT XF105 460 6x4, que vai estar exposto na Fenatran, tem cabine espacial, distância entre-eixos de 4.550 mm e motor de 12.9 litros de 340 cavalos de força. O propulsor já conta com tecnologia Euro 5. Manual, o câmbio ZF tem 16 velocidades. Como itens de conforto, o caminhão oferece ar-condicionado,

climatizador, quebra-sol, admissão de ar ciclônica, além de refrigerador interno da cabine.

Já o FT CF85 360 é um 4x2, com cabine-leito, e distância entre-eixos de 3.800 mm. O motor de 12,9 litros rende 265 cavalos numa faixa de 1.500 e 1.900. O câmbio também é manual de 12 velocidades. O tanque de combustível tem capacidade para 430 litros. Já o tanque da Arla 32 armazena 50 litros da substância. O freio motor é MX. Entre os itens de série, destaque para o ar condicionado e climatizador.

O terceiro caminhão da DAF na Fenatran é o FA LF55 250. O modelo é um 4x2 cabine de cabine curta. A distância entre-eixos é de 4.150 mm. Já com tecnologia Euro 5, o motor rende 184 cavalos. A caixa de câmbio manual tem seis velocidades. O tanque de combustível oferece capacidade

de 430 litros. Já o reservatório para a Arla 32 armazena 70 litros. O ar-condicionado para esta versão é opcional.

Os caminhões da DAF são produzidos em Eindhoven (Holanda), em Westerlo (Bélgica) e em Leyland (Reino Unido). A produção de motores, cabines, eixos e chassis são integradas em várias instalações. Westerlo é a fábrica central de eixos e cabines da DAF. Leyland produz veículos leves e de médio porte.

Em mais de 80 anos de história, a DAF Trucks conquistou reputação na Europa. Nos anos 1980, a DAF apresentou o sistema de turbo com intercooler avançado, que reduziu o consumo de combustível e aumentou o desempenho do motor. Recentemente, como parte do programa sustentável da Paccar, a DAF desenvolveu um caminhão híbrido com base no modelo LF45.

SOLUÇÃO EM CLIMATIZAÇÃO E VENTILAÇÃO PARA ÔNIBUS

SPHEROS

NOVA LINHA DE AR CONDICIONADO CC305/335/355.

NOVO SISTEMA DE VENTILAÇÃO PARA ÔNIBUS URBANO CITYVENT.

SOLUÇÕES INTELIGENTES PARA O CONFORTO DOS PASSAGEIROS

CC355



CITYVENT



Sinotruk traz a família de caminhões A7

Os caminhões pesados, equipados como motor Euro 5, chega para competir no segmento premium de aplicações rodoviárias



Segmento premium, o alvo dos novos caminhões A7 chineses

A LINHA DE CAMINHÕES DA SINOTRUCK Brasil agora está mais completa. A empresa apresenta durante a Fenatran a sua nova família A7, composta por caminhões pesados (na categoria de 70 toneladas de peso bruto total combinado)

Equipados com motor Euro 5 de 420 cv e 460 cv, os caminhões pesados A7 atendem às mais rigorosas demandas técnicas do mercado brasileiro.

O lançamento da Sinotruk chega para concorrer no segmento premium de aplicações rodoviárias mais pesadas, como as composições articuladas, caso do bitrem, rodotrem ou treminhão. Além disso, a linha conta com avançada combinação entre motor e transmissão manual ou automatizada.

No quesito segurança, os caminhões A7 possuem freios a disco e sistema que combina ABS, ASR (antideslizamento), EBL (distribuição eletrônica das forças de frenagem) e TPM (monitor de pressão dos pneus). Quando o assunto é design, o destaque é dado à cabine, que conta com estilo assinado por renomados estilistas italianos e ainda possui dispositivos de conforto e segurança.

Com o início da comercialização da família A7, fica para os caminhões Howo da Sinotruk a tarefa de serem os veículos de entrada da marca. "O lançamento da família A7 no Brasil é uma consequência do bom desempenho de vendas que tivemos com a linha Howo, mostrando a aceitação

da Sinotruk pelo mercado que está à espera de mais novidades da marca", conta o diretor geral da Sinotruk Brasil, Joel Anderson.

Segundo Anderson, a família A7 vem para premiar o esforço da rede que tem se empenhado para fortalecer a marca chinesa no País.

Ao todo são três modelos com tração 1x2, 6x2 e 6x4 equipados com o motor Sinotruk D12 Euro 5, com injeção eletrônica tipo common rail, que oferece potência de 420 cv e 460 cv. O propulsor está preparado para atender à norma ambiental Proconve 7, equivalente ao Euro 5.

TECNOLOGIA SCR – A tecnologia empregada no motor Euro 5 é a SCR (sigla em inglês de redução catalítica seletiva). Trata-se de um sistema já adotado pela maioria das fabricantes de caminhões instaladas no Brasil e seu bom desempenho foi comprovado em milhares de testes realizados em caminhões em outros países. A utilização da SCR reduz de forma drástica a emissão de NOx (dióxido de nitrogênio) e proporciona economia de combustível. Isso sem ser necessário fazer mudanças significativas no motor.

A ação da SCR acontece dentro do escapamento, depois que a combustão acontece, atenuando por meio de reações químicas os gases formados no catalisador. Para haver essa reação há a injeção de uma substância química denominada ARLA 32 (agente redutor líquido de automotivo), que tem como base água e ureia.

**MINIBUS RENAULT. 1,91M DE ALTURA
E O MAIOR ESPAÇO DA CATEGORIA.
COMO VOCÊ VÊ, DE MÍNI SÓ TEM O NOME.**
ACELERE O CRESCIMENTO DA SUA EMPRESA COM UM RENAULT MASTER MINIBUS.



MASTER MINIBUS 2011/2012
VIDROS, TRAVAS E RETROVISORES ELÉTRICOS DE SÉRIE

A PARTIR DE R\$ 85.410

TAXA 0,89%

R\$ 25.623 + 36X R\$ 1.976/mês

OU

1ª PARCELA PARA 90 DIAS

TAXA 0,99%

R\$ 34.164 + 36X R\$ 1.880/mês

Cinto de segurança salva vidas.

Acesse www.renault.com.br e monte seu carro.

UTILITÁRIOS RENAULT.
COM VOCÊ DESDE O INÍCIO.



KANGOO EXPRESS 2011/2012

A PARTIR DE R\$ 35.350

TAXA 0,99%

R\$ 10.605 + 36X R\$ 849/mês

MUDE A DIREÇÃO



Para mais informações consulte uma Concessionária Renault. Master Minibus 16 lugares L2H2 16V 2,5 dCi 2011/2012 com financiamento disponível na modalidade leasing através da Cia. de Arrendamento Mercantil RCI Brasil. Preço à vista de R\$ 85.410,00 ou nas seguintes condições: 30% de VRG (Valor Residual Garantido antecipado) de R\$ 25.623,00 mais 36 parcelas de R\$ 1.975,77. Coeficiente de arrendamento de 0,89% a.m. e 11,22% a.a. Tarifa de confecção de cadastro de R\$ 750,00 mais despesas de serviços de terceiros (gravame) de R\$ 88,00. Custo efetivo total de 0,97% a.m. e 12,29% a.a. Valor total (entrada + parcelas) de R\$ 96.750,68. Ou com financiamento pelo CDC (Crédito Direto ao Consumidor) através da Cia. de Crédito, Financiamento e Investimento RCI Brasil. Preço à vista de R\$ 85.410,00 ou nas seguintes condições: 40% de entrada (R\$ 34.164,00) mais saldo financiado em 36 meses com parcelas de R\$ 1.879,19 e com 90 dias de carência para pagamento da 1ª parcela. Taxa de juros de 0,99% a.m. e 12,55% a.a. Tarifa de confecção de cadastro de R\$ 750,00 mais despesas de serviços de terceiros (gravame) de R\$ 88,00 mais impostos (IOF) de R\$ 6.440,81. Custo efetivo total de 1,59% a.m. e 20,78% a.a. Valor total (entrada + parcelas) de R\$ 101.814,75. Kangoo Express 1.6 16V Hi-Flex 2011/2012 sem porta lateral, com financiamento disponível na modalidade leasing através da Cia. de Arrendamento Mercantil RCI Brasil. Preço à vista de R\$ 35.350,00 ou nas seguintes condições: 30% de VRG (Valor Residual Garantido antecipado) de R\$ 10.605,00 mais 36 parcelas mensais de R\$ 848,33. Coeficiente de arrendamento de 0,99% a.m. e 12,55% a.a. Tarifa de confecção de cadastro de R\$ 750,00 mais despesas de serviços de terceiros (gravame) de R\$ 88,00. Custo efetivo total de 1,18% a.m. e 15,18% a.a. Valor total (entrada + parcelas) de R\$ 41.144,96. Crédito sujeito a análise e aprovação de cadastro. Ofertas válidas até 31/10/2011. Imagens meramente ilustrativas. Se beber, não dirija.

“Além de poluir menos, os caminhões da família A7 e todos que utilizam motores Euro 5, vão proporcionar mais economia nas operações e gerar mais eficiência ao transporte”, comenta Joel Anderson.

Além de oferecer baixo custo de combustível, os caminhões A7 se destacam pela avançada combinação entre motor e transmissão. Ou seja: elevado torque em baixa rpm (rotação por minuto), com uma embreagem tipo pull-type com 430 mm de diâmetro e transmissão manual ou automatizada AMT smart shift, com eixo de tração bem ajustado e pneus radiais sem câmara na medida 295/80 R 22,5.

Os caminhões A7 possuem eixo dianteiro com freios a disco na dianteira e tambor na traseira. Contam também com freio motor com potência de frenagem de 230 a 250 cavalos que contribui para preservar o sistema de freios. O sistema conta com combinação entre ABS, ASR (antideslizamento), EBL (distribuição eletrônica das forças de frenagem) e TPM (monitor de pressão dos pneus).

MAIS CONFORTO INTERNO – Desenhada por renomados estilistas italianos, que seguiram as principais tendências europeias, as cabines baixa e alta dos caminhões A7 contam com um elegante para-brisa que proporciona bastante visibilidade, ampliada em combinação com o conjunto de retrovisores que possui ajuste elétrico. O conjunto ótico integra faróis alto, baixo e de neblina. A distribuição de posicionamento das lâmpadas facilita a visibilidade em condução noturna, proporcionando mais segurança ao motorista.

O conforto no interior da cabine também é destaque no A7. A decoração transmite sensação de conforto que é reforçada pelo design do painel de instrumentos que foi construído com comandos ao alcance do motorista, potencializando ainda mais a ergonomia.

As travas elétricas das portas e janelas,



Os caminhões Howo têm versões 6x2 e 6x4, com opção de cabine alta e cabine baixa

retrovisor elétrico e com aquecimento possuem comando em peça única. Os sistemas de ar condicionado e aquecimento, levantador de eixo traseiro, coluna de direção ajustável, entre outros recursos, transmitem a mesma sensação de conforto de um automóvel.

A poltrona do motorista é equipada com suspensão a ar, aquecimento elétrico, apoios de coluna, cinto de segurança de três pontos e descansa braços. Além disso, oferece vários pontos de porta-trechos, inclusive para copos e garrafas, que estão distribuídos pelo interior da cabine projetada com duas camas superpostas e mesa retrátil.

LINHA HOWO – Segundo a Sinotruk, o sucesso de vendas da linha Howo garantirá a continuidade da trajetória dos cavalos mecânicos no mercado brasileiro que, em 2012, chegarão com a motorização Euro 5. Oferecidos nas trações 6x2 e 6x4, os caminhões Howo foram projetados para atender exigências em segurança, eficiência e tecnologia. São robustos, confortáveis e proporcionam custo-benefício sob medida para frotistas e autônomos, e a aerodinâmica

arrojada contribui para a economia de combustível, informa a Sinotruk.

A cabine avançada construída em aço de alta resistência possui sistema limpador de para-brisas (laminado) com três velocidades, banco do motorista ajustável com suspensão a ar e sistemas de ventilação e aquecimento. A coluna de direção tem ajustes de inclinação e de altura do volante.

O Howo 6x4 está disponível com cabine alta para aplicação rodoviária e cabine baixa para operar, por exemplo, no transporte de cana, caso em que oferece também redução nos cubos. Tem capacidade máxima de tração de 60 toneladas.

A versão 6x2 também oferece opção de cabine alta e baixa. Além do uso geral, como veículo rodoviário, pode atuar com vantagens no transporte de tanques GLP ou frigorífico, aplicações típicas da tração 6x2. Com a cabine baixa, atende mais adequadamente o transporte de veículos ou aplicações especiais.

O Howo 380 possui motor Sinotruk, com sistema de injeção direta common rail, que desenvolve torque de 162 mkgf de 1.180 a 1.590 rpm e potência máxima de 380 cv a 2.000 rpm.

RANDON®

MULTIEIXO

TODA LINHA DE PRODUTOS SOBRE CHASSI VOCÊ ENCONTRA AQUI NA MULTIEIXO

Furgões
Carga Geral

Siders

Bebidas



2º Eixo Direcional
Multieixo

Basculantes

3º Eixo

NA MULTIEIXO VOCÊ TAMBÉM ENCONTRA TODA LINHA DE SEMIRREBOQUES,
PEÇAS, SERVIÇOS E CONTRATOS DE MANUTENÇÃO

www.multieixo.com

MULTIEIXO®

Desde 1982

unidades

MULTIEIXO

SUMARÉ
19 2115.0909
multieixo@multieixo.com

GUARULHOS
11 2132.9898
multieixogs@multieixo.com

SÃO MANUEL
14 3841.6060
multieixosm@multieixo.com

PERUS
11 2184.8733
multieixops@multieixo.com

ITAPEVA
15 3522.4371
multieixotp@multieixo.com

Foton apresenta sua linha de caminhões leves

Os veículos da fabricante chinesa chegam com motores preparados para atender à nova legislação de emissões do Proconve P7

■ SONIA MOARES



A FOTON MOTOR GROUP, FABRICANTE chinesa e uma das maiores produtoras de veículos comerciais do mundo, vai apresentar na Fenatran a nova linha de

caminhões leves Aumark, com capacidade para até 9 toneladas. Nas estratégias que a empresa definiu para o mercado brasileiro inclui o início das vendas

de três modelos de caminhões de 3,5; 6 e 9 toneladas a partir deste mês.

Os veículos chegam aqui para competir com os modelos HR da Hyundai, Bongo da Kia e Daily da Iveco. Vêm equipados com motor Cummins que atende ao Proconve P7 (Euro 5). A meta da empresa é vender no primeiro ano 5 mil caminhões no Brasil, segundo Luiz Carlos Mendonça de Barros, diretor-presidente da Foton Aumark do Brasil, empresa que será responsável pela distribuição dos veículos no País.

A versão semileve da linha Aumark de 3,5 toneladas tem 4,8 metros de comprimento, 1,82 metro de largura e tração 4x2. O motor Cummins ISF 2.8 litros, com sistema de injeção eletrônico common rail Bosch, tem mais de 108,7 cv de potência a 3.800 rpm e a caixa de mudanças é o ZF 400. Vem equipado com sistema EGR (sigla em inglês para recirculação dos gases de exaustão) que precisa de catalisadores para filtrar os gases. Esta tecnologia, além de reduzir a emissão de poluentes, ainda diminui consideravelmente o consumo de combustível.

A versão leve de 6 toneladas tem o mais alto chassi da categoria, com 1,8 metro de distância do chão, e vem equipado com motor Cummins ISF 3.8 litros de 143 cv de potência a 2.600 rpm e o sistema de tratamento de emissões e a SCR (Redução Catalítica Seletiva).

Já a versão leve de 9 toneladas tem 8,3 metros de comprimento, 2,3 metros de altura e 2,1 metros de largura. O motor Cummins ISF de 3.8 litros desenvolve 170 cv de potência a 2.600 rpm. Também vem equipado com a tecnologia SCR.

Além do motor Cummins, os caminhões que a Foton Motor Group trará para o Brasil têm caixa de câmbio ZF e sistema de alimentação eletrônica Common Rail feita pela Bosch.

CARACTERÍSTICAS – Os veículos da linha Aumark se destacam pelo design das carrocerias, com linhas suaves e fluidas, que realçam o estilo arrojado. Para desenvolver este modelo, a empresa se dedicou aos estudos sobre segurança e criou um para-brisa frontal curvado que

ajudaram a reduzir efetivamente as áreas de ponto cego do veículo. Outra inovação tecnológica são os faróis de cristal em formato diferenciado, três vezes mais fortes que os de modelos convencionais.

Os chassis dos modelos foram fabricados em aço de alta qualidade, desenvolvido pela Lotus. Sua estrutura com a viga longitudinal estampada simultaneamente no molde atende os requisitos de segurança, inclusive quando o veículo está em alta velocidade e com a carga máxima.

O sistema de amortecimento também utiliza tecnologia Lotus e absorve melhor a vibração externa. Segundo a empresa, o uso de molas auxiliares na parte de trás do veículo oferece maior capacidade de carga e previne tombamentos laterais. Os modelos são equipados com

freios a disco e a tambor, o que garante total eficiência da frenagem.

Assim como as demais fabricantes chinesas, a Foton também planeja construir uma fábrica no Brasil a partir de 2015. Os recursos virão da China para uma operação que começará inicialmente pelo sistema CKD, quando os veículos chegam desmontados e são finalizados por profissionais brasileiros.

Além do treinamento na China, a Foton Motor pretende utilizar a estrutura da Cummins, que é a sua parceira desde 2007 na produção de motores (50% de cada empresa), para capacitar os funcionários que irão atuar na linha de motores. Também vai instalar um centro de treinamento na fábrica da Foton Aumark do Brasil, em Várzea Paulista, no interior de São Paulo. ■

wtransnet Brasil

Bolsa de cargas e caminhões

Encontre autônomos de confiança em todo o Brasil.

- Consiga novos **autônomos e transportadoras** para trabalhar com segurança.
- Apresentaremos **os melhores parceiros** para cada rota.
- Terá informações on-line de cargas e **caminhões disponíveis** em todo o Brasil.
- Negociação direta e **sem intermediários**.



15 anos inovando o setor de transportes em 26 países.

Ligue: 0800 888 44 88

www.wtransnetbrasil.com.br

Shacman faz lançamento de três caminhões pesados

Os veículos da fabricante chinesa chegam com motores preparados para atender à nova legislação de emissões Proconve P7

■ SONIA MOARES



Pesados Shacman são equipados com motor Cummins de 11 litros

A CHINESA SHACMAN VAI FAZER O LANÇAMENTO oficial dos seus três caminhões pesados na Fenatran. Nas configurações 4x2 e 6x4, os veículos são equipados com motores Cummins ISM de 11 litros com 385 cv e 420 cv de potência, que atendem à norma brasileira de emissões Proconve P7, equivalente ao Euro 5. As caixas de transmissão de 12 velocidades são da Eaton, e a de 16 velocidades são da Fast, ambas com overdrive. Os eixos com redução nos cubos são da MAN.

Representada no Brasil pela Metro Shacman, empresa de capital nacional – instalada

em Tatuí, no interior de São Paulo –, que detém a exclusividade na importação e comercialização dos caminhões, a meta da empresa chinesa é ter 2% do mercado brasileiro em 2012 e montar uma fábrica em CKD em cinco anos.

Neste projeto a Shacman já investiu cerca de R\$ 10 milhões e a médio e longo prazos prevê que o aporte chegue a R\$ 100 milhões, incluindo a abertura de concessionárias. O apelo de vendas da fabricante para os seus caminhões será a tecnologia e os componentes conhecidos e confiáveis, fruto de parcerias com fornecedores

globais, como a Cummins, Eaton e ZF.

Os planos da empresa para o Brasil é de iniciar as operações no final de 2011 com cinco concessionárias e fechar 2012 com 21 revendas, número que poderá ser ainda maior, segundo a empresa.

PÓS-VENDA – Com sua sede comercial instalada em Tatuí, no interior de São Paulo, e um centro de logística que será montado junto às instalações da importadora na cidade de Sorocaba (SP), a Shacman ainda define a lista de peças que s 4x2 e 6x4,

os veículos são equipados com motores Cummins ISM de 11 litros com erão importadas e o volume de estoques necessário para atender ao serviço de pós-venda.

A fabricante dos caminhões Shacman é a Shaanxi Heavy Duty Automobile Co. da cidade de Xian, província de Shaanxi, na região central da China. A empresa possui mais de 40 anos de tradição em fabricação de veículos pesados. A capacidade de produção atinge a marca de 70 mil veículos ao ano, abastecendo o mercado chinês e exportando para cerca de 50 países de diferentes continentes.

LEVES E SEMILEVE FOTON AUMARK. PRONTOS PARA LUTAR PELA SUA FROTA.

A MAIOR MONTADORA DE CAMINHÕES NO MUNDO ESTÁ PRONTA PARA MOSTRAR SUA GARRA NO MERCADO BRASILEIRO. SEUS CAMINHÕES LEVES E SEMILEVE TÊM A FORÇA QUE SEUS NEGÓCIOS PRECISAM.



JOSÉ ALDO
CAMPEÃO MMA PESO PENA
MELHOR LUTADOR DO ANO DE 2010



AUMARK 1031

AUMARK 1051

AUMARK 1089

DE FÁBRICA: MOTOR CUMMINS,
FREIO ABS, AR-CONDICIONADO.

MODELOS DE
3,5T | 6,5T | 8,5T.

3 ANOS
DE GARANTIA*

ATENDE ÀS EXIGÊNCIAS AMBIENTAIS BRASILEIRAS PROCONVE P7.

* GARANTIA NO POWERTRAIN



BAIXE UM LECTOR DE QR
CODE NO SEU CELULAR,
FOTOGRAFE O CÓDIGO AO
LADO E ACESSO O SITE DA
FOTON.

WWW.FOTONMOTORS.COM.BR



FOTON

O LEVE MAIS FORTE DO MERCADO.

Linha 2012 precisa atender lei de emissões Proconve L6

Os veículos de 2 a 3,5 toneladas para o transporte de cargas, além de mudanças no design, vêm com motores diesel preparados para atender as normas de emissões equivalente ao Euro 5

■ WAGNER OLIVEIRA



Nas lojas a partir de abril, Mercedes-Benz Sprinter chegará totalmente renovada

CADA VEZ MAIS PRESENTES NOS GRANDES centros urbanos, os comerciais leves com PBT entre 2 e 3,5 toneladas para o transporte de cargas têm seu espaço de destaque na Fenatran 2011. Além de mudanças estilísticas no design de alguns modelos, a linha 2012 de todos os fabricantes nacionais e internacionais tem de estar com motores diesel preparados para atender à norma de emissões do Proconve L6, equivalente ao Euro 5, norma estabelecida pelo Conama (Conselho Nacional do Meio Ambiente).

Entre as várias versões de importados e nacionais, a Fenabrave (Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores) aponta 16 competidores neste segmento que, se incluída a cinquentenária

Volkswagen Kombi (só a gasolina) deverá ultrapassar as 60 mil unidades em 2011 – crescimento de 15% em relação ao ano passado. O segmento também entrou na tendência de oferecer modelos com maior número de itens de série para conquistar novos clientes, que, no caso dos autônomos, também podem utilizar o veículo como um carro de passeio.

Essenciais para o abastecimento nas grandes cidades em razão do aperto das normas de restrição à circulação de caminhões, o segmento de leves é alvo crescente de disputa pelas perspectivas de crescimento e lucro que oferece à indústria, sempre atenta a qualquer mudança conjuntural que afete as vendas. E não é

só o Euro 5 que pode alterar posições no market share. Além das novas normas de emissões, câmbio, exigência de nacionalização de componentes e sobretaxação contra importados devem causar impactos sobre o mercado de furgões e chassi-cabine. A partir da Fenatran (feira internacional do transporte), a indústria poderá já ter um horizonte mais claro de como se comportarão as vendas.

Uma das líderes do mercado, a Mercedes-Benz não perdeu tempo. Já apresentou todos os modelos de comerciais leves com PBT de até 5 toneladas totalmente renovado, tanto em design externo e interno, como também em motorização, câmbio e tecnologia. Os novos veículos só vão chegar às revendas da marca em abril. A montadora não divulgou a tabela de preços. Em razão do Euro 5, o aumento é certo. Pode variar até 10% em relação ao atual modelo, que continuará em produção até dezembro e cujas vendas só terminam quando se esgotarem o estoque.

Na versão 2012, a Sprinter passará a oferecer 48 versões – entre vans, chassi-cabine e furgão. Outra novidade é que a nova família Sprinter oferecerá maior capacidade de transporte cargas e passageiros com o aumento do PBT (peso bruto total), com oferta de versões de 3,50, 3,88 e 5 toneladas, além da elevação das distâncias entre-eixos.

Com tecnologia EGR para atender o

Euro 5, a Sprinter 2012 ganhou visual europeu para continuar seguindo sua trajetória de mercado – desde 1996, já foram produzidas mais de 200 mil unidades na América Latina, com cerca de 85 mil unidades vendidas no Brasil. A Sprinter não enfrenta problema de sobretaxação por ser produzida na Argentina e atender o nível de exigências de 60% das peças produzidas no Mercosul.

Mantendo o tradicional perfil em forma de cunha, o design é marcado pelos faróis dianteiros maiores e pelo capô integrado à grade. Ainda na parte dianteira, o para-brisa mais alto e os retrovisores maiores aumentam a visibilidade do veículo, além de produzirem um efeito estético atrativo. A traseira também foi modificada, com a introdução do símbolo Mercedes-Benz na porta e com lanternas mais delgadas e altas.

O interior do Sprinter 2012 também foi modificado. O novo painel de instrumentos, o aumento do número de porta-objetos e a utilização de novos materiais valorizam o espaço interno e a ergonomia. A mudança também fica evidenciada no acesso aos comandos e na posição do volante em relação ao painel, que disponibiliza, opcionalmente, teclas para comunicação com o rádio e o telefone via bluetooth. A coluna de direção ajustável, tanto em altura como em profundidade, contribui para a melhor ergonomia. A chave de ignição inclui a função de fechamento central das portas por controle remoto.

Com a tecnologia BlueEfficiency, a nova geração de motores Mercedes-Benz OM 651 LA biturbo de 4 cilindros tem duas classes de potência: a versão 312 CDI Street passa a contar com motor de 116 cv (aproximadamente 6% mais potente), com torque de 28 mkgf (de 1.200 a 2.400 rpm). Já as versões 415 CDI e 515 CDI têm motorização de 146 cv, com torque de 33 mmkg (de 1.200 a 2.400 rpm), o que significa incremento de cerca de 13% na potência e 6,5%



Renault Master aumentou itens de série com preço mais atrativo

no torque. A tecnologia utiliza sistema de recirculação dos gases de escape (EGR), que insere gás de escape dentro do cilindro visando reduzir a temperatura e, consequentemente, a formação de NOx.

Como o Sprinter utiliza motor diesel de alta rotação, no qual o trabalho a plena carga não é constante, a solução EGR mostrou eficácia no atendimento da legislação Proconve P-7. “A nova geração irá proporcionar muito mais vantagens aos clientes, contribuindo para maior produtividade em suas atividades de transporte de carga ou de passageiros, resultando em maior rentabilidade”, afirmou Joachim Maier, vice-presidente de Vendas da Mercedes-Benz do Brasil.

Segundo o fabricante, os motores do Sprinter combinam melhor com a nova transmissão manual ZF ECO Gear 6S-450 de seis velocidades, cujas relações de marcha também propiciam redução no consumo de combustível. O novo câmbio favorece as manobras em velocidades baixas. Já a relação da sexta marcha, 15% mais alta, contribui para manter a rotação do motor mais baixa, mesmo nas velocidades mais altas. Os motores também contam com a inovação tecnológica de dois eixos balanceadores Lanchester.

Um dos principais diferenciais da nova

família Sprinter 2012 é a introdução do programa de controle da estabilidade ESP. Adaptativo no sistema de freio, que consiste na integração dos já conhecidos ASR e ABS ao BAS e EBV, reduzindo significativamente os riscos de acidentes, mesmo em situações críticas, além de garantir maior domínio e estabilidade do veículo. Seguindo a Ford Transit, o novo Sprinter trará também um airbag maior para os acompanhantes do motorista – furgão e chassi. Além disso, o tensionador do cinto de segurança funciona de forma associada com o airbag.

TRANSIT – Importada da Turquia, a Ford Transit talvez seja o veículo com maior desafio pela frente. Veículo que inaugurou por aqui o conceito de comercial leve com pacote de equipamentos de série, a Transit sempre se destacou por oferecer dirigibilidade mais próxima da de um carro de passeio. Mas, agora, com as novas regras do governo federal, o modelo sofre. Tanto nas versões chassi-cabine como furgão, o veículo não atende a exigência de ter pelo menos 65% das peças produzidas internamente. Por isso, passa a ser sobretaxada em mais 30%, além da alíquota de importação de 35% a qual já vinha sendo



Master Vitre chega em três versões de acabamento para ampliar vendas da Renault

submetida desde o início de sua importação há quatro anos.

Com uma participação crescente de vendas, o futuro da Transit ainda não foi definido pela direção da Ford. A assessoria de imprensa da montadora informou que a Transit só estaria apta atender ao L6 só partir de 2013. Desde 2008, quando passou a ser importada, o veículo já vem equipado com a tecnologia EGR para o Euro 3. Com isso, só precisaria de um ajuste eletrônico, instalação de filtro e recalibração do motor para atender o L6 (Euro 5), além, é óbvio, dos testes de rodagem e laboratório.

“Fomos pegos (comercialmente) no contrapé (com a sobretaxação de 30 pontos percentuais). Agora estamos estudando uma nova estratégia de atuação no mercado”, afirmou Oswaldo Jardim, diretor de caminhões da Ford para a América do Sul. “Temos estoque para fazer uma transição até redefinirmos os preços. Vamos ver como reposicionar a Transit.” Segundo o executivo, a Transit vende cerca de 6 mil unidades por mês – 25% chassi-cabine, 30% passageiro e 45% furgão.

O que há de novo é o anúncio da produção da Transit na Rússia a partir de 2012. O anúncio foi feito pelo presidente e CEO da joint-venture russo-americana Ford Sollers, Ted Cannis. A ideia inicial é produzir a

Transit apenas para o mercado interno da Rússia, país onde a Ford opera uma unidade industrial em Vsevolozhsk, cidade próxima a São Petersburgo, considerada a Detroit russa, e que conta com 2.400 empregados.

No Brasil, a Transit é bastante equipada. Entre os itens de destaque, conta com distribuição eletrônica de frenagem (EBD), controle eletrônico de estabilidade (ESP), sistema de frenagem em emergência e assistência de saída em rampas, além da suspensão macia, que ajuda a amortecer as quedas em buracos. Outros detalhes de conforto e tecnologia agradam a quem dirige, incluindo o trio elétrico – vidros, travas e espelhos retrovisores – é o airbag para o motorista, além de CD-player com entrada auxiliar e controle de som na barra de direção, diversos porta-objetos na cabine.

A Transit foi concebida para atender ao exigente público europeu. Com a produção concentrada na Turquia, a van ganhou escala e preço competitivo nos vários mercados para o qual é exportada. De acordo com Jardim, no Brasil ela ajudou a ajustar o mercado ao obrigar a concorrência a oferecer mais equipamentos por um preço menor.

O motor é o turbodiesel Duratorq 2.4 TDCI, que desenvolve 115,6 cv de potência e torque (força) de 32 kgfm, tido como o

maior do segmento. A transmissão é manual de seis velocidades.

RENAULT – Com novos planos de expansão no Brasil, a Renault é outra marca que decidiu apostar na ampliação de equipamentos de série na linha 2012, como o trio elétrico – vidros, travas das portas e espelho. Presente na Fenatran, a montadora já terá toda a sua linha de comerciais leves a diesel pronta para atender ao Proconve P7 já em janeiro. A montadora decidiu apostar mais em seus comerciais ao criar uma equipe de profissionais dedicados ao segmento. Marketing, vendas e pós-vendas agora têm operação separada da dos carros.

“O segmento de comerciais leves ganha cada vez mais importância na estratégia de expansão da Renault no mercado nacional. Por isso, estamos investindo em uma linha de veículos utilitários que tem na versatilidade, robustez e baixo custo de manutenção as suas principais características”, destaca o vice-presidente comercial da Renault do Brasil, Gustavo Schmidt.

A linha Master ganhou a versão Vitre, que já está à venda para atender principalmente empresas que necessitam de agilidade em fiscalização e segurança (uma vez que, com a adoção das janelas laterais, a carga fica visível) e clientes que preferem buscar seus próprios adaptadores para ter liberdade de customização de acordo com suas necessidades.

O Master Vitre é oferecido em três opções de tamanho: L1H1 (chassi curto e teto baixo), L2H2 (chassi médio e teto alto) e L3H2 (chassi longo e teto alto), que apresentam diferentes configurações de janelas. Os preços sugeridos são de R\$ 87.350 (L1H1), R\$ 96.650 (L2H2) e R\$ 101.700 (L3H2).

Para reforçar sua presença, a Renault já havia reposicionado, desde o primeiro trimestre, o preço da gama 2012 do Master, que passou também a ganhar mais itens de série. Essa ação permitiu, por exemplo,

**A Qualidade do Transporte
está em um pequeno detalhe.**



FURGÕES DE ALUMÍNIO : Para todos os tipos de chassis, em diversas versões e em formato de kits para montadores.



UNIDADES MÓVEIS : Projetos especiais desenvolvidos para a sua necessidade. Solicite apresentação virtual.

TRUCKVAN INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.

Rua Soldado Hamilton Silva Costa, 135

Parque Novo Mundo - São Paulo - SP - CEP: 02190-010

Fone: (11) 2635.1133

e-mail: truckvan@truckvan.com.br

www.truckvan.com.br





Por ser importada, Ford Transit terá de enfrentar aumento de preço

que a inclusão do trio elétrico como equipamento de série representasse acréscimo de apenas R\$ 500 no valor sugerido dos veículos, contra R\$ 1.700, quando este item era oferecido opcionalmente. O Pack Climatização, que inclui ar-condicionado dianteiro e traseiro, passou de R\$ 9.300 para R\$ 8.700. O Pack Segurança, composto de freios ABS e airbag duplo, cai de R\$ 4.300 para R\$ 2.900.

Todas as versões do Renault Master são equipadas com o motor diesel 2.5 dCi 16V, que tem cabeçote de alumínio e sistema common rail. Equipado com esse propulsor, o Master desenvolve a potência máxima de 115 cv (3.500 rpm) e 29,6 kgfm de torque (1.600 rpm).

O presidente mundial da parceria Renault-Nissan, Carlos Ghosn, esteve no Brasil para anunciar novo investimento de R\$ 500 milhões, além do R\$ 1 bilhão do atual ciclo de investimentos, totalizando um montante de R\$ 1,5 bilhão para o período 2010-2015. Com o novo investimento, a marca prevê a produção de mais 100 mil veículos por ano e alcançar 8% do mercado brasileiro de veículos. A montadora projeta atingir uma capacidade produtiva de 380 mil carros anualmente. Ghosn também anunciou a construção de uma nova fábrica da Nissan de R\$ 2,6 bilhões em Resende, no Rio de Janeiro. A unidade

começa a operar em 2014, com capacidade para 200 mil carros ao ano.

FIAT DUCATO – Com oito versões, o Fiat Ducato vem batendo recordes de emplacamentos em 2011 – numa proporção de 65% furgões e 35% de passageiros. O sucesso de vendas pode ser explicado pelo aumento de itens de série na linha 2012, que passou a sair de fábrica com dois novos kits, o Plus (pré-disposição para rádio e banco com regulagem de altura) e o Top (vidros, travas e retrovisores, além de farol de neblina, desembaçador do vidro traseiro, janelas 3ª fila e veludo nos bancos).

O Ducato é equipado com motor MultiJet Economy – desenvolvido e produzido pela FPT (Fiat Powertrain Technologies) dentro do conceito downsizing. Ele oferece 127 cv de potência a 3.600 rpm e seu torque é de 30,7 Kgfm a 1.800 rpm. O propulsor 2.3 F1C de 2,3 litros é compartilhado com a versão de entrada do Daily, além dos modelos Citroën Jumper e Peugeot Boxer.

IVECO – Dentre as grandes montadoras de caminhões, a Iveco aposta na divulgação conta-gotas para a Fenatran da sua nova geração 2012 de caminhões leves, médios e pesados – que passam a ser batizados de Ecoline.

A linha Daily virá com mudanças. O

painel tem alavanca de câmbio integrada. O interior também muda, com porta-objetos por toda a cabine e teto, bancos em tecido escuro e confortável. O novo veículo virá recheado de detalhes comuns a um automóvel de passeio. O veículo tem cabine simples e dupla (para sete ocupantes).

Apanhada de surpresa, a Iveco está correndo contra o tempo para desenvolver o motor de 2,3 litros F1C Iveco-FPT para atender à nova lei de emissões, na versão de entrada do Daily, ainda em janeiro, pois só esperava dispor da tecnologia, para este tipo de propulsor, apenas em janeiro de 2013. No restante, a linha Daily equipada com propulsor de 3 litros com PBT acima de 3,5 toneladas já estará na Fenatran dentro da norma do Conama.

JUMPER E PEUGEOT BOXER – Estes dois últimos não estarão na Fenatran, já que a PSA não participará do evento.

Tanto o Boxer quanto o Jumper não terão modificações significativas em termos estilísticos na versão 2012. O Boxer é cotado a partir de R\$ 82 mil. O design dos modelos francês parece o mais defasado entre os concorrentes, mas a Boxer aparece entre a dez mais vendidas no ranking da Fenabrave.

Já o Citroën Jumper oferece como item de conforto banco do motorista com regulagem de inclinação e distância; bancos traseiros individuais com encosto elevado; direção hidráulica, com regulagem de altura; ar-condicionado; tacógrafo digital; além da chave de ignição transcodificada (transponder).

Aproveitando a grande exposição que a Fenatran proporciona, a CN Auto anunciou a estreia na feira com o lançamento da linha 2012 da Towner e Topic, que não oferecem opção de motor a diesel – só são importados a gasolina. Ricardo Strunz, diretor-geral da importadora, acredita que a restrição cada vez maior aos veículos pesados nos grandes centros proporcionará mais espaços aos utilitários. ■



DNA Gascom.

Excelência em apoio logístico
onde você precisar.



Movidos por soluções



PRESSOLUB



AGRIBOMBA



FURGÃO OFICINA



MULTIFLEX



APOIO PLANTIO



PRODIESEL



MASTERLUB



AGRIRRIGA



SOS PNEUS



PROSOLO



AGRICALDA



GUINDASTE OFICINA

Setor de implementos cresce em ritmo lento

Mudanças na legislação ambiental e diminuição do crédito impactam as vendas no segundo semestre; empresas do setor aproveitam a Fenatran para mostrar seus novos produtos

■ MARCIA PINNA RASPANTI



Linha R da Randon tem instalação elétrica em LED e novo visual traseiro

SEGUNDO OS DADOS DIVULGADOS PELA Anfir (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários), o setor passa por uma desaceleração no ritmo de crescimento no segundo semestre. O mercado interno de implementos cresceu 19,7% de janeiro a setembro de 2011, em relação ao ano anterior; as exportações aumentaram 13,72%, de janeiro a agosto deste ano. O segmento de pesados (reboques e semirreboques) registrou de janeiro a setembro um volume total de 45.373 unidades emplacadas. Esse volume é 8,26% superior ao registrado no mesmo período de 2010. O segmento de leves (carroceria sobre chassi) apresenta no

balanço de janeiro a setembro um total de 98.341 unidades emplacadas, o que representa aumento de 24,82%. “Essa diminuição no crescimento não é surpresa, já esperávamos por isso”, diz o presidente da Anfir, Rafael Wolf Campos.

Mesmo sendo esperado, o ritmo lento que o setor está enfrentando é preocupante, segundo o presidente da Anfir. “Os números atuais de reboque e semirreboque indicam que vamos fechar o ano com um resultado até mesmo um pouco abaixo de 2010”, afirma Campos. O segmento de basculantes é o que sofreu menor impacto negativo, de acordo com os números da entidade. “O segmento de carrocerias

sobre chassi deve apresentar números superiores aos do ano passado”, acredita.

Entre os principais motivos para a queda nas vendas de implementos está a chegada da nova legislação ambiental em 2012, o Euro 5 (Proconve 7), que tornou o mercado mais cauteloso. “Parece que o Euro 5 é irreversível e começa a valer mesmo em janeiro do ano que vem. Mas ainda há muitas dúvidas quanto ao abastecimento (do diesel mais limpo). As empresas estão esperando para ver o que acontece e as vendas de caminhões e implementos diminuem”, diz Campos. Para 2012, a expectativa da Anfir é que o setor volte ao ritmo normal de crescimento. “As mudanças

para os implementos rodoviários serão pequenas e não muito impactantes. É claro que teremos que ajustar e adaptar alguns modelos e tamanhos, mas todo este trabalho só poderá ser feito a partir da entrada dos novos modelos de caminhões. “Preveremos um crescimento nas vendas de implementos já no primeiro trimestre de 2012”, analisa Campos.

Os reflexos da redução da oferta de crédito (Finame) também contribuíram para a desaceleração do mercado. Em virtude desse cenário, a Anfir já reviu a previsão de crescimento para este ano em duas ocasiões: em fevereiro, a expectativa era um aumento de 7,9% (em unidades); em julho, a entidade passou a acreditar em três cenários possíveis: aumento de 9,1%; de 5,3% (cenário mais provável) e 4,5%, no quadro mais pessimista. A Anfir considera justa a medida contida no novo regime autotomativo brasileiro, que isenta de alíquota de 30% de IPI os produtos que atendam os índices previstos para conteúdo local.

O diretor executivo da Randon, Norberto Fabris, acredita que o setor de implementos rodoviários vai fechar 2011, com resultados um pouco abaixo em relação ao ano passado. “O primeiro semestre foi bom. No segundo semestre, houve os impactos das mudanças no Finame e a queda da oferta de crédito, combinados com o aumento da taxa Selic. A expectativa em torno do Proconve 7 também contribui para uma desaceleração nas vendas. Até o ano que vem, o setor também passar por uma estabilização, após um período de crescimento muito significativo, em torno de 60 mil unidades”.

A Randon deve manter a sua participação no mercado brasileiro, que hoje está entre 34% e 35%. “Quando levamos em conta também as exportações, a Randon tem participação de 40% no mercado. Vamos manter esses resultados, já que as nossas vendas acompanharam a tendência geral do mercado brasileiro”, diz Fabris. De janeiro a setembro de 2011, a Randon produziu 17,8 mil unidades. Os setores

Emplacamento do setor | Jan|Set - 2011

REBOQUES E SEMIRREBOQUES

Família	JAN/SET 2010	JAN/SET 2011	%
BASCULANTE	6.115	8.429	37,84
PORTA CONTEINER	1.917	2.624	36,88
GRANELEIRO / CARGA SECA	13.225	13.590	2,76
CANAVIEIRO	3.849	3.401	-11,64
BAÚ CARGA GERAL	3.880	4.577	17,96
CARREGA TUDO	1.085	1.582	45,81
DOLLY	954	939	-1,57
ESPECIAL	1.303	1.746	34,00
TRANSPORTE DE TORAS	1.181	684	-42,08
BAÚ FRIGORÍFICO	1.245	1.032	-17,11
BAÚ LONADO	2.540	2.559	0,75
SILO	697	728	4,45
TANQUE CARBONO	2.898	2.641	-8,87
TANQUE INOX	965	830	-13,99
TANQUE ALUMINIO	60	13	-78,33
TOTAL	41.914	45.375	8,26

CARROCERIAS SOBRE CHASSIS

Família	JAN/SET 2010	JAN/SET 2011	%
GRANELEIRO / CARGA SECA	26.227	33.108	26,24
BAÚ ALUMÍNIO / FRIGORÍFICO	29.052	34.176	17,64
BAÚ LONADO	515	641	24,47
BASCULANTE	11.620	15.319	31,83
BETONEIRA	1.254	1.937	54,47
TANQUE	2.043	2.668	30,59
OUTRAS / DIVERSAS	8.078	10.492	29,88
TOTAL	78.789	98.341	24,82

TOTAL GERAL MERCADO INTERNO

Implementos	JAN/SET 2010	JAN/SET 2011	%
TOTAL	120.703	143.716	19,07

MERCADO EXTERNO | exportações até Ago 2011

Implementos	JAN/SET 2010	JAN/SET 2011	%
TOTAL EXPORTAÇÕES	2.675	3.042	13,72

Fonte: Anfir - Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários

de agricultura, construção civil e mineração estão em expansão e são os que mais têm puxado a demanda por produtos da

indústria de implementos rodoviários.

Segundo a Anfir, no segmento de reboques e semirreboques, as maiores altas das

vendas em 2011 são de modelos carga tudo (45,81%), basculantes (37,84%) e porta-contêiner (36,88%), e as maiores quedas são de tanque de alumínio (-78,33%), transporte de toras (-42,08%) e baús frigoríficos (-17,11%). No segmento de carrocerias sobre chassis não foram registradas quedas em nenhum dos modelos, e as entregas que mais cresceram foram as de betoneiras (54,47%), basculantes (31,83%) e tanques (30,59%).

O mercado segue também a tendência de customização dos equipamentos com o objetivo de obter ganhos na logística. “A Guerra prepara lançamentos para os setores de grãos, construção civil e transporte de combustíveis. Nossa projeção para 2011 é um crescimento do mercado de 10%”, afirma Luiz Mesquita, diretor comercial da Guerra.

FENATRAN – A indústria de implementos rodoviários traz para a 18ª Fenatran (Salão Internacional do Transporte) novidades e produtos já consagrados no mercado. Durante o evento, a Anfir faz o lançamento do “selo Anfir”, que irá atestar se as empresas do setor atendem à legislação brasileira na que se refere a questões trabalhistas,

ambientais e outros. “Não é um selo de qualidade de produtos, mas uma forma de mostrar que as empresas do setor fazem o que a lei manda. As interessadas passam por um processo de auditoria realizado por empresas terceirizadas indicadas pela entidade. Já existem empresas passando pelo processo de auditoria”, informa Campos.

Na Randon (Divisão Implementos), um dos destaques é a Linha R, uma série de agregados tecnológicos implementados nas diversas linhas de produtos. Entre as inovações da Linha R incorporadas em cada uma das famílias como item de fábrica, destacam-se o novo visual traseiro, instalação elétrica totalmente em LED, para-barro antispray, protetores laterais em material alternativo, novo balancim e caixa de rancho isotérmica (opcional), além das inovações e melhorias que são características de cada produto. Também a Pintura DuraTech empregada nos produtos Randon desde 2009, já presente em mais de 30 mil equipamentos, reforça os atributos dos equipamentos Randon.

Dedicada à área de infraestrutura, notadamente construção, mineração e mecanização florestal, a Randon Veículos, outra das Empresas Randon, mostrará o

caminhão RK 430M com caçamba Heavy Duty, projetado para aplicações severas, especialmente utilizado para o transporte de material siderúrgico, que agregou diversas inovações e facilidades voltada à melhoria de performance e segurança.

Também as fabricantes de autopeças Randon apresentam na Fenatran novidades em termos de tecnologia. Entre os lançamentos da Suspensys estão a suspensão modular (6x4 e 8x4), suspensão otimizada para veículos 6x2, suspensão pneumática PSYS 2011 e suspensão mecânica para semirreboques. A Fras-le mostra sua linha de pastilhas e lonas com variada aplicação nos segmentos voltados às montadoras e ao mercado de reposição. Entre as novidades da Master estão o freio a tambor tipo “S” Came de 410mm de diâmetro, o freio a disco pneumático Elsa 225 e a câmara de serviço/emergência HO para aplicação em caminhões e ônibus. Como parte de sua estratégia de oferecer soluções completas para o mercado, a Master também mostra válvulas para semirreboques.

A Jost Brasil, além da sua tradicional linha de produtos, leva à exposição o Sensor Coupling, sistema de sensores que confirmam visualmente o acoplamento correto do implemento com a quinta-roda, o LubeTronic, dispositivo de lubrificação automático da quinta-roda, e o novo suspensor pneumático para terceiro eixo. Já a Caster-tech comemora na Fenatran os cinco anos de atividades completados em setembro.

Na área de serviços representada pelo Banco Randon e Randon Consórcios, será a vez de receber clientes e convidados. Enquanto o Banco Randon se apresenta oficialmente pela primeira vez na Fenatran ao completar seu primeiro ano de atividades, a Randon Consórcios com sua equipe de vendas promove a campanha de vendas junto aos clientes que fecharem negócios na feira. Neste espaço também está a Associação Brasileira de Distribuidores Randon (Abradir), que representa os 65 distribuidores associados, e aproveita a oportunidade para



Destaque do semirreboque graneleiro da Guerra são os eixos distanciados

O QUE É MAIS IMPORTANTE
NO TRANSPORTE FRIGORÍFICO:
UM FRUTO SABOROSO,
UM PESCADO, UM LEITE CREMOSO,
UMA CARNE, UM SORVETE DE MASSA
OU UMA FLOR PERFUMADA?



O MAIS IMPORTANTE É SER FIBRASIL quando se trata do transporte de produtos que necessitam de ambiente com a temperatura controlada.

A Fibrasil é a única empresa especializada na fabricação de carrocerias frigoríficas. Por isso, faz a melhor, a mais leve e bem-acabada carroceria do mercado. Hoje, é a marca mais vista nas cidades e estradas brasileiras.

Para a Fibrasil, não importa o produto a ser transportado, o mais importante é preservar sua qualidade na logística de transporte.

Painéis tipo sandwich, produzidos em fibra de vidro e poliuretano, especialmente desenvolvidos pela Fibrasil Carrocerias.

Base em aço, com proteção anticorrosiva e dimensionada de acordo com o chassi.

Design moderno, emoldurada em perfis de alumínio, com manípulos e dobradiças em aço inox.

A Fibrasil disponibiliza, com exclusividade no mercado nacional, produtos com a tecnologia Cold Car - empresa europeia, líder mundial na fabricação de carrocerias com Sistema de Refrigeração a Placas Eutéticas.

O conjunto frigorífico Fibrasil-Cold Car propicia baixo coeficiente de dispersão térmica, preservando o frio acumulado por mais tempo no ambiente interno da carroceria.



Qi CARROCELIAS COM
QUALIDADE E
INTELIGÊNCIA
NO TRANSPORTE
FRIGORÍFICO

Rua Concretex, 526 . Cumbica
CEP 07232-050 . Guarulhos . SP
Tel +55 11 3488 9900 . Fax +55 11 3488 9943
www.fibrasilcarrocerias.com.br

FIBrasil
CARROCELIAS

COLD CAR

marcar os seus 25 anos.

GUERRA – A Guerra preparou lançamentos para a Fenatran com inovações em produtos e soluções em logística. Entre os implementos que a empresa expõe está a última geração do semirreboque graneleiro com três eixos distanciados (1+1+1). O equipamento que é sucesso no mercado nacional em 2011 por minimizar os efeitos trazidos pela resolução 210 do Contran, oferece novos ganhos em logística com a redução na tara em 140 kg em relação à geração anterior, mesmo com o acréscimo dos protetores laterais. Os ganhos foram obtidos graças a processos de safe lifting. O produto possibilita que o PBTC (Peso Bruto Total Combinado), assim como a carga líquida, seja maior quando comparado ao semirreboque com três eixos não distanciados. Isso reduz os custos no transporte e garante maior rentabilidade. O PBTC pode chegar a 53 toneladas. A Resolução 210/06 do Contran determina a exigência de uso de cavalo 6x4 (com tração em dois eixos) para puxar bitrem (equipamento com 57 toneladas de PBTC).

Outros lançamentos da Guerra estão ligados aos setores de transporte de combustíveis, construção civil e cargas especiais. Nos acessórios, que passam por remodelação. O destaque é a nova sinaleira e para mudanças em design nos protetores laterais



A Noma lança a linha Fênix, que agrega conceitos de sustentabilidade

multiusos com tecnologia patenteada pela empresa. Também apresenta sua segunda geração de carenagem traseira, acessório lançado pela Guerra no mercado brasileiro na última Fenatran.

A Guerra conta com uma linha diversificada de produtos, que inclui furgões, tanques, baús lonados, graneleiros, carga seca, florestal, canavieiros, porta-contêineres e basculantes, nos modelos semirreboques, bitrens, rodotrens e sobrechassi. O Grupo Guerra conta com duas unidades industriais na sede em Caxias do Sul (RS), duas fábricas em Farroupilha (RS), uma em Guarulhos (SP) e uma distribuidora na Argentina. A capacidade produtiva é de 1 mil unidades mensais de reboques e semirreboques de diferentes modelos.

RODOLINEA – A RodoLinea, marca paranaense de implementos do Grupo Hübner,

apresenta durante a Fenatran onze implementos, sendo que três deles já foram lançados este ano, o semirreboque graneleiro, o semirreboque basculante e o Rodo Sider, os três surgem com várias novidades.

A nova linha da marca possui inovações em design, caixas de carga, entre outras novidades para trazer mais benefícios específicos para diferentes segmentos. Segundo o diretor corporativo do Grupo Hübner, Nelson Hübner Júnior, a Fenatran tem sido escolhida para ser palco dos maiores lançamentos da marca e, neste ano, não será diferente. “Consideramos este evento o espaço ideal para apresentar as soluções inovadoras da marca, desenvolvidas para atender às necessidades de diversos segmentos de transporte”, revela.

A RodoLinea espera crescer 27% neste ano, mesmo com a atual queda que o setor vem experimentando neste segundo semestre devido ao cenário econômico. “A marca vem apostando na produção de equipamentos com tecnologia agregada, que gera benefícios e redução de custos aos usuários e fortalecendo sua equipe comercial. É cedo para fazer previsões, mas planejamos crescer 30% em 2012”, afirma Nelson Hübner Júnior.



Nova linha da Rodolinea possui inovações em design e caixas de carga

NOMA – Após meses de pesquisas e desenvolvimento tecnológico a Noma do Brasil, a quarta maior fabricante de implementos rodoviários da América do Sul, traz ao mercado a Linha Fênix, um projeto

NÃO IMPORTA QUANTOS CAMINHOS EXISTAM ATÉ O DESTINO.
COM O CTF BR, VOCÊ SEMPRE SABE COMO E ONDE ESTÁ A SUA FROTA.



O CTF BR, o Controle Total de Frotas da Petrobras Distribuidora, registra automaticamente, em todo o território nacional, tudo que acontece com sua frota. Com ele você sabe a hora e o local exatos do abastecimento de cada veículo, o tipo de combustível e quantos litros eles utilizaram. Além disso, como o pagamento é faturado, o CTF BR agiliza o abastecimento e garante a segurança do motorista. Por isso, se você procura mais controle e produtividade para sua frota, você encontra com a Petrobras.



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

BR **PETROBRAS**

O DESAFIO É A NOSSA ENERGIA



O reboque frigorificado da Boreal é ecológico e fabricado com poliuretano

moderno, que agrega novos conceitos de sustentabilidade, praticidade e durabilidade aos implementos mais leves e robustos do País. Um dos principais diferenciais da Fênix é a tampa EcoTech. São placas com duas camadas de alumínio e uma de polímero, desenvolvidas para substituir o compensado naval. A nova tampa é mais leve, mais durável, por resistir à corrosão, além do prático manuseio.

A nova tampa EcoTech é reflexo de responsabilidade ambiental, uma vez que possui maior vida útil, pois utiliza o alumínio como insumo, substituindo e poupando o uso de madeira. Esta nova tecnologia deixou a linha mais atraente e ao mesmo tempo mais leve e resistente. “Sabemos que com a diminuição do peso do implemento, atendemos um dos principais anseios de nossos clientes, pois a leveza e robustez proporcionam o transporte de mais carga, que gera maior lucratividade em uma viagem.”, ilustra Kimio Mori, diretor comercial da Noma.

A sustentabilidade também está presente na pintura da estrutura metálica da tampa realizada por um processo de pintura E-Coat, um sistema moderno de aplicação de tinta em um circuito fechado que permite alcançar índices de desperdício próximos a zero. As lanternas com LED, de maior durabilidade, implantadas com pioneirismo pela Noma, desde 2007, é outra

iniciativa em prol de produtos com conceitos “verdes”. Foram quatro anos de pesquisas e investimentos em inovação tecnológica da Engenharia de Produtos da Noma para chegar ao resultado da Linha Fênix. “Desenvolvemos o projeto alicerçado em minuciosas pesquisas realizadas por clientes em todo o país, a fim de oferecer soluções que atendam as mais diversas necessidades, sejam culturais, estruturais, ambientais e econômicas”, comenta Marcos Noma, diretor presidente da empresa.

Fundada em 1967, em Maringá no Paraná a empresa é hoje a quarta maior fabricante de implementos rodoviários da América do Sul. A empresa possui ampla rede de distribuição de produtos do setor, com 47 lojas em todo o país. Sua estrutura conta atualmente com 1,3 mil colaboradores que atuam em uma planta industrial com mais de 175 mil m². sendo 40 mil m² de área construída.

BOREAL — A Boreal apresenta na Fenatran o reboque frigorificado ecológico, fabricado com matéria-prima que não traz impactos negativos ao meio ambiente. “O produto é reaproveitável e rastreável, portanto, não será despejado no meio ambiente após sua utilização. Devido a um acordo com nosso fornecedor, a matéria-prima é poliuretano que não agride a camada de ozônio”, explica Rafael Campos, diretor comercial da Boreal e presidente da Anfir.

Para conquistar um novo nicho do mercado, a Boreal apresenta também a linha Sider, com um novo semirreboque. “Em 2012, colocaremos no mercado carrocerias da mesma linha. O primeiro passo é o semirreboque Sider”, informa Campos. A Pastre apresenta uma versão de semirreboque carga tudo com pescoço removível.

KRONORTE — A Kronorte, empresa especializada em tecnologia de implementos rodoviários, participa da Fenatran com produtos e lançamentos para a linha 8x2 com capacidade de carga líquida maior

que o bitrem tradicional e do semirreboque com eixos espaçados. De acordo com o presidente da Kronorte, Moacyr Marcon, o setor de produtos e o forte desempenho no setor de infraestrutura, com aumento no número de obras por conta da Copa do Mundo de 2014, serão fatores determinantes para o crescimento do segmento no segundo semestre.

O executivo destaca a importância do evento como vitrine para o mercado nacional e América Latina e as tendências para o setor de implementos. “Nossa expectativa é atingir com o evento uma contribuição de novas encomendas com um agregado de 15%. No que diz respeito ao mercado de transporte como um todo, iremos perceber uma maior cooperação entre transportador e fabricantes de implementos, que estão cada vez mais em busca de otimização logística”, afirma Marcon.

ROSSETTI — A Rossetti traz para a Fenatran um semirreboque basculante de três eixos distanciados (vanderleia), com um conceito diferente do que vem sendo apresentado ao mercado até agora, onde a caixa de carga não desliza e nem mesmo os eixos. A caixa é comprida o suficiente para atingir a medida mínima exigida, contando apenas com um mecanismo de retração do para-choque e com uma tampa interna à caixa de carga.

Outro produto apresentado é a Meia Cana Rossetti, que já tem mais de 10 mil unidades vendidas desde a criação pela fabricante em 2001. Serão várias pequenas melhorias no produto e o principal diferencial é a balança embarcada, que permite o controle da carga no momento do carregamento, evitando sobrecargas ou diminuição da produtividade. Trata-se de um acessório importante para o mercado de mineração ou de construção. A Rossetti espera terminar o ano de 2011 com crescimento superior a 10%, comparando com o ano passado.

INOVAÇÃO

RESULTADOS

DESEMPENHO

RENTABILIDADE



**VENHA CONFERIR AS NOVIDADES DA GUERRA NA
FENATRAM - SP - DE 24 A 28 DE OUTUBRO DE 2011.**

GUERRA

É PAZ NA ESTRADA

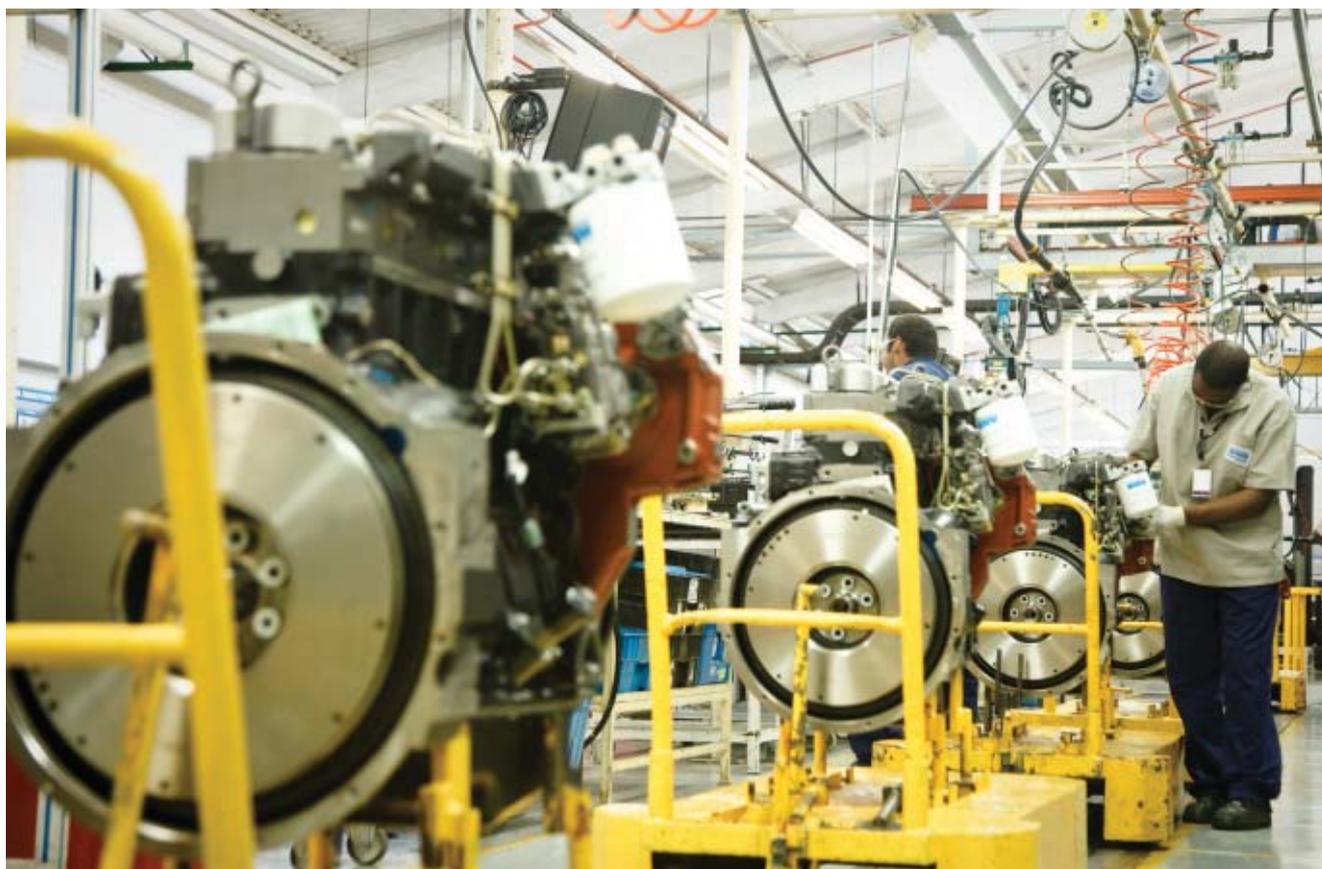
Faça revisões em seu veículo regularmente.

www.guerra.com.br

Propulsores têm mais potência e consumo menor

Fabricantes de motores apresentam as novas tecnologias que ajudarão os caminhões a poluir menos e apostam na expansão do mercado com as obras de infraestrutura para os eventos esportivos

■ SONIA MORAES



A MWM International trabalha com índice de 85% de conteúdo local para os motores fabricados no Brasil

AS FABRICANTES DE MOTORES APRESENTAM na Fenatran as modernas tecnologias que equiparão os caminhões a partir de 2012, quando entrará em vigor no País o Euro 5, nova lei de emissões do Proconve P7. Além de reduzir o consumo de combustível, também ajudarão a controlar a emissão de poluentes.

A Cummins expõe em seu estande sete motores eletrônicos – quatro são novidades para o mercado brasileiro, as outras três versões serão incrementadas e preparadas para receber a tecnologia Euro 5.

Entre as mudanças realizadas nestes motores destacam as inovações tecnológicas, que permitiram elevar a potência sem aumentar

o tamanho dos propulsores. O motor ISB 4, que é aplicado em ônibus e caminhão, recebeu 15% a mais de cilindrada e passou de 3,9 para 4,5 litros. A potência aumentou de 172 cv para 210 cv. O motor ISB 6, que antes era de 5,9 litros, agora tem 6,7 litros. A potência saltou de 274 cv para 304 cv. Já o motor ISL 8.9, capaz de desenvolver até 405



Thomas Puschel: "Vamos acelerar a produção dos propulsores Euro 5 para atender os contratos fechados"

já estão prontos para atender a nova lei de emissões. A versão MaxxForce de 3.2 litros, que pode utilizar a tecnologia EGR e SCR, e as versões MaxxForce 7.2 e 9.3 litros, que foi projetada somente para a tecnologia SCR, que depende da solução de ureia para garantir o bom desempenho do caminhão.

A produção dos motores Euro 5 deve começar em novembro deste ano. "Estamos trabalhando fortemente nos motores Euro 3 para atender a demanda antecipada dos clientes, que querem renovar a frota sem ter que pagar o reajuste de preço, mas vamos acelerar a produção dos propulsores Euro 5 para atender os contratos fechados com os clientes no Brasil e no exterior", explica Thomas Puschel, gerente da divisão de vendas e marketing da MWM International.

Incluindo os motores para diversos segmentos e aplicações, as exportações da MWM International seguem para 30 países. Aos Estados Unidos a empresa envia os motores Big Bore de 11 e 13 litros, ao México exporta para a fábrica da Navistar, em Escobedo, os motores MaxxForce de 9.3 litros e o MaxxForce de 7.6 litros, que atendem a EPA 04, norma de emissão em vigor naquele país, e o motor MaxxForce 4.8 e 7.2, com tecnologia EGR que atende a norma Euro 4 para equipar os caminhões e ônibus da Navistar. Para a Coreia e a Turquia, vai exportar os motores de 3.2, 7.2 e 9.3 litros. No Brasil a empresa fornece os seus motores para a MAN, Volvo, Agrale, General Motors e Ford.

ESTIMATIVA – Com as condições altamente favoráveis do mercado brasileiro, a estimativa da MWM International é que em 2011 sejam produzidos 150 mil motores, volume 4% superior as 144 mil unidades

Luis Chain Farah: 2 milhões de testes para garantir que o motor cumpra as exigências de emissões

fabricadas em 2010. "O mercado brasileiro está em crescimento e a crise mundial não atingiu o País", observa Puschel.

Com relação às novas regras do governo sobre a cobrança do IPI (Imposto sobre Produtos Industrializados) para os produtos que tenham índice abaixo de 65% de conteúdo nacional e sobre a exigência de ter que investir 0,5% da receita bruta em inovação e tecnologia, o gerente da MWM International disse que esta determinação não afetará a empresa, que já trabalha com índice de 85% de conteúdo local para os motores fabricados no Brasil. "A empresa sempre privilegiou os fornecedores locais e só neste ano estamos aplicando US\$ 85 milhões no Brasil em desenvolvimento tecnológico e em novos equipamentos. É o maior investimento realizado nos últimos cinco anos e inclui a produção dos motores Euro 5, aumento de capacidade das nossas fábricas e ampliação do quadro de funcionários", diz Puschel. O montante faz parte dos US\$ 345 milhões programados de 2010 a 2015.

Sobre as expectativas para o próximo ano Puschel disse que não tem uma previsão firme para 2012, por causa das incertezas do mercado internacional, com a crise na Grécia e outros países da Europa. Segundo o



cv de potência, é uma evolução do ICS 8.3 de 324 cv de potência. A Cummins também vai oferecer a versão a gás deste propulsor.

Outro motor, o ISM Euro 5 de 11 litros de 440 cv de potência, é destinado a caminhões e ônibus. Tem ainda o ISF 2.8 High Speed Diesel e o ISF 3.8, de quatro cilindros. Estes foram projetados para picapes, comerciais leves, caminhões e ônibus de até 9 toneladas.

Todos os motores da Cummins serão equipados com a tecnologia SCR (Redução Catalítica Seletiva) que utiliza o Arla-32 (Agente Redutor Líquido Automotivo), solução de ureia para filtrar os gases. Esta tecnologia, segundo Luís Chain Farah, diretor de vendas e marketing da Cummins no Brasil, é mais resistente ao alto teor de enxofre, garante maior intervalo de manutenção, maior potência e consome menos combustível que a EGR (Recirculação dos Gases de Escape).

Farah explica que os motores Euro 5 da Cummins e os seus componentes foram avaliados pelos órgãos competentes, homologados e estão prontos para serem comercializados. "Realizamos 50 mil horas e 6,5 milhões de testes, sendo 2 milhões de testes no Brasil, para garantir que o produto cumpra as exigências de emissões".

BRASIL E EXTERIOR – A MWM International também concluiu a fase de testes e leva para a Fenatran os motores Euro 5, que

MWM INTERNATIONAL INICIA OS TESTES EM MOTORES EURO 6

Enquanto o mercado brasileiro aguarda o lançamento dos motores Euro 5 conforme estabelece a nova legislação de emissões que entrará em vigor no Brasil a partir de janeiro de 2012, a MWM International começa a preparar a produção dos propulsores que atenderão a norma Euro 6 na Europa.

Os protótipos na versão 3.2 e 7.2 já foram testados e aprovados pelo Centro Tecnológico da empresa, que está instalado na fábrica de São Paulo (SP) e a produção deve começar em 2014 para atender os contratos que a companhia fechou com a Daewoo na Coreia do Sul. A expectativa de Domingos Carapinha, gerente da divisão de desenvolvimento de produto da MWM International, é que os motores Euro 6 comecem a ser vendidos no Brasil a partir de 2016, quando todas as famílias de motores MaxxForce receberão esta tecnologia.

Além da tecnologia de Recirculação dos Gases do Escape (EGR) e de Redução Catalítica Seletiva (SCR), os motores Euro 6 receberão também dois filtros o NPF, para reduzir a emissão de NOx, e o DPF, para os materiais particulados do diesel. “Os

gerente, a MWM International exporta 22% do que produz e não sabe se haverá retração dos negócios no exterior no próximo ano.

Diante da insegurança decorrente da instabilidade mundial, a MWM International trabalha com dois cenários para 2012: um conservador e outro otimista. “Numa visão conservadora a perspectiva é que sejam produzidos 150 mil motores em 2012, volume muito próximo deste ano. Já numa visão mais otimista a estimativa é que sejam fabricados 155 mil motores, o que representará um crescimento de 3% sobre este ano”, diz Puschel. A empresa deposita sua confiança também no Finame Verde, uma modalidade de financiamento com juros mais acessíveis para o segmento de veículos pesados. “Esta

linha de crédito ainda está em estudo pelo governo e deverá ter taxas atrativas para os veículos menos poluentes”, prevê o executivo da MWM International.

Luís Pasquotto, vice-presidente mundial da Cummins, projeta para 2012 um primeiro trimestre com queda de 8% a 15%. “A retração ocorrerá por causa da antecipação de compras, depois o mercado volta a subir por causa do aumento da demanda para atender as obras de infraestrutura para atender os eventos da Copa do Mundo e as Olimpíadas”, diz Pasquotto.

O vice-presidente da Cummins também vê perspectiva de negócios com a exploração do petróleo no pré-sal. “Esse movimento vai demandar motores diesel para as embarcações”, prevê Pasquotto. A Cummins, que

motores Euro 6 reduzem em cinco vezes a emissão de NOx e duas vezes a de material particulado em relação ao propulsor 5”, diz Carapinha.

O gerente explica que os testes comprovaram que os motores Euro 6 abastecidos com diesel com baixo teor de enxofre (10 ppm – partes por milhão) garante redução no consumo de combustível, o abastecimento de ureia e melhora a performance de emissões.

Depois da Euro 6 o próximo avanço da tecnologia de motorização será para reduzir e emissão de dióxido de carbono (CO²), um dos principais gases do efeito estufa. Carapinha explica que este gás só pode ser reduzido com o aumento da eficiência do motor, reduzindo o atrito e utilizando novas tecnologias de sistemas de combustão, injeção, novos tubos compressores. Outra opção é por meio de combustíveis alternativos provenientes de fontes renováveis, como o diesel de cana, o biodiesel e o sistema bi-combustível diesel etanol. “A MWM International acredita no diesel de cana para a redução de CO²”, diz o gerente.

Motor Cummins Euro 5



faturou US\$ 1,3 bilhão na América do Sul em 2010, projeta para 2014 um faturamento de US\$ 2,2 bilhões.

A MWM International, que lidera o ranking de produção de motores no Mercosul, com 30% de participação de mercado, não faz previsão de faturamento. Puschel afirma que, com a mudança de legislação, a empresa está orientando os seus clientes sobre o uso correto do combustível para os motores Euro 5.

Segundo Puschel, os motores foram validados para suportar uma variação maior de teor de enxofre. A empresa também vai disponibilizar na sua rede de serviços o Arla 32. “Vamos adquirir o aditivo no mercado nacional. Temos que se adequar à nova realidade do mercado e ampliar a nossa lista de serviços”, afirma Puschel.

PRODUÇÃO LOCAL – A Cummins vai não somente distribuir o Arla 32 no mercado brasileiro, como também fabricar este aditivo no Brasil. Para dar início à produção, a empresa aplicou US\$ 1,3 milhão na sua fábrica de Guarulhos (SP), montante que inclui também o investimento em laboratórios. Na primeira fase serão fabricados 25 milhões de litros de aditivos. O produto será comercializado em galões de 5 a 1.000 litros e o fornecimento será feito por meio dos 605 postos de distribuição.

Além desta solução, a empresa, que já fornece motores e turbos, vai ampliar o seu leque de produtos e disponibilizar também filtros de particulados e sistema de pós-tratamento. “Trabalhar de forma integrada vai garantir maior competitividade para a Cummins no Brasil”, afirma o Luís Chain Farah.

Preparamos uma surpresa para seu caminhão.

Respeite a sinalização de trânsito.

DESAFIO

Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.



Aguarde novidades no seu concessionário
ou visite o stand da Mercedes-Benz
na Fenatran, de 25 a 28/10.

0800 970 90 90
www.mercedes-benz.com.br



Mercedes-Benz

SAF-Holland aposta no mercado brasileiro

A ascensão do Brasil fez com que a multinacional confiasse na demanda do mercado em investir nos veículos comerciais e nos implementos rodoviários

A SAF-HOLLAND DO BRASIL, UNIDADE brasileira da multinacional especializada no mercado de peças para a indústria de transportes, é considerada a grande aposta da matriz para o ano de 2011. A imagem recente de um país em ascensão fez com que a multinacional confiasse na crescente disposição do mercado brasileiro para investir em veículos comerciais e implementos rodoviários. “Desta forma, a empresa, com fábrica em Jaguariúna(SP) desde 2007, antecipa uma demanda crescente por seus produtos e serviços, em particular por quintas-rodas, suspensões para reboque e semi-reboque, e aparelhos de levantamento onde, acreditamos, que as oportunidades são favoráveis”, pontua o presidente da SAF-Holland brasileira, Rogério Ramos.

A aposta no Brasil é comprovada com a presença do CEO do grupo, Detlef Borghardt, ao lado do presidente da unidade brasileira, na principal feira da indústria de transportes da América Latina, a Fenatran 2011. “A SAF-Holland considera o Brasil, particularmente, como um mercado futuro de rápido crescimento. Com isso, a empresa antecipa um aumento maior do que o normal no volume de veículos de transportes. E só é possível lidar com esse fluxo através de veículos que não sejam apenas poderosos, mas que também operem de maneira bastante econômica. A SAF fornece os componentes apropriados para esses

veículos e espera atingir novos clientes em potencial na Fenatran”, afirma Ramos.

PRODUTOS – A SAF-Holland apresenta na Fenatran suas autopeças para o segmento de reboques e semi-reboques. Dentro dos destaques da companhia, estão os engates Holland (engates tipo gancho) – que até então não eram comercializados no Brasil -, o eixo autodirecional, a suspensão pneumática CBX 25 e a suspensão mecânica SAF e a quinta roda de alumínio. Destes itens, a produção de eixo e quinta roda já são nacionalizadas, produzidas na fábrica brasileira, em Jaguariúna.

O design dos engates e barras de tração Holland foi desenvolvido dentro de um processo de certificação ISO/TS-1649, e são testados separadamente em laboratórios próprios e certificados pela ISO/TS, DOTARS e EC. “Estes produtos se caracterizam por inovações patenteadas para aumentar a facilidade de utilização e proporcionar menos manutenção. Essas características inovadoras incluem o FastLatch, que combina uma trava secundária automática de operação com apenas uma das mãos, e o NoLube, que elimina o uso de graxa e garante ao mecanismo a possibilidade de trabalhar de forma mais limpa e segura, ambos para o Engate PH-775SL”, explica Ramos.

O eixo autodirecional, outro destaque SAF-Holland para a Fenatran 2011, foi

projetado especialmente para as exigências do mercado brasileiro. Ele diminui consideravelmente o desgaste dos pneus, é mais leve e equipado com suspensão pneumática com maior curso do mercado, assegurando maior segurança e vida útil do sistema.

Já a suspensão pneumática CBX 25, é 10% mais leve, mais resistente e mais segura do que as demais disponíveis no mercado nacional. É a única a ter o braço fabricado em aço fundido soldado ao eixo, o que proporciona maior resistência e durabilidade quando comparada aos sistemas de chapa soldada disponíveis no mercado. A outra suspensão em destaque é a mecânica. Ela é mais leve e robusta, e pode ser aplicada em diferentes implementos, desde baús até caminhões basculantes.

A empresa também expõe a quinta roda de alumínio forjada, a mais leve do mundo disponível no mercado (com aproximadamente 50 kg a menos que as demais). Esta peça também conta com a tecnologia NoLube, que elimina o uso de graxa e garante ao mecanismo a possibilidade de trabalhar de forma mais limpa e segura.

“Como parte de sua estratégia global de crescimento, a SAF-Holland tem acelerado a sistemática de transferência de know-how e tecnologia na produção de suas fábricas ao redor do mundo ao longo dos anos. O mercado brasileiro também se beneficiará disso”, informa Ramos. ■



cantupneus



Lançamento:
KRDO3 11.00R22

Lançamento:
KRS03 11.00R22

MARSHAL

Seu caminhão carregado com segurança e tecnologia.

Distribuída no Brasil com exclusividade pela Cantu Pneus, a Marshal está presente em mais de 100 países e é uma das maiores fabricantes de pneus do mundo. Marshal é a escolha de quem busca segurança, performance e tranquilidade para seguir sempre à frente.

O pneu oficial do Extreme Show



OS MELHORES NEGÓCIOS DA FENATRA 2011 ESTÃO NA CANTU PNEUS.

Não perca esta oportunidade. Visite nosso stand: Rua E – stand 10.

0800 602 7581
www.cantupneus.com.br



Fabricantes preveem queda de mercado em 2012

A estimativa das empresas que abastecem a linha de montagem das montadoras é que no primeiro trimestre a retração atinja 30% por causa da antecipação de compra para fugir do aumento de preço

■ SONIA MORAES

A ANTECIPAÇÃO DE COMPRAS DE CAMINHÃO Euro 3 fará com que o ano de 2011 seja o melhor de toda a história da indústria deste setor, com crescimento de 20% sobre 2010, segundo previsão da fabricantes de autopeças. Por conta desta euforia para evitar o aumento de preço, já que os caminhões Euro 5 devem ter reajuste entre 8% a 15%, a expectativa é que 2012 comece com vendas fracas e acumule nos três primeiros meses uma retração de até 30%.

A BorgWarner, que produz tubocompressores, vai seguir o ritmo das montadoras de caminhões e trabalhar em três turnos durante todo o mês de dezembro para dar conta de atender o grande volume de pedidos das empresas. "Vamos trabalhar como

nunca no final deste ano e fecharemos 2011 com a produção de 350 mil turbos, volume 20% superior a 2010", afirma Arnaldo Iezzi, diretor-geral da BorgWarner do Brasil.

A dúvida da BorgWarner e das demais empresas que abastecem as montadoras de caminhão é como o mercado vai reagir ao longo de 2012, já que no primeiro trimestre há previsão de queda de até 30% nos negócios por causa da mudança na legislação de emissões, o que exigirá que os novos caminhões tenham mais conteúdo tecnológico para poluir menos e logo vai custar mais caro. "Se a queda se limitar ao primeiro trimestre ainda é possível recuperar os negócios, mas se persistir será necessário redimensionar a mão de obra e os estoques", observa Iezzi.

Para o diretor-geral da BorgWarner, a Fenatran será um evento chave e um bom termômetro para as empresas identificarem como ficará o setor ao longo do ano.

A Meritor, que fornece eixos para as montadoras de caminhões, projeta uma queda de 10% para todo o ano de 2012 e 30% para o primeiro trimestre. "Vamos ter um ano abaixo de 2011 e muito parecido com 2010", prevê Luís Marques, gerente de marketing da Meritor.

A Meritor, que cumpre jornada em três turnos, também vai seguir o ritmo das montadoras e trabalhar todo o mês de dezembro. "O número de vendas está muito

forte, mas o volume de produção já começa a ser revisto por algumas montadoras que já atingiram um nível de estoque desejado de caminhões Euro 3. Há seis meses, a expectativa de produção era maior, mas a crise internacional mudou as estratégias das empresas", diz Marques.

A Robert Bosch, uma das maiores fornecedoras da indústria automobilística, prevê que 2011 seja o melhor ano para o mercado de caminhões, com a estimativa de que a indústria de caminhões feche com crescimento de 20% sobre 2010. A expansão será decorrente de dois fatores: a antecipação de compra do caminhão Euro 3 e o bom momento da economia do País. "Até o momento a situação é de normalidade, com a demanda bastante aquecida por causa da mudança da legislação. Todas as montadoras estão em ritmo acelerado, algumas até no limite da capacidade para garantir a produção de um grande volume de caminhões com motor Euro 3", afirma Mário Massagardi, diretor de vendas e engenharia da divisão Diesel Systems da Robert Bosch América Latina.

Para o primeiro trimestre de 2012 Massagardi prevê vendas reduzidas de caminhão. "Mas será um efeito momentâneo de ajuste e passará rapidamente. Se o bom momento da economia perdurar o resultado do ano será positivo", avalia diretor de vendas e da Bosch.

Na fábrica da Bosch de Curitiba, onde são produzidos sistemas de injeção para



Arnaldo Iezzi : Se a queda persistir será necessário redimensionar os estoques

Qualidade e Segurança fabricadas sob medida para sua necessidade.

Só quem fabrica o melhor Semi Reboque Silo do mercado, pode oferecer!



Semi Reboque Silo Bitrem 60m³ - 9 Eixos

Sistema inovador que aumenta a durabilidade, reduzindo o atrito e o desgaste do equipamento.



INOVAÇÃO



Exclusivo Sistema de Absorção de Impacto
BRUCA

O melhor Custo x Benefício do mercado

Menor Peso da Categoria

Maior Volume Transportado



Silo 30m³



Silo 33m³



Silo 35m³



Vanderleia 35m³



Vanderleia 40m³



Bitrem 7 Eixos - 45m³

BRUCA
IMPLEMENTOS RODOMANOS

Representantes em todo o Brasil
ou através do 41 3699-1040
visite nosso site: www.brucalimplementos.com.br

Rodovia dos Minérios Km 23,5 nº 14.552 - Areias
Almirante Tamandaré - PR - CX. Postal 53.250 - CEP: 83.514-000
Tel/Fax: (41) 3699-1040 Tel: (41) 3699-1960 / (41) 3698-3000 / (41) 3698-3001



motores diesel, o ritmo está estável desde o início do ano, com os trabalhos realizados em três turnos. “A empresa pretende manter o mesmo nível de trabalho e fazer a troca de produção dos novos sistemas de injeção para os motores Euro 5 com a mesma eficiência”, diz o diretor.

Massagardi explica que os novos caminhões e os seus componentes já foram testados e estão começando os trabalhos de pré-série. “Agora é só finalizar os projetos e dar início à produção.”

Por conter elevado conteúdo tecnológico, os novos caminhões Euro 5 chegarão ao mercado brasileiro no próximo ano custando mais que o modelo atual. O que vai aumentar o preço dos novos veículos, segundo

Massagardi, são os sistemas de pré-tratamento de emissões conhecidos como EGR e SCR, pois são produzidos com materiais nobres. “Este será o principal encarecedor dos novos veículos”, diz o diretor.

Sobre os investimentos em inovação que as montadoras terão que fazer para competir fortemente com os chineses, Massagardi disse que essa é a principal função dos sistemistas, pois são os geradores de tecnologia. As montadoras integram estes produtos de acordo com as estratégias de mercado. “A Bosch investe globalmente mais em Pesquisa e Desenvolvimento do que em ativos de produção”, diz Massagardi. Anualmente o grupo aplica cerca de 4 milhões de euros em pesquisa e desenvolvimento e mantém seus centros de desenvolvimento espalhados pelo mundo. “A Bosch tem especialistas em gerenciamento de inovação e de recursos. Isso sempre foi uma preocupação da companhia”.

Entre os vários produtos que a Bosch oferece para a indústria automobilística, a tecnologia bicombustível GNV+Diesel, pode ser aplicada em todos os tipos de motores do ciclo diesel, no segmento de veículos pesados ou leves. Além do GNV, o sistema é compatível também com GNL (Gás Natural Liquefeito) e Biometano. Grandes montadoras e diversos mercados têm demonstrado interesse por essa inovação. “A flexibilidade para uso de gás natural ou diesel é uma das grandes vantagens desse sistema. Como nos carros flex, com o GNV+Diesel o usuário pode escolher, a qualquer momento, o combustível que



Mário Massagardi: “Se o bom momento da economia perdurar o resultado de 2012 será positivo”

deseja utilizar, considerando fatores como disponibilidade ou vantagem no preço”, afirma Massagardi.

A Allison, fabricante de transmissões automáticas para veículos comerciais e sistemas híbridos de propulsão, prevê que o mercado de caminhões continue recebendo investimentos significativos nos próximos anos. “A produção de veículos comerciais provavelmente continuará ocupando toda capacidade produtiva instalada pela indústria automotiva no País”, afirma Clovis Kitaha, gerente de marketing da empresa.

A Allison produz os mais modernos sistemas de transmissões automáticas do mundo. São transmissões controladas eletronicamente pelos mais modernos e eficientes softwares que estão à disposição para veículos comerciais de todos os portes e finalidades.



Luís Marques: “Vamos ter um ano abaixo de 2011 e muito parecido com 2010”

Abouchar



Precisou de Pneu Pirelli, conte com a gente.

Na hora de comprar pneu para a sua frota, fale com a Abouchar, a distribuidora oficial Pirelli que tem mais de 80 anos de experiência, equipe técnica especializada, filiais em 8 estados brasileiros e a linha completa de pneus Pirelli para atender você com rapidez em qualquer parte do Brasil.

AscentBRAND

Respeite a sinalização de trânsito.



Amplo
estoque
de pneus



Qualidade
garantida



Atendimento
personalizado



Suporte
à Frota

www.abouchar.com.br

Rede Oficial de
Revendedores

PIRELLI

Compras antecipadas impulsionam financiamentos

Aquecimento das compras de novos veículos eleva volume de financiamentos e bancos de montadoras estimam crescimento de 20% a 30% neste ano

■ AMARILIS BERTACHINI

O VOLUME DE FINANCIAMENTOS PARA aquisição de novos caminhões vem crescendo ao longo deste ano, como reflexo do aquecimento das compras de novos veículos. Muitas empresas do setor decidiram antecipar a renovação de suas frotas como forma de se resguardar da subida de preços que é esperada para o início do próximo ano, com a entrada em vigor da lei que obriga a fabricação de todas as novas unidades com os motores nos padrões Euro 5, para reduzir na emissão de poluentes. Empresários e entidades do setor calculam que os preços poderão subir entre 15% e 18%.

Segundo dados da Anef (Associação Nacional das Empresas Financeiras e dos Bancos das Montadoras), praticamente 85% dos financiamentos de veículos pesados são feitos pelo Finame (Financiamento de Máquinas e Equipamentos) do Bndes (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). "O Finame tem uma condição mais favorável, porém isso vai mudar em novembro e ele vai se tornar menos atrativo", relata Décio Carbonari de Almeida, presidente da Anef. Isto porque os financiamentos começarão a exigir uma entrada mínima de 10%, não mais permitindo financiar 100% do valor do bem. "Para as empresas que compram dezenas de caminhões ter que pagar 10% à vista deve atrapalhar um pouco", avalia.

Almeida afirma, entretanto, que não há

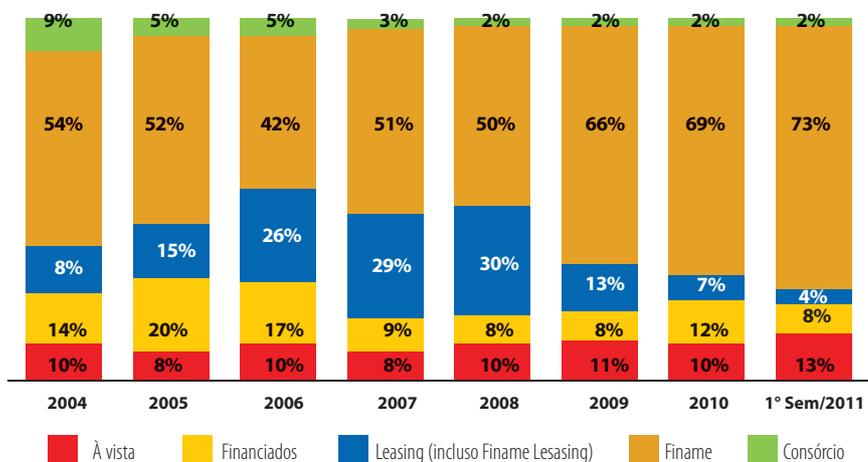
expectativa de queda no volume de financiamento até o final do ano, mas acredita que possa haver uma mudança no volume de vendas de veículos pesados a partir do ano que vem, em decorrência do Euro 5, e, conseqüentemente, de financiamentos para essa categoria. Segundo levantamento da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), o número de caminhões licenciados entre janeiro e setembro deste ano somou 129.918 veículos, representando um crescimento de 15,9% sobre igual período de 2010. Já o mês de setembro isoladamente mostra uma queda de 9,1% sobre agosto, baixando de 16.458 para 14.960

caminhões licenciados.

"Para veículos pesados, a expectativa para o próximo ano é de um primeiro semestre inferior ao primeiro semestre do ano passado porque vai demorar um pouco para as empresas transportadoras se acostumarem aos novos patamares de preços. É de se supor que haja uma redução no volume de vendas também considerando o fato de que este ano houve um crescimento incomum nas vendas. O financiamento deve seguir o mesmo padrão, com a quase totalidade financiada através do Finame", prevê.

No Banco Volkswagen, onde Almeida também ocupa a presidência, o número

Modalidades de pagamentos na venda de veículos comerciais (Caminhões e Ônibus)



Fonte: ANEF

de novos negócios com caminhões e ônibus neste ano somou 19.979 de janeiro a agosto deste ano, um crescimento de 21% sobre igual período do ano passado. No total, o banco fechou 219.978 novos negócios até agosto, um aumento de 19,5% sobre os primeiros oito meses de 2010, sendo 141.530 unidades de automóveis e comerciais leves – 10% acima do registrado no mesmo período de 2010. A carteira de crédito e arrendamento mercantil alcançou R\$ 19,5 bilhões, valor 18,2% superior ao do mesmo período de 2010.

No Banco Mercedes-Benz, o número de caminhões financiados no mês de setembro, 1.500 unidades, foi recorde no banco e ficou 66% acima do volume registrado em setembro do ano passado, de 903 veículos.

O total das operações de crédito no banco aumentou 21% de janeiro a setembro

deste ano, em relação ao mesmo período de 2010, somando R\$ 3,03 bilhões. Em unidades, foram 16.179 veículos Mercedes-Benz zero-quilômetro financiados nos primeiros nove meses de 2011, uma alta de 14% sobre igual período do ano passado. O Finame representou 77% dos novos negócios do banco Mercedes-Benz nos nove primeiros meses de 2011, somando R\$ 2,33 bilhões, uma alta de 7,6% em relação a igual período do ano passado, quando foram liberados R\$ 2,16 bilhões.

“Além do Finame a instituição investe em campanhas de CDC em conjunto com a Mercedes-Benz, com objetivo de apoiar suas vendas, flexibilizando prazos e taxas com condições específicas para a necessidade de cada cliente. O resultado é que as operações de CDC têm crescido gradualmente (172% de aumento no acumulado de janeiro a setembro de 2011, em relação



Para Décio Carbonari de Almeida, pode haver retração nos negócios no primeiro semestre de 2012

ao ano anterior), assim como os produtos de seguros da instituição, outro mercado no qual o banco se destaca, conquistando clientes com opções atrativas e diferenciadas”, declara Angel Martínez, diretor-comercial do Banco Mercedes-Benz.

Fazemos sempre bem feito para fazer sempre!

Confie a logística de sua empresa ao Expresso Jundiá, uma empresa que leva tão a sério a qualidade e eficácia de seus serviços que adotou este lema como slogan da empresa. Para garantir isso, conta com profissionais altamente qualificados, avançados recursos tecnológicos e de segurança e mais de 50 unidades e bases operacionais estrategicamente distribuídas nas regiões Sul e Sudeste. Qualquer que seja a sua necessidade, estamos prontos para fazer. Fazer bem feito. Sempre.

Soluções Logísticas



Gestão de Transportes



Cargas Fracionadas



Armazenagem



EXPRESSO JUNDIAÍ
Faz. Faz bem feito. Sempre.

EXPRESSO JUNDIAÍ
LOGÍSTICA

Segundo Martínez, agosto foi o primeiro mês, em 15 anos, em que o banco ultrapassou os R\$ 400 milhões em novos negócios, com a liberação de R\$ 408,1 milhões para financiamentos de veículos. Esse valor é 41% maior que o registrado em agosto de 2010, quando foram financiados R\$ 289,1 milhões. Em setembro, a instituição liberou R\$ 392,9 milhões para novos negócios, com aumento de 65% sobre igual mês do ano passado.

Atualmente 65,4% dos clientes são pessoas jurídicas e 34,6% são pessoas físicas. “O Banco Mercedes-Benz é a primeira opção de financiamentos da marca e quer aumentar cada vez mais a representatividade dentro do Grupo Daimler Financial Services. Há três anos, a instituição era a sétima maior operação do mundo no Grupo. Hoje, é a quarta e vem caminhando para se tornar a terceira”, declara o diretor.

O banco fechou setembro com uma carteira de R\$ 8,02 bilhões, alta de 21% quando comparada ao nono mês de 2010, com R\$ 6,63 bilhões. A previsão do banco é encerrar 2011 com uma carteira de R\$ 8,3 bilhões.

De acordo com Martínez, o banco Mercedes-Benz traçou um plano de crescimento até 2015, com foco na ampliação das operações da instituição e com o objetivo de conquistar R\$ 13 bilhões em carteira até aquele ano. Para isso, pretende fazer um investimento total de R\$ 35 milhões em dois anos (2011 e 2012), com foco em melhorias de processos-chave (como tempo de resposta de análise de crédito), fortalecimento da estratégia de customização de produtos e campanhas para os clientes, contratação e treinamento de pessoas e melhorias na infraestrutura de TI.

Na instituição financeira da Ford, a Ford Credit, o volume de novos financiamentos de janeiro a agosto cresceu 60,4% sobre os primeiros oito meses de 2010 e, em valores, os negócios representaram um aumento de 45,9% no período. Os financiamentos de caminhões representam 9,7%



Angel Martínez: recorde de caminhões financiados no mês de setembro

da demanda total e os automóveis 90,3%.

Segundo José Netto, gerente de vendas e marketing da Ford Credit, a expectativa do banco é encerrar 2011 com um crescimento de 30,4% sobre o ano passado e uma participação de 29,2% sobre as vendas totais da Ford Motor.

MENOR TAXA DE CRESCIMENTO – Considerando o mercado automotivo como um todo, de 2005 a 2010 os financiamentos para aquisição de novos veículos cresceram, em média, 25% ao ano. Este ano, entretanto, a taxa de crescimento de crédito para aquisição de automóveis está diminuindo a cada trimestre. “Em 2011 estamos assistindo a uma redução na taxa de crescimento, que está sendo bastante afetada por conta das medidas macroprudenciais adotadas pelo Banco Central, que encareceram o valor das prestações em cerca de 20%. Isso fez com que a expansão do crescimento do financiamento diminuisse porque menos pessoas estão habilitadas a esse financiamento”, afirma o presidente da Anef. De acordo com ele, no primeiro trimestre deste ano, o volume de crédito para o setor cresceu ao redor de 18%, no segundo trimestre ficou em 16% e neste

terceiro trimestre ficou abaixo de 15%, comparando ao resultado anterior.

Em agosto, o saldo total de crédito para aquisição de veículos somou R\$ 197,4 bilhões, com um crescimento de 14,7% em comparação ao mesmo período em 2010. “A projeção é que este cenário se mantenha até o fim do ano, com a estimativa de crescimento de 10% da carteira de financiamento em 2011”, afirma Almeida. De acordo com os dados da Anef, o saldo de crédito para aquisição de veículos corresponde a 5% do PIB (Produto Interno Bruto) e representa 10,5% do total do crédito do Sistema Financeiro Nacional e 32,1% do total destinado a pessoas físicas.

Algumas modalidades de financiamento vêm caindo, como é o caso dos consórcios e do leasing que apresenta redução desde 2007. Apesar de não sofrer incidência de IOF (Imposto sobre Operações Financeiras), o que torna a prestação um pouco mais barata, o leasing tem um estágio a mais de licenciamento quando, após a quitação, o comprador tem que fazer a transferência de propriedade para o seu nome. Além disso, o leasing tem sido preferido por outros motivos. Entre eles, Almeida cita o prazo mínimo de 24 meses, e a impossibilidade de quitar antecipadamente o financiamento. Em sua opinião, outro grande prejudicado com o leasing são as instituições financeiras que, quando o cliente deixa de pagar impostos, são responsabilizadas, como proprietárias dos veículos, por essas dívidas e têm sido cobradas pelos governos estaduais. “Isso também contribuiu para afastar os bancos da operação de leasing e com isso o CDC voltou a reinar absoluto. O leasing é muito bom para a pessoa jurídica que tem vantagens como abater o valor da prestação no imposto de renda”, diz.

COMPENSADOS CELPLAC ALIADOS DO PLANETA

Qualidade superior com madeira legal e reflorestada.
Utilize madeira porque é o único produto estrutural renovável.
Seja consciente e amigo da natureza.



www.celplac.com.br

Rua Antonio Gaudi 221 - CDI - BR 277 - Km 341,7

Fone: (42) 3624-1236 - Guarapuava - Paraná - Brasil



Produzindo com a natureza

Cresce 20% o mercado para monitoramento de carga

Empresas apresentam novos sistemas e equipamentos para rastreamento durante a Fenatran

■ AMARILIS BERTACHINI

O GERENCIAMENTO DE RISCOS NO TRANSPORTE DE CARGAS vem ganhando a cada ano mais importância na área de logística das empresas, conquistando status de investimento programado para contribuir na melhoria de toda a operação. Com essa tendência, os sistemas de monitoramento e rastreamento de cargas estão deixando de ser vistos pelas embarcadoras apenas como um custo extra para inibir o roubo de carga.

Essa mudança de atitude é uma das razões que contribuíram para o crescimento do volume de negócios fechados este ano nesse segmento. Segundo dados da Gristec (Associação Brasileira das Empresas de Gerenciamento de Riscos e de Tecnologia de Monitoramento e Rastreamento) a área de tecnologia em gerenciamento e monitoramento de veículos deve encerrar 2011 com um crescimento de 20% em comparação ao ano passado. Em 2010 os negócios já registraram um aumento de

também 20% sobre 2009.

Outro estímulo para esse setor é o próprio crescimento do PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro. "Se considerarmos que mais de 60% do PIB brasileiro é transportado pelo modal rodoviário, fica fácil de entender que qualquer alteração no PIB mexe com esse segmento", declara Cyro Buonavoglia, presidente da Gristec. Em sua opinião, mesmo com o crescimento menor da economia nacional a previsão ainda é de aumento em torno de 20% nos negócios do segmento para o próximo ano porque as empresas que antes trabalhavam com apenas 20% a 25% da frota de caminhões rastreados, por força de uma apólice de seguro, estão cada vez mais percebendo que é vantajoso rastrear 100% da frota diante do impacto que as ocorrências de roubos podem ter nos preços de seus produtos. Buonavoglia estima que existam hoje perto de 400 mil caminhões monitorados, de uma frota total de 1,8 milhão veículos de carga. Já os veículos de passeio monitorados somam cerca de 1,4 milhão unidades.

O número de roubos e furtos de cargas em rodovias no Brasil teve uma redução de 4,81% em 2010, com o registro de 12.850 ocorrências frente

a 13.500 registradas em 2009. De acordo com dados da NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística), o prejuízo em valores com as cargas roubadas também diminuiu de R\$ 900 milhões em 2009 para R\$ 880 milhões no ano passado. A região sudeste concentrou o maior número de roubos, com 79,9% do total. O norte e o centro-oeste apresentaram a menor taxa com 2,03% e 2,19%, respectivamente. Na região nordeste aconteceram 7,21% das ocorrências e na sul 8,63%. De acordo com a pesquisa da NTC&Logística, a maior parte dos roubos aconteceu em rodovias próximas aos grandes centros urbanos, onde é maior a movimentação de veículos transportando mercadorias.

"Começamos a ver um crescimento grande de ocorrências no nordeste. Há três anos os roubos na região representavam cerca de 2% do total e agora já são 7%. Isto porque as quadrilhas estão migrando, descobrindo novas localidades à medida que aumentou o cuidado nas regiões onde estavam atuando", explica Buonavoglia. Ele destaca que as quadrilhas estão cada vez mais organizadas, mais aparelhadas e mais bem informadas sobre o perfil e valores das cargas.

Entre os itens que mais foram alvo dos roubos de carga destacam-se produtos de alto valor agregado, como eletroeletrônicos, componentes de informática, cigarros, alimentos e produtos farmacêuticos. "As quadrilhas não roubam mais aleatoriamente. Temos que fazer um grande esforço para acompanhar a agilidade delas",



Para Cyro Buonavoglia, aumento do PIB alavancou a demanda

diz ele, lembrando que o número de ocorrências vem caindo, mas os valores continuam altos. As quadrilhas, segundo ele, são especializadas e vão atrás de cargas valiosas e de fácil comercialização como eletroeletrônicos, linha branca, pneus e medicamentos. “Elas já sabem o que querem, onde está a carga e onde vão vender”, acrescenta.

O presidente da Gristec acredita que os sistemas de monitoramento e rastreamento tiveram nos últimos anos um grande avanço, tanto em tecnologia quanto em know-how e expertise. “Quando esse sistema começou, há 15 anos, os equipamentos tinham localização e bloqueio. Hoje temos desde trava de engate da carreta, trava da quinta-rodinha, travas das portas do baú, sensor nas portas dos veículos, sensor do banco do motorista e por aí vai”, diz Buonavoglia. O mais importante, segundo ele, é a inteligência embarcada cada vez mais dentro desses equipamentos que, em determinadas condições, avisam automaticamente a central, bloqueiam o veículo e disparam o pisca-alerta e a buzina, contribuindo com o trabalho da central. Outro avanço, em sua opinião, é a cerca eletrônica porque se o caminhão se desviar 50 metros da estrada imediatamente a central fica sabendo e pode tomar providências. “O equipamento é fabricado no mundo todo, mas essa inteligência embarcada ninguém tem”, afirma.

Ele destaca a importância da atuação das gerenciadoras de risco sem as quais o equipamento sozinho não seria tão eficiente. A gerenciadora vai até o cliente, identifica suas vulnerabilidades, mantém um departamento de segurança de onde avalia a melhor forma para evitar as rotas menos seguras, o melhor horário para embarque da mercadoria, quais os melhores pontos para o motorista fazer a pausa de descanso ou para pernoitar com menor risco para a carga e até define mudanças na rota para o motorista evitar trechos onde, devido à necessidade de reduzir a velocidade, por

exemplo, pode ser mais facilmente abordado. “É preciso trabalhar com tecnologia e inteligência porque a tecnologia sozinha não faz milagre. Não adianta saber que o seu veículo está sendo roubado se não tiver estrutura para recuperá-lo”, diz.

É justamente esse know-how do segmento que algumas das principais empresas do setor expõem na Fenatran (18º Salão Internacional do Transporte). “Nossos produtos com comunicação híbrida e telemetria são o que há de mais moderno e inovador no mercado”, declara Marcelo Porlan, gerente nacional de marketing da Autotrac.

O lançamento especial da Autotrac na feira é o Autotrac Prime, um sistema que une a comunicação via satélite com as

vantagens da comunicação celular, proporcionando cobertura integral, velocidade e robustez à operação. O Autotrac Prime inclui também diversos serviços exclusivos, como comunicação híbrida, localização do veículo via GPS (Global Positioning System), serviço de pronta resposta, telemetria, duplo chip celular e a operação pelo software SuperVisor Web, comum aos demais produtos da Autotrac.

Além desse lançamento, a empresa apresenta na feira praticamente toda sua linha. Este ano a Autotrac apostou na linha de produtos celulares, complementares ao seu objeto principal, o Autotrac Satélite (que é via satélite), e também em acessórios de segurança para suas duas linhas de produto. Em seu estande há ainda

Roubo/Furto de cargas - Brasil

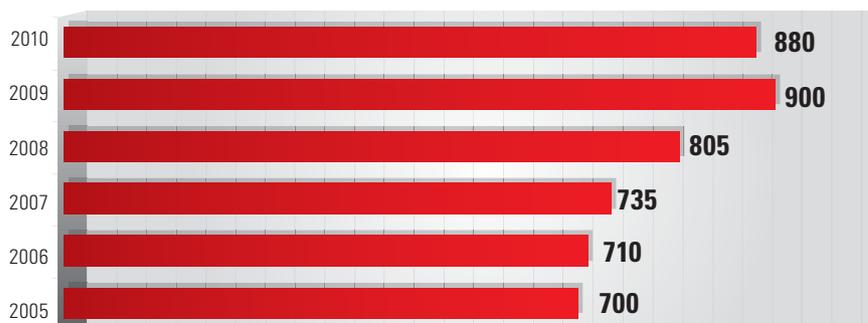
Evolução anual - ocorrências



Fonte: Assessoria de Segurança - NTC | Dados estimados - rodovias e áreas urbanas

Roubo/Furto de cargas - Brasil

Evolução anual - valores subtraídos (em R\$ milhões)



Fonte: Assessoria de Segurança - NTC | Dados estimados - rodovias e áreas urbanas

o Autotrac Carreta, um rastreador de carreta, com autonomia de funcionamento mesmo quando ela está desatrelada do cavalo-mecânico; e o Autotrac Moto, um localizador simples, voltado para motocicletas. Além disso, apresenta o Autotrac Telemetria, um equipamento voltado para a medição remota das condições de direção do veículo, tais como limites de velocidade, frenagem e aceleração brusca, consumo de combustível, aplicável na prevenção de acidentes e redução de custos de manutenção da frota; e o Autotrac Auto, um localizador simples, voltado para a proteção do casco do veículo e que também pode ser usado como segundo rastreador, em operações de alto risco. A empresa investiu este ano também em software e migrou toda sua plataforma de sistemas para o ambiente web.

De acordo com Porlan, a principal preocupação do setor atualmente é menos com a demanda pelos serviços de transporte e logística e mais com a infraestrutura nacional, principalmente estradas, portos e ferrovias. "De uma forma geral, sentimos um grande otimismo por parte de nossos clientes, em especial daqueles que atuam no mercado de transporte e logística, o que também culmina no crescimento das empresas do nosso segmento, de tecnologias voltadas para o gerenciamento logístico e de risco", diz.

Para o próximo ano, a expectativa para esse setor, segundo Porlan, é de crescimento da ordem de 30% a 50% em relação às vendas do exercício de 2011. "Esta estimativa baseia-se no histórico de crescimento da empresa nos últimos anos, no ritmo de expansão das vendas de caminhões, que são os principais clientes da Autotrac, e no próprio crescimento da indústria em geral,

que é fortemente dependente de transporte e logística para escoamento de sua produção, o que também contribui para o aumento das vendas de nossos produtos e serviços", declara o executivo.

Em parceria com a Autotrac, a Ford Caminhões também apresenta na Fenatran o FordTrac, um novo sistema de rastreamento e telemetria desenvolvido especialmente para caminhões, que traz ferramentas avançadas que permitem registrar de forma remota as principais informações sobre a utilização e o desempenho do veículo, como velocidade, rotação do motor e distância percorrida. Segundo informações da Ford, o transportador pode fazer o monitoramento em tempo real para gerenciar a operação de sua frota à distância, buscando redução nos custos de combustível e manutenção, além de proporcionar maior segurança ao motorista.

Pelo FordTrac, a comunicação com a base é feita via rede de celular, usando dois chips GSM de operadoras diferentes. Já a comunicação híbrida, que combina celular e satélite, é usada somente se necessária, para reduzir custos, além de garantir a ampliação da cobertura para toda a América do Sul. O sistema tem também inteligência embarcada programável para tomada de decisões que não dependem da ação do motorista e permite a instalação

de periféricos como trava da quinta-rodinha, engate e desengate da carreta e trava da porta do baú.

A Zatix apresenta na Fenatran sua linha de soluções Omnilink que possuem, entre seus diferenciais, a comunicação inteligente, com oferta de até três canais de comunicação – duplo GPRS (General Packet Radio Service) + Satélite – e a inteligência embarcada, um conceito que permite a configuração de ações a serem realizadas pelo rastreador, independente da comunicação. A empresa também mostra no evento novas soluções para ampliar a segurança da carga, o monitoramento de carretas e a prevenção de acidentes.

Para Alexandre Cifarelli, gerente de comunicação e marketing da Zatix, a empresa conquistou uma evolução na Telemetria Omnilink, porque além da redução de custos de manutenção da frota e do uso de combustível, essa telemetria avançada permite inovações exclusivas para a prevenção e análise de acidentes. "A Telemetria Omnilink permite uma gestão avançada do uso da frota, com a análise do desempenho dos veículos e dos motoristas e com a possibilidade de criação de ranking de acordo com os melhores índices de dirigibilidade. É uma importante ferramenta para auxiliar as empresas a ganhar produtividade e reduzir custos no uso da frota", declara.

A Zatix tem focado investimentos nos serviços de atendimento aos clientes através de qualificação de sua rede de instalação e manutenção, e criação do Portal do Cliente para execução de serviços como atualização cadastral, emissão de boletos e consulta de faturas.

Na avaliação de Cifarelli, o mercado nacional tem se mostrado bem aquecido,

Roubo | Furo de cargas

evolução por região - valores em R\$ milhões

Região	2007	2008	2009	2010
NORTE	34,60	22,30	26,01	29,27
NORDESTE	83,90	91,69	103,68	99,42
CENTRO OESTE	36,50	26,16	24,93	31,29
SUDESTE	491,60	580,08	635,49	612,31
SUL	88,40	84,77	109,89	107,71
TOTAL	735,00	805,00	900,00	880,00

Fonte: NTC

**PARA GESTÃO COMPLETA DA SUA
FROTA CONTE COM A CTF: A LÍDER EM
SISTEMAS DE ABASTECIMENTO.**

A CTF ESTÁ PRESENTE NAS MAIORES FROTAS DO PAÍS.

CONTROLE ELETRÔNICO DE MÉDIA E CONSUMO.

ELIMINA POTENCIAIS DESVIOS DE COMBUSTÍVEL.

CONHEÇA AS NOVAS FERRAMENTAS DO CTF FRETE NA FENATRAN 2011.

WWW.PORTALCTF.COM.BR - 11 4004 7770



Abastecimento Inteligente.

Panorama Nacional

Produtos mais visados



Alimentícios



Cigarros



Eletrodomésticos



Farmacêuticos



Metalúrgicos



Químicos



Têxteis e confecções



Autopeças



Combustíveis

Fonte: Assessoria de Segurança - NTC

impulsionado pelo alto volume de vendas de veículos e pelo ainda alto índice de roubo de veículos e carga. “O crescimento da demanda por nossas soluções tem ajudado a aumentar a produtividade logística e a reduzir custos com a frota de nossos clientes. A Omnilink traz para esta Fenatran mais inovação para sua telemetria, com grande foco na prevenção e análise de acidentes, um grande custo atual para as empresas transportadoras”, diz. Ele estima que o uso da telemetria para melhoria da produtividade e redução de custos – com base nas diversas informações levantadas sobre o caminhão – deve evoluir cada vez mais nas soluções oferecidas.

“O roubo de carga é um problema em nosso país e além de possuir organização, evolui frente às tecnologias, o que obriga

MERCADO FOMENTADO PELAS SEGURADORAS

De acordo com um estudo realizado pela Tracker do Brasil – empresa que presta serviços de rastreamento e monitoramento para mais de 350 mil clientes ativos – nos últimos dez anos o mercado de rastreamento tem crescido, em média, cerca de 35% ao ano no Brasil, incluindo todos os players do mercado nacional. “De 2003 para cá esse mercado vem sendo fomentado pela necessidade das seguradoras. Basicamente foram elas que fizeram a introdução do rastreamento no mercado nacional”, declara Marcelo Orsi, gerente de marketing da Tracker do Brasil. Hoje 80% dos clientes da Tracker são provenientes do mercado segurador e os outros 20% são pessoas jurídicas e físicas que contratam o sistema de rastreamento porque querem proteger seus veículos. “Nós nascemos de uma necessidade do mercado segurador que era reduzir o risco de roubo e furto de veículos. Depois surgiu a necessidade de implementar o GPS e hoje a empresa trabalha com as duas tecnologias”, diz Orsi.

No comparativo de janeiro a agosto deste ano com o mesmo período 2010, o crescimento foi menor, de 25%. “Mesmo assim esse crescimento ainda é muito significativo porque esse mercado se estabilizou à medida que já existe uma base de rastreadores e sistemas de monitoramento instalados”, avalia Orsi. Ele estima que existam hoje em

torno de 2 milhões de equipamentos na rua para uma frota nacional em torno de 67 milhões de veículos, sendo 38 milhões de automóveis e 2,2 milhão de caminhões. Em sua opinião, o setor de transporte e logística é o mais evoluído nesse tema e ele calcula que entre 10% e 20% da frota de caminhões têm sistema de monitoramento e rastreamento.

Atualmente a Tracker trabalha com duas tecnologias: a GPS/GPRS e a rádio frequência. A empresa se destacou pela tecnologia de radiofrequência que é reconhecida no mercado como referência para recuperação em caso de roubo porque possibilita localizar veículos em subsolos e outros lugares fechados. A empresa – que não está entre os expositores da Fenatran – lançou em agosto deste ano o produto Tracker Log, que une as duas tecnologias, a radiofrequência e o GPS/GPRS e possibilita tanto o rastreamento em caso de roubo quanto o monitoramento e gerenciamento da frota.

Orsi estima que em 2012 o mercado continue crescendo, principalmente se entrar em vigor a Resolução 245, a partir de janeiro, que prevê que todos os veículos devem sair de fábrica já com rastreadores instalados. “Essa lei já foi postergada pelo menos umas quatro vezes. Quando ela entrar em vigor vai haver um boom no mercado”, aposta.

as empresas de rastreamento a manter constante inovação em suas soluções visando minimizar os riscos de seus clientes. Além disso, algumas companhias optam por soluções de rastreamento oferecidas por empresas sem grande know-how para o segmento de transportes de cargas e, desta forma, sem os mesmos resultados positivos”, afirma Tatini.

Para 2012, a expectativa do presidente da Zatix é de um cenário com crescimento de consumo e alto volume de vendas de

veículos, além dos grandes eventos que acontecerão no Brasil nos próximos anos que demandarão investimentos em infraestrutura. Isso tudo, em sua opinião, resultará em aumento da frota de veículos e do investimento na logística como um todo.

Já a OnixSat lança na feira o IsatData PRO, um serviço de comunicação que permite mensagens de texto livre via satélite, com baixo custo, a partir da rede de satélites Inmarsat, com terminais de dados SkyWave. Segundo Wagner Eloy, diretor de

Por trás de **GRANDES EMPRESAS** existem **GRANDES TECNOLOGIAS**

Mais de **600.000** conhecimentos emitidos por mês
 Mais de **1.000.000** de bilhetes emitidos mensalmente.
 Mais de **50.000** veículos gerenciados



SOLUÇÕES EM SOFTWARE PARA OS SEGMENTOS:

- TRANSPORTE DE CARGAS
- TRANSPORTE URBANO DE PASSAGEIROS
- TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS
- EMPRESAS COM GERENCIAMENTO DE FROTA

A Veica Sistemas de Transporte é uma empresa de desenvolvimento de software com foco na gestão de transporte e frota. Suas soluções contemplam os segmentos de cargas e de passageiros, atendendo as determinações da ANTT, bem como todas as exigências legais. A Solução para Gestão de Transporte e Frota da Veica automatiza e integra totalmente os processos e fluxos de informações, possibilitando o gerenciamento dos diversos setores da empresa.



twitter.com/veicasistemas



youtube.com/veicasistemas

0800 724 1110
 comercial@veica.com.br

www.veica.com.br

Uma empresa do Grupo Fortes - www.grupofortes.com.br





Alexandre Cifarelli: telemetria permite análise do desempenho dos veículos e dos motoristas

e é desta forma que sempre trabalharemos”, declara.

Segundo Eloy, além das novidades da Fenatran, a empresa está com outros projetos em desenvolvimento, com lançamentos programados para os próximos 12 meses, incluindo grandes investimentos em hardware wireless, novidades em iscas de carga e outros hardwares e ferramentas de software que irão auxiliar na segurança.

“Nos últimos 12 meses, conquistamos mais de 33% de ampliação em caminhões ativos, pois o Brasil passa por um momento econômico muito bom e o consumo do mercado interno está elevado. Isto corrobora com a necessidade de expansão da capacidade de transporte nacional em todos os modais, assim como se faz necessária uma logística segura e confiável que permita o tráfego de bens em geral com elevado controle”, declara, afirmando que a OnixSat se preparou para esse crescimento investindo em infraestrutura e em profissionais competentes.

Na opinião de Eloy, um dos principais desafios hoje do setor é a necessidade de gerar constantes pesquisas e desenvolvimento de novos hardwares e ferramentas de software buscando sempre “mudar a receita do bolo”, para causar o efeito surpresa nas tentativas de roubo. Ele destaca que o sucesso na recuperação de um veículo roubado depende de muitas variáveis, como o perfeito funcionamento do sistema de rastreamento que também precisa de parceiros na perfeita comunicação via satélite e GPRS.

A OnixSat tem hoje cerca de 12 mil clientes com mais de 75 mil caminhões e estima um aumento na participação de mercado impulsionado por três frentes: o mercado de caminhões que ainda não possuem seu sistema de rastreamento,

os clientes que por algum motivo estão insatisfeitos com a tecnologia que possuem e buscam a substituição, e a ampliação da frota com novos caminhões. “Este ano, estas três frentes estão proporcionando à OnixSat, excelentes resultados”, afirma.

Para 2012 ele antevê uma redução nas vendas de novos caminhões de março até a metade do ano, como consequência da compra antecipada que se verifica nos últimos meses. Isto porque os transportadores estão comprando mais este ano como precaução ao aumento de preços que deverá vir com a implantação do Euro 5, a partir de janeiro de 2012. “Devemos buscar nos dois outros mercados a recuperação destas vendas adiadas, além dos Projetos Especiais no desenvolvimento de diferentes soluções ao mercado brasileiro”, avalia.

Já a Sascar – recém-adquirida pela empresa de private equity GP Investments – apresenta na Fenatran o Sas-Carreta, um produto desenvolvido para rastreamento de carretas, que promete ser eficiente mesmo quando estas não estão atreladas ao cavalo porque permite uma opção de alimentação da bateria por energia solar. No segmento de motocicletas, a empresa apresenta o Sas-Moto, um produto que oferece a possibilidade de rastreamento, com histórico de deslocamento, e possui acelerômetro interno que “desperta” com o movimento, ainda que com a moto desligada. O sistema da Sascar, através de softwares próprios, acessados de qualquer computador conectado à web, possibilita ao usuário o gerenciamento em tempo real utilizando as tecnologias GSM/GPRS (Global System for Mobile Communications e General Packet Radio Service, nas siglas em inglês), via satélite e rádio frequência (RF), disponível atualmente em algumas regiões do Estado de São Paulo. ■

Com

CONTROLE sua

CARGA

tem destino certo.



ZERO 11



Há 12 anos no mercado, a Sascar é apaixonada pela inovação, por isso está entre as líderes nacionais em telemetria, gestão de risco e logística para sua frota.

GESTÃO DE RISCO E LOGÍSTICA

Para o transporte de cargas, a Sascar oferece monitoramento de portas, baús, travas, temperatura interna da carga, entre outros sensoriamentos. Disponível em 3 tecnologias distintas: celular, satélite - com cobertura em 100% do território nacional - sistema RF na região de São Paulo. Mantenha o controle das suas operações minimizando riscos e prejuízos para sua empresa.

sascar
PAIXÃO PELA INOVAÇÃO

☎ 4002 6004 (GRANDES CENTROS)

☎ 0800 648 6004 (DEMAIS LOCALIDADES)

🌐 SASCAR.COM.BR • 📘 FACEBOOK.COM/SASCAROFICIAL • 🐦 TWITTER.COM/SASCAROFICIAL

Profissionais fazem a diferença na evolução da logística

Com padronização internacional dos processos, empresas nacionais estão cada vez mais aptas a participar da cadeia global

■ WAGNER OLIVEIRA

FERRAMENTAS VIRTUAIS E ELETRÔNICAS, máquinas, modelos, espaços de armazenagem, processos e métodos se modernizaram bastante nos últimos tempos – levando operadores a atingir padrão internacional. Mas o que mais evoluiu no Brasil para aplicação das melhores práticas da logística foram as pessoas. Esta é uma das constatações quando se acompanha um evento da importância do 12º Fórum Internacional de Logística, que reuniu, no Rio de Janeiro, as melhores cabeças para discussão das inovações e avanços de um setor que registra crescimento a taxas três vezes acima do PIB (Produto Interno Bruto). Com maior exposição e boas perspectivas, a logística deve atrair mais jovens talentos para a inteligência e, com isso, ampliar cada vez maior seu campo de atuação na economia nacional.

“Atualmente, vejo que os profissionais brasileiros estão no mesmo nível ou até melhores que em muitas regiões da Europa”, afirmou Gonzague Collong, diretor-geral da Gefco Logística do Brasil, empresa que está alargando sua atuação depois de chegar ao Brasil com a missão de fazer a distribuição de autopeças e carros para a PSA Peugeot Citroën, grupo francês do qual é subsidiária. “E as possibilidades de crescimento profissional são muitas, visto que o Brasil, além das grandes obras de infraestrutura, receberá eventos de importância internacional, como as Olimpíadas e Copa do Mundo, que vão criar muitas oportunidades e desafios para profissionais e empresas de logística”, emendou.

“Todo o mundo espera muito de vocês, pois já estão preparados para ser um dos países com forte atuação global”, declarou, olhando para a plateia formada por empresários, gerentes, técnicos especialistas e estudantes, uma das grandes autoridades mundiais em logística, o americano Dale Rogers, professor da Universidade e colaborador do Instituto Ilos, organizador Expo.Logística, feira que ocorreu paralelamente ao fórum no hotel Intercontinental, zona sul do Rio de Janeiro. “Por estarem num novo estágio de desenvolvimento, vocês podem inovar e fazer coisas diferentes das que foram feitas até agora, melhorando os processos e a vida das pessoas num mundo conturbado e em constante transformação”, disse ele ao aconselhar os

presentes em sua palestra a evitarem maus exemplos do desperdício verificado nos Estados Unidos. “Foque na coisa certa.”

Responsáveis diretos pelo crescimento expressivo de suas empresas nos últimos anos no Brasil, os profissionais também ganharam admiração de Walter Zinn, brasileiro que leciona na Ohio State University. “Pelos dificuldades de infraestrutura que tiveram e têm de enfrentar, os operadores logísticos com atuação no Brasil conseguem desenvolver soluções que se mostram, muitas vezes, até mais eficientes que as aplicadas em outros países, que décadas atrás, estavam muito à nossa frente”, enfatizou Zinn, considerado um dos acadêmicos de maior prestígio em logística.

“É a oportunidade criada pela dificuldade”,



Para Paulo Fleury, presidente do Instituto Ilos, dificuldades criam oportunidades

explica o professor Paulo Fleury, presidente do Instituto Ilos. “Olhando para os bons exemplos do que é feito no mundo e contando com as ferramentas mais modernas de gestão, você pode adaptar aqui modelos que, com a colaboração dos profissionais locais, mostram resultados surpreendentes.” Fleury disse ainda que a falta de legislação e os problemas estruturais complicam a vida dos operadores, já que as empresas precisam investir mais em ativos para compensar as deficiências. “Os times têm de estar muito bem treinados para vencer a burocracia e as dificuldades e barreiras físicas e não físicas do dia a dia, visando sempre a melhorias dos processos com foco nos resultados”, observou.

Algumas empresas incentivam o crescimento profissional dos seus quadros. É o caso da AmBev, que utiliza serviços prestados pela Abrange Logística para distribuição urbana de bebidas. Para evitar a rotatividade de seus quadros, a AmBev estimula a valorização do funcionário, que passa a ter maiores oportunidades. Estimulado pela meritocracia, o carregador de caixa de bebidas pode vir a ser estoquista, motorista de caminhão, vendedor, gerente e assim por diante. Segundo case apresentado no fórum em conjunto pela Abrange e AmBev, o estímulo profissional tem aumentado a eficiência da distribuição, deixando o pessoal mais comprometido com a operação e deixando os colaboradores, gerando mais resultados para a fabricante de bebidas.

Uma das empresas com maior tradição em logística, o Rapidão Cometa também tem preocupação com a capacitação nas mais diversas áreas. Os funcionários passam por programa que têm o objetivo de aperfeiçoar o relacionamento com o cliente e aprofundar o conhecimento técnico sobre os procedimentos do operador logístico. O resultado é maior agilidade e eficiência em todos os serviços oferecidos pela empresa, que apoia o crescimento



O americano Roger Dale diz que o mundo espera muito dos profissionais brasileiros

acadêmico dos seus colaboradores por meio do Projeto Educar.

A Atlas também é empresa brasileira que aposta na inteligência e, por isso, investe constantemente na capacitação dos seus colaboradores. Segundo a política de recursos humanos estabelecida pela companhia, somente profissionais motivadores e comprometidos com os objetivos da empresa podem responder às necessidades de seus clientes num mercado cada vez mais competitivo.

Pesquisa do Ilos realizada junto aos 1.000 maiores embarcadores de carga do País em 15 setores – agronegócio, química, petroquímica, siderurgia, eletrônica, papel e celulose, entre outros – dão o retrato do transporte no Brasil e revelam oportunidades tanto profissionais como para as operadoras logísticas aqui instaladas. De acordo com Paulo Fleury, os custos logísticos correspondem a 11,6% do PIB brasileiro, o que representa pequeno aumento em relação aos 11,5% registrados em 2006. No âmbito das empresas, sabe-se que os

gastos com logística representam 8,3% da receita líquida, também superiores aos 7,5% de 2006, considerando custos com transporte, estoque e armazenagem.

Entre 2006 e 2011, aumentou a quantidade de diretores e presidente que ocupam a função de principal executivo do transporte. Em 2006, o número de diretores representava 27%. Já em 2011, passou para 43%. O de presidente era 0% em 2006 e passou para 4% neste ano, segundo o levantamento do Ilos. O estudo revela também que a maioria das empresas tem a gestão centralizada – 73% do total entre os pesquisados.

Segundo o estudo do Ilos, entre 2006 e 2011, as empresas passaram a acompanhar mais os indicadores de performance. O cumprimento da programação do embarque, que, em 2006, eram só vistos por 74% dos embarcadores, passou a ser monitorado por 100% dos embarcadores; o atendimento do prazo de entrega passou de 87% para 100%; extravios, de 48% para 96% das empresas; roubos, de 63%



Walter Zinn afirma que as soluções criadas por brasileiros impressionam

(cinco anos atrás) para 95% (em 2011); reclamação dos clientes (de 73% para 90%); acidentes (57% para 90%); e, entre outras, condições dos veículos (de 56% para 80%).

De acordo com o levantamento divulgado durante o fórum no Rio, houve um forte movimento de modernização estrutural do setor. Indicativos neste sentido foram crescimento elevado do PIB (4,4% ao ano) na última década em relação ao período anterior, o que gerou impacto direto sobre o aumento de cargas transportadas – 4% ao ano; elevado aumento da compra de caminhões novos – 12% ao ano; e aumento de caminhões pesados na estradas pedagiadas – 14% ao ano.

Atualmente, cerca de 57% das empresas pesquisadas utilizam o modal rodoviário para o transporte de suas cargas. Do total entrevistado, 55% pretendem manter o uso do modal contra 42% que pretendem diminuir e 3% aumentar. Em média, os maiores embarcadores do Brasil trabalham com 38 transportadoras – 15 só para a distribuição. O principal transportador na

distribuição é responsável por 41% da carga movimentada.

Das empresas pesquisadas pelo Ilos, 16% pretendem reduzir o volume de cargas movimentado pelas transportadoras. Outro dado interessante é que, entre 2006 e 2011, cresceram as formas eletrônicas de seleção das transportadoras, mas as formas tradicionais (RFI e RFP) continuam liderando. Em 2006, apenas 6% utilizavam leilão eletrônico; atualmente, o recurso é usado por 20%; cinco anos atrás, a internet representava 9% para o recrutamento; atualmente, representa 22%.

Exemplos de inovações na logística brasileira não faltaram nos três dias do fórum, onde foram apresentados mais de 30 cases dos operadores nacionais de logística. A Gefco, por exemplo, conseguiu agilizar em 70% o rastreamento de cargas com a integração de sistemas. A empresa implantou, no primeiro semestre, a integração do seu sistema de gerenciamento de transporte (TMS) ao sistema de localização geográfica instalado nos caminhões, possibilitando a visualização das cargas em tempo

real, por meio de serviço de mapas online, além de já colher resultados com o ganho de 70% na agilidade do rastreamento, de 10% no tempo de carga/descarga, com economia de recursos para encontrar as informações sobre localização geográfica das cargas.

As operações no modal rodoviário da Gefco geraram, em 2010, 37 mil viagens nacionais e 4 mil viagens internacionais com o transporte de 200 mil toneladas de carga. A Gefco utilizava o sistema próprio de emissão de dados (TMS ADT, que fornece número de nota fiscal e placa do veículo) e acionava o motorista do caminhão, que, por sua vez, informava sua posição. Tanto o cliente quanto a Gefco dependiam do motorista para obter descrição fiel de localizações geográficas e tempos. “Atualmente, o tempo de resposta é melhor, bem como a qualidade das informações sobre o deslocamento das cargas transportadas”, afirmou Luiz Alcantara, diretor de operações rodoviárias e logística da Gefco.

A solução escolhida foi integrar o TMS, desenvolvido internamente pela Gefco, a dois sistemas: de rastreamento via satélite – presente em todos os 456 caminhões da frota brasileira da empresa, que tinham GPS dedicado – e de visualização de mapas online. Dois aspectos foram levados em consideração: as operações simples e o alto número de operações complexas (milk run). “No caso das operações simples, a integração de sistema gera um painel de controle, acessado pela Gefco, que informa número de documentos, localização de veículos e cargas e visualização do trajeto a ser cumprido. Nas movimentações milk run, a solução escolhida foi integrar informações de diferentes fontes e disponibilizá-las em um painel online, que pode ser acessado também pelo cliente a partir de qualquer dispositivo web, como tablets, smartphones e PCs”, afirmou Alexandro Strack, diretor de TI da Gefco.

TRANSPORTANDO COM RESPONSABILIDADE AMBIENTAL.

O primeiro caminhão da BRASPRESS movido a gás natural.



BRASPRESS eco²
Veículo movido a gás natural.

www.braspress.com.br

A crescente logística da beleza

Ativa Logística tem forte presença no mercado de cosméticos, setor que deve faturar R\$ 50 bilhões em 2015

■ RENATA PASSOS



Frota de mais de 250 veículos da Ativa Logística é rastreada por satélite e GPRS

O MERCADO DE COSMÉTICOS NÃO PARA de crescer. Segundo pesquisa da Abihpec (Associação Brasileira da Indústria de Higiene Pessoal, Perfumaria e Cosméticos) e a consultoria Booz & Co., esse setor deve movimentar mais de R\$ 27 bilhões em 2010 e, em 2015, deve alcançar um faturamento de R\$ 50 bilhões, sem considerar impostos

e a margem de lucro do comércio. Para atingir uma posição de destaque como fornecedor no promissor mercado de cosméticos, os prestadores de serviços devem conhecer minuciosamente todas as exigências legais próprias para o setor.

Entre elas, as que determinam que o operador logístico deve possuir autorização

(alvará sanitário) da Anvisa para realizar o transporte de cosméticos. A Ativa Logística, que atua neste mercado desde sua criação, em 1996, é uma dessas empresas com know-how neste segmento, que hoje representa 30% na movimentação total da empresa. Hoje, em função dessa expertise, a companhia conta com mais de 100 clientes no setor, como Niely Cosméticos, Salon Line e Skafe Cosmetologia.

Neste ano, a previsão é que a empresa apresente um aumento de 15% nos negócios em relação ao ano passado. Segundo o diretor da Ativa Logística, Newton Tosim, o crescimento é motivado pela entrada da empresa em novos segmentos e ainda o incremento natural das atividades de seus principais clientes. "Em 2011, nosso foco fundamental foi a reestruturação de nossas principais filiais, com adequação de terminais e investimentos na logística de distribuição e no gerenciamento de risco", detalha o executivo.

Na opinião de Tosim, não existem dificuldades específicas para se trabalhar com este

S-ABA Ajustador Automático de Freio

EB+

Sistema de freio que combina ABS com controle de estabilidade Anti-Tombamento.

GRUPO BOTICÁRIO INVESTE R\$ 355 MILHÕES NA BAHIA

O Grupo Boticário, que controla as marcas de consumo O Boticário e Eudora, anuncia investimentos da ordem de R\$ 355 milhões na Bahia, para a construção de uma fábrica de cosméticos e de um centro de distribuição. Os empreendimentos vão atender à crescente demanda das regiões Nordeste e Norte do País.

O Grupo tem aproximadamente 800 lojas O Boticário no Nordeste, e cerca de 200 delas estão em municípios baianos. De acordo com o cronograma de trabalho, a previsão é iniciar as obras no primeiro semestre em 2012, com início da operação previsto para 2013.

Este é o primeiro investimento em infraestrutura do Grupo Boticário na região Nordeste. A Bahia foi escolhida por se tratar de estado geograficamente estratégico para escoamento dos produtos das marcas

do Grupo para os estados das regiões Norte e Nordeste. A decisão do investimento foi baseada na crença do crescimento do Nordeste e no aquecimento da economia nacional. O Brasil ocupa a terceira posição do ranking mundial de perfumaria e cosméticos e caminha para o segundo lugar, conforme o presidente do Grupo, Artur Grynbaum.

A fábrica terá capacidade de produção de até 330 milhões de itens/ano de perfumaria e cuidados pessoais (cremes, loções, xampus) para as marcas O Boticário e Eudora. Itens de maquiagem continuam sendo produzidos pela fábrica de São José dos Pinhais (PR). Já o CD terá capacidade de distribuição de até 417 milhões de itens ao ano. Juntas, as marcas O Boticário e Eudora têm portfólio de mais de 1.000 itens de perfumaria, maquiagem e cuidados pessoais.

mercado. "As barreiras encontradas são as normais no setor de transporte para atendimento de qualquer setor industrial, tais como restrições de trânsito, agendamentos para algumas áreas específicas e capacidade de recebimento por parte de alguns destinatários, quando o seu volume de compra supera sua capacidade logística de recebimento. No entanto, o segmento de cosméticos possui uma característica de vendas que atende desde o varejo, redes de supermercados e grandes distribuidores, porém com a mesma necessidade de urgência nos prazos de entrega devido ao alto consumo final".

O executivo diz que, já prevendo o aumento sazonal de cargas movimentadas durante o período de final de ano, a Ativa receberá um incremento de frota nos meses de outubro e novembro. "No total, serão 16 novos veículos de pequeno, médio e grande portes, um investimento de aproximadamente R\$ 2,3 milhões".

SERVIÇOS E ESTRUTURA – "Hoje oferecemos toda a operação logística, o que inclui fulfilment, transporte, distribuição, armazenagem convencional e de temperatura refrigerada e controlada, controle de

estoques, picking e packing, montagem de kits, operação cross-docking, além de transporte e distribuição, com frota de mais 250 veículos (45% próprios) rastreada via satélite e GPRS", detalha o executivo. Ele informa ainda que a empresa conta com funcionários dedicados às operações, gestão dos centros de distribuição avançados, gestão de estoque (warehouse management system) e administração da cadeia de suprimentos.

Atualmente, a Ativa Logística conta com quase 41 mil metros quadrados de área distribuídos entre 16 centros de distribuição integrados e informatizados, nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo, Paraná e Santa Catarina. A empresa realiza o atendimento em outros pontos do País por meio de centros de operadores logísticos parceiros.

Para manter a posição de destaque no mercado, Tosim diz que a empresa já trabalha forte no planejamento para 2012 e 2013, focando especialmente no aumento da capacidade física do terminal logístico de Itapevi (SP), com aumento de mais 4 mil posições porta-paletes; aumento da capacidade operacional do terminal de São Paulo, que deve passar a operar em nova área; incremento da frota de distribuição em pelo menos mais 15 veículos; possibilidade de ampliação da área atendida, com a inclusão de mais quatro novas filiais distribuídas estrategicamente; investimento na área de treinamento e capacitação profissional; e a certificação dos processos de qualidade. ■



**Segurança.
Dinâmica Veicular.
Meio Ambiente.**



Innovative Vehicle Technology

Faça revisões em seu veículo regularmente.

para Tratamento de Ar • Freio a Disco • Válvulas para Suspensão Pneumática



Cofipe entrega veículos Daily 35S14 para o Pão de Açúcar

O Grupo Pão de Açúcar adquiriu dezenas de unidades do modelo Daily 35S14, da marca Iveco. A entrega dos novos veículos, que fazem parte da primeira frota da empresa destinada ao Pão de Açúcar Delivery, foi feita por intermédio da concessionária Cofipe, de São Paulo.

O modelo Daily atende às necessidades da operação do Pão de Açúcar para a entrega fracionada de compra aos clientes, ideal para circulação em grandes centros urbanos. "A versatilidade do modelo tem agradado clientes dos mais variados segmentos. O veículo é ideal para transporte de cargas em trechos urbanos, além de oferecer sete versões para atender as mais diferentes atividades, possuindo modelos com plataforma para transporte de carro, cabine dupla com elevador, guindaste, carga seca, baú e furgão", explica o diretor da Cofipe, Airton Vieira.

Por ser um veículo de livre circulação nas grandes cidades que adotaram restrições a caminhões, o Daily ganhou espaço no mercado. "Com diversificações e novas versões, o veículo é líder no segmento no mercado de São Paulo e a expectativa é de consolidar ainda mais essa posição", acrescenta o diretor da concessionária.

Gol apresenta crescimento de 6,7% na demanda doméstica

A Gol informa que em setembro teve um crescimento de 6,7% no mercado doméstico em relação ao mesmo período do ano anterior. Segundo a companhia, esta expansão deve-se principalmente ao maior número de localidades atendidas entre os períodos. Na comparação mensal, houve queda de 1,9% principalmente devido ao maior número de dias operados entre os meses.

No mercado internacional a Gol registrou queda anual de 16,3%. A empresa atribui esta retração na demanda à devolução de três aeronaves do modelo B767 que operavam fretamentos internacionais, à descontinuidade da operação para Bogotá na Colômbia e à depreciação do real frente à moeda americana em cerca de 2,0%. Em relação ao mês anterior, houve aumento de 3,8% principalmente por conta da adição de dois novos voos regulares para Punta Cana no Caribe no mês de setembro.

TAM obtém melhor taxa de ocupação em voos internacionais

A TAM Linhas Aéreas registrou em setembro 85,3% de taxa de ocupação em seus voos internacionais, segundo dados divulgados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). É a segunda melhor de sua história e recorde da companhia para o mês.

No acumulado de nove meses a empresa obteve crescimento de 15,2% na demanda internacional, acompanhado de crescimento de 11,6% da oferta. A taxa de ocupação foi de 81,9%, superiores em 2,6% em relação ao registrado no mesmo período do ano passado.

No mercado doméstico a taxa de ocupação do Grupo TAM foi de 64,4% em setembro. Com participação de 38,2% do mercado no mês passado, a companhia ficou com a segunda colocação no segmento. No acumulado de janeiro a setembro, a companhia registrou crescimento de 15,8% na demanda doméstica e o market share no período foi de 41,5%, o maior do segmento doméstico em 2011.

Brado vai investir R\$ 200 milhões em 2012

A Brado Logística, empresa especializada no transporte de contêineres por ferrovia, anunciou a projeção de investir cerca de R\$ 200 milhões em 2012 – 80% dos recursos destinados à aquisição de locomotivas e vagões. A informação foi divulgada durante o Seminário Intermodal nos Trilhos, realizado em São Paulo e promovido pela própria empresa.

Durante o evento, a empresa divulgou a projeção de crescimento de quase 50% na movimentação de contêineres no próximo ano, quando atingirá o transporte de 120 mil contêineres. Neste ano, a empresa deve operar 81 mil unidades.

De acordo com o presidente da Brado Logística, José Luís Demeterco, a empresa deve investir R\$ 1,2 bilhão em cinco anos. Deste montante, R\$ 700 milhões serão destinados à compra de cinco

mil novos vagões e reformas, R\$ 400 milhões para 69 locomotivas, R\$ 100 milhões em sete terminais, R\$ 3 milhões em 44 carretas plataformas e R\$ 5 milhões em tecnologia da informação.

A companhia, que hoje opera com 1327 vagões, adquiriu recentemente 145 modelos Spine Car de 80 pés, que possibilitam o transporte de dois contêineres de 40 pés e quatro ou três de 20 pés, além de realizar a reforma de 120 vagões plataformas de bitola métrica. A Brado também opera 27 locomotivas, 20 terminais intermodais rodoferroviários, cinco armazéns frigoríficos, quatro armazéns secos, um porto seco, 30 caminhões próprios e três mil contêineres refrigerados e secos, que são movimentados em aproximadamente 21 mil quilômetros de malha ferroviária, cuja posição geográfica representa 85% do PIB brasileiro.

BgmRodotec lança controle de produtividade online para o software Globus



A Bgm Rodotec, empresa responsável pelo desenvolvimento do software de gestão de frota Globus, apresenta um novo recurso para esse sistema. A empresa acaba de criar um conjunto de ferramentas para o Controle de Produtividade Online, que proporciona os recursos de integração móvel (celulares e Ipad), por satélite e roteirizador online da carga, em tempo real, o que possibilita um controle mais ágil da operação.

Composto por mais de 40 módulos, o Globus que já integra as áreas fiscal, contábil e pessoal, também passa a disponibilizar o Controle de Produtividade Online. Por intermédio dessa ferramenta, o sistema conta com a comunicação e controle permanente por celular, informação automática de coleta, alerta personalizado e roteirizador virtual que sugere os melhores trajetos, calcula o tempo e distância da entrega. A opção ainda disponibiliza um conjunto de informações sobre o estágio das operações que podem ser apresentados por veículo, frota ou a critério do gestor.

Recentemente, a empresa apresentou

ao mercado a nova geração do Business Suite, um módulo completo de gráficos, que permite o controle dos resultados da gestão (inclusive via iPad), o que possibilita otimização da frota e da mão de obra.

Há mais de 30 anos no mercado desenvolvendo softwares para transportadoras, a BgmRodotec registra um crescimento anual em torno de 30% na demanda por soluções tecnológicas. Outros grandes aliados dos gestores das empresas no setor de transportes de carga são: o Sistema de Códigos de Barras e Cargas Web, responsáveis pelo rastreamento da

entrega. Esse parceiro proporciona uma série de benefícios, como a maior rapidez no despacho de mercadorias, uma vez que há separação do processo operacional e fiscal, além do acompanhamento do trajeto pela empresa e pelo cliente, da organização da carga de acordo com a ordem de envio e da eliminação de extravios, pois cada produto transportado recebe uma etiqueta com as informações para a reorganização da entrega.

Especializada em softwares no segmento de transporte, a BgmRodotec conta com uma carteira de 2000 clientes atendidos por uma equipe de dois mil colaboradores que desenvolvem soluções com tecnologia segura e inovadora. Ao todo são mais de 20 mil usuários atendidos por sete unidades físicas distribuídas nos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina, Minas Gerais, Pernambuco, Rio Grande do Sul e Espírito Santo, que garantem a cobertura do Globus em todo o território nacional e também na África.



LONAS
RAYNIL

Sua frota merece o melhor em lonas de PVC, a Raynil desafia você a experimentar o novo com total garantia

A linha Raynil® foi desenvolvida para caminhões em geral, bi-trens, truck's, graneleiros, caçambas, armazenagem de produtos e projetos específicos, a fim de oferecer, com um custo que cabe no seu bolso, uma lona de alta qualidade com as seguintes características: **Trama de poliéster de altíssima tenacidade / Costura dupla reforçada na bainha / ½ argola galvanizada em todo o perímetro de fixação / Soldas eletrônicas / Anti-fungo / Anti-chama / Proteção UV / Alto Brilho / Lado avesso preto.**

Ligue agora! Compre e concorra à outra lona na mesma cor e medida. Aproveite!

DISPONÍVEL NAS CORES



ISO
9001
QUALITY
ASSURANCE



RAYURI®
DURABILIDADE QUE SE VÊ

ACESSE WWW.RAYURI.COM.BR
OU LIGUE PARA **0800 776 2000**
E FAÇA SUA COTAÇÃO



CElog adquire novo software de gerenciamento de armazenagem

A Elog, braço de logística do Grupo EcoRodovias, em parceria com a Alcis, empresa que oferece soluções de tecnologia para supply-chain e logística, está implantando o sistema WMS ALCIS para o gerenciamento de suas operações de armazenagem e distribuição. A implantação da solução teve início em janeiro deste ano e está sendo utilizada no Centro de Distribuição (CD) de Alphaville para o gerenciamento das operações de mais de 48 clientes. Até junho de 2012, a Elog planeja ter todos os seus centros de distribuição utilizando este novo WMS.

O WMS Alcis é um sistema modular, capaz de gerenciar múltiplos sites e diversos proprietários de estoques. Por

ser altamente parametrizável, reduz a necessidade de customizações, o que aumenta a velocidade de implantação de novos clientes a um menor custo. As parametrizações do sistema podem ser realizadas por localidade e por proprietário. Desta forma é possível atender os diversos tipos de operações recebidas no mesmo local, como químico, farmacêutico, eletroeletrônicos, operações fracionadas, paletizadas, cross-docking e muitas outras. O sistema permite também o controle de todas as informações em tempo real, via web.

Um exemplo de eficiência do software é a indicação do exato local onde o produto deve ser estocado, e no momento da expedição gera as missões

de picking através do coletor do operador. "A indicação do lugar onde o produto vai ser armazenado é feita pelo sistema, e não pelo operador, além disso, ao se logar no coletor, o operador recebe a missão de separação pronta, o que facilita a movimentação dos produtos, e permite grande economia de tempo a partir de seu recebimento", ressalta a gerente de TI da Elog, Marli Antunes.

Para os clientes, alguns dos benefícios proporcionados com a utilização do software WMS são a exatidão dos estoques, pois possibilita inventários cíclicos, permitindo um controle contínuo; aumento na velocidade dos processos, desde o recebimento até a expedição; rastreabilidade da operação;

controle de lotes, data de vencimento e número de série. O sistema possui também um módulo flexível para desenvolvimento de interfaces com clientes (EDI) que, além de aumentar a velocidade no recebimento das informações, permite ao planejamento gerenciar janelas de recebimento e expedição por cliente, otimizando tempo de docas e maior eficiência no transporte.

Segundo Marli Antunes, a Elog possui um plano de investimentos em tecnologia, focando a excelência na prestação de serviços de logística integrada, ofertando ao mercado soluções completas que vão desde unidades alfandegadas, CDs às modernas plataformas logísticas que são os Ecopátios.

Carbochloro obtém licença de instalação para a hidrovía no Rio Cubatão

Falta pouco para o projeto da hidrovía Rio Cubatão, que ligará a fábrica da Carbochloro ao porto de Santos, sair do papel. Recentemente, a Cetesb (Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental de São Paulo) concedeu à empresa a licença de instalação, que consiste na construção de atracadouros, sendo um deles o píer que receberá as barcas da Carbochloro, empresa especializada no fornecimento de cloro para tratamento de água e outras matérias-primas do setor químico.

A hidrovía permitirá à empresa transportar o sal — matéria-prima usada para a fabricação de cloro-soda, principal atividade da empresa —, que chega de navio, em barcas pelo rio Cubatão, desde a zona portuária de Santos até a fábrica. Hoje, esse transporte é feito por caminhões, em um trajeto de 22 quilômetros.

O projeto de adoção da hidrovía, que terá investimento de US\$ 25 milhões, reduzirá em 60 mil o número de viagens anuais de caminhão pelas

estradas da região. A substituição do transporte diminuirá em 50% a emissão de gases para a atmosfera, além de contribuir para a redução da poluição na Baixada Santista e na melhoria do trânsito local.

"Nossa preocupação com o meio ambiente teve início na década de 1970. Mesmo antes de existir uma legislação específica, nós inovávamos na implementação do Programa de Gerenciamento Ambiental. O projeto da hidrovía reforça essa nossa consciência",

afirma o presidente da Carbochloro, Mário Cilento, ao informar que o projeto deve ser concluído até o final de 2012.

O Brasil possui hoje 13 mil quilômetros de hidrovias. Porém, seu potencial é de 32 mil quilômetros. "A hidrovía Rio Cubatão também reduzirá o risco de acidentes rodoviários, as emissões de poluentes, os possíveis danos causados ao Patrimônio Histórico de Santos e o congestionamento de ruas e rodovias. Todos sairão ganhando", diz o executivo.



Saúde e Segurança nas Rodovias Brasileiras

O Programa Pela Vida atende gratuitamente a todos os motoristas de caminhão e ônibus, em trailers localizados nas principais rodovias brasileiras, para conscientizá-los sobre a importância da qualidade de vida e de medidas de segurança no transporte, valorizando esta importante categoria de profissionais e contribuindo para reduzir acidentes nas rodovias.

Desde abril de **2011**, atendemos mais de **2570 motoristas**, com toda a qualidade:

- Aferição da pressão arterial e outros indicadores de saúde;
- Dicas de segurança e gestão orçamentária;
- Brindes e prêmios para os participantes.

Três trailers Pela Vida estão em pleno funcionamento:

- BR 381, Posto Recreio, São Gonçalo do Rio Abaixo, MG (próximo a Itabira);
- BR 101, Posto Palmeiras, Linhares, ES;
- BR 116, Posto Trevo, Av Contorno, Subaé/Tomba, Feira de Santana, BA.



Conheça e divulgue
o Programa Pela Vida:

www.pelavidanasestradas.org.br

Realização


Instituto Julio Simões
Construindo hoje um melhor amanhã

Apoio


JSL
Entender para Atender



AÉREO

TAM cria nova unidade exclusiva para manutenção

A nova empresa da TAM passa a ser controlada diretamente pela holding e tem por meta aumentar o volume de serviços prestados a clientes externos

■ AMARILIS BERTACHINI



Investimento de R\$ 50 milhões inclui um projeto para quatro novos hangares

A TAM MRO, DIVISÃO DE MANUTENÇÃO, reparo e revisão geral da TAM, pretende investir cerca de R\$ 50 milhões até 2013 como parte de um plano para crescer 20% ao ano até 2016. Os recursos

serão aplicados em novos hangares de alta produtividade, oficinas e também em novas capacitações para atender modelos de aeronaves que hoje não fazem parte do elenco que passa pelos serviços no

Centro Tecnológico da empresa, em São Carlos (SP). O objetivo é aumentar o volume de serviços prestados aos clientes externos, dos atuais 15% para 50% do faturamento.

Além da manutenção da própria frota, a empresa presta serviço para clientes externos desde 2008. Atualmente, o serviço de manutenção atende basicamente três tipos de aeronaves: as chamadas wide-body, que são as de fuselagem larga (A330 e Boeing 767); as narrow-body, usadas em voos domésticos, com corredor único (família 320); e os aviões regionais como o Fokker 100.

“Nosso objetivo é tirar novas homologações junto à Embraer, com quem já estamos conversando. Temos clientes batendo em nossa porta. Acho que se tivéssemos mais três hangares hoje estaríamos com 100% deles ocupados”, afirma, otimista, Luiz Gustavo Silva, nomeado diretor-executivo da TAM MRO em agosto passado. De acordo com ele, a TAM MRO tornou-se agora oficialmente uma unidade de negócios independente dentro do Grupo TAM, com as responsabilidades de uma empresa e a obrigação de gerar sua própria receita e apresentar resultados. Até então, a divisão operava mais como um centro de custos que prestava serviços para a companhia. “O conselho teve a visão de que este é um negócio rentável, que traz resultados para a TAM, e com a

minha vinda estamos fazendo o que chamamos de 'spin-off', saindo de dentro da TAM Linhas Aéreas e montando essa empresa", diz. Desta forma, a unidade passou a responder diretamente à holding TAM S.A., presidida por Marco Antonio Bologna.

A expectativa da empresa é fechar este ano com cerca de 150 checks (revisões) e atingir no próximo ano 186 checks. O crescimento anual já vinha acontecendo, mas o foco agora é ampliar o atendimento a clientes de fora. De janeiro a agosto deste ano foram realizados 80 revisões e 76 mil reparos de componentes e, nesse período, o atendimento a terceiros, em números de revisões realizados, aumentou 240% sobre igual período de 2010. Os hangares do centro têm capacidade para acomodar simultaneamente até oito aeronaves (uma de grande porte, quatro de médio porte e

três de pequeno porte). A unidade também abriga oficinas para revisão de componentes aeronáuticos, desde computadores de navegação até trens de pouso

"Hoje nossa receita é de cerca de R\$ 200 milhões por ano e o objetivo é chegar a R\$ 440 milhões em 2016", declara Silva. De acordo com ele, o grande projeto hoje é o de quatro novos hangares – um para wide-body e três para narrow-body – e o investimento em novas capacidades, incluindo ferramentas, treinamento e sistemas para atender a novos modelos de aeronaves. Os aviões são tecnologicamente diferentes e serão necessários mecânicos qualificados para lidarem com essas novas



Luiz Gustavo Silva:
meta é receita de
R\$ 440 milhões

aeronaves. "São Carlos está se tornando o segundo polo de aviação depois de São José dos Campos", completa.

Em setembro passado a TAM MRO inaugurou um novo hangar de 2.450 m², com capacidade para atender uma aeronave narrow-body. Desde a sua inauguração há dez anos, a unidade de negócios já recebeu mais de R\$ 200 milhões em investimentos. Segundo dados da empresa, o setor de reparos e manutenção preventiva de aeronaves na América Latina movimentou perto de US\$ 2 bilhões por ano.

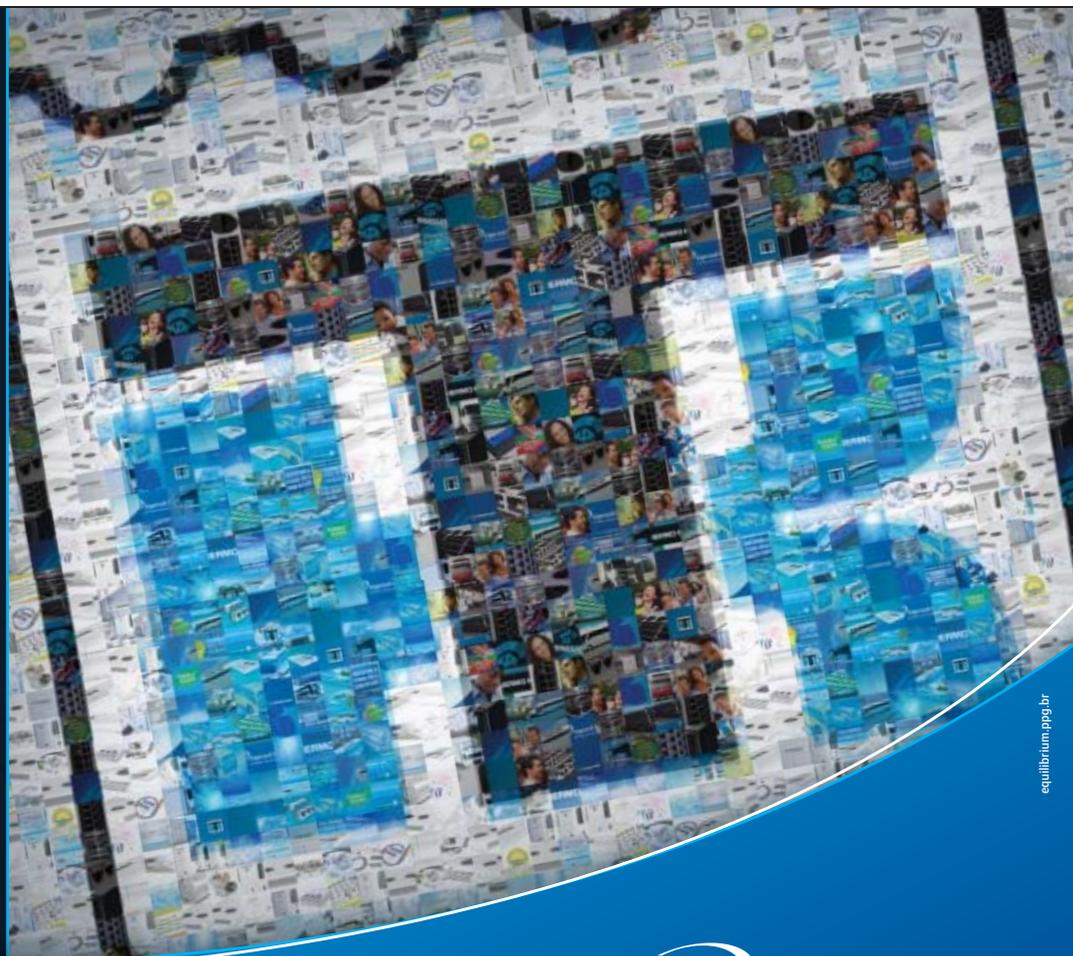
 **THERMO KING**

Com você, em todos os caminhos.

Nós da Thermo King trabalhamos para que no caminho percorrido pelos caminhões, o transporte seja feito com segurança e mantenha a integridade e a qualidade dos produtos. Aos passageiros dos ônibus, dedicamos toda nossa atenção e carinho, para que assim possam viajar confortavelmente e desfrutar de ar puro e agradável.

Portanto, seja a refeição que chega à sua mesa ou o passageiro viajando de ônibus, nós da Thermo King estaremos prontos para tornar esse caminho, muito mais agradável.

Visite-nos na Fenatran 2011. Estande H30.



equilibrium.ppg.br

Frota de aviões C295 celebra 25.000 horas de voo

Os 12 aviões Airbus Military da Força Aérea Brasileira completa 25 mil horas de vôo em seis anos de operações na Amazônia e no Mato Grosso



Aviões C295 são utilizados em missões como busca e salvamento e de caráter humanitário

A FROTA BRASILEIRA DE AVIÕES C295, formada por doze aeronaves Airbus Military, completou 25.000 horas de voo, após seis anos de operações bem sucedidas na Amazônia e no Mato Grosso, duas áreas nas quais as aeronaves são vitais para a população local. Esse acontecimento será comemorado com uma cerimônia dedicada durante o evento da Força Aérea Brasileira "Domingo Aéreo", no próximo domingo, 16 de outubro, no centro de manutenção Pama em São Paulo.

Essas aeronaves trabalham sob condições particularmente difíceis, realizando operações como transporte de artigos de necessidade básica, evacuação médica e missões militares, a partir das bases de Manaus, na Amazônia e Campo Grande, no Mato Grosso, com o apoio do centro de manutenção Pama São Paulo.

"Desde a entrada em serviço, no ano de 2007, das aeronaves C295, denominadas C-105 Amazonas pela Força Aérea Brasileira (FAB), desenvolveu-se mais que uma relação comercial entre o Comando da Aeronáutica e a empresa Airbus Military, responsável pelo suporte logístico da frota. Nasceu uma parceria que tem permitido ao longo dos anos o cumprimento das mais diversas missões em todo o território brasileiro e no exterior, desde busca e salvamento, até missões de caráter humanitário.

O contrato entre a Força Aérea Brasileira e a Airbus Military foi assinado em 2005. O contrato também incluía a manutenção por cinco anos, o que foi estendido por mais cinco anos em 2010.

Além dessa operação de sucesso, em setembro, a Airbus Military recebeu a

aceitação por parte da Força Aérea Brasileira do Simulador de Vôo Completo para os C295 na Base Aérea de Manaus (unidade BAMN), restando agora apenas um procedimento administrativo antes da entrega total. O simulador é componente integrante do contrato para aquisição das 12 aeronaves C295 e irá conferir à Força Aérea Brasileira autonomia total e completa no treinamento de sua equipe.

Até a presente data, a Airbus Military já vendeu 83 aeronaves C295 para 12 operadores diferentes.

Segundo a fabricante, o C295 de nova geração é a aeronave ideal para missões de defesa e civis, como por exemplo ações humanitárias, patrulha marítima e vigilância ambientais. Graças à sua robustez e confiabilidade e devido a seus sistemas simples, esse avião tático de porte médio oferece grande versatilidade e flexibilidade, características necessárias para transporte de pessoal, tropas e carga a granel ou paletizada, evacuações de emergência, tarefas de comunicação e logística e capacidades de lançamento aéreo certificadas.

A combinação de tecnologias duais, que incluem equipamentos civis e militares, garante sucesso em missões táticas com alto nível de exigência, potencial de crescimento de equipamentos futuros e compatibilidade com o ambiente aéreo civil atual. O C295 faz parte da família de aviões leves e médios da Airbus Military, que também inclui as plataformas de menor porte C212 e CN235. ■

Encomendas Expressas da Azul Cargo. É pontualidade sob encomenda.

Mais de 80 lojas em todo o Brasil.
Pontualidade e regularidade para
mais de 3.000 cidades do país.
Ligue e comprove a agilidade, qualidade
e economia dos nossos serviços.

Ligue: 4003-8399 ou www.azulcargo.com.br



Azul
cargo

Tudo rápido,
tudo Azul.



Primeiro 787 Dreamliner é finalmente entregue

Com um atraso de mais de três anos, a Boeing entregou a primeira unidade do maior jato comercial do mundo

Depois de uma espera de mais de três anos, a americana Boeing entregou seu primeiro avião 787 Dreamliner à All Nippon Airways (ANA) no final de setembro passado. A nova aeronave é considerada

atualmente o maior jato comercial do mundo e é a primeira de tamanho médio, para até 300 passageiros, capaz de percorrer longas distâncias e permitir que as companhias aéreas iniciem novas rotas, sem

paradas, com a possibilidade de pousos em aeroportos de médio porte.

O novo modelo incorpora uma série de tecnologias para tornar mais agradável a viagem aos passageiros, incluindo maior

espaço da cabine e janelas maiores, com claridade regulada eletronicamente. Além disso, tem um sistema de amortecimento que diminui o balanço do avião em caso de turbulência. O ambiente interno também se torna mais agradável com um sistema de filtro de ar especial que reduz as sensações que alguns passageiros têm de irritação nos olhos e na garganta, assim como dores de cabeça.

A All Nippon Airways tem mais de 50 outras unidades do 787 encomendadas à Boeing. "Estamos muito contentes de finalmente receber nosso primeiro 787. A ANA está extremamente orgulhosa em ser o cliente do lançamento do Dreamliner e de ter ajudado a Boeing tão de perto a desenvolver esta aeronave de tecnologia de ponta. O Dreamliner vai nos permitir oferecer padrões incomparáveis de serviço e conforto para nossos passageiros e irá desempenhar um papel-chave nos planos de expansão internacional da ANA", disse Shinihiro Ito, presidente e CEO da ANA.

De acordo com a Boeing, o novo modelo tem hoje 820 pedidos de 56 clientes. O 787 Dreamliner é fabricado de material composto e fibra de carbono, que é mais leve e resistente do que o alumínio normalmente usado. Além disso, o avião tem outras especificações que permitem economia de combustível e baixos custos operacionais.

O avião, que é montado na fábrica em Everett, estado de Washington, tem um custo estimado em US\$ 200 milhões. A meta da companhia é produzir dez exemplares desse modelo por mês, mas atualmente essa produção está em torno de

pouco mais de duas unidades mensais. Dessa capacidade de produção depende também o lucro com o novo avião. Especialistas do mercado estimam que o 787 só será rentável a partir do momento que a Boeing entregar em torno de 1.200 unidades. O modelo vai competir com o A350 XWB, em desenvolvimento por sua concorrente francesa Airbus.

"O 787 Dreamliner é a maior inovação na aviação comercial desde que o Boeing 707 foi apresentado aos passageiros do mundo há mais de 50 anos.", declarou Jim McNerney, chairman, presidente e CEO da Boeing.

Sobre os problemas que causaram o atraso de três anos para a entrega do primeiro 787 Dreamliner, a Boeing justifica que foram vários os fatores envolvidos, entre os quais o desafio de trazer um avião de novíssima tecnologia como o 787 Dreamliner para o mercado. A falta de partes e o trabalho experimental durante o sistema de produção para a montagem final em Everett, a greve de funcionários do setor em 2008, problemas de design não previstos, disponibilidade de motores, e um grande incidente durante o teste de voo em novembro de 2010 contribuíram, segundo a empresa, para esse atraso.

A companhia não revela qual será a próxima entrega depois dessa primeira unidade fornecida à ANA, alegando que não discute detalhes de seus planos porque trabalha com cada consumidor de forma individual para definir o tempo de entrega que faça sentido para eles.

"Não é sempre que temos a chance de fazer história, fazer algo grande e corajoso, que vai mudar o mundo de maneira imensurável e que vai permanecer mesmo após nosso tempo. Isso é o que o 787 Dreamliner e o que a ANA e a Boeing têm feito em conjunto – construir o que é realmente o primeiro novo avião do século 21", disse Jim Albaugh, presidente e CEO da Boeing Commercial Airplanes.



Mais dois contratos para o programa do EC725

A integração das novas empresas faz parte do programa de expansão para o projeto e desenvolvimento, em Itajubá (MG), dos 50 helicópteros EC725 adquiridos pelas Forças Armadas

A HELIBRAS, FABRICANTE DE HELICÓPTEROS, assinou mais dois contratos com fornecedores brasileiros de serviços de engenharia e de logística. São a SDV Brasil, que promoverá serviços de logística e gerenciamento de estoques, e a Akaer, para serviços de engenharia. No total já são 14 as empresas com operações no País que desenvolverão as especificidades necessárias para a produção local das aeronaves militar.

A integração de novas empresas à companhia faz parte do programa de expansão para o projeto e desenvolvimento, em Itajubá (MG), dos 50 helicópteros EC725 adquiridos pelas Forças Armadas.

“Com mais estas empresas sendo agregadas ao programa EC725, a Helibras avança no atendimento do compromisso firmado com o Ministério da Defesa de oferecer um conteúdo nacional agregado de 50% nestes helicópteros. É uma atividade estratégica que vai contribuir para o desenvolvimento da indústria nacional e que também será importante para o objetivo de concebermos, a médio prazo, um helicóptero brasileiro”, explica Eduardo Marson Ferreira, presidente da Helibras.

Logística - A SDV Brasil fará o transporte de todas as partes e peças do EC725 vindas da Europa e também vai gerenciar uma nova instalação de 2500 m² que está sendo construída na cidade de Itajubá-MG, onde serão armazenados todos os cerca de 40 mil componentes destinados a cada

unidade do novo helicóptero.

“A SDV Brasil é consolidada como prestadora de serviços logísticos e de transporte internacional. Assinamos com a Helibras este grandioso projeto num espírito de parceria a longo prazo. Esta implementação concretiza um avanço estratégico e fará parte de um programa de importância histórica para o Brasil. O know-how da SDV, tanto nas atividades logísticas quanto no setor aeronáutico e de defesa, dois dos nossos principais setores de atuação, será desenvolvido com recursos, infraestrutura e equipes totalmente dedicados na nossa filial de Itajubá, para a Helibras” diz Jean Claude Junin, CEO da SDV Brasil, empresa do Grupo Bolloré presente desde 1974 no Brasil.

SERVIÇOS - A Akaer, com sede em São José dos Campos (SP), vai realizar serviços de engenharia na integração e instalação de sistemas mecânicos e elétricos, sob coordenação da área de engenharia da Helibras. “A Akaer é uma empresa dedicada ao desenvolvimento de aero-estruturas e à gestão de projetos turnkey para a indústria aeroespacial e de defesa. Como já fornecemos soluções de engenharia para grandes fabricantes de aeronaves, acreditamos poder contribuir com mais este importante projeto da indústria aeronáutica brasileira, que estará ainda mais capacitada com a expansão da Helibras”, diz César Augusto da Silva, CEO da Akaer.

As demais empresas brasileiras já contratadas em função do programa do EC725 são: Turbomeca (Motor), Turbomeca/Sagem (Piloto Automático), Turbomeca/Microturbo (APU), Toyo Matic (usinagem de peça vital: punho da cabeça do rotor principal), InbraAerospace (capôs e carenagens do cone de cauda e estrutura intermediária em material composto), AEL (Aviônicos), Aernnova (cone de cauda em estrutura de alumínio), Rohde & Schwarz (Rádios), RCS, GNS, UNISTIL e Master (fabricação e usinagem de ferramentais).

FÁBRICA – A Helibras está construindo uma nova fábrica para produzir os helicópteros que serão destinados à Marinha, Exército e Aeronáutica. A versão civil, o EC225, é destinada às operações offshore de transporte entre o continente e as plataformas de petróleo localizadas em alto mar.

Com um investimento de R\$ 420 milhões, a empresa também vai ampliar o número de funcionários, passando de 300 à época da assinatura do contrato, em 2009, para 1.000 pessoas até 2015, quando as novas instalações estiverem operando.

As três primeiras unidades do EC725 já foram entregues para as três Forças Armadas no final do ano passado. A conclusão das obras civis na unidade da Helibras em Itajubá (MG) está prevista para o final deste ano, e o início das atividades de produção está programado para março de 2012. ■

VERSATILE

A qualidade do seu produto em todos os cantos da cidade.



VERSATILE, a compacta da HC.

A HC acaba de lançar a carroceria mais versátil do mercado. Desenvolvida especialmente para veículos leves, a Versatile é ideal para o transporte de cargas dentro das cidades, facilitando a distribuição de seus produtos. É a qualidade HC em versão compacta.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DO MODELO VERSATILE

- Uma das carrocerias mais leves do Brasil.
- Lâmpadas em led.
- Portas traseiras com desing moderno, fechos e varões embutidos em aço inox aisi 304.
- Carroceria totalmente em fiberglass, garantindo maior resistência e melhor isolamento térmico.
- Painéis termoisolantes em chapas de poliuretano de alta densidade (36/40 kg/m³).
- Poliuretano autoextinguível (não propaga o fogo).
- Revestimento interno com ação antimicrobiana (evita proliferação de fungos e bactérias).
- Chassi e piso com sistema monobloco, muito mais leve, otimizando maior capacidade de carga.
- Acabamento externo em alumínio.



HC HORNBURG
CARROCEIRAS FRIGORÍFICAS

Jaraguá do Sul - SC

47 3274 1200 - www.hchornburg.com.br

Railway Interchange contou com presença brasileira

Nos seminários temáticos realizados paralelamente à feira, a palestra mais concorrida foi a do Ministério dos Transportes do Brasil que apresentou os planos do governo para o setor ferroviário e logístico

■ CLÁUDIA BORGES, ESPECIAL DE MINNEAPOLIS (EUA)



sob a responsabilidade do Brasil, a apresentação mais concorrida foi a do Ministério dos Transportes. De acordo com o secretário de Política Nacional dos Transportes, Marcelo Perrupato, os planos do ministério são baseados em ensaios macroeconômicos, que consideram a evolução de índices como produção, tonelagem, PIB, crescimento populacional e fluxos migratórios. O Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) é produto desta metodologia criteriosa.

O PNLT prevê a construção de mais de doze mil quilômetros de malha ferroviária no Brasil até 2025. O problema é que, dos cerca de US\$ 20 bilhões necessários para a concretização do plano, o ministério dispõe apenas da metade. O ideal é que os US\$ 10 bilhões restantes sejam captados por meio de parcerias público-privadas (PPP), daí a importância da participação brasileira em feiras internacionais como a Railway Interchange.

“Temos um mercado cheio de oportunidades para investidores estrangeiros. O Brasil é um país favorável para

MAIS DE NOVE MIL PESSOAS CIRCULARAM pelo pavilhão de 27 mil m² da Railway Interchange 2011, a maior feira metroferroviária dos Estados Unidos, que se realizou este ano em Minneapolis, entre os dias 18 e 20 de setembro. O evento reuniu cerca de 700 expositores de equipamentos e serviços voltados para as áreas de manutenção, tecnologia, sinalização e comunicação ferroviárias.

Segundo Charles Emely, CEO da American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association (Arema), uma das

responsáveis pela promoção da feira, a estimativa original era de cinco mil visitantes. Emely atribui o sucesso da edição deste ano ao fato de ter sido a primeira vez que as quatro principais entidades do transporte ferroviário americano estiveram reunidas no mesmo evento: Railway Engineering-Maintenance Suppliers Association (Remsa), Railway Supply Institute (RSI) e Railway Systems Suppliers Inc. (RRSI), além da própria Arema.

Paralelamente à exposição, foram realizados seminários temáticos. No seminário

investimentos: já passou por duas crises econômicas mundiais e não se abalou. É um país sólido, seguro, com uma legislação também segura: os fatores mais preocupantes para os investidores”, explica Perrupato.

PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA — Pela primeira vez o Brasil contou com um estande na feira, uma estrutura de 100 m² viabilizada pelo Ministério das Relações Exteriores. Mais de 60 representantes da indústria metroferroviária nacional, entidades de governo e concessionárias se reuniram no pavilhão brasileiro para fazer contatos, estreitar relacionamentos e prospectar novos negócios.

Entre as empresas brasileiras presentes, estava a Amsted Maxion, líder na produção de vagões de carga na América do Sul. Até o final de 2011, serão produzidos 3.525 vagões completos e 1.200 caixas de vagões Hopper.

“A feira é uma oportunidade muito boa para encontrarmos clientes e parceiros, atuais e potenciais. Ao mesmo tempo, temos condições de mostrar toda a tecnologia do grupo Amsted americano, que faz parte de todos os nossos projetos e produtos. Isto nos permite estar sempre um passo à frente da concorrência e manter a liderança”, afirma o presidente, Ricardo Chuahy.

A Retesp, fabricante de artefatos de borracha, como vedações para vagões e amortecedores de impacto, também marcou presença na feira. De acordo com o diretor comercial da empresa, Dejair de Aguiar, uma das principais inovações apresentadas foi o PAD, uma espécie de amortecedor, fixado entre o adaptador e a lateral do truck do vagão. O produto reduz em até 35% dos desgastes de roda, aumentando a vida útil do material rodante.

Para Aguiar, a Railway Interchange serviu para estreitar o relacionamento com empresas parceiras e aumentar a carteira



de clientes no mercado internacional. “A feira está sendo muito positiva. Tiveram diversas reuniões com empresas, com a grande possibilidade de estabelecer parcerias”, justifica.

A Eagle Business Development fornece soluções inovadoras para a indústria ferroviária, como produtos para controle de vibração e ruído, tecnologia RFID para gestão de vida útil de ativos e recondição de rolamentos. A empresa esteve presente no pavilhão brasileiro para saber o que há de mais novo no mercado ferroviário, realizar networking e prospectar novos investidores.

De acordo com a diretora geral, Cristina Naegele, a feira superou suas expectativas. “Este é o momento do Brasil. Há muita gente interessada em investir no País. E esse interesse não se restringe apenas à área ferroviária, mas sim a todos os segmentos”, enfatiza Cristina.

A Conpreem é líder da América do Sul na produção de dormentes de concreto para ferrovias e única fabricante de dormentes para Aparelhos de Mudança de Via (AMV).

A Companhia Brasileira de Ferro e Aço (CBFA), fabricante de eixos ferroviários para vagões de carga, locomotivas e

carros de passageiros, tem como clientes grandes operadoras logísticas, como MRS e ALL, além de fabricantes de vagões como Amsted Maxion e CAF. A companhia tem uma capacidade instalada para produção de 22 mil eixos por ano e se considera pronta para atender à demanda do mercado nacional.

Segundo o diretor-geral da CBFA, Denis Ramos, a feira foi uma oportunidade única de encontrar os principais players do setor ferroviário brasileiro, todos reunidos no mesmo local. A área de manutenção em geral foi a que mais chamou a atenção de Ramos, tanto pela quantidade quanto pela qualidade dos serviços oferecidos.

Apesar de ter um estande próprio na feira, a Goldschmidt-Thermit Group, desenvolvedora de produtos e serviços para construção, reparo e manutenção de sistemas de ferrovias, manteve-se próxima aos demais representantes nacionais.

“É no pavilhão brasileiro o melhor lugar para encontrar os clientes e os fornecedores. Esse é o melhor meeting point da feira”, ressalta o diretor geral da empresa, Robinson Gedra.

A Goldschmidt-Thermit destacou-se por desenvolver e aprimorar o processo de



solda aluminotérmica, o que a levou a ser de líder de mercado. Gedra explica que a solda promove uma junção mais resistente dos trilhos, permitindo a circulação de trens e locomotivas com maior tonelagem por eixo e promovendo um aumento da velocidade média das composições.

A Cavan atua há 70 anos no mercado de pré-moldados, desenvolvendo postes e dormentes de concreto. Segundo o diretor de desenvolvimento de negócios, José Roberto da Silva, a presença na feira foi importante, pois a empresa busca ampliar ainda mais a gama de produtos e serviços oferecidos ao setor ferroviário.

Silva revela que a Cavan fechou contrato com a Valec, empresa governamental responsável pelo gerenciamento da construção de 115 quilômetros da Ferrovia Oeste-Leste (FIOL). O executivo ressalta ainda que a Cavan firmou recentemente uma importante parceria com a Rocla, maior fabricante de dormentes de concreto dos Estados Unidos.

CONCESSIONÁRIAS DE FERROVIAS

– A Ferrovia Tereza Cristina (FTC), operadora da malha ferroviária no sul de Santa

Catarina, também deixou sua marca na Railway Interchange.

“Em virtude da dimensão atual dos nossos negócios e as expectativas de oportunidades ainda maiores, é fundamental acompanhar as evoluções tecnológicas”, explica o gerente da Divisão Manutenção da FTC, Abel Passagnolo Sérgio.

Além de ser responsável pelo trecho Imbituba a Criciúma, a concessionária possui outras duas empresas no setor ferroviário: a Transferro Operadora Multimodal, focada em operações de pátios ferroviários, indústrias e termelétricas, e a Locofer, especializada na recuperação e locação de locomotivas e vagões. Hoje as duas empresas atuam em conjunto, no Brasil e no exterior.

No Brasil, a FTC loca atualmente seis locomotivas e 230 vagões para a Transnordestina Logística, outra grande concessionária privada. Para a Ferrovia do Oeste Paranaense (Ferroeste), a FTC fornece outras dez locomotivas e cerca de 60 vagões. No mercado internacional, um dos principais clientes é a Ferrovia Oriental, que se estende de Santa Cruz, na Bolívia, até Córumbá, no Mato Grosso do Sul.

Sérgio destaca que as novas locomotivas locadas estão equipadas com computador de bordo (CBL), que monitoram e transmitem em tempo real as informações operacionais e técnicas das locomotivas. Para o cliente, isso significa poder acompanhar o desempenho operacional dos condutores, bem como a temperatura, a velocidade, o consumo de combustível e a potência da composição. Tudo isso se traduz em ganhos em segurança e em redução de gastos com a operação, resume o executivo.

Importante player brasileiro na indústria mineradora e logística, a Vale levou para a Railway

Interchange uma delegação de cerca de vinte profissionais das áreas de suprimentos, engenharia e operações. O objetivo do grupo foi buscar novas tecnologias e soluções capazes de gerar maior eficiência operacional nas diversas atividades da empresa.

A Vale é líder na movimentação de minério de ferro no Brasil, utilizando duas grandes ferrovias: a Estrada de Ferro Carajás (EFC), localizada no Pará e no Maranhão, e a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), situada entre o Espírito Santo e Minas Gerais. Além disso, a gigante brasileira movimenta cargas gerais e grãos pela Ferrovia Norte-Sul e pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA).

De acordo com o supervisor de engenharia da Vale, Amélio Mandelli, a presença na feira é crucial, pois a empresa, que já possui operações em outros países, está passando por um franco processo de internacionalização. Atualmente a Vale opera duas ferrovias no exterior: uma na Colômbia, e outra em Moçambique, onde é feito o transporte de carvão. Além disso, a companhia está implantando uma malha ferroviária na Argentina e estudando outras soluções logísticas a serem implantadas na África.

A MVC está presente nas estradas e campos!

Produzindo soluções diferenciadas em plásticos de engenharias para ônibus, caminhões, tratores e implementos rodoviários.



Continental lança no mercado o pneu LSU1

O novo pneu tem como um dos diferenciais a profundidade do sulco com 15 mm, representando maior rendimento quilométrico e mais sobrevidas

A CONTINENTAL PNEUS LANÇA NO MERCADO brasileiro o pneu LSU1, mais novo integrante da linha de pneus para transporte de passageiros e de carga da marca. Projetado para o uso urbano por veículos como micro-ônibus e caminhões leves de entrega, o modelo, disponível na medida 215/75R17,5, tem como um de seus diferenciais a profundidade do sulco com 15 mm. Isso representa maior rendimento quilométrico e maior número de sobrevidas mesmo com as paradas frequentes e as diferentes condições de piso que caracterizam a operação destes veículos.

A tecnologia presente no LSU1 inclui compostos de última geração e inovações como o Air Keep Inner Liner, que mantém a pressão interna no nível calibrado por um tempo até 50% maior do que os pneus convencionais. Outro destaque é o reforço do talão. O emprego de aço de alta resistência, tanto térmica como mecânica, torna este pneu capaz de suportar as altas temperaturas geradas pelo constante acionamento dos freios.

“A proposta do LSU1 é responder com eficiência às duras solicitações do transporte urbano de passageiros e de carga



nos grandes centros urbanos. As paradas frequentes, somadas às condições muitas vezes críticas de pavimento, exigem muito dos pneus e ele foi projetado para

entregar o melhor desempenho possível neste cenário”, analisa Renato Martins, coordenador de desenvolvimento de produto para veículos comerciais da Continental Pneus.

Martins ressalta o perfil otimizado do novo modelo, que permite uma melhor distribuição das pressões de contato com o solo. “Desta forma, existe um expressivo ganho de quilometragem e de durabilidade, pois há uma redução das deformações desnecessárias e uma melhora na distribuição da carga com o solo, minimizando o desgaste”, explica, acrescentando que, como a carcaça é poupada de esforços extras, o resultado é um maior número de vidas para o pneu.

PERFIL - A Continental está entre os fornecedores de autopeças líderes em nível mundial, ao registrar vendas de 26 bilhões de pneus em 2010. Como fornecedora de sistemas de freios, sistemas e componentes para acionamentos e para sistema de suspensão, instrumentação, soluções infotainment, eletrônica de veículos, pneus e produtos elastômeros técnicos, a empresa contribui para maior segurança na condução de veículos e para a proteção climática global, salienta. A empresa emprega atualmente cerca de 160 mil funcionários em 45 países. ■

Vagões Plataforma AmstedMaxion

AMAX Flex

Vagão articulado para o transporte de containers alinhados, destinados às vias de pequeno raio de inscrição.

AMAX Long

Vagão para o transporte de 2, 3 ou 4 containers alinhados, em apenas um nível.

AMAX Top

Vagão para o transporte de 2 containers empilhados, gerando o dobro da capacidade transportada pela ferrovia.

Ferroviário | Fundição | Serviços

A solução completa para o transporte de containers.

Qual é o tamanho da sua necessidade?

A AmstedMaxion segue desenvolvendo soluções cada vez mais adequadas e personalizadas para o modal ferroviário brasileiro. Os vagões plataforma AMAX oferecem uma solução completa, com foco em cobrir todas as alternativas viáveis existentes no mercado para o transporte de containers. Dessa forma, a AmstedMaxion se mantém sempre à frente, criando novos caminhos de eficiência para você.

Obtenha mais informações em:

vagoesAMAX.com.br

Criando caminhos.


AmstedMaxion

A busca de soluções para os próximos desafios

Seminário promovido pela Associação de Engenheiros e Arquitetos de Metrô abordou as principais questões que o setor enfrentará nesta década

■ ALEXANDRE ASQUINI

NA NOITE DE 16 DE SETEMBRO DE 2011, quando terminou a 17ª Semana de Tecnologia Metroferroviária, realizada em São Paulo pela Associação de Engenheiros e Arquitetos de Metrô (Aeamesp), ficou para boa parte do público a impressão de um exame rápido mas abrangente de parte considerável das questões mais atuais se apresentam para o setor metroferroviário brasileiro e que deverão ser enfrentadas ao longo desta década. Entraram na pauta os monotrilhos, o Trem de Alta Velocidade (TAV), ligações ferroviárias de média e longa distância, as novas tecnologias já em uso nos metrô brasileiros, o papel que cabe aos trens turísticos e sempre a questão do financiamento da expansão e requalificação do setor. “Também procuramos tratar de aspectos relevantes em que estão inseridos os transportes sobre trilhos: as políticas públicas urbanas, o planejamento integrado para a mobilidade urbana, e ainda a questão ambiental e sua influência sobre as cidades e a saúde dos cidadãos”, disse o presidente da Aeamesp, Geraldo José Baião.

Para este ano, foi efetivada uma mudança no formato da programação técnica, possibilitando que o número de trabalhos fosse ampliado de 32 para 44, abrindo, dessa maneira, maiores oportunidades para profissionais e empresas apresentarem os resultados de seus esforços na busca por soluções para o setor. Os trabalhos

abrangeram as áreas de planejamento, construção civil, sistemas de sinalização e alimentação elétrica, operação, manutenção e novos modos de transportes, como monotrilhos e VLTs. Os arquivos com as apresentações cedidas pelos respectivos autores estão disponíveis para livre consulta na Biblioteca Técnica, uma das áreas do portal da associação (www.aeamesp.org.br), segundo informou o vice-presidente de Assuntos Técnicos da Aeamesp, o engenheiro Jayme Domingo Filho.

FUTURO NOS TRILHOS – José Geraldo Baião abriu o encontro destacando que o tema geral escolhido “O Futuro está nos Trilhos! Os caminhos para o desenvolvimento” reflete o fato de a Aeamesp acreditar que a competitividade brasileira no cenário mundial e as soluções de transporte de pessoas e mercadorias no País dependem de uma maior participação do modo metroferroviário na matriz de transporte.

Ele afirmou que, quanto ao transporte de passageiros nos centros urbanos, os modos sobre trilhos são capazes de atender médias e altas demandas, entre 30 a 70 mil passageiros por hora e por sentido, e que os sistemas de alta capacidade – metrô e trens metropolitanos – funcionam como estruturadores troncais do transporte, contribuindo para reduzir os níveis de poluição e de doenças respiratórias, por utilizarem energia elétrica, limpa

e renovável. Além disso, colaboram para a revitalização de regiões degradadas nas cidades, gerando também valorização imobiliária por onde passam. “São alternativas de solução para corredores de ônibus saturados ou que não podem ser ampliados por falta de espaço. Quando segregados, os sistemas metroferroviários propiciam as maiores velocidades médias e um maior grau de automação, fatores que resultam em diminuição dos tempos de viagens e menores custos operacionais e produzem o maior benefício socioeconômico e ambiental para as cidades”, frisou.

Segundo Baião, nas ligações de médias e longas distâncias, que poderão voltar à realidade brasileira, os modos sobre trilhos também apresentam vantagens, pois não requerem o pagamento de pedágio e favorecem a redução do tempo de viagem. Por sua vez, o Trem de Alta Velocidade mostra-se competitivo quando comparado com o avião, para o caso de viagens na faixa compreendida entre 250 km e 600 km. Quanto ao transporte de cargas, os modos sobre trilhos reduzem o preço dos fretes para grandes volumes e longa distância; propiciam economia de combustíveis, pela não utilização de milhares de caminhões para transportar o mesmo volume da carga, o que favorece a redução dos índices de poluição nas cidades.

A palestra de abertura coube ao fundador e principal executivo do Grupo

Amana-Key, Oscar Motomura, que mostrou, por meio de exemplos, ser possível "viabilizar o impossível", desde que sejam colocadas na mesa as questões que darão visibilidade às soluções; ele assinalou que para a obtenção do êxito, é preciso que andem juntos o conhecimento, a perseverança, a política e muita paixão.

No primeiro painel, o Metrô de São Paulo, a Bombardier e a joint-venture formada pelo Grupo MPE e pela empresa malaia Scomi Engineering, trataram da capacitação tecnológica das respectivas equipes em decorrência da implantação das primeiras duas linhas de monotrilhos do País. Foram apresentados aspectos das especificações de obra civil, sistemas e material rodante; no futuro o processo alcançará também os campos da operação e manutenção.

Na sessão sobre como o transporte pode ajudar o clima e a saúde da população, um dos recados essenciais diz respeito à necessidade de se estimular uma maior mobilização na sociedade para que o tema da poluição mereça atenção real dos governos, e para que se comecem a produzir medidas efetivas a respeito do problema, apesar de eventuais interesses, a exemplo do que vem acontecendo com a questão do cigarro.

Em outro painel, a Aeamesp resgatou o tema das externalidades positivas dos sistemas sobre trilhos, a ser empunhado como uma bandeira política em favor de maiores investimentos no setor. A tese é de que os sistemas sobre trilhos geram recursos ou economias que podem financiar

a expansão do transporte público. A Aeamesp propõe que o entendimento complexo destas externalidades seja expresso numa linguagem menos técnica, o que facilita sua compreensão por parte da sociedade e dos governos.

Discutiu-se no encontro o novo modelo de licitação do Trem de Alta Velocidade que terá agora duas etapas, a primeira para a escolha da tecnologia a ser empregada e de quem cuidará da operação do trem, e a segunda para escolher o responsável pela construção. Segundo o diretor geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Bernardo Figueiredo, neste último trimestre de 2011 será lançado o edital, devendo o leilão acontecer no primeiro semestre de 2012. Na mesma sessão, a CPTM assegurou que dentro de mais um ano, em setembro de 2012, haverá um quadro mais claro e completo dos trens regionais na macrometrópole de São Paulo, interligando a capital a Sorocaba, Jundiaí e Santos.

Houve painéis específicos sobre trens turísticos, planejamento integrado para a mobilidade urbana, impactos da falta de logística de transporte sobre o custo Brasil, quando também se discutiu o novo marco regulatório do transporte de cargas por trilho, que desagradou os operadores. Na sessão internacional, o presidente do Metrô-SP e também presidente da Associação Latino-americana de Metrôs e Subterrâneos (Alamys), moderou o painel que reuniu Joël Meierfeldt, gerente da Deutsche Bahn International, da Alemanha, e Carole

Fleurisson, da Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), da França. Eles mostraram os modelos de integração utilizados em seus países, os quais foram estruturados na primeira metade século passado, percebendo com antecipação a urgência e a necessidade de proporcionar melhorias na mobilidade urbana.

Na sessão sobre investimentos, foram sublinhados os efeitos negativos do contingenciamento de recursos que deveriam ser aplicados em infraestrutura. As discussões sobre Parcerias Público-Privadas (PPP) revelaram que o setor tem ainda muito a aprender sobre a utilização desse instrumento. E o Ministério do Planejamento mostrou projetos concretos para os próximos anos com as linhas de recurso. Em outro painel, discutiu-se a importância da participação federal nos investimentos em mobilidade; a Aeamesp tem como uma de suas bandeiras a defesa da aplicação de recursos públicos federais a fundo perdido em projetos de transporte público nos maiores centros, entendendo que o bom funcionamento das metrópoles, em razão do seu peso na economia, beneficiam o País como um todo, sendo, portanto, uma questão nacional e não meramente local.

O painel final trouxe uma exposição do secretário dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, Jurandir Fernandes, garantindo a continuidade da expansão metroferroviária ao longo deste governo e iniciativas para garantir novos projetos para o próximo período de gestão estadual.



40 ANOS
LIBRELATO

**PARA ENCONTRAR INOVAÇÃO,
DESEMPENHO E RESISTÊNCIA,
siga na direção do nosso estande na
Fenatran. Nós aguardamos você.**

www.librelato.com

LIBRELATO
Este é o Caminho

Santos Brasil aposta nas suas operações do Pará

A empresa está investindo R\$ 7 milhões no Tecon Vila do Conde, entre ampliação, equipamentos e capacitação de pessoal

■ RENATA PASSOS



Tecon Vila do Conde, no Pará, terá capacidade de operar 500 mil TEU ao ano

Depois de investir pesado na suas unidades de Santos (SP) e Imbituba (SC), agora a Santos Brasil está apostando no desenvolvimento do Tecon Vila do Conde, terminal de contêineres localizado no estado do Pará. Responsável pelo terminal desde 2008, a companhia vai investir um total de R\$ 7 milhões na unidade até o final deste ano.

O aporte financeiro no terminal engloba a expansão do pátio, que passará a contar com mais 30 mil m² (atualmente a unidade tem 103 mil m²), a aquisição de empilhadeiras e balanças, a abertura de mais dois gates de entrada

André Quirino: foco em cargas de projetos



e saída de caminhões (hoje há dois), além de treinamento e capacitação de pessoal.

A região onde o terminal está localizado é estratégica para Santos Brasil, devido à proximidade de rotas marítimas internacionais e ao acesso a todos os continentes, diretamente ou por meio dos portos concentradores do Caribe. Com uma estrutura acostável composta por um berço de 250 m, o Tecon Vila do Conde foi o primeiro terminal portuário de uso público operado pela iniciativa privada no estado do Pará.

Segundo o gerente-geral do Tecon Vila do Conde, André Quirino, a capacidade atual de operação do terminal é de 150 mil TEU (medida equivalente a um contêiner

de 20 pés), com previsão de alcançar 200 mil TEU até 2012 devido aos investimentos em expansão. "A Santos Brasil ainda prevê outras adequações para ampliação do Tecon Vila do Conde, com o objetivo de alcançar a capacidade de 500 mil TEU ao ano", antecipa do executivo.

Ele explica que o terminal é o único da região com dois guindastes portuários sobre rodas (MHC) com capacidade de 100 toneladas e operação de 25 contêineres por hora. "No Tecon Vila do Conde, a câmara frigorífica para inspeção de cargas refrigeradas, com portas para acoplamento simultâneo de até quatro contêineres, também representa uma grande inovação para o setor portuário na região Norte do País"

CARGAS DE PROJETO E CABOTAGEM

— De acordo com Quirino, o terminal também tem aprimorado sua expertise nas cargas utilizadas para projetos de grandes companhias instaladas na região. "A modernização dos equipamentos e adequação do pátio ampliou nossa competência para movimentar maquinários de grande porte utilizados em plantas industriais e na atividade de mineração", diz.

Além de ampliar as operações de cargas não containerizadas para projetos, a empresa também pretende aumentar a participação do segmento de cabotagem. "Acreditamos que o potencial da região para cabotagem é enorme. Estamos localizados no complexo industrial e portuário de Vila do Conde, a 96 km de Belém", detalha Quirino.

Para a Santos Brasil, a ampliação da

SANTOS BRASIL AMPLIA INVESTIMENTOS EM TREINAMENTO E CAPACITAÇÃO PROFISSIONAL

Os recordes de produtividade batidos pela Santos Brasil nos últimos meses em operações com contêineres não teriam sido alcançados sem um forte trabalho de atração, seleção, contratação, capacitação e retenção de bons profissionais. Segundo a empresa, entre janeiro e julho deste ano, a companhia realizou 124 mil horas de treinamento e capacitação – o que corresponde a 35 horas por colaborador, um aumento de 51% em relação a todo o ano passado. No total, foram investidos R\$ 2,3 milhões em 2011, 77% mais que no ano de 2010 inteiro, em programas de idiomas, capacitação e formação de profissionais para operações logísticas e portuárias, desenvolvimento de lideranças, treinamentos técnicos e legais.

O alto número de promoções, movimentações e enquadramentos é um termômetro da importância dos profissionais dentro da empresa. Em sete meses, 870 colaboradores foram promovidos – 25% de toda a equipe da Santos Brasil, composta por 3.500 funcionários divididos entre o Tecon Santos, Terminal de Veículos, Tecon Imbituba, Tecon Vila do Conde e a Santos Brasil Logística.

De acordo com o diretor de recursos humanos da Santos Brasil, Alcino Thezezo Junior, "uma das principais ferramentas de retenção de talentos é proporcionar aos colaboradores de uma empresa a possibilidade de crescimento e desenvolvimento profissional. Investir em

treinamento de pessoal é fundamental para qualquer companhia que tenha sua missão baseada na qualidade dos serviços e pretenda prosperar e perpetuar os seus negócios", diz.

Além dos programas dirigidos aos seus colaboradores, a empresa também investe na formação dos estudantes e moradores das regiões onde suas unidades estão instaladas. É o caso dos programas: estágio para nível técnico na área operacional; estágio em planejamento portuário e operacional para estudantes de nível superior; menor aprendiz; e capacitação para motorista de carreta. Neste ano, foi lançado também o Programa de Formação Profissional para universitários e estudantes de cursos técnicos e tecnológicos. O objetivo, até o final de 2011, é que este portfólio de projetos forme mais 20 estagiários (nível superior) e outros 20 especialistas para área de planejamento operacional, além de 20 estagiários (nível técnico) para a manutenção, contemplando as áreas de mecânica e elétrica.

Há ainda a formação de um banco de talentos por meio de capacitações para as funções de operador de conjunto transportador (motoristas de carretas), operador de RTG (Rubber Tired Gantry), de empilhadeiras de vazios e de portêineres. Com duração de aproximadamente seis meses, o banco de talentos da Santos Brasil já conta com 247 pessoas treinadas e qualificadas para estas atividades.

cabotagem no setor de transporte de cargas brasileiro aumenta competitividade e também gera ganhos ambientais. Especialistas da área apontam que o modal aquaviário é responsável por apenas 4% das emissões de CO² produzidas no segmento. Segundo o executivo, a meta inicial é de que sejam

movimentados aproximadamente 10 mil TEU provenientes da navegação de cabotagem.

Criada há 14 anos para operar o Tecon Santos, a Santos Brasil já investiu R\$ 2,8 bilhões, calculados a valor presente, em aquisições, expansões, novos equipamentos, gestão e recursos humanos.

O melhor sempre é Original!

Conexões elétricas, módulos eletrônicos, relês automotivos e periféricos para rastreadores de veículos



ORIGINAL

Fone: (55 41) 3382-7782
www.original-industria.com.br

Mix de fretes é a melhor opção para os embarcadores

Análise recente da Europraxis avalia como os grandes exportadores de commodities podem se tornar mais competitivos operando com diferentes modalidades de fretes

■ RENATA PASSOS



DIANTE DO ATUAL PANORAMA DO comércio internacional, caracterizado pela elevação do preço das commodities e valorização do real, é fundamental que o tema da logística marítima seja pensado de forma estruturada pelas empresas brasileiras exportadoras e que estas encontrem alternativas de frete mais competitivos.

“Com o crescimento contínuo das

exportações brasileiras e o ganho de importância de economias mais distantes, como a chinesa, a economia do País passa a ser cada vez mais sensível às oscilações relacionadas ao comércio internacional e aos preços dos fretes marítimos. Este impacto atingiu o seu ponto máximo na pré-crise de 2009 e agora volta a exercer pressão sobre as exportações”, diz o consultor da Europraxis, Philip So.

Um levantamento realizado pela consultoria, com operações na Europa e América Latina, apontou que o novo cenário afetou o Brasil de forma expressiva, dada sua posição como importante exportador mundial de commodities, principal-

mente minério de ferro, petróleo e grãos – cargas escoadas por meio de navios. Além disso, o fato de o Brasil estar longe da China, maior parceiro internacional do País e maior consumidor do mundo, superando até mesmo os Estados Unidos, torna o frete marítimo um fator crítico de competitividade para as commodities brasileiras. Segundo o consultor

da Europraxis, o transporte marítimo até a China demora cerca de 45 dias incluindo o tempo de porto, o que acaba impactando toda a cadeia. Este também é um dos motivos pelos quais o Brasil acaba ficando atrás dos outros países em termos de competitividade comercial.

MODALIDADES DE FRETE – Muitas empresas brasileiras operam com vendas FOB (Free on Board), no qual o vendedor da carga é responsável por entregar a mercadoria pelo preço estabelecido no porto de origem e as despesas decorrentes do transporte marítimo, como o frete e o seguro, e os riscos sofridos pela carga são de responsabilidade do comprador. Isso aconteceu historicamente por uma série de fatores combinados, como desconhecimento sobre operação de fretes marítimos de grãos e pouca escala para obter condições melhores que o comprador (principalmente quando se trata de grandes clientes em países mais avançados no comércio internacional).

O ganho de competitividade no comércio internacional de commodities passa pela conversão da modalidade de vendas tradicional para o modelo CIF (Cost, Insurance and Freight) ou CFR (Cost and Freight), nos quais o vendedor se responsabiliza pelo transporte até o porto de destino e obtém preços mais atrativos. “Entretanto, esse movimento deve ser avaliado no contexto operacional e comercial de cada empresa para que traga vantagens

competitivas e melhoria de margens”, alerta So.

“A operação de fretes marítimos exige que as empresas avaliem as diversas alternativas de contratação para planejar a modalidade do frete, já que este terá efeito direto no custo do embarque”, enfatiza o consultor da Europraxis. “E ainda garante que o navio esteja disponível no porto de acordo com a demanda e no momento certo”.

Na modalidade Spot, o afretador cota preços a cada embarque e fica sujeito às oscilações do mercado. O frete Spot pode trazer vantagens em momentos de baixa de fretes, entretanto, é necessário se proteger para os casos de inversão da tendência.

Uma forma de reduzir a exposição às oscilações do mercado de fretes são os Contratos de Afretamento (CoA), que podem ser negociados segundo um número de viagens definido ou um volume de carga



Vale carrega o maior mineraleiro do mundo

a ser entregue durante um período estabelecido. “A contratação de um CoA exige que o afretador tenha volume de carga suficiente e previsibilidade de rota (com o contrato de fornecimento com um cliente definido)”, explica So.

O afretador também pode optar por alugar um navio por tempo determinado, o chamado Timer Charter, ou ainda pode ser o proprietário de uma embarcação. É o caso da Vale, a gigante brasileira de

mineração, que optou por operar seus próprios navios para transportar seu minério até a China. Entre suas compras mais recentes estão 20 navios com capacidade de 400 mil toneladas de minério de ferro, que serão entregues até 2013 e vão superar a capacidade do maior navio cargueiro atualmente em operação, o MS Berge Stahl, que tem capacidade para 365 mil toneladas (também a serviço da Vale).

Para o especialista, não existe uma alternativa ideal. “Em geral, aconselhamos as empresas a ter um mix de soluções e dependendo do planejamento de entregas e das rotas, avaliar qual é a melhor opção. Com isso, é possível evitar prejuízos devido à alta volatilidade de fretes, minimizar o valor do frete, garantir a disponibilidade de navios e permitir flexibilidade à área comercial para atendimento de clientes em necessidades extraordinárias”, ressalta o analista. 

Vale recebe três novos rebocadores

Três novos rebocadores já integram a frota que apóia as operações da Vale no Terminal de Ilha Guaíba (TIG), localizado em Mangaratiba, sul do Rio de Janeiro. “Timbopeba”, “Guaíba” e “Mutuca”, que representaram um investimento de R\$ 16 milhões, são três das 51 embarcações encomendadas pela empresa a estaleiros brasileiros para garantir segurança e competitividade na ampliação de suas operações portuárias e marítimas.

Com 75 e 55 toneladas de tração estática, as embarcações irão aumentar a produtividade do porto, além de proporcionar mais segurança às manobras de atracação e desatracação dos navios graneleiros que

operam no local.

Além dessas três embarcações, serão entregues nos próximos meses mais dois comboios fluviais – formados por 32 barcas – e dois empurradores. Outros 12 Rebocadores e dois catamarãs já foram entregues, totalizando 51 embarcações. As encomendas da Vale a estaleiros nacionais totalizam investimentos de R\$ 403,9 milhões e contribuem para o aquecimento da indústria naval brasileira.

Os rebocadores irão operar no Complexo de Tubarão (ES), no Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (Maranhão), no Terminal da Ilha Guaíba (Rio de Janeiro), no porto de Vila do Conde e em Porto Trombetas

(Pará). Os catamarãs, por sua vez, fazem o transporte de empregados da Vale que trabalham no Terminal da Ilha Guaíba. Já os comboios fluviais atenderão à Mina de Urucum, em Corumbá (MS).

Dos 15 novos rebocadores, 11 foram construídos no estaleiro Detroit, em Itajaí (SC), e os outros quatro, no estaleiro Santa Cruz, em Aracaju (SE). Com eles, a Vale passará a contar com 27 rebocadores. Os dois comboios estão sendo construídos no estaleiro Rio-Maguari (PA) e os dois catamarãs foram construídos no estaleiro Arpoador, em Angra dos Reis. As demais encomendas deverão ser entregues em 2010 e 2011. 

Log-In lança ao mar seu primeiro navio graneleiro

“Log-In Tambaqui” irá movimentar minério de bauxita por cabotagem no Pará para atender ao contrato com a Alunorte

■ RENATA PASSOS



O investimento total da Log-In em construção naval no Brasil é superior a R\$ 1 bilhão

A LOG-IN LOGÍSTICA INTERMODAL ACABA de lançar ao mar o Log-In Tambaqui, no estaleiro Eisa, na Ilha do Governador (RJ). Este é o terceiro navio de uma encomenda de sete que a Log-In tem com o EISA, sendo cinco do tipo porta-contêiner e dois graneleiros. Somente os dois navios graneleiros somados custam cerca de R\$ 300 milhões. O investimento total da Log-In em construção naval no Brasil é superior a R\$ 1 bilhão.

O Log-In Tambaqui foi construído para atender ao contrato de 25 anos com a Alunorte para realizar viagens consecutivas entre o porto Trombetas e o Porto de Vila do Conde, ambos no estado do Pará. A operação irá movimentar 150 milhões de toneladas de minério de bauxita a granel no período.

O navio tem 80 mil toneladas de porte bruto, comprimento total de 245 m, largura de 40 m e acomodação para 40 tripulantes. Para a construção da embarcação foram utilizadas cerca de 13 mil toneladas de chapas de aço. A madrinha da embarcação, uma tradição na indústria naval, foi a Rosângela Khoshnevis, esposa do presidente da Alunorte, Dáryush Khoshnevis.

SOB MEDIDA – Em janeiro de 2010, a “Log-In” iniciou a operação para a Alunorte com navios afretados, que serão substituídos pelo “Log-In Tambaqui” e o “Log-In Tucunaré”, já está em fase adiantada de construção. Assim que o Log-In Tambaqui foi lançado ao mar, cederá lugar no berço de construção para o “Log-In Tucunaré”.

O projeto destes navios levou em conta a natureza da carga a ser transportada e a região onde irão atuar. Sua hidrodinâmica foi projetada para que tenha uma melhor navegabilidade, deslocando baixo volume de água a fim de não prejudicar a população ribeirinha, que sofre com a erosão das suas margens, agravada pela navegação fluvial. Seu consumo de combustível e emissão de gases consideraram padrões superiores de eficiência.

O projeto com a Alunorte faz parte da estratégia da Log-In em desenvolver soluções especializadas para logística de cargas na cabotagem brasileira, mediante contratos de longo prazo.

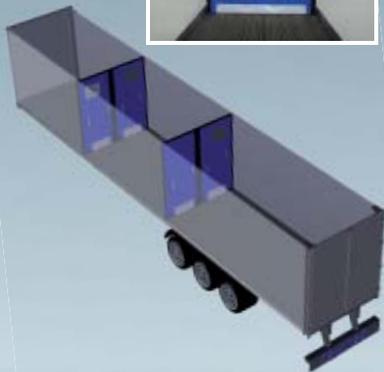
O “Log-In Tambaqui” foi adaptado para funcionar como sala de aula. O programa Navio Escola é uma iniciativa da Log-In para contribuir com a formação e capacitação da marinha mercante brasileira. “Teremos camarotes adicionais nos navios para receber estes estudantes e iremos firmar parcerias com as escolas de formação para que estes futuros profissionais tenham a possibilidade de vivenciar uma operação real” afirma o presidente da Log-In, Vital Jorge Lopes.

Todas as embarcações encomendadas pela Log-In ao estaleiro Eisa estão incluídas no Programa de Aceleração do Crescimento do governo federal. O investimento total é superior a R\$ 1 bilhão, utilizando recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) por meio de repasse do BNDES. Até 2013, a Log-In lançará ao mar um novo navio a cada seis meses.



FLASH
11 4136-3046

Divisórias Térmicas
Fixas e Móveis



ESTAREMOS NA
FENATRAN

Kits e acessórios para Sider
Decoração de Frotas.



www.flashnet.com.br

TESC investe R\$ 11 milhões em infraestrutura e equipamentos

Os investimentos da empresa ocorrem simultaneamente ao aprofundamento do calado do porto de São Francisco do Sul

■ RENATA PASSOS

O TESC (TERMINAL PORTUÁRIO SANTA Catarina), terminal de múltiplos usos localizado no porto de São Francisco do Sul com operações de contêineres, produtos siderúrgicos e granéis sólidos, investiu neste ano aproximadamente R\$ 11 milhões em infraestrutura e novos equipamentos com o objetivo de dar mais segurança e agilidade às operações.

Segundo o diretor superintendente do TESC, José Eduardo Bechara, um dos equipamentos adquiridos pela empresa é o guindaste portuário móvel MHC (Mobile Harbour Crane), que está previsto para chegar ao terminal no próximo mês. Com capacidade de 100 toneladas e alcance de até 58 metros, o MHC movimenta contêineres em navios com até 340 metros de comprimento e 47 metros de largura. "Também já estão em operação dois novos Meclift, equipamentos com capacidade para movimentar 16 toneladas de carga e que entram completamente em um contêiner", diz.

Outro investimento anunciado pelo TESC é a construção de uma câmara para inspeção sanitária de cargas refrigeradas. "Esta será a primeira câmara fria do porto de São Francisco do Sul, mas que também poderá ser utilizada por outros terminais", declara Bechara.

Segundo ele, a câmara, que deve ficar pronta na primeira quinzena de dezembro e demandou investimento de R\$ 170 mil, atenderá dois contêineres por vez e possibilitará que inspeções sanitárias de produtos refrigerados possam ser feitas no próprio terminal. "A carga do contêiner de exportação

ou importação poderá ser conferida na sala completamente sanitizada e climatizada a 10° Celsius, que também poderá ser utilizada por outros terminais".

Para garantir uma logística mais completa, desde o segundo semestre deste ano, o terminal começou a viabilizar o transporte ferroviário de contêineres por intermédio de uma parceria com a Brado Logística. Através da malha ferroviária, a empresa atende operações de exportadores de Lages (SC), Ponta Grossa (PR), Cambé (PR), Cascavel (PR) e, brevemente, Telêmaco Borba (PR).

Todos esses investimentos do terminal vão ao encontro do Programa Nacional de Dragagem financiado pelo PAC. O programa escolheu dez importantes portos do Brasil para novos investimentos e para o porto de São Francisco do Sul foram destinados R\$ 100 milhões. A obra, que teve início em julho de 2010, vai promover o aprofundamento do canal de acesso do porto, aumentando a profundidade de 12 para 14 metros. Hoje aportam em São Francisco do Sul navios com 12 metros de calado e com até 306 metros de extensão. Com a conclusão da obra, prevista para dezembro deste ano, o porto estará apto a receber navios de última geração, pois será um dos mais profundos da região.

O TESC fechou o primeiro semestre do ano com movimentação de 88 mil contêineres, 1 milhão de toneladas de carga siderúrgica e 240 mil toneladas de carga a granel. Neste ano, a empresa espera ampliar a movimentação em 8% em relação ao ano passado. "A perspectiva é fechar o



TESC terá guindaste móvel de 100 toneladas

ano com o faturamento próximo a R\$ 100 milhões", antecipa o executivo.

Segundo Bechara, desde a inauguração do terminal, já foram investidos aproximadamente R\$130 milhões. "No início das operações, em 2007, a produtividade era de 16 movimentos por hora. Atualmente, são realizados, em média, 40 movimentos por hora. Há ainda a perspectiva de um novo aumento na produtividade. No entanto, os investimentos também foram feitos para possibilitar a operação de dois navios simultaneamente", afirma.

Atualmente, o TESC conta pátio com capacidade estática para 10 mil contêineres, entre área do porto público e TESC, e armazém com 4 mil m² de área. "Contamos com dois berços de atracação (o 301 interno e o 301 externo) e também operamos no berço público. Estamos estudando a implantação de um novo berço e a pavimentação de mais 20 mil m² de retroárea", antecipa o executivo.





Genuine Quality.
Durable Trust.

A **marca DT®** oferece um programa completo com mais de 22.000 diferentes peças de reposição para caminhões, reboques e ônibus.

Scania · Volvo · Mercedes-Benz
DAF · Evobus · MAN
Neoplan · Renault

As peças de reposição da **marca DT®** possuem a máxima qualidade. A durabilidade e confiabilidade de nossos produtos é atestada e garantida por nossos fiéis clientes em todo o mundo.

Entre em contato com o seu distribuidor DIESEL TECHNIC e pergunte pelas peças de reposição da **marca DT®**.



www.dieseltechnic.com · vendas@dieseltechnic.com.br

Porto de Santos: aumenta a containerização de commodities

Além dos recordes, balanço da Codesp revela futuro perfil do porto de Santos, que movimentou 20 milhões de toneladas de carga containerizada



CONTABILIZANDO 9,2 MILHÕES DE TONELADAS movimentadas em agosto, o porto de Santos bateu mais um recorde de movimentação nos oito primeiros meses do ano, com 64,3 milhões de toneladas de cargas, volume 2,3% maior do que o verificado no mesmo período de 2010. Segundo balanço divulgado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) em agosto e dados prévios de setembro, a movimentação geral de carga em Santos segue nos dois sentidos do comércio exterior a mesma tendência observada ao longo dos últimos tempos: com importações em alta e exportações caindo.

Os 41,9 milhões de toneladas de cargas exportadas até agosto representaram 67,2% da movimentação total, registrando ligeira queda 1,3%, forçada pela

redução expressiva dos embarques das cargas de maior participação como açúcar e soja. As importações mantiveram o crescimento verificado ao longo de todo ano, acumulando no período alta de quase 10%, com 22,4 milhões de toneladas.

Entretanto, além da já conhecida queda do superávit da balança comercial brasileira, outras alterações que independem de sazonalidade, questões econômicas pontuais ou de mercados internacionais – como a quebra das safras de açúcar de Índia e Rússia que ocasionou um boom nas exportações de açúcar brasileiro no ano passado e conseqüente queda esse ano – começam a ser observadas nos balanços da Codesp com a expectativa de que persistam a médio prazo: a alta nas exportações de milho e a containerização

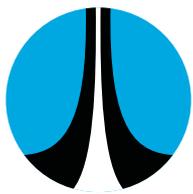
de commodities, esta, uma tendência mundial.

“O milho está se tornando a menina dos olhos do Porto de Santos”, explica a gerente de mercados, estudos e estatísticas da Codesp, Márcia Rubino, que acredita inclusive que a commodity possa se tornar um dos carros-chefe do complexo santista, ultrapassando a soja.

Em 2010, o incremento nas exportações de milho foi de 56,6%. “Este ano já foi 39,6% de acréscimo até agosto, com 2,47 milhões de toneladas, e estamos em uma crescente, pois a safra começou em julho. A previsão é encerrar o ano com 5,8 milhões de toneladas, em 2010 foram 5,5 milhões e se continuar assim, vai acabar ultrapassando a soja, que tem previsão de 8,2 milhões para esse ano”, prevê Márcia.

De acordo com a gerente, dificilmente o volume do milho vai cair. “Isso só aconteceria se o Brasil perdesse mercados, o que eu acho que não vai acontecer, é diferente do que ocorreu com o açúcar, que subiu no ano passado por causa de problemas na safra da Índia e caiu este ano”, completa.

Atualmente Santos detém 50,6% do mercado brasileiro de milho, mais do que em 2010, quando 45,8% do milho exportado pelo País saíram pelo porto santista. Em segundo lugar está Paranaguá com 25,4% do mercado e, em terceiro, aparece Manaus, com 10,1%. Quanto à origem da carga, 88,5% vêm do Mato Grosso e 10,5% de Goiás. Já em relação



RODOTÉCNICA
IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS



O Implemento que modernizou o Transporte de Carga Líquida no País.

Sua Ideia é o nosso Desafio!



Sobre Chassi Tanque
Aço Carbono



Bitrenço Inox Isotérmico



Semirreboque Tanque Aço Carbono



Rodotrem Tanque Aço Carbono



Bitrenço Inox

Uma empresa jovem, inovadora e revolucionária que nasceu
com mais de 25 anos de experiência em fabricação de tanques.

à infraestrutura portuária, Márcia Rubino explica que os mesmos terminais que operam soja também operam milho.

Entre os destinos do grão, o maior comprador é o Irã, com 35%, seguido pela Malásia, com 7,8% e de Marrocos, com 7%. “Depois desses três vêm 98 países com importação inferior a 7%”.

Foi para o Irã e carregado de milho que seguiu o navio “Leonidas Warrior”, de bandeira dominicana, após a realização do maior embarque de graneis sólidos da história do porto de Santos em janeiro deste ano. Foram 50 horas de operação para o embarque de 112 mil toneladas de milhos no navio classificado como Cape Size – grande demais para passar por eclusas de canais como o Panamá e, por isso, tem de contornar cabos, como o Cabo Horn – que atracou no Terminal de Granéis do Guarujá (TGG), na margem esquerda do porto.

Do outro lado da balança, o destaque das importações tem sido o adubo, segundo Márcia, um reflexo direto do incremento agrícola do País. “Praticamente todo o adubo do País é importado e o aumento de 63% nas importações do adubo de janeiro a agosto (no mês a alta foi de 113,8% em relação a agosto do ano passado) aconteceu por causa das commodities e uma coisa leva a outra, fora o dólar em baixa que também acabou favorecendo essa importação”, completa.

Além do adubo, cuja movimentação atingiu 2,2 milhões de toneladas de janeiro a agosto, o carvão ajudou a influenciar a alta das importações: a carga cresceu 1,8% nos oito primeiros meses do ano, atingindo quase 2,5 milhões de toneladas. Consolidando o crescimento do setor siderúrgico, o minério de ferro desponta com elevação de 49,3% até agosto com 789 mil toneladas, divulgou a Codesp.

CONTENEIRIZAÇÃO – Mais uma vez, o grande destaque do porto de Santos

foram as operações de contêineres, que alcançaram movimento recorde para o período janeiro a agosto, 12,5% acima do verificado em 2010, com 1,9 milhão de TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) no período e 272 mil TEU em agosto, alta de 8,1% em relação aos 251 mil TEU de agosto de 2010.

“A carga containerizada representa hoje 20 milhões de toneladas do total de 64 milhões que o porto já movimentou, o que corresponde a 31% do total, ou seja, um terço da carga está containerizada. É uma tendência ir transferindo tudo para contêineres”, explica Márcia.

Vale frisar que tanto contêineres como veículos são cargas de alto valor agregado, contribuindo fortemente para o desempenho do porto de Santos na balança comercial. No total acumulado até agosto, Santos alcançou US\$ 76,5 bilhões, acusando crescimento de 26,4% no período. Nas importações, Estados Unidos lideraram o ranking dos parceiros comerciais com participação de 17,3% do valor comercial, seguido pela China, com participação de 16,9%. Nas exportações, as posições se invertem com a China liderando com 11,1% do total, ante uma participação de 10% dos Estados Unidos.

Mas além dos tradicionais produtos industrializados transportados por contêineres, a gerente da Codesp destaca a migração das commodities para esse tipo de transporte. “A containerização das cargas dá mais segurança a mercadoria e a gente vê que essa é uma alteração no mundo todo, observa-se que realmente está diminuindo a chamada carga geral. O açúcar está indo em contêiner, o suco de laranja também”, afirma.

Com 1,3 milhão de toneladas exportadas até agosto e um incremento de 3,9% em relação ao mesmo período de 2010, o transporte de suco de laranja em contêineres cresce a passos largos:

apesar de grande parte da commodity (1,18 milhão de toneladas) ter saído de Santos como granel líquido, 113,7 mil toneladas de suco de laranja seguiram em contêineres, um crescimento de 20% em relação a 2010; enquanto o aumento do suco exportado como granel líquido foi de 2,6%. A Bélgica é o principal destino da carga, recebendo 48% desse suco, em segundo lugar aparecem a Holanda, com 24%, em terceiro Estados Unidos, com 14,5%, e em quarto Japão, com 3,5%.

VEÍCULOS – Após o último balanço divulgado pela Codesp ter mostrado marca inédita na movimentação de veículos em agosto: alta de quase 30% em relação ao ano passado, com 44,4% de aumento nas importações e alta de 23,3% nas exportações, Márcia adianta os números de setembro, explicando que agora deve se iniciar um período de quedas.

“Houve uma redução de 3,5% em setembro deste ano em relação a setembro do ano passado, as importações diminuíram de 12.714 para 9.741 unidades e as exportações de 25.717 para 22.067” explica ela, que prevê queda similar até dezembro. “Já para o ano que vem eu estimo uma queda entre 30% e 50% na movimentação de veículos”, explica.

Segundo Márcia, além de influenciar diretamente a queda da importação, a decisão do governo federal de aumentar em 30% a alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) dos carros importados deverá trazer reflexos também na exportação dos veículos.

“Aumentando o IPI os consumidores vão deixar de importar, mas estou estimando que deve cair a exportação porque vai aumentar o consumo interno e ainda com o dólar baixo a indústria nacional vai pensar ‘será que vale a pena vender para o exterior?’”, analisa. 

EXPEERS

gadied®

Maior economia de combustível. Melhor performance da frota. Mais competitividade para o seu negócio.

Chegou Expers. A mais avançada solução em gestão de abastecimento para frotas pesadas.

Resultado da parceria entre Raizen e Ecofrotas, Expers chegou para revolucionar a gestão de custos com abastecimento de frotas pesadas. Com foco na redução de consumo e de emissões de GEE, Expers foi desenvolvido com tecnologia de ponta para proporcionar uma gestão mais eficiente nas operações de frota.

Agende uma visita e conte com Expers para rentabilizar sua operação.

www.portalexpers.com • 4002.4300

A marca Shell é licenciada para a Raizen, uma joint venture entre Shell e Cosan.

RESULTADOS PARA NEGÓCIOS COMPETITIVOS.

uma solução



GTM traz para Brasil plataformas aéreas Runshare

Até o final de ano, venda de equipamentos deve representar 15% da receita da empresa

■ MARCIA PINNA RASPANTI

A GTM MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS trabalha para se fortalecer no mercado brasileiro como uma empresa de soluções completas na área de movimentação de cargas. Por isso, está agregando ao seu portfólio de produtos e serviços, a distribuição de plataformas aéreas da chinesa Hunan Runshare Heavy Industry, que dispõe de uma linha composta por modelos articulados e telescópicos com alcance de 14 a 42 metros.

Das dez primeiras unidades articuladas que chegam ao mercado brasileiro, seis já foram comercializadas, antes mesmo de sair do porto de Vitória, no Espírito Santo, informa Ledio Vidotti, diretor da empresa. “Elas têm alcance de plataforma de 16 m e 20 m” acrescenta Deivid Garcia, superintendente comercial. As companhias mineiras TGC Empreendimentos e Conenge Manutenção e Montagem Industrial foram responsáveis pelas primeiras aquisições.

“Em uma primeira experiência com esse tipo de equipamento, vamos testá-lo para substituir os andaimes, hoje muito caros em termos de mão de obra



As plataformas são articuladas com alcance de 14 a 42 metros

e locação”, informa Lindoldo Viana, gerente administrativo financeiro da Conenge, cuja expertise está voltada para as áreas siderúrgica, papel e celulose, gases e mineração.

A TGC, por sua vez, comprou cinco equipamentos. “Também é nossa primeira

experiência com este tipo de equipamentos, que serão usados na manutenção interna na unidade da Usiminas de Ipatinga”, informa Emerson Coelho Grossi, gerente comercial da companhia.

CARACTERÍSTICAS – As plataformas aéreas Runshare chegam com atributos técnicos que combinam confiabilidade e praticidade, diz a GTM. Destaque para o módulo de controle Cam-Bus e um conjunto de válvulas eletro-hidráulicas que permite uma operação sem trancos. No quesito segurança, elas dispõem do sistema LMI que indica se o equipamento está trabalhando dentro dos limites de peso e tombamento determinados. Os modelos também são equipados com sistema automático – que facilita a distribuição do peso no eixo –, bem como sistema de proteção de mangueiras para evitar danos e rupturas nos cabos, causados pelos movimentos (flexões). Somam-se ainda, dispositivos, alarmes sonoros e luz indicadora de sobrecarga.

Fabricados de acordo com as normas DIN

e dotados de sistema de gerenciamento de controle de qualidade, os modelos também são equipados como componentes de empresas reconhecidas mundialmente, de acordo com a distribuidora.

MERCADO POTENCIAL – As plataformas aéreas de trabalho são produtos indicadas para operações em galpões industriais, petroquímicas, empresas de demolição, armazéns gerais e manutenções elétricas não energizadas. Para conquistar este mercado, a GTM dispõe de infraestrutura com pronta entrega, peças sobressalentes e força no pós-venda.

Importante registrar que a empresa oferece garantia de um ano para todo o conjunto, e não apenas três meses para partes e peças elétricas, prática comum no mercado. “Seremos bem competitivos, ao compatibilizar preços similares aos do

mercado, mas com a oferta de equipamentos com 2 a 3 metros a mais de alcance de plataforma”, observa Devid Garcia. Confiante, a empresa espera comercializar 70 modelos em 2011, volume que deve acrescentar 15% na receita da empresa.

PARCERIAS – Além da Runshare, a GTM é representante de outras empresas do setor de movimentação de cargas. Entre as grandes fabricantes de máquinas e equipamentos cujos produtos a GTM traz para o mercado brasileiro está a fabricante chinesa de guindastes Xuzhou Construction Machinery Group (XCMG). A XCMG, no Brasil desde 2005, é uma das maiores indústrias de máquinas pesadas do mundo. A empresa produz também escavadeiras, carregadeiras, rolos-compactadores, motoniveladores. Entre os modelos vendidos no Brasil estão os guindastes da linha

Truck Crane, série K, com maior capacidade de carga; os guindastes sobre esteiras, como o QUY150, com capacidade de carga de 150 toneladas; e o QUY260, de 260 toneladas. A empresa já começou a construção de uma unidade industrial na cidade de Pouso Alegre, em Minas Gerais.

A PHD oferece produtos para elevação e movimentação de diversos tipos de cargas, que podem ser utilizados em diversos chassis de caminhões ou em bases fixas. Já a Altec fabrica dispositivos aéreos e elevadores, com aplicabilidade nas áreas de construção e manutenção de linhas vivas. Outra parceira da GTM é a Sunward que fornece guindastes telescópicos sobre esteiras para mais de 50 países. Inicialmente, são disponibilizados no Brasil os modelos com capacidade de carga de 12 a 16 toneladas e alcance de 16 metros a 20 metros.



SUA FROTA VAI DURAR MAIS.

Informe Publicitário

Por que será que em pouco tempo sua frota perde o impacto visual das impressões digitais?

Por que devido estar exposto a intempéries e lavagens excessivas com uso de produtos agressivos, pichações, má qualidade de impressões entre outras.

Pensando em solucionar esses problemas a empresa **Painéis Novo Tempo** que está a mais de 30 anos no mercado desenvolveu um produto diferente de qualquer outro, o **U. V. Coat (Finalizador de Imagem Digital)**.

Algumas das imagens atualmente são submetidas a lacas protetoras (não são vernizes) existentes no mercado, para que haja maior durabilidade, porém não resolvem o problema da agressão de produtos químicos sobre as imagens, por serem à base de água.

O **U. V. Coat (Finalizador de Imagem Digital)** consegue proporcionar durabilidade comprovada de dois a três anos ou mais. Protege as imagens de intempéries climáticas, raios ultravioleta, agüenta produtos agressivos utilizados nas lavagens e proporciona uma acabamento fantástico brilhante e uniforme.

Uma característica e também **novidade marcante** deste produto é a capacidade de agüentar inclusive o polimento da imagem trazendo novamente o brilho inicial. Não há produto que proporcione tamanha proteção atualmente.

Devido à vida útil das imagens triplicarem com o uso do **U. V. Coat** os custos finais são extremamente vantajosos tanto no sentido da imagem da empresa e na reposição fazendo assim que este produto se encaixe na sustentabilidade econômica. Grandes empresas como **Souza Cruz, Randon e Loga** já aprovaram essa novidade.

**EXIJA
FINALIZADOR
PARA
IMAGEM
DIGITAL**

U.V.Coat
Finalizador para Imagem Digital



e-mail: vendasnovot@uol.com.br
Fone: (11) 2607.5833

PPW Brasil apresenta novo conceito em portas

Especializada na fabricação e vendas de portas roll-up, a empresa lança produtos com design diferenciado e materiais ainda pouco utilizados no setor de transportes brasileiro

■ RENATA PASSOS



A nova porta é fabricada a partir de painéis de alumínio

A PPW BRASIL, CRIADA HÁ 18 ANOS PARA atuar na fabricação e vendas de portas “roll-up” para o setor de transportes, acaba de lançar dois tipos de portas: a Heckos PPW e a Aluvan PPW. Ambas desenvolvidas a partir de tecnologia de última geração, que confere às novas portas um desempenho diferenciado de todas as demais disponíveis no mercado. As novas portas têm formato roll-up (abrem para cima, como uma porta rolante) e não utilizam madeira em sua composição, o que reflete diretamente na durabilidade do produto.

A Heckos PPW chega ao mercado com altura de 300 mm, ideal para carretas e caminhões de médio e grande portes. Sem madeira em sua composição, a Heckos PPW traduz uma nova geração de produtos nesse segmento. Fabricada com ABS (acrolitrila, butadieno, estireno) e policomposite de alta performance ASA (acrolitrila, estireno

e acrilato), a Heckos PPW é uma porta reciclável, bem mais leve que as demais portas desse segmento. Características que permitem maior durabilidade, fácil manuseio e manutenção. “Sem rebites aparentes e com face externa totalmente lisa, as portas Heckos permitem uma melhor utilização dessa área para a comunicação visual da empresa”, destaca a diretora executiva da empresa, Anacélia Panzan.

A outra novidade fica por conta das portas Aluvan PPW. Com tecnologia de origem inglesa, essa nova porta é fabricada a partir de painéis de alumínio extrudado (alongado por meio da passagem forçada em um orifício), com altura de 35 mm e design côncavo. Por conta de seu formato, a Aluvan PPW torna-se uma porta bem versátil, permitindo sua utilização como portas laterais e adequadas para veículos especiais e veículos de pequeno porte (sobre chassi). Com total otimização do espaço, a Aluvan PPW tem corredeiras em náilon fixadas na lateral (não rebitadas). Essas portas têm face externa totalmente lisa, sem interferência de rebites ou recortes, com acabamento de alumínio anodizado.

Alinhadas ao conceito de portas “roll-up” e com um ano de garantia, as novas portas da PPW, fabricadas sob encomenda, agregam todos os benefícios desse formato. Sem

abrir para fora ao serem instaladas no veículo, as portas “roll-up” permitem maior agilidade na abertura e fechamento, fácil colocação do lacre ao término do carregamento, economia de espaço e facilidade na hora de executar manobras nos armazéns, segundo a fabricante. As novas portas foram testadas pela Fundação Vanzolini, apresentando 42% de ganho em produtividade no uso em carretas e 63% de ganho produtivo quando utilizada em carros de entregas urbanas.

CRESCIMENTO – De acordo com a diretora da empresa, a PPW Brasil deve apresentar um crescimento de 14% nos negócios neste ano. “Apesar dessas portas serem um pouco mais caras, há uma tendência mundial de sustentabilidade, o que demanda a substituição da madeira por outros materiais. Além disso, as empresas vão economizar com custo de manutenção, o que acaba tornando essas portas mais econômicas. Assim, por causa desses benefícios, elas devem representar 30% dos nossos negócios”, detalha Anacélia Panzan, ao informar que a PPW Brasil comercializa um total de 2.200 portas ao ano.

Focada em qualidade, a empresa mantém desde sua origem uma parceria com a empresa Whiting Door Manufacturing Corporation, uma das líderes do segmento, que lhe permite compartilhar tecnologia e ter agilidade de resposta na criação de soluções para cada cliente. “Ainda assim, sempre testamos os produtos em função da diferença climática”, conclui a executiva. ■

**A nova versão exclusiva
ACTIA chega com a FENATRAN.**

ACTIA® 
www.actia.com.br



Multi-Diag[®] M-Edition Trucks *Avantage NG*

Diagnóstico para ACTROS, AXOR, ATEGO, ACCELO, caminhões eletrônicos da linha tradicional, ônibus das séries 0400, 0500, OH, OF, LO e vans da série SPRINTER.



Desenhado especialmente para uso em ambiente industrial, proteção contra poeira, água e batidas. Com design sofisticado, o tablet possui as seguintes características:

- Peso de somente 950g e espessura de 16mm
- Tela 10" wide com tecnologia LED
- Bateria de alta performance com 8 horas de autonomia
- Vidro reforçado
- Capa protetora de silicone com alça
- Processador 1,5 GHz para maior eficiência

NOVA INTERFACE GRÁFICA E NOVAS FUNCIONALIDADES DISPONÍVEIS...

Função SCAN: Identificação automática das centrais e das falhas presentes no veículo através de um único toque. (Disponível para ACTROS II)

Função de configuração do ambiente CAN: Permite configurar o ambiente CAN nos veículos com arquitetura FR / MR.

Função de configuração do Split Control.

...E AGUARDE MAIS NOVIDADES PARA 2012





Ônibus privado é opção para aumentar mobilidade urbana

O transporte por fretamento também pode colaborar para melhorar a mobilidade nas cidades brasileiras nos próximos anos, segundo especialistas que participaram de evento da Fresp em Mogi das Cruzes

■ SONIA MORAES



O TRANSPORTE COLETIVO, QUE É UTILIZADO por 61% dos brasileiros para se deslocar de casa ao trabalho, segundo pesquisa sobre locomoção urbana realizada pelo Ibope a pedido da Confederação Nacional da Indústria (CNI), precisa melhorar muito para conseguir conter o avanço do automóvel nos grandes centros urbanos. Entre os entrevistados, 44% apontam que a inexistência ou a indisponibilidade de horários são a principal razão para não usar o transporte público e 10% afirmam ser preciso ampliar as linhas de cobertura.

São essas dificuldades que a população enfrenta diariamente no transporte público que tem levado o automóvel a ocupar cada vez mais espaço nas vias urbanas de todo o país. Segundo Eduardo Alcântara

Vasconcellos, especialista em planejamento urbano e coordenador do Projeto Observatório da Mobilidade Cidadã da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), um ônibus com quatro passageiros ocupa menos espaço nas vias por pessoa que um automóvel com dois passageiros. "No Brasil a situação é complicada e as pessoas têm comprado mais carros e motos do que utilizado o transporte público", destacou Vasconcellos durante o 12º Encontro das Empresas de Fretamento e Turismo, promovido no final de setembro em Mogi das Cruzes (SP) pela Federação das Empresas de Transportes de Passageiros por Fretamento do Estado de São Paulo (Fresp).

O especialista destacou em sua palestra

que, desde a década de 30, quando o Brasil passou da economia agrícola para a industrial houve um incentivo ao uso individual do automóvel e da motocicleta e não do transporte coletivo. "O Brasil está perto de chegar a 200 milhões de habitantes e as políticas públicas ainda são muito débeis", disse Vasconcellos.

O especialista destacou em sua palestra um estudo que vem sendo desenvolvido sobre o tema "Desafios para inclusão do fretamento nas políticas públicas de transporte". O objetivo é mostrar para a sociedade e o poder público as vantagens na utilização do transporte por fretamento, como alternativa para melhorar a mobilidade urbana, especialmente dos grandes centros.

"Precisamos de argumentos concretos para conseguir melhorar a credibilidade do serviço e fazer com que a sociedade e o poder público enxerguem as potencialidades do fretamento. Os empresários também precisam estudar medidas para sanar alguns problemas que levam a não aceitação desse transporte, como a grande concentração de veículos em locais específicos que impactam diretamente em problemas no trânsito", observou Vasconcellos.

Segundo o coordenador da ANTP, o transporte por fretamento tem virtudes naturais, principalmente agora que a disputa por passageiros será mais acirrada. "Somente bons argumentos dos empresários não basta. É preciso criar ações firmes para



vencer o preconceito preestabelecido por parte da sociedade em relação ao transporte por fretamento e mostrar os benefícios que o setor pode promover no trabalho conjunto”, ressaltou Vasconcellos.

Entre esses benefícios destacados pela especialista estão a redução do consumo de energia, da emissão de poluentes, do número de carros nas ruas, além de maior conforto, pontualidade e segurança por um serviço diferenciado, com profissionais treinados. Segundo Vasconcellos, um ônibus com seis passageiros gasta menos energia por pessoa e emite menos poluentes que um automóvel com dois passageiros. “Se o setor conseguir vencer a resistência poderá prestar um serviço de excelente qualidade e certamente se posicionar como uma alternativa viável para ajudar na mobilidade urbana nos próximos anos”, previu Vasconcellos.

Para a arquiteta e urbanista Valeska Peres Pinto, coordenadora técnica da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP), o serviço de fretamento é mais uma alternativa para preencher a lacuna do transporte por metrô, que não pega as pessoas na porta de casa, e os corredores de ônibus, que tem um limite de capacidade. “A utilização do ônibus coletivo privado é uma boa solução para as empresas que estão afastadas da rede convencional de transporte público”, disse a arquiteta. “A modalidade de fretamento é mais um ator, como o carro, ônibus e metrô, quando se pensa na mobilidade urbana”.

Segundo a coordenadora técnica da ANTP, a Copa do Mundo dará uma grande oportunidade para as empresas de fretamento no Brasil. “A Copa vai ser um grande espetáculo e o transporte por fretamento pode ajudar no deslocamento das pessoas”, acrescentou.

Valeska defendeu a integração dos modais como alternativa para resolver o problema da mobilidade nos grandes centros urbanos. “Achar que o carro é o único vilão no sistema viário dos grandes centros é uma ideia simplificadora. “Não temos muito tempo e o BRT é um modal que vai ajudar a organizar o transporte por ônibus no Brasil. É um investimento viável, mas somente este sistema de transporte não resolverá o problema de mobilidade no País. “É preciso colocar tudo na mesma sinergia e criar alternativas para facilitar o acesso das pessoas até as vias segregadas”, destacou a arquiteta.

Valeska disse que quando se pensa na mobilidade urbana é preciso partir de uma visão macro da região e de suas necessidades. “Nenhum transporte sozinho responde a todas as necessidades de uma cidade. Por isso, não adianta melhorar uma parte, é preciso cuidar de tudo”, afirmou. ■





Entidades querem incentivar o uso do ônibus

Em encontro organizado pela Abrati, em Brasília, representantes do setor de transporte de passageiros debateram medidas para fomentar a utilização do ônibus nos deslocamentos de pessoas



Mesa-redonda contou com José Antônio Martins, Renan Chieppe e Otávio da Cunha

Promovido pela Associação Brasileira de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati) e com a presença de grande número de empresários que operam o transporte rodoviário de passageiros, representantes dos setores estaduais da atividade e representantes dos usuários de ônibus, o seminário “A importância do marketing no transporte rodoviário de passageiros”, realizado em Brasília, em outubro, debateu a possibilidade de se adotarem medidas concretas para estimular o desenvolvimento do transporte de passageiros por ônibus, incentivando sua utilização cada vez maior nos deslocamentos de pessoas.

A principal conclusão foi de que um trabalho competente de comunicação com a sociedade, utilizando-se as diversas mídias hoje disponíveis, poderá trazer bons resultados em termos de imagem e de competitividade para o setor e atrair maior número de passageiros, além de contribuir para melhorar a qualidade

do diálogo com os órgãos dos governos federal, estaduais e municipais.

Depois de acompanharem palestras do jornalista Alexandre Garcia e do publicitário Washington Olivetto, coordenadas pelo jornalista Heraldo Pereira, os cerca de 120 presentes acompanharam uma mesa-redonda com a participação do presidente da NTU, Otávio da Cunha; do presidente da Fabus, José Antônio Martins, e do presidente da Abrati, Renan Chieppe.

As entidades participantes decidiram trabalhar pela união dos segmentos que se dedicam ao transporte de passageiros por ônibus, tendo em vista alcançar maior visibilidade na sociedade e perante os órgãos de governo. Entre as primeiras medidas práticas foi decidida a criação de três grupos de trabalho para análises e propostas em torno das seguintes questões:

1) a desoneração tributária do transporte

de passageiros, com vistas ao barateamento do preço das passagens;

2) a implantação de uma regulação baseada exclusivamente em critérios técnicos e capacidade gerencial para o setor, com a cooperação e participação de suas entidades e associações de classe.

3) o estabelecimento e fortalecimento das áreas de comunicação social e marketing de cada empresa, tendo em vista aperfeiçoar a qualidade da comunicação com suas comunidades e atrair cada vez mais passageiros para o ônibus.

FOCO MAIS AMPLO – Falando sobre os objetivos do seminário, o presidente da Abrati, Renan Chieppe, defendeu que as preocupações do setor de transporte rodoviário de passageiros devem ir além de aspectos como, por exemplo, as licitações de linhas anunciadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. Para ele, no momento estão presentes várias outras questões importantes, como a necessidade de serem desenvolvidas ações de comunicação e marketing para valorização do transporte público de passageiros e do conjunto das empresas que se dedicam à atividade, cuja importância, segundo disse, ainda não alcançou pleno reconhecimento. “Sabemos fazer transporte como ninguém, mas não temos o amplo e completo reconhecimento disso”, afirmou.

Renan sustentou que no Brasil mudaram muito as relações entre as entidades, o empresariado e o governo. “Tenho para mim que, a partir de agora, a questão da ética

TECNOLOGIA QUE ELEVA

Com milhares de equipamentos em operação e uma rede de mais de 50 distribuidores em todo o país, a Marksell produz os mais modernos equipamentos do mercado brasileiro.

Só a líder em toda a América Latina pode oferecer tanta qualidade e vantagens para seus negócios e sua carga.



vai ser uma plataforma para essa relação. Na presidência da Abrati, aprendi que o governo respeita a opinião pública. Por isso, ações nessa área são fundamentais", disse.

Em relação ao esforço a ser desenvolvido por uma desoneração do setor, Renan lembrou que outros setores, já desonerados, "fizeram o seu dever de casa", caso do aéreo, que foi isentado do recolhimento de ICMS. Outra questão levantada por ele é a maneira como se processam as regulações nos estados, onde os governos ficam inteiramente à vontade para estabelecer normas e exigências. "A tarefa de regulação não deve constituir uma forma de monopólio pelo governo. Defendo que as associações também possam fazer proposições nessa área", sustentou.

COMUNICAÇÃO PROFISSIONALIZADA

— Por sua vez, o presidente da NTU, Otávio da Cunha, considerou que a comunicação é uma ferramenta importante que o setor poderá utilizar para a divulgação dos pontos fortes do setor. "É preciso mostrar à população, de maneira profissional, que o transporte rodoviário de passageiros presta um bom serviço. Uma estratégia bem pensada certamente nos trará benefícios", ressalta.

Em relação ao aspecto regulatório, Cunha relatou que em muitas situações houve quebras de marcos regulatórios, em um intenso processo de reformulação, com novas exigências e novas realidades do mercado. "Fica muito claro que, com a política dos últimos 30 anos do governo de incentivo ao automóvel, as cidades não estão preparadas para as consequências", afirmou. Por isso, é cada vez mais necessário dar prioridade ao transporte público. A oportunidade para isso está se apresentando agora, quando o governo dispõe de R\$ 30 bilhões para investir.

O presidente da NTU defendeu a imediata adoção de sistemas BRT (Bus Rapid Transit) nas grandes cidades, e explicou: "Não somos avessos à multimodalidade, mas neste momento os esforços devem ser concentrados no ônibus urbano e nos sistemas de corredores segregados, que nos dão a chance de

alcançar nas cidades a necessária velocidade comercial aliada a uma alta capacidade de transporte."

O presidente da Fabus, José Antônio Martins, usou alguns dados do mapa da produção da indústria brasileira de ônibus no período de janeiro a agosto de 2011, para destacar que nesse período já foram fabricadas mais de 20.000 unidades e que até o fim do ano será atingida a marca recorde de 35.000 unidades. Reconheceu que a produção da China e da Índia, primeira e segunda colocadas, ainda é um pouco maior, mas enfatizou que a qualidade e a tecnologia do ônibus brasileiro são muito melhores.

No entanto, afirmou, o sucesso da indústria de ônibus, do mesmo modo como o setor de transporte de passageiros por ônibus, ainda não consegue mostrar uma imagem positiva para o governo. Para que esses dois setores ganhem maior visibilidade, Martins propôs que eles se unam e organizem uma grande mostra periódica — uma feira — que possa ser visitada por políticos e gestores de todos os níveis. "Eles precisam conhecer o nosso tamanho, saber o volume de empregos que geramos. Precisam ter consciência do que saber o que representamos em termos de estratégia para o Brasil", sustentou o executivo, acrescentando: "Qual é a imagem que temos junto ao governo? Ora, o governo federal não sabe quem somos nós. Não tem uma ideia do que representamos em conjunto. Não sabe do nosso grau de empregabilidade. Precisamos mostrar o nosso tamanho, gerar uma imagem perante o governo, mostrar ao governo quem somos nós."

O jornalista Alexandre Garcia e o publicitário Washington Olivetto afirmaram que o setor de transporte rodoviário de passageiros tem necessidade de adotar uma estratégia de comunicação e marketing, se quiser projetar uma imagem real da sua importância e das suas dimensões, tanto para o público quanto para os governantes. Para Olivetto, o grande aliado do setor no seu esforço de comunicação deverá ser o passageiro, aquele que utiliza os serviços prestados pelas empresas. ■



Neobus amplia a família Mega BRT

Para atender às condições estipuladas para operar nos corredores do Rio de Janeiro, a empresa introduziu algumas características diferentes no novo Mega BRT



O novo Mega BRT tem quatro portas ao nível das plataformas de embarque e desembarque dos passageiros no lado esquerdo

UM ANO APÓS DE TER LANÇADO O MEGA BRT articulado, introduzindo uma concepção aerodinâmica arrojada no segmento de ônibus, a gaúcha Neobus dá um novo passo ao apresentar a versão projetada para atender às especificações das normas da Secretaria Municipal de Transporte do Rio de Janeiro (SMTR). A novidade vai ser exibida em primeira

mão no dia 25 de outubro, na VII Intrans – Exposição Internacional de Transporte e Trânsito, que acontece no Centro de Convenções Sul América, no Rio de Janeiro, paralelamente ao 18º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, evento que tem a chancela da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP).

A nova versão do Mega BRT articulado mantém muitas das características da versão original, coincidentemente mostrada no Rio de Janeiro em novembro do ano passado. Ao contrário da primeira, todavia, montada sob um chassi Volvo, a atual utiliza a plataforma Mercedes-Benz O500 com tecnologia de motorização Euro 5. Mas para operar nas

condições estipuladas pelo órgão gestor, a montadora de Caxias do Sul colocou quatro portas ao nível das plataformas de embarque e desembarque dos passageiros no lado esquerdo e duas de saída de emergência no lado direito.

“É uma versão adequada para atender às definições da SMTR, para ser usada em corredores e plataformas ao nível. Ela não traz nada de especial que se possa ser destacada. As diferenças, na verdade, são poucas. Tem ar-condicionado, vidro colado, poltrona de tecido fixo como seu anterior”, conta o diretor de

Engenharia da Neobus, Adelir José Boschetti, sem esconder certa ansiedade nas semanas que antecedem a apresentação, o que é perfeitamente compreensível, ainda mais quando se sabe que outras marcas estarão presentes ao evento no Rio de Janeiro.

O engenheiro da Neobus faz questão de ressaltar que a nova versão faz parte da família Mega BRT articulado e que, portanto, não se trata de um projeto novo. Ele detalha que uma das duas portas de saídas de emergências no lado direito do veículo foi colocada próxima

ao motorista e a outra na parte traseira. “Quando esta porta traseira não for utilizada, ela pode acomodar passageiros de pé, devido à colocação de uma plataforma móvel que permite aproveitamento daquela área”, explica Adelir.

O que carro que será mostrado ao público no evento da ANTP no Rio tem layout desenvolvido para atender às necessidades da SMTR – a pintura, adianta Adelir, puxa para o tom azulado – mas de acordo com o engenheiro gaúcho, nada impede também que se adapte aos interesses de outras prefeituras. “É um carro que tem boa altura interna, excelente renovação de ar, uma grande área envidraçada, além da concepção de um trem de alta velocidade”, aponta. “Afora a relação custo-benefício”, complementa. O primeiro filho da família Mega BRT, como Adelir observa, foi uma versão low entry para o transporte coletivo de Porto Alegre, disponibilizado no primeiro semestre deste ano com muita repercussão.

O diretor de engenharia mostra-se reticente ao falar de negócios, mas abre uma exceção para dizer que a companhia está em tratativas avançadas com potenciais clientes e que não há nada que possa ser informado neste momento em virtude das etapas de negociações que estão sendo executadas entre as partes. “Temos perspectivas bem favoráveis de parte dos clientes. É claro que outros vão mostrar carros, mas temos a nosso favor o fato de termos sido ousados um ano atrás e de já ter comercializado um volume expressivo nesse tempo para a cidade de Curitiba”, declara.

Ainda de acordo com Adelir Boschetti, a encarregadora pretende encerrar o ano de 2011 com a produção de aproximadamente 700 unidades, somando articulados, biarticulados e veículos convencionais. A Neobus encerrou 2010 com aumento de 25% na produção de ônibus, cerca de quatro mil unidades. ■

PROJETO É DIVISOR NO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Um modo inovador de a indústria de ônibus, dos gestores públicos, dos operadores do sistema e usuários enxergarem o futuro do transporte urbano de passageiros no País. Assim, o Mega BRT da Neobus foi saudado um ano atrás, quando da sua apresentação oficial ao mercado no Rio de Janeiro. O prefeito do Rio, Eduardo Paes, encantou-se com o projeto, indicando-o para uso na Transoeste, a primeira linha de BRT (Bus Rapid Transit) da cidade, que vai ligar a Barra da Tijuca a Campo Grande, numa distância de 56 km, passando pelo Túnel da Grota Funda, gerando economia de uma hora no tempo de viagem.

O veículo embute um conjunto de atrativos capaz de convencer o mais exigente dos executivos a deixar o carro em casa para ir e voltar do trabalho. O designer Leônidas Fleith chama-o de um legítimo puro-sangue, que nasceu para impressionar. A inspiração arquitetônica veio dos trens de alta velocidade. “Mas desde o princípio a preocupação foi oferecer um plus para o usuário se sentir atraído, que fosse bonito esteticamente e convidativo, ou seja, que fizesse parte do seu dia a dia” conceitua Fleith.

Para a Neobus, o projeto Mega BRT foi um divisor de água. Até pouco tempo a empresa era conhecida por micro-ônibus. O upgrade rompe décadas de uma linha

convencional. “A proposta foi criar uma imagem moderna para que os passageiros e a própria população enxergasse o transporte público diferente”, comentou à época do lançamento o presidente do grupo caxiense, Edson Toniello. “Ele vira uma página no transporte coletivo” complementou o empresário. “Os mais modernos ônibus no mundo estão migrando para este tipo que a Neobus está fazendo” disse o presidente da CTS Brasil, Luiz Antonio Lindau.

Para a diretoria da Neobus, o Mega BRT encaixa-se como alternativa nos planos de municípios com perfil populacional acima de 500 mil habitantes. Na ponta do lápis são mais de 40 cidades em todo o país que estudam construir VLTs ou metrô como soluções para equacionar os problemas de mobilidade. Além de ser escolhido para a Transoeste, no Rio de Janeiro, o articulado da Neobus é alternativa para projetos tipo BRT para outras cidades e capitais que optaram por soluções rápidas, simples e baratas. “É um ônibus que possui muita tecnologia, eletrônica embarcada, mas estamos valorizando o passageiro. É preciso descolar a imagem de que ônibus no Brasil é para população carente, mas precisa ter boa estrutura para atrair essa população”, resalta Toniello.



Abal – Associação Brasileira do Alumínio

Rua Humberto I, nº 220, 4º andar – Vila Mariana
 CEP: 04018-030 - São Paulo - SP
 E-mail: abal@abal.org.br
 Site: www.abal.org.br
 Tel.: (11) 5904-6450

A Abal aproveita a Fenatran para divulgar o uso do alumínio em implementos rodoviários. O destaque é para as carrocerias para cargas secas e para os protetores laterais, mostrando que a escolha pelo metal racionaliza custos e potencializa investimentos. As carrocerias em alumínio garantem reduções de peso, de consumo de combustível e de emissões de gases de efeito estufa, com maior capacidade de carga, receitas de frete e durabilidade. Além disso, permitem maior facilidade na fabricação, montagem e manutenção e agregam as características de longa vida útil, reciclabilidade e excelente valor residual. Os dispositivos de proteção lateral, além de leves, são mais seguros: apresentam maior absorção de energia de impacto no caso de acidente e perfeita adequação à Resolução do Contran e à Norma ABNT NBR 14.148:2009.

A entidade, que atua no mercado há 41 anos, reúne 100% dos produtores de alumínio primário e as empresas transformadoras de alumínio – que representam cerca de 80% do consumo doméstico brasileiro – além de consumidoras de produtos de alumínio, fornecedores de insumos, prestadores de serviços e comerciantes. Por meio do Centro de Informações Automotivo e de Transportes, presta atendimento aos profissionais da indústria e mercado, estudantes e pesquisadores sobre o uso do alumínio, divulgando aplicações específicas, novas tecnologias, produtos e serviços, entre outros.



ADR Brasil Eixos Ltda.
 Rua Antônio Fernandes Figueroa, 1.807

CEP: 14095-280 – Ribeirão Preto – SP
 Tel.: (16) 3965-3946 / 3617-3079
 E-mail: dario@adrexios.com.br
 Site: www.adraxles.com

A empresa ADR Brasil, fabricante de eixos e suspensões que há oito anos atua no mercado nacional, apresenta os seguintes produtos: eixos rodoviários a disco, raiado de cinco e suspensões pneumáticas.



Agrale S.A.
 Estrada BR 116 – KM 145 – nº 15.104, São Ciro
 CEP: 95059-520
 E-mail: contatos@agrle.com.br
 Site: www.agrale.com.br
 Tel.: (54) 3238-8000

Com forte presença no mercado há 49 anos, a Agrale expõe sua linha 2012 de caminhões. Com PBT entre 6.500 kg e 22.000 kg, os veículos foram totalmente remodelados, com uma nova cabine mais moderna, ergonômica e confortável, maior capacidade de carga e motorizações que atendem à nova legislação Proconve- P7, com menores níveis de emissões. A nova linha foi concebida para oferecer mais conforto, segurança e economia, e garantir aos clientes e usuários tradicionais características: baixos custos de aquisição e operacional, robustez, fácil manutenção e vida útil mais longa. Com quase 50 anos de tradição e solidez, é uma empresa de capital e controle 100% nacionais que atua na produção de veículos, tratores e motores a diesel. A companhia exporta seus produtos para Argentina, Angola, Chile, Colômbia, Peru, Uruguai, Paraguai, Bolívia, Cabo Verde, Moçambique, Venezuela, Suriname, Guiana, Costa Rica, Nigéria.



Airtech Molas Pneumáticas
 Avenida Casa Grande, 54 - Jardim Casa Grande

– Diadema – São Paulo – SP
 E-mail: giseli.watanabe@airtechbrasil.com
 Site: www.airtechbrasil.com

A Airtech Molas lança dois novos suspensores fabricados no Brasil. A empresa, que iniciou suas atividades há três anos, fabrica foles, molas de cabine, molas pneumáticas, convolutadas e suspensores e exporta seus produtos para Equador, Bolívia, Venezuela, Uruguai, Paraguai, Chile, Peru, Colômbia.



Alcoa Alumínio S.A.
 Av. das Nações Unidas, 12.901 – Torre Oeste
 16º andar
 CEP: 04578-000 - São Paulo - SP
 E-mail: faleconosco@alcoa.com.br
 Site: www.alcoa.com.br
 SAC: 0800 015 9888

Uma das principais empresas do setor de alumínio, a Alcoa foi fundada em 1888 nos Estados Unidos e atua no Brasil desde 1965. O alumínio Alcoa é um material leve e reciclável que proporciona diminuição de desgaste dos pneus, economia de combustível e contribui para aumentar o volume de carga máxima. A Alcoa possui uma variada gama de rodas e perfis de alumínio indicados para a fabricação de baús e carrocerias de ônibus e caminhões, para vagões ferroviários, embarcações, componentes automotivos e diversas outras aplicações no setor de transportes. Os perfis de alumínio Alcoa possuem elevada resistência à corrosão e respeitam a composição exata de ligas, garantindo as propriedades mecânicas e dimensionais exigidas nas aplicações automotivas e para transporte. As rodas forjadas de alumínio Alcoa oferecem segurança, resistência e durabilidade, além de serem mais leves que as demais existentes no mercado. A linha completa da empresa inclui alumínio, alumina, químicos, pó de alumínio, além de produtos transformados. Para o setor de transporte destacam-se as rodas de alumínio, revestimento de implementos rodoviários (lateral, frontal e traseiro), piso antiderrapante, protetor lateral de

caminhão e elementos fixadores, entre outros.

Grupo Apisul

Rua Pereira Franco, 347 - Porto Alegre – RS
CEP: 90240-520
E-mail: marketing@apisul.com.br
Site: www.apisul.com.br
Tel.: (51) 2121-9000
SAC: (51) 2121-9007

Formado pelas empresas Apisul Administradora e Corretora de Seguros, Multisat Sistemas de Gerenciamento de Riscos, Apisul Gerenciamento de Risco e Apisul Reguladora de Sinistros, o grupo é movido pelo conceito de gestão integrada com total controle de cada etapa da operação.

Dois principais produtos são foco no evento:

O ApisulLog é um software de inteligência logística desenvolvido 100% web que integra diversas tecnologias de rastreamento em um único ambiente. Proporciona o controle total da cadeia logística e fornece informações para a gestão e tomada de decisões em tempo real de forma

precisa, segura e ágil, focando na produtividade e pontualidade das operações.

O Integra é um sistema de automatização da gestão de segurança e processos logísticos que reúne as principais tecnologias de rastreamento em uma plataforma unificada. o Integra otimiza as ações dos operadores de monitoramento e facilita a percepção de riscos, garantindo o cumprimento das exigências dos Planos de Gerenciamento de Riscos. Com este recurso, o transportador pode observar sua frota e tomar ações de correção diretamente com o veículo, alterando roteiros ou pontos de paradas.

O Grupo Apisul, há 26 anos no mercado, disponibiliza soluções integradas com segurança e alto desempenho em gestão de riscos, inteligência logística e seguros, com compromisso e assertividade, agregando valor aos negócios dos seus clientes. Sua rede de atendimento abrange todo o Brasil.

Auto Sender Ind. e Com. Ltda.

Rua Porcelana, 206 - Jabaquara - São Paulo - SP

Tel.: (11) 5588-8888

E-mail: autosender@autosender.com.br

Site: www.autosender.com.br

Um sistema de monitoramento das pressões dos pneus via web é o principal lançamento da Auto Sender que apresenta também outros produtos ligados aos segmentos em que atua como sensores de velocidade para tacógrafos e velocímetros, periféricos e acessórios para rastreadores e sistema de telemetria para gestão de frotas. Com início de operação em 2001, a empresa exporta seus produtos para Paraguai, Bolívia, Colômbia e República Dominicana.



Autofax

Avenida Lineu de Paula Machado, 370 - Morumbi – SP

Tel.: (11) 3471-2501 / 0800 596 1001
 E-mail: autofax@autofax.com.br
 Site: www.autofax.com.br

Especializada em tecnologia para decisão de negócios, a Autofax apresenta um sistema de gerenciamento remoto de dados com validação jurídica, usando tecnologias de transferência de dados via GPRS/GPS e de certificação digital, através de utilização de rede de internet e de terminal móvel de certificação digital online. Isso viabiliza a troca de documentos eletronicamente e com garantias jurídicas, através de assinatura digital, de acordo com as normas estabelecidas pelo IPC-Brasil. Há 18 anos no mercado, a empresa desenvolve produtos como o MDCert - Sistema de Certificação de Processos, um sistema de gerenciamento remoto de dados com validação jurídica de processos; uma linha completa de soluções para Certificação Digital que dá segurança às operações e minimiza riscos de fraudes de dados e documentos; e soluções em informações comerciais e cadastrais para decisão estratégica de negócios, para análise completa e redução de riscos nas transações comerciais.



BgmRodotec - Software de Gestão para o Transporte

Rua Professor Soares Avellar, 134 – Vila Guarani
 CEP: 04306-020 – São Paulo – SP
 E-mail: comercial@bgmrodotec.com.br
 Site: www.bgmrodotec.com.br
 Tel.: (11) 3528-2255

A empresa lança o Business Suite, uma ferramenta de business Intelligence que funciona integrada ao software Globus. Ele emite alertas de desempenho, via e-mail, automaticamente, possibilitando maior mobilidade para os processos de tomada de decisão. Com o Business Suite, é possível ter o controle absoluto de todos os indicadores, durante 24 horas por dia,

mesmo enquanto dorme. É a grande oportunidade para reduzir custos e aumentar o faturamento. O principal destaque na Fenatran é a demonstração dos novos recursos do TMS (Transport Manager System), bem como dos módulos de manutenção e controle do abastecimento. Nesse conjunto de sistemas controla-se mais de 50% do custo operacional da empresa. A BgmRodotec, que está há 30 anos atuando nesse segmento, lança no evento o e-Mobile, módulo de informações gerenciais que concentra as informações de todos os módulos em um só lugar. A empresa destaca ainda o ERP GLOBUS – Software de Gestão integrado para empresa de transporte de cargas e passageiros, composto por mais de 30 sistemas que abrangem a área fiscal, contábil e financeira, manutenção, pessoal e operacional. O sistema permite que diversas rotinas sejam automatizadas, gerando maior produtividade e segurança. A integração entre as áreas proporciona a melhor visualização de todos os recursos da empresa.



Borrachas Tipler Ltda.

Avenida Parobé, 2.250 – Scharlau, São Leopoldo – RS
 CEP: 93140-000
 Tel.: (51) 3568-2222 / 3568-2242
 Fax: (51) 3568-2221
 E-mail: contato@tipler.com.br
 Site: www.tipler.com.br

Há 36 anos no mercado de reforma de pneus, focada no desenvolvimento das soluções mais rentáveis para este mercado alicerçada na inovação e sustentabilidade, a Tipler apresenta os novos desenhos de bandas das já consagradas linhas Performance e Ecomais - que têm proporcionado excelentes resultados na redução de custos operacionais, rentabilizando frotas de todo o Brasil – e da linha de bandas pré-moldadas Extra. Resultado de anos de pesquisa e desenvolvimento, as bandas da linha Extra chegam para atender à grande demanda por transporte fora de estrada em operações agrícolas,

de mineração e obras de infraestrutura e reúnem desenho, escultura de sulco e composto de borracha otimizados para suportar as condições mais severas de piso, protegendo a carcaça e garantindo maior vida útil aos pneus das empresas que operam nas condições mencionadas. A empresa exporta atualmente para Argentina e Uruguai e está expandindo as operações de exportação para outros países da América do Sul.



Borrachas Vipal

Av. Severo Dullius, 1.395 – sala 803
 CEP: 90200-310 - Porto Alegre - RS
 Tel.: (51) 3205-3080
 E-mail: vipal@vipal.com.br
 eduardo.sacco@vipal.com.br
 Site: www.vipal.com.br
 www.sobreestradaVIPAL.com.br

Desde 1973 desenvolvendo produtos para reforma e conserto de pneus e câmara de ar, além de bandas pré-moldadas para reforma de pneus para todos os segmentos de transporte e serviços e software para gestão de frotas, a Vipal lança a banda pré-moldada dv-rt2, para a reforma de pneus utilizados em eixos de tração para transporte de carga. O produto tem maior poder de tração até o final da vida útil. A empresa também apresenta sua linha de bandas de rodagem pré-moldada Eco-tread , desenvolvidas com compostos especiais de borracha que permitem até 10% de economia de combustível e até 6% de ganho de quilometragem. A empresa exporta seus produtos para mais de 90 países na América Latina, Estados Unidos, Canadá, Europa, Ásia , África e Oceania.



Carrier Transicold

Rua Berto Círio, 521



Ranking com mais de

1200

empresas do setor

Maiores & Melhores | Edição 2011

DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

Em sua 24ª edição, o destaque é a eficiência

Dentro do setor de transporte, muitas variáveis pairam entre a qualidade e a eficiência máxima, por isso neste ano foram aplicados critérios de avaliação que levam em conta dados quantitativos e, o mais importante, dados qualitativos.

Agora a edição apontará os principais nomes do mercado nas diferentes categorias:

Maiores & Melhores
DO TRANSPORTE DO TRANSPORTE

Com a criação de novos parâmetros, a avaliação destaca a eficiência das empresas.

Maiores & Melhores de 2011 publica ainda análises detalhadas dos setores do transporte que revelam as perspectivas de negócios para os próximos anos e matérias com as melhores empresas de cada segmento.

E mais: uma relação com mais de 1.200 empresas de todas as áreas ligadas ao setor de transporte, um crescimento substancial em comparação com a edição anterior.

Anuncie em Maiores e Melhores do Transporte:
seu produto ou serviço não poderia estar em melhor companhia.

FECHAMENTO PUBLICITÁRIO 14 DE NOVEMBRO - CIRCULAÇÃO 26 DE NOVEMBRO

Mais informações - 11 5096-8104 - otmeditora@otmeditora.com.br



CEP: 92420-030 – Canoas – RS
 Tel./Fax: (51) 3477-9410 / 3477-9743
 E-mail: marjorie.schmidt@carrier.utc.com
 Site: www.transicold.com.br

A Carrier Transicold – que trabalha com equipamentos para refrigeração de cargas e iniciou suas operações em 1993 – apresenta novidades em controladores de temperatura e também em equipamentos de uso urbano.

Casquel

Rua 3º Sargento João Soares Faria, 407
 E-mail: celso@casquel.com.br
 Site: www.casquel.com.br
 Tel.: (11) 2955-7835

A Casquel Antiaderentes apresenta o Perfil Agrax Ecológico para quinta roda, um produto desenvolvido para eliminar o uso da graxa na mesa da carreta e na quinta roda, deixando de ser despejado no meio ambiente 60 kg/ano de graxa. A vida útil desse produto é de cinco anos, o que resulta em uma economia de 300 kg de graxa. Entre outras vantagens, esse item elimina o desgaste e dispensa o ajuste na quinta roda, melhora as manobras de ultrapassagem dando firmeza ao conjunto; permite longa durabilidade em conjuntos solidários e sua instalação é simples e rápida.

Com sede na cidade de São Paulo, a empresa atua há 15 anos no segmento de mineração, cimento, agrícola e construção civil, desenvolvendo soluções, produtos e serviços para elevar os índices de produtividade, eficiência e disponibilidade dos equipamentos de transporte, escavação e carregamento. Atualmente exporta seus produtos para a América do Sul e África.

Continental

Rua Endres, 1.424 - Guarulhos - SP
 CEP: 07043-000
 E-mail: caroline@printerpress.com.br ou feli-pe@printerpress.com.br
 Site: www.conti.com.br
 SAC: 0800 77 00107

A Continental completa neste mês de outubro 140 anos e aproveita para mostrar o Light Quad Band, um rastreador veicular GPS/GSM desenvolvido para o monitoramento de veículos e

cargas. O produto permite às empresas de rastreamento de veículos operar sobre uma plataforma confiável e oferece aos clientes maior segurança, coibindo roubos e otimizando a utilização da frota, através do monitoramento de itinerários, horários, velocidade e posição dos veículos.

Outro produto em divulgação é o Fleet Manager que é composto por um módulo eletrônico, um sistema de transmissão de informações e um software central que monitora as principais informações de uma viagem, transformando os dados recolhidos em relatórios e gráficos gerenciais. O resultado é o controle total da operação, com aumento da segurança de direção, do gerenciamento logístico e, consequentemente, com redução dos custos de consumo de combustíveis, manutenção e pneus. Além disso, conta com sua linha de tacógrafos, utilizados para o controle operacional de veículos comerciais.

O Grupo Continental é um dos maiores fornecedores globais de componentes automotivos e um dos cinco maiores sistemistas do mundo. Seu portfólio é composto por sistemas de freios, sistemas e itens de powertrain e chassis, além de instrumentação, eletrônica veicular, pneus e elastômeros técnicos. Como parceiro da indústria automobilística, a Continental desenvolve e fabrica produtos e sistemas nos quais acomoda a mobilidade individual, segurança, conectividade, integração das interfaces do automóvel com o motorista, responsabilidade ambiental e eficiência de custos. No mercado de reposição, a empresa se diferencia em diversos segmentos de atuação, sob as marcas ATE, ContiTech, Continental Pneus e VDO. A empresa está presente em 45 países, sendo que em 37, o grupo opera com fabricação, pesquisa e instalações de desenvolvimento. Nos outros oito países, a empresa possui apenas vendas e locais de distribuição, como é o caso da Argentina, Dinamarca, Irlanda, Cazaquistão, Holanda, Noruega, Polônia e Taiwan.



Effa Motors

Av. Piracema, 1.560

Tamboré – São Paulo – SP
 CEP: 06.460-030
 Tel.: (11) 4196-1010 / 4196-1023
 E-mail: novasconcessoes@effamotors.com.br
 Site: www.effamotors.com.br

O Grupo Effa, que atua no mercado automotivo brasileiro desde maio de 2008, quando foi lançada a marca Effa Motors, apresenta na feira a picape Effa Start, picape Effa Start Cabine Dupla, van Effa Start, caminhão Effa JBC de duas toneladas e caminhão Effa JMC de quatro toneladas.

Inicialmente, a empresa comercializava uma linha de utilitários composta pelos modelos Effa Hafei picape cabine simples, Effa Hafei van e Effa Hafei furgão, todos importados da China. Em outubro de 2010, a companhia ampliou sua linha, lançando os modelos Effa Hafei picape cabine dupla e Effa Hafei picape baú, além de iniciar as vendas do M100 com novos equipamentos de série. Em julho de 2011, a empresa ampliou sua atuação com o lançamento dos seus primeiros caminhões. A marca trouxe para o Brasil os caminhões leves N601 (capacidade para transportar três toneladas) e N900 (quatro toneladas), ambos produzidos pela marca Jiangling Motors Corporation (JMC), um dos maiores fabricantes chineses de veículos comerciais e uma das 100 maiores empresas da China.



Elber Geladeiras

Rua Progresso, 150 – Centro - Agronômica – SC
 CEP: 89188-000
 Tel.: (47) 3542-3000
 E-mail: elber@elber.ind.br
 Site: www.elber.ind.br

Fabricante de geladeiras para ônibus, micro-ônibus, minibus, vans e veículos especiais, a Elber mostra sua linha de térmicas, cafeteiras e geladeiras conjugadas com bebedouro, além de vários modelos especiais, feitos sob medida. Há 20 anos no mercado, a empresa desenvolve

**NÓS NÃO GARANTIMOS SOMENTE
A QUALIDADE DOS NOSSOS PRODUTOS.
GARANTIMOS TAMBÉM A DOS SEUS.**



Conheça melhor a IBIPORÃ. Acesse:
www.furgaoibipora.com.br

QUALIDADE, DESEMPENHO, RESISTÊNCIA!

A IBIPORÃ produz soluções seguras para o transporte de cargas perecíveis, congeladas e resfriadas, com destaque para o mercado frigorífico de carnes penduradas. Os implementos robustos, reforçados e altamente duráveis, que contribuem para a manutenção da qualidade da sua carga, fazem da empresa uma das maiores fabricantes do segmento.



Rodovia BR 369, KM 141 – Parque Industrial V
CEP: 86200-000 | Ibiporã-PR
Fone: (43) 3178-5000 | Fax: (43) 3178-5006

também projetos sob medida com requisitos especiais. São centenas de modelos diferentes de geladeiras e bares, com dimensões e volumes que atendem a todos os tipos de aplicações e necessidades do cliente. Para cada espaço no interior do veículo, a Elber tem uma solução. As geladeiras ligam diretamente nas baterias do veículo de 12 ou 24 VCC que, com baixo consumo de bateria, permitem funcionar por longo tempo mesmo com o veículo parado.



Fate do Brasil

Sede da empresa: Rua Severo Dullius, 1.395, São João, Porto Alegre
Tel.: (51) 3205-3030
E-mail: marketing@fate.com.br
felipe.henzel@fate.com.br
Site: www.fate.com.br
SAC: 0800 707 0234

Fabricante de uma linha completa de pneus para automóveis, caminhonetes, caminhões, ônibus, máquinas e implementos agrícolas e OTR. A Fate coloca em exposição os principais pneus da linha de carga como os Fatecargos SR-200 e DR-400, que são pneus de excelente rendimento quilométrico em serviços rodoviários; e os Fatecargos SC-240 e DC-480, pneus com resistência superior para serviços mistos. Há também o Fatecargos TR-500, um pneu Super Single com excelente performance em serviços rodoviários, podendo ser utilizado como substituto ao rodado duplo; e os Fateexpress SR-200 e DR-400, pneus com máxima performance para serviços leves de perímetro urbano. Além disso, a empresa mostra o Fatecargos SU-100, com design da carcaça de última geração que permite obter mais e melhores reconstruções, com design de rodagem desenhado para oferecer as melhores prestações em serviços urbanos, banda de rodagem super larga que, em combinação com um design e componente especialmente criado para este serviço, proporciona um desgaste uniforme, excelente rendimento quilométrico e

uma ótima dirigibilidade, além de amplos canais que garantem um perfeito escoamento da água, excelente resposta à frenagem, oferecendo segurança tanto em pisos secos quanto molhados e excelente conforto de marcha com um mínimo nível de ruído e vibrações. A empresa exporta seus produtos para Brasil, Paraguai, Bolívia, Uruguai, Peru, Colômbia, Equador, Cuba, Chile, Alemanha, Espanha, Venezuela, Itália, Líbano, México, Suíça, Portugal, Irlanda, Turquia, Inglaterra e Finlândia.

FIX Implementos Rodoviários

Rua Joaquim Teófilo do Espírito Santo, 93 – Jardim Cumbica
CEP: 07210-008 – Guarulhos – SP
E-mail: mauro@fiximplementos.com.br
Site: www.fiximplementos.com.br

Há nove anos no mercado de implementos rodoviários, a FIX apresenta na feira o sider com teto retrátil. A empresa é especializada no segmento de lonas e acessórios para carretas sider, peças para Scania e Volvo, impressão digital em lonas sider, locação e venda de galpões lonados.



Flash Sistemas Especiais Para Transporte Ltda.

Av. Nicolau Ferreira De Souza, 1.299
CEP: 18147-000 - Araçariquama - São Paulo
E-mail: flashnet@flashnet.com.br
Site: www.flashnet.com.br
Tel.: (11) 4136-3046

Além das novidades em peças para sider, como novas colunas móveis, teto retrátil e top sider para elevação do teto, a Flash está lançando sua nova parceria com a empresa americana Pulltarps para fabricação de cobertura para basculantes com sistemas automáticos. Há 17 anos a Flash produz cortinas para sider, kit flash para sider, decoração de frotas, revestimentos frigoríficos para veículos, divisórias térmicas, cobertura para caminhões

basculante e atualmente exporta para Uruguai, Chile, Argentina, Peru e em breve deve iniciar a venda de seus produtos para a Venezuela.

Flexfab South America Ltda.

Rua André Rosa Copini, 154/160 – Jardim Calux
CEP: 09895-310 – São Bernardo do Campo – SP
E-mail: flexfab@flexfab.com.br
Site: www.flexfab.com

Com 50 anos de existência e há 11 anos no Brasil, a Flexfab exhibe sua linha de mangueiras e dutos de borracha de silicone, fluorsilicone, fluorcarbono, epícloridrina (ECO) e outros tipos de elastômeros de alta performance, além de conectores flexíveis, mangotes, curvas e reduções. A empresa vende seus produtos no exterior para os mercados da Argentina, Chile, Uruguai, Colômbia, Peru, Equador e México.



Ford Caminhões

Avenida do Taboão, 899 – Rudge Ramos
CEP: 09655-900 – São Bernardo do Campo – SP
Tel.: (11) 4174-8855
E-mail: lalves13@ford.com
Site: www.fordcaminhoes.com.br
SAC: 0800 - 7033673

A tradicional fabricante de veículos comerciais mostra sua nova linha Cargo Euro 5, com tecnologia SCR. Há 54 anos no mercado, a Ford exporta seus produtos para Argentina, Chile e Venezuela.

Foton Aumark do Brasil

Avenida Duque de Caxias, 1.500 – Jardim Pro-meca – Várzea Paulista
CEP: 13223-025 – São Paulo
Tel.: (11) 4595-7160
E-mail: claudia@fotonmotors.com.br
Site: www.fotonmotors.com.br



Abra já sua conta Rodocred Frete

A melhor solução para pagamento
de frete, habilitada pela ANTT.

A garantia de uma viagem controlada
com gerenciamento em tempo real.



Habilitado pela ANTT

Rodocred

Um produto **dbtrans**

SAC 0800 880 2000

www.rodocred.com.br

Estreando no mercado brasileiro este ano – a empresa iniciou suas operações na China em 1996 – a Foton faz seu lançamento oficial na Fenatran e apresenta os veículos comerciais Aumark 1031, 1051 e 1089 que oferecem uma combinação de opcionais e tecnologias para atender a diferentes necessidades, ao mesmo tempo em que podem proporcionar lucratividade para os transportadores e pequenos frotistas. Os caminhões Aumark também são seguros e confortáveis, segundo a empresa. Todos os modelos contam com sistema ABS de freio, ar-condicionado, direção e embreagem hidráulicas e vidros elétricos. Tudo de série.

Além disso, a empresa mostra o semileve Aumark 1031, de 3,5 toneladas, que é indicado para quem busca agilidade, mas não pode abrir mão da capacidade de carga. O veículo, com tração 4x2, tem 4,8 metros de comprimento e 1,82 metros de largura.

Sua configuração compacta permite acesso às zonas restritas das grandes cidades. Já o motor turboalimentado Cummins ISF 2.8, com sistema de injeção eletrônico Common Rail Bosch, garante uma potência de mais de 106 cv a 3.800 rpm e um excelente torque máximo de 280 Nm entre 1.400 e 2.400 rpm. O modelo destaca o uso do sistema de tratamento de emissões EGR (sigla em inglês para recirculação dos gases de exaustão), em conformidade com as normas Euro 4 e Proconve 5, que, além da redução na emissão de poluentes, ainda diminui consideravelmente o consumo de combustível.

Também está exposto o leve Aumark 1051, de 6,5 toneladas, ideal para o transporte de cargas dentro de grandes perímetros urbanos. Equipado com motor Cummins ISF 3.8, com sistema eletrônico de alimentação Common Rail Bosch, o caminhão gera uma potência máxima de 140 cv a 2.600 rpm. A força do modelo, que conta com caixa de transmissão de seis marchas, também pode ser sentida pelo torque máximo de 450 Nm entre 1.200 a 2.200 rpm. Adequado às normas Euro 4 e já adaptado para o Euro 5, o veículo já conta com o sistema de tratamento de emissões SCR (sigla em inglês para redução catalítica seletiva).

Ainda no evento a Foton exhibe o leve Aumark 1089, de 8,5 toneladas, ideal para o frotista que transita pelas grandes cidades, mas que também viaja em estradas. Seu chassi, de 8,3 metros de comprimento, 2,3 metros de altura e 2,1 metros de largura, faz do Aumark 1089 um veículo robusto. O motor Cummins ISF 3.8s 4154, com sistema de injeção eletrônica de alta pressão Common Rail, gera uma das maiores potências da categoria, 152 cv a 2.600 rpm, além de um torque máximo de 610 Nm numa variação entre 1.200 e 2.200 rpm. Essa versão também conta com o sistema SCR de tratamento de emissões. Outro diferencial do modelo 1089 é a cabine estendida (opcional), o que permite ao motorista mais conforto durante as viagens mais longas.

As três versões do modelo Foton Aumark – 3.5, 6.5 e 8.5 toneladas – são resultantes do trabalho de cooperação entre a Foton Motor Group e grandes montadoras como, por exemplo, a inglesa Lotus, a alemã Mercedes-Benz, a australiana AVL e a americana Cummins.

Além dos produtos, a empresa divulga seu vasto programa de pós-vendas, que inclui garantia de três anos para conjunto powertrain, além de revisões programadas e socorro 24 horas, entre outras ações.

Frigo King

Av. Prof. Waldemar Grubba, nº 5.130, Centenário – Jaraguá do Sul (SC)
CEP: 89256-502
Tel./fax: (47) 3276-0777
E-mail: vendas@frigoking.com.br
Site: www.frigoking.com.br

A Frigo King, fabricante nacional de refrigeração para transporte, divulga seu novo equipamento Flex 300 acoplado e elétrico, que integrará e complementará a Linha Flex, sucesso de vendas em todo o país. A empresa disponibiliza três linhas de produtos: linha Flex, destinada a vans e pequenos furgões; linha A1, destinada ao transporte urbano e rodoviário de mercadorias perecíveis; e linha B2, equipamento diesel e elétrico. Inaugurada em 1994, a empresa exporta seus produtos para

] Argentina, Uruguai, Paraguai, Chile, Venezuela, Colômbia, Equador, Bolívia e Costa Rica.



Gaff Brasil

Rua Iapó, 498, Casa Verde
CEP: 02512-020 – São Paulo - SP
Tel.: (11) 3951-7713 / 3932-4726
Fax: (11) 3858-6851
E-mail: contato@gaff.com.br
vendas@gaff.com.br
Site: www.gaff.com.br

A Gaff Brasil importa buchas para suspensão em poliuretano para linha pesada desde junho de 2006. A fábrica se localiza na Cidade do México (México) e iniciou suas atividades em 1985. Exporta seus produtos para Uruguai e Bolívia.



Gascom Equipamentos Industriais Ltda.

Av. Marginal Sergio Cancian, 5.293
CEP: 14175-000 - Sertãozinho - SP
Tel.: (16) 2105-3622
Fax: (16) 2105-3623
E-mail: cassia.marketing@gascom.com.br
Site: www.gascom.com.br

A Gascom, que há 35 anos atua no mercado de equipamentos de apoio logístico operacional, expõe na feira o Pressolub, que realiza operações de abastecimento e lubrificação móvel com desempenho e assepsia superiores. É considerado um verdadeiro posto de serviço 24 horas, com total segurança nas operações, altamente versátil e inovador. Realiza funções de suprimentos de óleos hidráulicos e lubrificantes por

Com Bridgestone e Bandag
sua frota leva aquilo que mais importa
em qualquer negócio: resultados.

LUCRO



Pneus



Recapagem



Serviços



- Tecnologia de ponta em pneus e recapagens
 - A maior e mais completa rede de serviços do Brasil
 - Mais de 200 pontos de atendimento
- PNEUS | RECAPAGEM | FREIOS | SUSPENSÃO | LUBRIFICAÇÃO
ACESSÓRIOS E SOLUÇÕES | ELÉTRICA | CONVENIÊNCIA

BRIDGESTONE



impulsão à baixa pressão' que elimina propulsores pneumáticas, bombas e motores hidráulicos. Também proporciona vazões superiores em até três vezes em comparação aos 'comboios pneumáticos convencionais'. O equipamento tem compartimentos fechados para evitar contaminações e proteger contra poeira, sol e chuva. Além disso, a empresa mostra o Prosolo, que realiza operações de tratamento de solo e irrigação por aspersão de jatos d'água reguláveis, em terrenos planos ou encostas, dotado de bomba d'água com transmissão direta e engrenagem acionada pelo câmbio do veículo, sem correias, correntes, motores auxiliares ou sistemas hidráulicos, o que torna o projeto robusto e resistente, proporcionando vida útil prolongada, baixa incidência de paradas indesejadas e custos mínimos de manutenção.

A companhia possui uma linha completa de produtos destinados à lubrificação e abastecimento de máquinas em frentes de trabalho mecanizadas e distantes de suas bases operacionais; viaturas para combate a incêndios e queimadas em regiões urbanas, rurais e industriais; tanques rodoviários para mistura, transporte e transferência de defensivos e adubos líquidos; oficinas volantes para manutenção e reparos em canteiros ou frentes avançadas e tanques pipas para transporte de água potável, lavagem de ruas, umedecimento e tratamento de solo. Tem também uma série de equipamentos correlatos como canhão monitor, carretel de mangotinho, caixa-bomba etc. Seus produtos, produzidos com tecnologia de ponta, são altamente confiáveis e pela sua qualidade e versatilidade, de acordo com a fabricante. A empresa exporta atualmente seus produtos para Angola, Colômbia, Peru, Bolívia, Venezuela, Uruguai, Paraguai, Chile, República Dominicana, Camarões, Guiné, Equatorial, Cuba, Equador, Panamá, Porto Rico, Costa Rica e Moçambique.

Guberman Informática Ltda.

Rua Uruguai 147, Cidade Alta
 CEP: 29015-680 - Vitória - ES
 Tel.: (27) 3211-2662 / Fax: (27) 3211-2662
 E-mail: comercial@guberman.com.br
 Site: www.guberman.com.br

Especializada em softwares para o setor de transporte, a Guberman lança um modelo de aquisição

do Frota SaaS, onde o cliente escolhe os módulos que necessita num cardápio de mais de 20 módulos. Também apresenta o módulo de Automação de Pneus RFID, totalmente reformulado e também disponível na nuvem (Frota SaaS). Ainda no evento, a empresa divulga o Compras SaaS, integrado ao Frota SaaS. O Compras SaaS serve de plataforma aos clientes da gestão dos processos de ressuprimento de forma totalmente integrada e automática. Com 20 anos de operação, a Guberman tem em sua linha o Frota Web, um sistema de gerenciamento de frota composto por mais de 20 módulos integrados que auxilia os frovistas nas funções de manutenção, pneu, abastecimento, bomba própria e garagem. Possui recursos para automação de pneus (RFID), integração com recursos de automação de abastecimentos (GoosCard, CTF, Ticket Card), integração com o Sem Parar e outras funções. Também conta com o Frota SaaS, que tem as mesmas funções do Frota-Web, mas no conceito Nuvem, onde o cliente não precisa comprar nem instalar o software e usa a partir de um navegador. Há também o CargaWeb, um software para gestão de logística e emissão dos documentos fiscais do transporte (CTRC, CT-e, ACT).



Guerra S.A. Implementos Rodoviários

Caxias do Sul – BR 116 – KM 146,4 – Nº 15.675 – Bairro Mariland
 CEP: 95059-520
 Tel.: (54) 3218-3500 / 2101-3760
 E-mail: guerra@guerra.com.br
 Site: www.guerra.com.br

A Guerra se preparou para a Fenatran com inovações em produtos e soluções em logística. Entre os implementos que a empresa apresenta está a última geração do Semirreboque Graneleiro com três Eixos Distanciados (1+1+1). O equipamento que caiu nas graças do mercado em 2011 por minimizar os

efeitos trazidos pela resolução 210 do Contran, oferece novos ganhos em logística com a redução na tara em 140 kg, em relação à geração anterior, mesmo com o acréscimo dos protetores laterais. Os ganhos foram obtidos graças a processos de safe lifting. O SR com três eixos distanciados possibilita que o PBTC, assim como a carga líquida, seja maior quando comparado ao semirreboque com três eixos não distanciados. Isso reduz os custos no transporte e garante maior rentabilidade. O PBTC pode chegar a 53t.

Outros lançamentos da Guerra mostram inovações para os setores de transporte de combustíveis, construção civil e cargas especiais. Os acessórios ganham remodelação. Destaque para a nova sinaleira e para mudanças em design nos protetores laterais multiusos com tecnologia patentada pela empresa. Também apresenta sua segunda geração de carenagem traseira, acessório lançado na última Fenatran.

A Guerra conta com uma linha diversificada de produtos, que inclui furgões, tanques, baús lonados, graneleiros, carga seca, florestal, canavieiros, porta-contêineres e basculantes, nos modelos semirreboques, bitrens, rodotrens e sobrechassi.

Aos 41 anos, o Grupo Guerra conta com duas unidades industriais na sede em Caxias do Sul (RS), duas fábricas em Farroupilha (RS), uma em Guarulhos (SP) e uma distribuidora na Argentina. Está instalado em um total de 208 mil m² de área fabril e 50 mil m² de área construída. Tem capacidade produtiva para fabricar 1 mil unidades mensais de reboques e semirreboques de diferentes modelos.



HBZ Sistemas de Suspensão a Ar Ltda.

Av. Piramboia, 2.501
 CEP: 06465-060 - Barueri - SP
 Tel.: (11) 4208-7170 / Fax: (11) 4208-7178



E-mail: hbz@hbz.com.br
Site: www.hbz.com.br

Há 17 anos no mercado, a HBZ, fabricante de sistemas de suspensão a ar, apresenta na feira o quarto eixo autodirecional, além de suspensões para caminhões, semirreboques e plataformas veiculares. Entre os produtos que a empresa desenvolve estão as suspensões especiais, as plataformas veiculares eletro-hidráulicas e as plataformas niveladoras de doca. A empresa exporta seus produtos para América do Sul.

Hipull

Avenida Nossa Senhora do Amparo, nº3.736 –
Conselheiro Paulino
CEP: 28635-010 - Nova Friburgo – RJ
E-mail: hipull@hipull.com.br
Site: www.hipull.com.br
Tel.: (22) 2527-1310

A empresa atua no mercado de guinchos elétricos e hidráulicos desde 2000. Entre seus produtos estão guinchos hidráulicos de tração com capacidade de 3,5 a 25 toneladas; guinchos elétricos de corrente alternada, com capacidade de 0,5 a 7 toneladas; guinchos elétricos de corrente contínua (veiculares), com capacidade de tração de 2,5 a 7 toneladas e cabrestantes hidráulicos e elétricos.



Hyva do Brasil Hidráulica Ltda.

Rua Ernesto Zanrosso, 2.794
CEP: 95030-310 - Caxias do Sul - RS
Tel.: (54) 3209-3400 / Fax: (54) 3209-3401
Site: www.hyva.com.br

A Hyva do Brasil lança oficialmente o kit linha leve frontal com válvula JT. O produto foi desenvolvido especialmente para aplicação

em obras de infraestrutura e construção civil. Entre suas principais características, está a válvula JT que possui padrão Hyva de proteção do sistema: a válvula de alívio protege a bomba e o cilindro. Tem também solução integrada anti-rompimento do sistema, com eliminação da mangueira entre válvula e cilindro. Além disso, a forma construtiva da válvula JT reduz a perda de carga na descida. Os principais diferenciais são as reduções no tempo de subida, de 32s para 25 s; no tempo de descida, de 37s para 18s; e no tempo de ciclo total, de 67s para 43s.

A Hyva Brasil que está no mercado há 16 anos, desenvolve, fabrica e comercializa cilindros hidráulicos telescópicos, kits hidráulicos e pisos móveis. Em 2008 incrementou seu portfólio com a comercialização de guindastes articulados.

Em 2010, quando completou 15 anos no Brasil, inaugurou a linha de montagem de guindastes articulados em SKD. A Hyva do Brasil é a única subsidiária sul-americana do grupo Holandês Hyva. Exporta seus produtos para mais de 130 países.

Inove Tecnologia e Sistemas Eletrônicos

Rod Br 277 Km 573, Trevo São João -
Cascavel – PR
CEP: 85818-560 – Cx.Postal 4065
Tel.: (45) 3326-6823
E-mail: inove@inovetecnologia.com.br
Site: www.inovetecnologia.com.br

A Inove chegou ao mercado há três anos e aproveita para lançar um sistema embarcado de pesagem para caminhões, ônibus, implementos agrícolas e veículos de carga em geral. O sistema oferece pesagem total e por eixo, pesagem a qualquer momento e em qualquer lugar, garantia da quantidade de carga transportada da origem ao destino, maior agilidade no processo de carga e pesagem do veículo, redução dos desgastes dos veículos, rodovias, ruas e estacionamento e redução de multas por excesso de peso. A empresa faz pesquisa e desenvolvimento nas áreas de engenharia eletrônica controle e automação e seu principal produto é a balança embarcada veicular.



KLL

Av. Presidente Getúlio Vargas, 9994
CEP: 94.836-000 – Alvorada –RS
Tel./fax: (51) 3483-9393
E-mail: vendas@kll.com.br
Site: www.kll.com.br

Fundada em 1988, a KLL faz três lançamentos de suspensão/eixo para o segmento de veículos comerciais de carga e passageiros. O primeiro é uma suspensão mecânica tipo 6 Rod produzida com tecnologia Hendrickson para veículos 6x4 rígidos ou tractors. Esta suspensão para caminhões, cuja principal característica é a sua robustez e adequação a terrenos irregulares, apresenta como vantagens adicionais uma baixa manutenção e melhor conforto, graças aos bolster springs (amortecedores de borracha) existentes entre suas molas e os eixos. O segundo é uma suspensão mecânica para caminhões 6x2. Esta suspensão mecânica se caracteriza por sua baixíssima tara e grande durabilidade. Alguns dos mais importantes veículos do país já estão na Fenatran equipados com esta suspensão. O terceiro produto é a suspensão pneumática Fullair destinada para o segmento de veículos leves em aplicações onde o conforto e a preservação da carga são primordiais. Esta patenteada suspensão apresenta, além do grande conforto propiciado pelas suspensões pneumáticas do tipo Fullair, grande durabilidade, baixa tara e baixo custo.

A KLL é especializada no desenvolvimento e fabricação de suspensões e eixos para veículos comerciais. A empresa é uma das principais do segmento de suspensões pneumáticas e destaca-se pela excelência na qualidade e no desempenho de seus produtos que equipam os veículos comerciais das maiores e renomadas montadoras do País. Sua parceria com a Hendrickson, fabricante mundial de suspensões,

vem lhe permitindo, há muitos anos, oferecer a seus clientes o que existe de melhor e mais moderno em suspensões e eixos para veículos comerciais. A empresa exporta diretamente para os países da América do Sul e indiretamente, através das diversas montadoras que são suas clientes, para diversos continentes.



Kronorte Implementos Rodoviários

BR 101 Sul, Km 18, s/ N°
CEP: 54335-000 - Jaboatão dos Guararapes – PE
E-mail: kronorte@kronorte.com.br
Site: www.kronorte.com.br
Tel.: 55 (81) 3366-2266 (vendas)

A Kronorte fabrica semirreboques tanques para o transporte de líquidos a granel, silos e basculantes para sólidos a granel, carregamento, extensíveis e toda a linha canaviêira, utilizando materiais como inox, aço carbono e alumínio. Seus produtos são voltados para transportadoras, indústrias, empresas da construção civil e do setor sucroalcooleiro. A empresa produz implementos rodoviários para o mercado brasileiro há 32 anos. A Kronorte traz lançamentos como uma linha de tanques e silos para cavalo 8x2, além do basculante fabricado em aço carbono de alta resistência. A empresa aposta na utilização de implementos para cavalo de tração 8x2, com três eixos juntos e capacidade de carga comparada aos bitrens e semirreboques de eixos distanciados. O diferencial de implementos com essa configuração é o de apresentar melhor desempenho em relação aos relacionados. Apresenta 66% de carga útil contra 60% de um bitrem, tem menor

custo com manutenção, principalmente para rotas em estradas de baixa performance, e apresenta menor consumo de combustível e pneus por não ter o mesmo arraste que as configurações comparadas.



Librelato Implementos Rodoviários

Rodovia SC 438, Km 01, nº 69 - Samuel Sandrini
CEP: 88870-000 - Orleans - SC
Site: www.librelato.com
Tel.: (48) 3466-6000
Atualmente, a Librelato produz mais de 30 diferentes modelos de produtos, com uma grande variedade de implementos



O MELHOR CUSTO-BENEFÍCIO POR KM RODADO

(11) 2085.4944
www.carbusequipamentos.com.br



BAÚ FURGÃO EM DURALUMÍNIO



BAÚ LONADO (SIDER)



CAÇAMBA BASCULANTE

- Unidades móveis especiais
- Ampla rede de assistência técnica
- Alongamento e encurtamento de chassi



Seja nosso montador!
Enviamos Kits para todo o Brasil.

rodoviários, como a linha de basculantes para o transporte de minérios, areais, britas, cereais. Tem também a linha de tanques, para transportes de combustíveis; os silos para cimentos; os semirreboques furgão, para o transporte de cargas paletizadas ou fracionadas e a linha do carrega tudo, para transportes de cargas indivisíveis ou de grandes dimensões. Além disso, conta com a linha de porta-contêiner, para o transporte de contêiner de todos os comprimentos; a linha leve (sobre chassi) para transporte de lixo residencial ou de construção, para transportes de automóveis e caçambas, para rochas oriundas de primeira explosão até materiais de baixa granulometria, entre outros. A Librelato iniciou suas atividades em 1969 e hoje exporta para países do Mercosul e da África.

Entre os destaques da Librelato, estão produtos como, semirreboque furgão alumínio - Colossos; semirreboque porta contêiner extensível; carroceria basculante meia cana; carroceria metálica compactador de lixo; semirreboque silo; semirreboque basculante suspensão deslizante.



Link Comercial Importadora e Exportadora

Rua Arnaldo Hass 100, Centro
 CEP: 89107-000 - Pomerode - SC
 E-mail: linkcomercial@linkcomercial.com.br
 Site: www.linkcomercial.com.br
 Tel.: (47) 3242-8000

A Link dispõe de ampla linha de produtos para a indústria, construção civil e transporte. Os produtos podem ser adquiridos por empresas em todo território nacional através de importação direta ou na compra de produtos já nacionalizados com todos os tributos devidamente pagos. Para o setor automotivo, a Link importa e comercializa uma linha completa de pneus de passeio, caminhonete,

carga, agrícola, OTR, empilhadeira, rodas disco e aro raiado para caminhão.

A Link apresenta os novos pneus Tyrex FR 401 e DR-1. O modelo FR 401 de carga radial, com desenho de alta tecnologia para atender ao segmento de caminhões, ônibus e reboques em velocidade variável. Ideal para eixos direcionais e tração de leve a moderada em rodovias pavimentadas. Carcaça mais robusta proporcionando maior quilometragem e durabilidade. O modelo DR-1 de carga radial tem desenho de alta tecnologia para atender ao segmento de caminhões em percurso de média e longa distância. Utilizados somente em eixos de tração, em rodovias pavimentadas. Carcaça mais robusta proporcionando melhor quilometragem e durabilidade.



MAN Latin America

Rua Volkswagen, 291, 7º andar
 CEP: 04344-901 - São Paulo - SP
 E-mail: comunicacao@man.eu
 Site: www.man-la.com
 SAC: 0800-0193333

Atualmente, a empresa possui uma linha com 36 modelos de caminhões e 12 modelos de ônibus. Todos os produtos são fabricados na fábrica da MAN Latin America, em Resende, no sul fluminense. Há exatamente três décadas, um grupo de brasileiros aceitou o desafio de criar um negócio totalmente novo para o Grupo Volkswagen aqui no Brasil. Uma marca de caminhões e ônibus que viria a se tornar uma das maiores da América Latina, líder em vendas de caminhões há oito anos consecutivos. Transformada em MAN Latin America, após a aquisição da Volkswagen Caminhões e Ônibus pelo Grupo MAN em 2009.

A MAN Latin America apresenta sua linha de caminhões 2012 Volkswagen e MAN, com tecnologia Euro 5. A montadora passa a oferecer uma linha completa com modelos de 5,5 a 74

toneladas de peso bruto total, todos produzidos no Brasil, reforçando ainda mais o conceito sob medida consagrado em seus 30 anos de mercado. No estande da montadora, estão expostos onze modelos da linha VW Advantech, e mais cinco modelos de caminhões MAN, entre eles os modelos TGX 29.440 6x4 e 33.440 6x4, que serão comercializados no Brasil a partir de 2012. O conceito Advantech, criado pela montadora, traz para as linhas Delivery, Worker e Constellation inúmeras inovações, que vão desde mudanças no design interno e externo das cabines, até novos elementos eletrônicos que garantem aumento da vida da embreagem, redução do consumo de combustível e segurança na condução do veículo.

Grande parte dos modelos produzidos em Resende é exportada para 31 países, entre eles Argentina, Chile, Uruguai, Colômbia, Venezuela, Paraguai, Equador, República Dominicana, Costa do Marfim, Nigéria e Arábia Saudita.



Mercedes-Benz do Brasil

Avenida Alfred Jurzykowski, 562 - Vila Paulicéia
 CEP: 09680-900 - São Bernardo do Campo - SP
 Site: www.mercedes-benz.com.br
 SAC: 0800-970 90 90

A planta de São Bernardo do Campo (SP) produz caminhões, chassis para ônibus, caminhões e agregados (motores, câmbios e eixos). Na unidade em Campinas, interior de São Paulo, está o departamento de pós-venda, treinamento e assistência técnica da empresa, além da produção de peças remanufaturadas. Na planta em Juiz de Fora (MG), a partir de 2012, a Mercedes-Benz produzirá os caminhões leves Accelo e o Actros. A Mercedes-Benz do Brasil iniciou suas atividades em 1956.

A montadora apresenta a nova linha de caminhões 2012 com motores equipados com a exclusiva tecnologia BlueTec 5 para atender a legislação Proconve P7 (Euro 5). A empresa traz para

o mercado o novo 'Mercedinho' com os modelos Accelo 815 e Accelo 1016 destinados ao segmento de transporte urbano e distribuição. Para atender o transportador nas médias e longas distâncias, a empresa lança o novo Atron, que chega ao mercado brasileiro para substituir a linha tradicional da Mercedes-Benz. O novo Atego tem a grande variedade de cabines para o segmento de transporte de cargas nos segmentos de médios e semipesados.

Com a nova linha Axor, a Mercedes-Benz oferece, de série, o câmbio totalmente automatizado PowerShift nos modelos rodoviários para atender principalmente os transportadores autônomos. Já a versão fora de estrada do Axor serve principalmente para a construção civil e mineração, e vem equipada com o câmbio ComfortShift que assegura mais conforto e economia de combustível. A Mercedes-Benz lança ainda em 2012, o novo Actros que é indicado para o transporte rodoviário de cargas. Para as operações fora de estrada, como mineração e construção pesada, a novidade é o

Actros 4844, equipado com câmbio PowerShift com sensor de inclinação da via. No segmento de comerciais leves para atender o transporte de cargas e de pessoas, a Mercedes-Benz apresenta sua nova linha Sprinter de vans, furgões e chassis com cabina.

A Mercedes-Benz do Brasil exporta seus produtos desde 1964 e atualmente atende mais de 50 países, especialmente a América Latina, além de países dos continentes asiático e africano.

.....



Metalesp Implementos

BR 092 - Km 33 - Caixa Postal 35
CEP: 83540-000 - Rio Branco do Sul - PR
Tel./ Fax: (41) 3652-1419
E-mail: atendimento@metalesp.com.br

Site: www.metalesp.com.br

Há 23 anos no mercado, a Metalesp oferece soluções em equipamentos para transporte de carga silo e tanque. Os implementos da linha Silocar Metalesp são a melhor opção para transporte a granel de materiais como cimento, cal, cinzas, farinhas, resinas e outros granulados e pulverulentos. Os implementos da linha MaxiTank Metalesp são voltados para transporte de cargas líquidas como combustíveis, produtos químicos e líquidos em geral. Por conta de seus produtos mais duráveis e de resistência superior aliados a projetos que se traduzem em maior rentabilidade para quem transporta.

A Metalesp lança uma série de seus produtos: Silo e Tanque Série X. Os implementos da nova série foram produzidos com aço especial de alta resistência, o que possibilita maior leveza ao produto. O Silo Série X possui uma redução de tara de até 1,8 tonelada. Já o Tanque Série X, também produzido com este aço



Fernandes & Rodrigues
Consultores Associados

Auditor de Documentos Eletrônicos

Consultoria Especializada na Logística da Informação
no Segmento de Transporte de Cargas



É um serviço focado em um criterioso processo de análise dos documentos fiscais, tanto em forma quanto em conteúdo. Esta solução exclusiva permite validar todas as informações do Conhecimento de Transporte Eletrônico após a geração do arquivo (.xml), antes ou depois do envio à Secretaria da Fazenda de origem da prestação, de acordo com a visão estratégica da empresa. Com base nas operações do CT-e, o AD-e valida o preenchimento dos campos nos registros, afere as regras tributárias aplicáveis, a formação das bases de cálculo e os tratamentos diferenciados, apontando todas as não conformidades de conteúdo relacionadas aos aspectos fiscais e operacionais do documento, dentre eles: CFOP, CST, ANTT, locais de entrega e coleta.

Resultados Imediatos do AD-e

- Identifica erros e aponta as não conformidades no conteúdo dos CT-e's;
- Apresenta o resultado das análises acompanhado da respectiva fundamentação legal, orientando o usuário quanto aos procedimentos relacionados ao assunto;
- Permite gerenciar riscos e corrigir possíveis falhas nos procedimentos fiscais;
- Apresenta detalhes da não conformidade, assegurando e certificando a qualidade do CT-e;
- A legislação que sustenta a solução é atualizada pela equipe de Consultores e inteligência fiscal da F&R;
- Conta com a qualidade técnica dos Consultores especialistas da F&R no desenvolvimento e manutenção das regras e bases de conteúdo do produto;
- Confere maior segurança às políticas fiscais;
- Reduz incidência de multas por erros operacionais, minimizando o risco de autuações;

Flexibilidade e Segurança no Processo

- Número ilimitado de servidores;
- Hospedado e acessado via Datacenter;
- Permite acesso remoto e simultâneo;
- Totalmente compatível com as soluções de emissão do CT-e do mercado;
- Permite integração com qualquer ERP ou TMS;
- Integração via WebService;
- A implementação não exige esforços em desenvolvimento para integração com TI e trabalha com o formato padrão do CT-e (xml) mantendo-se integralmente disponível para o usuário;
- Aplicável para Auditoria de Documentos de Saída ou Entrada.



Avenida Independência, 350 Sala 63/64
Edifício Primus Center
Piracicaba SP 13419-160
Fone 19 3422 7244

www.consultoriafr.com.br
contato@consultoriafr.com.br

especial de alta resistência nos chassis, conseguiu ter uma significativa redução de tara e obteve melhor desempenho. Além disso, a Série X terá novos projetos, componentes e acessórios mais modernos.



Caminhões Metro Shacman do Brasil

Avenida Dr. Salles Gomes, 307, Salas 1,2 e 3 - Centro - Tatuí - SP.

Site: www.shacman.com.br

A Shacman do Brasil fornece cavalos mecânicos nas configurações 4x2 e 6x4, com motores Cummins de 385 e 420 cv e chassis longos, na versão 6x4 com motores Cummins de 385 cv. Todos os veículos possuem cabine avançada estampada em aço e os cavalos mecânicos são equipados com cabine leito. A linha completa de veículos atende as condições regulamentadas pelo Proconve P7. A empresa, que está há um ano no mercado brasileiro, apresenta os modelos TT 420 6x4, DT 385 6x4, TT 385 6x4.

Mirus Rastreamento e Informática

Rua Espinosa, 45, Conjunto 107/109
CEP: 12233-300 - São José dos Campos – SP

E-mail: contato@mirus.com.br

Site: www.mirus.com.br

Tel.: 0800-727-0769

Especializada em serviço de rastreamento para veículos leves e pesados e motos, a Mirus oferece soluções de apoio na recuperação em caso de furto ou roubo; site para acompanhamento, com interface de consulta e mapas; relatórios de atividade veicular e relatórios gerenciais; serviço de rastreamento pessoal e portátil; e gestão do nível de energia. As soluções da empresa permitem ainda: posicionamento a cada dois minutos quando ligado, posicionamento a cada uma hora e 30

minutos quando desligado, posicionamento reduzido (a cada dez segundos) quando em processo de recuperação, duração da bateria de 7 a 14 dias conforme uso, localização por GPS e LBS (alternativa quando em local se visibilidade do GPS – “In Door”)



Movetrans Implementos Rodoviários (Fitacabo)

Avenida Jacinto Menezes Palhares, 779 - Vila Prudente

CEP: 03227-170 - São Paulo - SP

E-mail: vendas@fitacabo.com.br

Site: www.fitacabo.com.br

A Movetrans oferece conjuntos de amarração de cargas: seguimento guincheiro, cegonheiro, cilindro, sider, bobinas e tubos de aço e paletes. Catracas fixas e móveis e cintas de elevação de cargas. A marca Fitacabo completa 15 anos no mercado.

A empresa apresenta o gancho para amarração envolvente de fio máquina, o conjunto para amarração de bobinas de aço e o novo modelo de amarração de cegonha.

A Movetrans exporta seus produtos para diversos países da América do Sul.



MWM International Motores

Av. Nações Unidas, 22.002 - Santo Amaro

CEP: 04795-915 - São Paulo - SP

Tel.: (11) 3882-3200

E-mail: mwm.international@navistar.com.br

Site: www.mwm-international.com.br

A MWM International possui uma linha completa de motores da mais avançada tecnologia – de 2,5 a 9,3 litros e de 50 a 375 cavalos de potência – que cumprem as mais rígidas normas de emissões de poluentes. Os produtos da empresa atendem aos segmentos veicular, agrícola, industrial e marítimo. Com 58 anos de atuação, a companhia, afiliada do norte-americano Navistar Engine Group, atua em mercados diversos como Estados Unidos, Turquia, Índia, China, Coreia e México.

A empresa apresenta sua linha completa de motores MaxxForce Euro V e a tecnologia Euro VI. O MaxxForce 3.2H foi desenvolvido com recentes tecnologias diesel, como os injetores centrais e verticais, o novo cabeçote 16 válvulas cross flow com comando único e o turbo de geometria variável Dual Axle, com comando eletrônico e roda de titânio, que proporciona maior durabilidade e robustez. O MaxxForce 3.2H pode ser aplicado em caminhões leves, veículos urbanos de carga, miniônibus, micro-ônibus, picapes, SUVs e vans. O MaxxForce 3.2, oferece alto desempenho, com tecnologia de última geração.

Contando com moderno cabeçote de quatro válvulas por cilindro, a nova família MaxxForce foi projetada para proporcionar performance, confiabilidade e durabilidade, com eficiência no consumo de combustível e baixo custo de manutenção. O MaxxForce 7.2H pode ser aplicado em caminhões leves, médios e pesados, micro-ônibus e ônibus. O MaxxForce 10H tem desempenho superior obtido por meio de tecnologias como o EVRT (turbocompressor eletronicamente controlado) e o freio motor integrado ao cabeçote, que é exclusivo e patenteado pela empresa. O MaxxForce 10H pode ser aplicado em caminhões pesados, extrapesados e ônibus.



Navistar - International

Avenida Carlos Gomes 466, 10º andar, conj. 1.002

CEP: 90480-000 - Porto Alegre - RS
E-mail: contato@nc2.com
Site: www.internationalcaminhoes.com.br
Tel.: 0800-979-0144

Fundada em 1902, nos Estados Unidos, a International® é a marca de caminhões comerciais médios e pesados da Navistar – holding de empresas produtoras de veículos e motores a diesel. Seus modelos são líderes de mercado em todo território norte-americano e vendidos em mais de 70 países. No Brasil, os caminhões da International® são comercializados em território nacional desde novembro de 2010. A produção dos veículos brasileiros é realizada em Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul. Atualmente, a marca possui 19 concessionárias no País que oferecem diversos serviços de assistência técnica. Os caminhões da marca International® voltaram a ser comercializados no mercado nacional desde novembro de 2010.

NDDigital
Rua Dr. Walmor Ribeiro, 431, Coral
CEP: 88523-060 – Lages - SC
Site: www.nddigital.com.br
Tel.: (49) 3251-8080

A NDDigital é uma empresa de soluções de alta tecnologia e concentra os seus negócios em três frentes: soluções de impressão, documentação eletrônica e supply chain. Desde 2003 no mercado nacional, apresenta seu último lançamento, o nddCargo (www.nddcargo.com.br), uma solução para gestão de pagamento eletrônico de frete, coleta e triagem de documentos, além de um cartão com múltiplas funções da bandeira Visa, totalmente voltada para o transporte de cargas e benefícios para caminhoneiros, transportadoras e embarcadoras e postos credenciados. Atualmente a NDDigital opera no Brasil, América Latina, EUA e Europa, sendo estes negociados juntos a parceiros estratégicos

em cada região, onde conta com uma unidade de NDD Europe, situada em Portugal.

Omnilink - Zatix Tecnologia S.A.

Av. General Furtado do Nascimento, 66 – Cidade Universitária
CEP: 05465-070 - São Paulo - SP
Tel.: (11) 3025-0000
E-mail: marketing@zatix.com.br
Site: www.omnilink.com.br
SAC: Capital e Grande SP: (11) 4689-8019
SAC: Demais regiões: 0800 604 4014

A empresa – que opera há 12 anos no mercado com a Omnilink e há três anos com a Zatix – vai divulgar em seu estande uma versão mais avançada da Telemetria Omnilink, com grande foco na prevenção e análise de acidentes além de novas soluções para a segurança da carga. Atualmente, tem comercialização nacional de seus produtos:

COMPINOX
SOLUÇÕES DE COMPONENTES INDUSTRIAIS E ACESSÓRIOS



ZEGLA
SOLUÇÕES COM TECNOLOGIA
DESDE 1982



Válvula Fundo Pneumática em Aço Inox para Tanque Rodoviário



Tampa Silo Rodoviário em Alumínio

A Compinox projeta e fabrica acessórios e componentes para Tanques e Silos Rodoviários

Zegla Indústria de Máquinas para Bebidas Ltda.
Bento Gonçalves - RS - Fone/Fax: 55 (54)3455-3868
www.zegla.com.br - vendas@zegla.com.br



SISTEMAS PARA ÓLEO E MEIO AMBIENTE

Cortadora de Filtros de Óleo
OTIMIZE SEU DESCARTE



130N1
Máquina para cortar filtros de óleo com objetivo de otimizar o custo do descarte do elemento contaminado. Possui 14 adaptadores específicos para cada tipo de filtro e assim, corta de modo seguro para o operador.
Ideal para uso em bancada.

Caixa Separadora de Água e Óleo
CONAMA 273/357



130F
Vazões:
800 l/h, 2000 l/h e 5200 l/h

INSTALAÇÕES DE ÓLEO À GRANEL



ARMAZENAMENTO DE ÓLEO ABASTECIMENTO DE ÓLEO DE MOTOR ABASTECIMENTO DE ÓLEO DE CARINA

São Paulo/SP Campinas/SP Ribeirão Preto/SP R. de Janeiro/RJ Curitiba/PR
Tel/Fax: (11) 3393.3636 Tel/Fax: (19) 3252.8100 Tel/Fax: (19) 3626.6406 Tel/Fax: (21) 2263.9508 Tel/Fax: (41) 3377.2026

Comércio Internacional (11) 3393.3633 Aceso: www.leone.equipamentos.com.br
leone@leone.equipamentos.com.br

LEONE
A CASA DOS EQUIPAMENTOS

Desde 1974

Central de Atendimento Brasil - Tel.: (11) 3393.3636

rastreadores Omni Light para contingência, Omni Super para operações urbanas (GPRS), Omni Flex para operações interestaduais (GPRS+Satélite), Omni Dual para gestão avançada da frota em regiões metropolitanas (Duplo GPRS), Omni Turbo para gestão avançada da frota em trajetos de longa distância (Duplo GPRS+Satélite) e Omni Carreta para monitoramento e segurança da carreta e carga. Como destaque de serviços, está a Telemetria Omnilink que permite uma gestão sobre o uso dos veículos e sobre os motoristas, oferecendo redução de custos com manutenção, combustível e prevenção de acidentes.



Indústria Metalúrgica Pastre Ltda.

Rod. Régis Bittencourt, BR 116, km 8 (acesso norte) – Jd. Menino Deus – Caixa postal 07
 CEP: 83420-000 - Quatro Barras - PR
 Tel.: (41) 3672-1216
 Fax: (41) 3672-2390
 E-mail: vendas@pastre.com.br
 Site: www.pastre.com.br

A Pastre aproveita para fazer o lançamento oficial do semirreboque basculante com chassis deslizante Slider, que pode ser considerado um concorrente do bitrem no transporte de grãos e açúcar, mas com maior versatilidade à medida que transporta também minério e carvão. O Slider da Pastre foi projetado para aproveitar ao máximo a capacidade de carga líquida do implemento. A empresa utilizou a lei da balança a seu favor e fez uma nova versão de uma configuração veicular já conhecida, a vanderleia, introduzindo-a em um novo segmento. Trata-se de um veículo que, do ponto de vista operacional, não é muito diferente dos semirreboques basculantes convencionais três eixos, ou seja, as operações de carregamento e descarregamento são praticamente as mesmas,

assim como o caminhão-tractor utilizado, o que evita que o cliente faça investimentos extras. Com todas essas especificações, o ganho em carga transportada pode chegar a oito toneladas. E, caso o usuário não possa aumentar a carga do seu implemento, pode ganhar com a redução do peso do conjunto, diminuindo o desgaste do equipamento e pneus, a manutenção e consumindo menos combustível.

Outra novidade da Pastre é o lançamento do semirreboque carrega tudo “pescoço removível”, criado para atender a demanda crescente do transporte de máquinas que necessitam de um ângulo mínimo de rampa na hora do carregamento. O produto estará disponível nas versões dois e três eixos. Seu projeto foi desenvolvido com aços de alta resistência que aumentam a capacidade de carga, devido à tara menor.

Há 37 anos fabricando implementos rodoviários, a Pastre tem em sua linha: caçamba basculante sobre chassi (convencional e meia-cana), semirreboque basculante, semirreboque basculante slider (vanderleia), bitrem basculante, superbitrem basculante, rodotrem basculante, semirreboque carrega-tudo, semirreboque porta contêiner, semirreboque para transporte de botijões e bitrem e rodotrem hopper.

P C P Produtos Siderúrgicos Ltda.

Rua Evaristo de Antoni, 1.821
 CEP: 95041-000 - Caxias do Sul - RS
 Tel.: (54) 3290-1900
 E-mail: pcp@pcpsteel.net
 Site: www.pcpsteel.net

No estande da PCP estão expostas peças confeccionadas com aços de alta resistência. Já com 33 anos de mercado, a empresa distribui chapas de aço de alta resistência, mecânica e ao desgaste.

Platodiesel Ind. E Com. de Peças Automotivas Ltda.

Rua Major Carlo del Prete, 1.240
 CEP: 09530-001 - São Caetano do Sul – SP
 Tel./Fax: (11) 4228-6800

E-mail: plato@platodiesel.com.br
 Site: www.platodiesel.com.br

Há 37 anos no mercado nacional, a Platodiesel fabrica embreagens novas e remanufaturadas para caminhões, ônibus e linha agrícola. Atualmente a empresa exporta seus produtos para a Argentina, Chile e Uruguai

Policard

Av. João Naves de Ávila, 1.331, lj 500 - Center Shopping
 CEP: 38408-902 - Uberlândia - MG
 Tel.: (34) 3233-3400
 E-mail: logistica@policard.com.br
 Site: www.policard.com.br
 SAC: (34) 3233-3366

A Policard – empresa de soluções completas de logística, benefícios e fluxo de caixa, com 16 anos de mercado – apresenta soluções integradas para logística, com produtos como Polifrete, especializado no cumprimento da nova legislação que extingue a carta-frete, um sistema repleto de benefícios para as transportadoras. Também divulga a gestão de frota onde a transportadora consegue identificar gastos irregulares em sua frota, gerando economia e maior rendimento. Além disso, a empresa mostra o sistema de rastreamento e telemetria que identifica 24 horas por dia os mínimos detalhes do que acontece com os veículos, e expõe também diversos outros produtos que oferecem benefícios e fluxo de caixa para as transportadoras, todos com sistemas online, real-time e auto didático.



Pommier Do Brasil Ltda.

Rua José De Carli, 291 - Bairro Universitário - Caixas Do Sul - RS
 CEP: 95041-290

Tel.: (54) 3227-2565
E-mail: contato@pommier.com.br
Site: www.pommier.com.br
SAC: (54) 3227-2565

Fabricante de peças e acessórios para carrocerias industriais, a Pommier exibe em seu estande uma série de produtos como o protetor lateral Pommier (duas versões), calço para rodas, grampos de fixação, plataforma dois e quatro leds, fecho externo Twin, caixas de fermentas e cozinha em polipropileno, supor- te extintor 6,9 e 12 kg, retentores de porta, escadas de acesso e batentes de borracha. A empresa – que opera na Europa há 66 anos – está no mercado brasileiro há quatro anos e exporta seus produtos para a Argentina.



Pósitron

Rua Estrada Telebrás Unicamp, km97
Cep: 13.086-510 - Campinas - SP
Fax: (19) 3787-6211
Site: www.positron.com.br
SAC: (0800) 770 3778

Uma das maiores empresas de fornecimento de solução de equipamento em redundância, a Pósitron foi fundada em 1988 e sua unidade de rastreamento e monitoração foi inaugurada em 2006. Na feira, a empresa apresenta suas soluções em carga, logística e telemetria. A Pósitron disponibiliza sua equipe para fornecer mais

informações sobre a aplicação da telemetria nas áreas da logística, medição do desempenho dos motoristas, redução de acidentes e sustentabilidade. Na logística é possível a otimização da frota e rota, acompanhamento do desempenho dos veículos, redução das paradas para manutenções e nos custos relacionados a desgaste de peças. Já para o acompanhamento dos condutores, a telemetria faz o controle do desempenho sobre a jornada de trabalho, além das paradas para refeições e descanso.

A empresa destaca que a telemetria também pode auxiliar no trabalho preventivo na redução de acidentes, focado nos principais agravantes, como excesso de velocidade, acelerações e frenagens bruscas. Na área da sustentabilidade, a telemetria visa à redução da emissão e descarte de material poluente (combustível, pneus, óleo e lonas de freio), além da otimização desses recursos.

Os serviços de rastreamento e monitoração da Pósitron estão disponíveis somente no Brasil e incluem a telemetria, com acompanhamento do desempenho do veículo e condução do motorista, relatórios para análise de velocidade, status de ignição, hodômetro, RPM, aceleração brusca, banguela, marcha lenta, freio de serviço, freio motor, freada brusca, gráfico de freadas muito bruscas, pontuação do motorista, ranking dos motoristas e economia operacional. Além disso, tem controle de frotas, que permite o gerenciamento integrado para administração de frotas. Possui ainda o romaneio, que organiza e roteiriza de forma simplificada as entregas/coletas de cada viagem, acompanha o andamento das entregas/coletas de forma online e possibilita gerar relatórios comparativos das entregas/coletas planejadas em relação às realizadas. Destaque para

o teclado logístico integrado ao navegador que facilita o cotidiano do profissional, pois possibilita o registro das entregas a serem realizadas no dia, cabendo ao usuário apenas informar o status destas entregas. A nova aplicação do teclado logístico, desenvolvida pela Pósitron, permite ao revendedor um controle mais efetivo de sua distribuição em um ambiente online.



Randon

Av. Abramo Randon, 770
CEP: 95055-010 - Caxias do Sul – RS
E-mail: gladis@froesberlato.com.br
Site: www.randon.com.br
SAC: (0800) 512158

Na Randon, divisão implementos, um dos destaques é a linha R, uma série de agregados tecnológicos implementados nas diversas linhas de produtos que como item de fábrica traz o novo visual traseiro, instalação elétrica totalmente em LED, apara-barro antispray, protetores laterais em material alternativo, novo balancim e caixa de rancho isotérmica (opcional). Destaque também para a pintura DuraTech®, empregada nos produtos Randon desde 2009 e já presente em mais de 30 mil equipamentos. A Randon Veículos mostra o caminhão RK 430M, com caçamba Heavy Duty, projetado para aplicações severas, especialmente utilizado para o transporte de material siderúrgico, que

MJM
• TECNODIESEL •

- Bicos Injetores e Turbinas
- Laudo téc. Opacidade certificado CETESB/IQA
- Reparação Inj. Eletrônica Diesel UIS/UPS Common Rail
- Serviços Especializados em Bombas

Rua Paratiji, 46 - Penha - Sao Paulo - contato@mjmtecnodiesel.com.br
Fone/fax 11 2641.9066 / 11 2642.1376 - Mobile: 11 7779.0525 - ID: 5*873101

Transport
A ASSOCIADOS

28 anos

19 3432.8101
comercial@transport.com.br
www.transport.com.br

“ Soluções de Alta Tecnologia para Empresas de Transporte. ”

ERP	Gestor no Setor de Transportes	T-WEB	Rastreamento de Carga e Carta Frete Via WEB
T-WMS	Controle de Armazenagem	T-BI	Sistema de Suporte para Decisão (DSS)
T-Cloud Server	Servidor em Nuvem	T-CTE	Conhecimento de Transporte Eletrônico

agregou diversas inovações e facilidades voltadas à melhoria de performance e segurança.

Em autopeças, a Suspensys apresenta a suspensão modular (6x4 e 8x4), suspensão otimizada para veículos 6x2, suspensão pneumática PSYS 2011 e suspensão mecânica para semirreboques. A Fras-le mostra sua linha de pastilhas e lonas, a Master mostra o freio a Tambor tipo "S" Came de 410mm de diâmetro, o freio a Disco Pneumático Elsa 225 e a câmara de Serviço/Emergência HO, para aplicação em caminhões e ônibus. Já a Jost Brasil, além da sua tradicional linha de produtos, exibe o sensor Coupling, sistema de sensores que confirmam visualmente o acoplamento correto do implemento com a quinta-rodas; o LubeTronic, dispositivo de lubrificação automático da quinta-rodas, e o novo suspensor pneumático para terceiro eixo. A Castertech comemora na Fenatran os cinco anos de atividades completados em setembro. Na área de serviços representada pelo Banco Randon e Randon Consórcios, a equipe fica disponível para receber clientes e convidados.

O conglomerado de Empresas Randon, que iniciou suas atividades em 1949, produz um dos mais amplos portfólios de produtos do segmento de veículos comerciais, correlacionados ao transporte de cargas, seja rodoviário, ferroviário, ou fora-de-estrada dentre as empresas congêneres no mundo (reboques e semirreboques, caminhões fora de estrada, vagões ferroviários e autopeças). Todas as empresas Randon são exportadoras com presença em todos os continentes



Recrusul S.A.

Av. Luiz Pasteur, 1.020 – Três Portos
 CEP: 93.212-360 - Sapucaia do Sul – RS
 Tel.: (51) 3474-5100
 Fax: (51) 3474-5201
 E-mail: recrusul@recrusul.com.br
 Site: www.recrusul.com.br

O destaque no estande da Recrusul são os

semirreboques frigoríficos. A produção da empresa que já tem 57 anos de atuação, inclui carrocerias frigoríficas; tanques em aço inox para produtos químicos, combustíveis, leite, alimentos e derivados.; tanques em aço carbono para transporte de combustíveis; silos para alimentos a granel e silos para cimento. Seus produtos são exportados para Uruguai, Paraguai, México, Nigéria e Emirados Árabes.

Resfriar Climatizadores e Equipamentos Ltda.

Br. 116 km 40,5 nº 6.350
 E-mail: comercial@resfriar.com.br
 Site: www.resfriar.com.br
 SAC: (0800) 701 1880

A Resfriar, fabricante de climatizadores e calibradores de pneus para caminhões, ônibus e similares, apresenta um novo climatizador de ar série 6 e uma nova calota para calibrador de pneus. Com 13 anos de atuação, a empresa exporta seus produtos para Holanda, Portugal, Espanha, Itália, África do Sul, Argentina, Chile, México, Venezuela, Bolívia e outros.



Rodofort S.A.

Via Anhanguera, Km 108,05
 CEP: 13181-030 - Sumaré - SP
 Tel.: (19) 3322-2000 / 3322-2003
 E-mail: rodofort@rodofort.com.br
 Site: www.rodofort.com.br
 SAC: (19) 3322-2003

Com 20 anos de atuação no mercado nacional, a empresa apresenta em seu estande o novo integrante da família de produtos Rodofort, o semirreboque basculante, disponível para cavalos 4x2 e 6x2. O produto pode ter capacidade volumétrica de 20 m³, 25 m³ ou 30 m³, e foi desenvolvido com aço de alta resistência, que confere ao implemento maior leveza e capacidade de carga. O equipamento está equipado com dobradiças superiores e mancais de articulação da caixa com

buchas autolubrificantes, além de instalação elétrica em LED. A Rodofort é tradicional fabricante de reboques, semirreboques, lonados (sider), alumínio, canavieiros, porta contêineres, carga seca, basculantes e carroceria de bebidas.



SAF-Holland do Brasil Indústria e Produção de Eixos e Equipamentos para Reboques, Semi-Reboques e Caminhões Ltda.

Av. Emílio Marconato, nº 1.000, Galpão B-16
 CEP: 13.820-000 - Jaguariúna – SP
 Tel.: (19) 3311-1550
 Fax: (19) 3311-1554
 E-mail: vendas@safholland.com.br
 Site: www.safholland.com.br

Entre as novidades da feira, a SAF-Holland expõe um sistema de suspensão com eixo auto-direcional, com ponteiras móveis que garante maior ângulo de esterçamento das rodas, além de menos arraste dos pneus, com consequente redução do atrito, maior economia de combustível e maior durabilidade (vida útil) dos pneus. Esse sistema reduz o desgaste e a chance de sobrecarga nos eixos graças à melhor equalização de cargas em todos os tipos de condição de estrada (sobre linhas de trem, sobre terrenos irregulares), especialmente em aplicação de eixos espaçados (mais de 2,4m – vanderleia).

Também apresenta a suspensão pneumática CBX 25, que se destaca por ser mais leve (pesa 143 kg), mais resistente e mais segura. Tem braço fabricado em aço fundido soldado ao eixo, o que faz com que não apresente fissuras estruturais ao longo do tempo.

Outro destaque da empresa é a suspensão mecânica, mais leve e mais robusta, que pode ser aplicada em diferentes veículos, desde baú de alumínio até basculantes. Foi desenhada para ter os mesmos feixes de mola e comprimentos de tirantes em todas

as configurações de eixos. Segundo a empresa, foi desenvolvida no Brasil e para o Brasil, com suporte técnico da Alemanha e dos Estados Unidos. Também possui melhor estabilidade e maior conforto na direção, garantindo mais segurança para o motorista e menos impacto para a carga. A vida útil do produto também é maior, pois as peças são confeccionadas com abas e dobras garantindo maior rigidez às mesmas.

No estande estarão ainda expostos outros produtos, entre eles os eixos rígidos para implementos rodoviários, os modelos de quinta roda SAF-Holland, o pino rei de 2" e 3,5", e o aparelho de levantamento.

A SAF-Holland é uma fusão das empresas Otto Sauer Achsenfabrik GmbH (SAF), fundada em 1881, e Holland Group, criada em 1910. A fusão ocorreu entre dezembro de 2006 e janeiro de 2007. A fábrica no Brasil, localizada em Jaguariúna, foi instalada em 2007. A SAF-Holland do Brasil não exporta seus produtos. A empresa oferece soluções sob medida aplicáveis em implementos rodoviários, caminhões e ônibus. Sua linha de produtos contempla eixos rígidos e autodirecionais, suspensão pneumática, aparelhos de levantamento, quintas rodas e pinos rei, atendendo os requisitos técnicos e governamentais solicitados pelo mercado e pela legislação vigente no País, partindo de uma única fonte de fornecimento, o que otimiza a logística de fornecimento e traz benefícios ao mercado consumidor.

Sascar Tecnologia Automotiva S.A.

Av. Marte, 537, Centro de Apoio I – Alphaville
CEP: 06541-005 - Santana de Parnaíba - SP
E-mail: sascar@sascar.com.br

E-mail: marketing@sascar.com.br
Site: www.sascar.com.br
SAC: grandes centros 4002 6004
demais localidades 0800 648 6004
Central de Roubos - 0800 648 6003
Televendas - 0300 789 600

Entre as novidades da feira, a Sascar apresenta o SasMoto, um produto desenvolvido para motocicletas que oferece a possibilidade de rastreamento, com histórico de deslocamento e possui acelerômetro interno que "desperta" com o movimento, mesmo com a moto desligada e localização. Também lança o SasCarreta, desenvolvido para rastreamento de carretas, mesmo quando não atrelada ao cavalo porque oferece opção de alimentação da bateria por energia solar. No estande está também o SasCarga, o primeiro produto desenvolvido pela Sascar para o segmento de transporte de carga. Apresentado na versão Light, SasCarga Light também destinado a operações de transporte de cargas.

Já o sistema de telemetria da Sascar divulga, como novidade, o relatório de limite operacional que permite o controle da jornada de trabalho de todos os motoristas da sua frota. O aplicativo para iPhone é outra atração, que permite aos gestores ter o controle da operação de transporte em suas mãos.

A Sascar completou 12 anos no início de 2011 e foi recém-adquirida pela GP Investments, líder no mercado de private equity, a Sascar sempre aposta em inovação e tecnologia. Está posicionada entre as líderes de rastreamento no Brasil, e é especializada em gestão de frotas, telemetria veicular, gerenciamento logístico e de riscos e monitoramento de veículos para operações de transporte. Através

de softwares próprios, acessados de qualquer computador conectado à web, possibilita ao usuário o gerenciamento em tempo real utilizando as tecnologias GSM/GPRS, via satélite e Rádio Frequência (RF), disponível atualmente em algumas regiões do Estado de São Paulo.



Scania Latin America

Avenida José Odorizzi, 151 – Vila Euro
São Bernardo do Campo - SP
E-mail: marketing.br@scania.com
Site: www.scania.com.br
SAC: (11) 4344-9333

A Scania apresenta nesta Fenatran novidades no trem de força dos caminhões, especialmente nos motores, Scania Opticruise e Scania Retarder.

O portfólio da marca para 2012 atenderá as normas do Proconve P7, equivalente ao Euro 5, e contará com uma completa linha de motores, em uma nova plataforma de nove e 13 litros que substituem os atuais nove, onze e 12 litros. Os novos motores fazem parte da mais recente plataforma de motores Scania que é usada no mundo inteiro para todas as normas de emissões - Euro 3, Euro 4, Euro 5 (Proconve P7) e Euro 6.

A linha V8 também tem novidades. Mais força e produtividade no tradicional motor de

ABASTECIMENTO MONITORADO
GT Frota
Acabe com os desvios e desperdícios de combustível de sua frota.
Com o sistema GTFrota sua empresa ganha em economia e confiabilidade, além de melhorar o desempenho da frota.
Acesse www.excelbr.com.br e saiba mais.
Rua Jaboatão, 580/592 - São Paulo - SP
excelbr@excelbr.com.br
Fone: (11) 3858-7724



AF Lanternas, sinônimo de qualidade e luminosidade para o seu bruto.



AF - Lanternas
4 ANOS

LIMEIRA | SÃO PAULO - Telefone +55 (19) 3442-3936
www.aflanternas.com.br - vendas@aflanternas.com.br

16 litros, inclusive com o caminhão mais potente produzido no Brasil, o R 620.

A empresa está há 54 anos no mercado brasileiro e é um dos principais fabricantes mundiais de caminhões e ônibus para transporte pesado e de motores industriais e marítimos. Os produtos de serviços têm participação crescente nos negócios da empresa, assegurando aos clientes soluções de transporte econômicas e com alta disponibilidade operacional.

Com 35 mil colaboradores, a Scania está presente em mais de 100 países e possui operações industriais na Europa e na América do Sul, com possibilidade de intercâmbio global de componentes e veículos completos. Exporta seus produtos para toda a América Latina, Europa, África e Ásia.

Shell Lubrificantes

Avenida das Américas, 4.200, Bloco 6
CEP: 22640-102 - Barra da Tijuca - RJ
E-mail: fale@shell.com
Site: www.shell.com.br
SAC Público final: 0800 727 52 70
SAC Clientes Shell: 0300 788 10 44

A Shell aproveita seu espaço na Fenatran 2011 para mostrar aos visitantes sua linha de óleos e graxas lubrificantes para o setor de transportes. Dessa forma, poderá apresentar os benefícios do uso de produtos com qualidade garantida e como eles podem beneficiar os negócios. Também lança seu novo portfólio de lubrificantes, cujas vendas começaram em outubro.

As principais novidades são as novas famílias: Shell Spirax (óleo) e Shell Gadus (graxas), produtos que impactam o setor à medida que antes as graxas estavam separadas em famílias diferentes. Com essa revisão/otimização de portfólio, haverá apenas uma família para graxas lubrificantes. É importante destacar que essa será uma iniciativa global, ou seja, a mudança não acontecerá apenas no Brasil.

O portfólio da Shell inclui as linhas de óleos lubrificantes automotivos e industriais, com destaque para as graxas lubrificantes. A empresa tem centros de pesquisa de lubrificantes em todo o mundo (incluindo Alemanha, Japão, Reino Unido

e nos Estados Unidos), além do mais recente na Índia. No setor de transportes, a Shell apresenta uma vasta gama de produtos que satisfazem os requerimentos das aplicações utilizadas neste setor, e tem serviços disponíveis, como o Shell LubAnalyst. A empresa está no Brasil há quase 100 anos e exporta, principalmente, para os países da América Latina nos quais a Shell está presente.

Sighra Sistemas Inovadores

Av. Francisco Matarazzo 404, 11º andar, cj. 1.102 e 1.104 – Água Branca
CEP: 05001-000 - São Paulo - SP
Tel.: (11) 3662-5450
E-mail: cpaula@sighra.com.br
Site: www.sighra.com.br

Há três anos no mercado, a Sighra especializada em rastreadores e localizadores, lança na feira um sistema de controle de jornada.



Sinalsul Industria de Auto Peças Ltda.

Av. Salgado Filho, 1.872
CEP: 95098-420 - Caxias do Sul - RS
Tel.: (54) 3213-6400
E-mail: sinalsul@sinalsul.com.br
Site: www.sinalsul.com.br

A Sinalsul – empresa da área de lanternas, iluminação e sistema elétrico, que atua há 15 anos no mercado nacional – lança na Fenatran o seu sistema elétrico para semi-reboque. Com fácil instalação o sistema é formado por conectores padrão de mercado, o que facilita em caso de necessidade de reposição. O sistema é personalizado de acordo com a necessidade do cliente e conta com diversos opcionais. Juntamente com o sistema elétrico a Sinalsul apresenta ao mercado a nova lanterna traseira Circle Light e as lanternas de posição Elipse.



Skypatrol

3055 NW 84th Ave.
Miami, Florida 33122
E-mail: vseriacopi@skypatrol.com
Site: www.skypatrol.com
SAC: skypatrol@skypatrol.com

A Skypatrol, que atua desde 2002 no segmento de equipamentos de rastreamento de veículos, lança na feira dois modelos: o portátil TT8850, com bateria de longa duração, e o modelo TT8950, com antenas internas e bateria de backup. A empresa exporta seus produtos para Estados Unidos, América Latina, Europa.

SL Pneus e Auto Lins

Av. Piraporinha, 87, Bairro Planalto
CEP: 09891-000 - São Bernardo do Campo - SP
Tel./Fax: (11) 2215-4400 / 4391-5888
E-mail: comercial@slgrupo.com.br
Site: www.autolinspneus.com.br

A SL Pneus divulga na feira seu novo jornal chamado “Notícias”, elaborado para estreitar ainda mais a comunicação da empresa com seus clientes. Há mais de 50 anos no mercado, a SL Pneus presta serviços em reconstrução de pneus, usando o que há de melhor no mercado (Conceito Marangoni/Top de Linha).

Sofit Software S.A.

Rua Paulo Malschitzki 10, Campus Universitário, Inovapark, sala 1, Zona Ind. Norte
CEP: 89219-710 - Joinville - SC
Tel.: (47) 3473-0222
E-mail: sofit@sofit4.com.br
Site: www.sofit4.com.br

A Sofit apresenta uma ferramenta que permite ao seu software Sofit 4Transport ser implantado em menos de uma hora. O Sofit 4Transport é um serviço especializado em gestão de manutenção de frota. Ele permite a redução de custos de manutenção através das macro funções de controle de combustível, controle de pneus, gestão de manutenção, controle de portaria, controle de documentos, custo da frota e controle de componentes. Além disso, fornece informações precisas de todos os fatores que compõe o custo final de cada veículo, na maior parte, e auxilia, em um curto espaço de tempo, a gerar ações sobre as variáveis que permitem a frota ser mais produtiva e rentável. O software está no mercado desde 2006. Atualmente, a empresa exporta seus produtos para o México e para o Chile.

SOFtran Informática do Transporte Ltda.

Av. Antônio Ramos Alvim, 892 – Joinville/SC
CEP: 89211-460
Tel.: (47) 3145-5555 / (47) 3145-5599
E-mail: vendas@softran.com.br
Site: www.softran.com.br

A empresa divulga a nova versão dos sistemas, o SOFtran V3, com novo grafismo e logos para os produtos, proporcionando melhor entendimento de suas aplicações, bem como maior visibilidade para algumas áreas. Os novos logos, além das cores tradicionais da SOFtran (azul e vermelha), trazem o verde e o amarelo, simbolizando e reforçando a estratégia da empresa de estar presente em todo o território nacional.

Do ponto de vista tecnológico, a empresa destaca a utilização de uma série de novos componentes que garantem a evolução dos produtos, aprimorando a apresentação visual dos sistemas, melhorando a performance, oferecendo novos recursos e mobilidade para a gestão das atividades e informações. Os usuários e gestores poderão se beneficiar de facilidades como o acesso através de tablets, novo BI (Business Intelligence), formas dinâmicas para pesquisa de campos e identificação de rotinas favoritas, as mais utilizadas no dia a dia.

A SOFtran, há 17 anos no mercado, é uma consultoria especializada, aliada a um ERP (Enterprise Resource Planning) idealizado e direcionado de forma

exclusiva ao segmento de transporte e logística. Formado por diversos módulos, os softwares são totalmente integrados, configuráveis, disponibilizados de forma online e customizados, respeitando as particularidades do transportador e que permitem a redução de retrabalho, com total confiança nas operações realizadas, sejam elas comerciais, operacionais, financeiras, contábeis, fiscais, patrimoniais, recursos humanos, folha de pagamento, ponto eletrônico, BI ou de controle de frotas.



SSAB

Av. Angélica, 2.510 - 2º andar - Higienópolis
CEP: 01228-200 São Paulo - SP
Tel.:/Fax: (11) 2589-6300
E-mail: contactbrazil@ssab.com
Site: www.ssab.com

A empresa promove três de seus sete produtos em aços de alta resistência. O Domex® é um aço avançado de alta resistência da SSAB que permite que os produtos sejam produzidos com aços mais finos enquanto mantêm as propriedades de resistência. Já o Hardox® define chapas de aço antidesgaste e é indicado como a melhor escolha para aplicações que precisam suportar as mais severas condições de desgaste. O Docol® é um aço avançado, de alta resistência, que auxilia fabricantes de veículos a atingirem as novas exigências da indústria em relação à redução na emissão de CO², bem como a obter o índice de cinco estrelas em testes de colisão.

Estão em exposição uma chapa Hardox, uma chapa Domex, uma bobina estreita para aplicação em chassis de caminhão e uma amostra de uma chapa xadrez fabricada com o Domex. No Brasil desde 2004 e no mundo há mais de 30 anos, a SSAB é uma das líderes globais em produção de aço de alta resistência com valor agregado e também se destaca em design, inovação e tecnologia, assim como

em questões de responsabilidade ambiental. Os produtos são fabricados na Suécia e nos Estados Unidos, o que permite atender uma quantidade de mercados sempre crescente ao redor de todo o mundo. O objetivo da SSAB é ser vista como uma empresa que produz aço para um mundo mais forte, mais leve e mais sustentável. A SSAB produz sete diferentes tipos de produtos de aço de alta resistência, cada um com características próprias e únicas. A empresa não exporta, mas tem escritórios em mais de 45 países.

STI Rastreamento

Rua Capitão Zeca Ribeiro, 732
CEP: 13880-000 - Vargem Grande do Sul - SP
E-mail: comercial@sti.ind.br
Site: www.sti.ind.br
Tel.: (19) 3641-6555

A empresa, há 11 anos no mercado, mostra em seu estande sua linha de rastreadores com inteligência embarcada e comunicação por GSM/GPRS e Híbridos (GSM/GPRS + Satelital); de localizadores GSM/GPRS e seu localizador via satélite.



Takarada Indústria e Comércio Ltda.

Rua Ângelo Agostini, nº 215, Pioneiro - Caxias do Sul - RS
E-mail: venda@takarada.com.br
E-mail: vendas1@takarada.com.br
E-mail: takarada@takarada.com.br
Site: www.takarada.com.br
Tel.: (54) 3289-7000

A Takarada apresenta sua bomba hidráulica para basculante sobre chassis com menos de 10 m³. É uma bomba de engrenagem modelo 9016, com válvula de retorno acionada

pneumaticamente, flange de acoplamento SAE B, com dois furos, eixo estriado de 13 estrias, D.pitch 16/32" e acoplamento das mangueiras traseiras. Tem entrada rosca 1" NPT-11,5 F/1" e saída rosca 3/4" NPT-14 F/1". A empresa começou a operar há 25 anos e trabalha com tomadas de força, bomba hidráulica, cilindros hidráulicos, multiplicador para trator, kit de acionamento pneumático e kit de acionamento eletro pneumático. Atualmente a Takarada exporta seus produtos dentro do Mercosul.

Target Brasil S.A.

Rua Dom Gerardo, 35, 6º andar - Centro Rio de Janeiro – RJ
 CEP: 20090-905 - Rio de Janeiro – RJ
 E-mail: comercial@targetamericas.com
 E-mail: brasil@targetamericas.com
 Site: www.targetamericas.com
 SAC: (0800) 60 74726

A Target divulga um de seus produtos inovadores e que está em evidência na gestão de risco: o Vectio. É um sistema de gestão de risco desenvolvido para dar soluções específicas e sob medida em relação às características operacionais de cada cliente, em atendimento às suas necessidades e expectativas. Os documentos que formam parte do sistema descrevem todos os processos envolvidos na atividade de transporte, desde o nível estratégico até o operacional. A coluna vertebral é um software web que transforma todos os dados gerados pelas diferentes ferramentas aplicadas, em informação gerencial, o que facilita a tomada de decisões. O Vectio atua como uma matriz que articula e promove sinergia entre as práticas já desenvolvidas pelos clientes da empresa e as novas ferramentas implantadas, para fortalecer o sistema e garantir o cumprimento das metas desejadas. Suas etapas de implantação são: planejamento, implementação, acompanhamento e controle e melhoria contínua.

A empresa está no mercado desde 2005 prestando serviços de gestão e

gerenciamento de risco em transportes. Na gestão de risco, a Target trabalha três pilares dos riscos nos transportes: a gestão do condutor, a gestão da frota e a gestão do entorno, entrelaçadas com a gestão de informações.



Thermo King

Alameda Caiapós 311,
 CEP: 06460-110 - Barueri - SP
 Tel.: (11) 2109-8900
 Fax.: (11) 2813-7923
 E-mail: thermoking@thermoking.com
 Site: www.thermoking.com.br

Tradicional fabricante de equipamentos de refrigeração para caminhões e carretas, ar-condicionado para ônibus, sistemas de telemetria e monitoramento da cadeia de frio, a Thermo King apresenta uma nova família de equipamentos de refrigeração para semi-reboque, denominado série SB 30. Essa linha de equipamentos possui um controlador que incorpora um registrador de várias temperaturas e eventos diversos, tais como abertura de portas, alarmes, intervalos de manutenção, pressão de óleo, consumo de combustível etc. Todas as informações do equipamento de refrigeração podem ser transmitidas por sistema GPRS para acesso na tela do computador através de internet. O equipamento SB 30 também possui uma porta USB que torna fácil e prático baixar todas as informações listadas acima. A Thermo King lança também um novo e inovador conceito de caixa com controle de temperatura elétrico para transporte de pequenos volumes. Há 73 anos no mundo e há 37 no Brasil, a empresa exporta seus produtos para toda a América Latina.



Treadsdirect Ind. e Com. de Artefatos de Borracha Ltda.

Estrada Chiquito de Aquino, 150 – Lorena - SP
 CEP: 12612-550
 Tel.: (12) 3159-2500 / 2508-2507
 E-mail: comunicacao.treadsdirect@gmail.com
 Site: www.treadsdirect.com

Uma nova linha de compressores de ar é o principal lançamento da Treadsdirect – fabricante de bandas para recauchutagem de pneus, ligação e cola – que também expõe várias ferramentas de borracharia. A empresa é uma multinacional de origem indiana, fundada em 1918, com fábrica instalada há 10 anos no Brasil, na cidade de Lorena, no estado de São Paulo. A companhia busca qualidade em condições comerciais competitivas, objetivando constituir o menor custo por quilômetro rodado nos mais diversos tipos de pisos. Entre as maiores fábricas do mundo de bandas pré-moldadas, a Treadsdirect produz 25 milhões de quilos em seis fábricas localizadas na Índia, Sri Lanka, Mauritius, Kenya e Brasil. A Treadsdirect atende mais de 800 clientes incluindo Europa e Estados Unidos.

Usiquímica

Avenida Angélica, 1968, 11º Andar
 CEP: 01228-200 - São Paulo - SP
 E-mail: vendas@usiquimica.com.br
 Site: www.usiquimica.com.br
 Tel.: (11) 3821 7000

Há 68 anos no mercado, a Usiquímica faz o lançamento do Arla Blue Air, solução aquosa de ureia a 32,5%, projetada para atender ao sistema SCR na redução de até 80%

da emissão de óxidos de nitrogênio (NOx) e material particulado nos gases da combustão do diesel. Conhecido no Brasil como Arla 32, o produto é largamente aplicado no mercado europeu e americano como AdBlue. Foi projetado para atender a nova legislação ambiental adequado aos novos motores padrão Euro 5 (Proconve P7). A partir de janeiro de 2012, a nova legislação ambiental brasileira determina que os veículos novos movidos a diesel utilizem um combustível mais limpo, com menor teor de enxofre. Os veículos que utilizarem a tecnologia SCR terão que utilizar o Arla 32 em seus motores.



Vitta Implementos Rodoviários

Avenida Marechal Deodoro da Fonseca, 1.479 - Centro
Jaraguá do Sul – SC
E-mail: gerenciacomercial@hchornburg.com.br
Site: www.hchornburg.com.br
Tel.: (47) 3274-1200

Desde 1953 no mercado brasileiro, a Vitta (HC Hornburg) produz carrocerias frigoríficas para transporte de produtos perecíveis. As carrocerias são leves, totalmente produzidas em fibra, com revestimento interno de ação antimicrobiana, o que evita a proliferação de fungos e bactérias. Os painéis são termoisolantes, confeccionados em chapas de poliuretano de alta densidade (36-40kg/m²) e não propagam fogo. Os chassis e os pisos possuem sistema monobloco, muito mais leve, o que permite maior capacidade de carga.

A empresa apresenta uma novidade: uma carroceria especialmente desenvolvida para o transporte de perecíveis, a linha Versatile,

um produto leve e com ótimo custo-benefício. A Vitta exporta seus produtos para vários países da América Latina.



Voith Turbo

Rua Friedrich Von Voith, 825 - Jaraguá
CEP: 02995-000 - São Paulo - SP
E-mail: info.turbo-brasil@voith.com
Site: www.voithturbo.com
Tel.: (11) 3944-4646

O Grupo Voith está no Brasil há mais de 40 anos, com produtos como o Retarder, compressores de ar e transmissão automática. O Retarder é um freio hidrodinâmico secundário de ação contínua, com grande capacidade de frenagem. Pode ser a óleo (Retarder) ou a água (Aquatarder), em ambos os casos, sem desgaste mecânico das peças. O produto está disponível no mercado, como opcional de fábrica nos veículos comerciais da Mercedes-Benz, Volvo, MAN/Volkswagen.

O compressor de ar é um produto com tecnologia exclusiva Voith, com opções de dois ou três cilindros. Único no mercado com duplo estágio, resfriamento intermediário, camisas intercambiáveis e sistema de alívio de carga, que conferem ao sistema de ar do veículo inúmeros benefícios como ausência ou baixíssima carbonização, maior taxa de utilização, maior vida útil dos componentes de todo o sistema, garantindo menor custo operacional e maior disponibilidade do veículo.

A transmissão automática (DIWA. 5) é a versão mais nova da família. Possui quatro marchas à frente com overdrive simples, ideal para as aplicações urbanas.

Yara

Rua Joaquim Floriano, 466 - Brascan Corporate,

cj. 403

CEP: 04534 002 - São Paulo - SP

Site: www.air1.info

SAC: 0800-6444 2471

A Yara, que atua no Brasil há 65 anos, quando adquiriu a Adubos Trevo, apresenta sua marca registrada global, o Air1, um agente redutor líquido automotivo (Arla 32), também conhecido como AdBlue ou DEF. É um fluido necessário para a tecnologia SCR (Redução Catalítica Seletiva) que estará presente nos veículos a diesel classificados como comerciais pesados, semipesados e ônibus fabricados a partir de 2012, de acordo com as normas do Proconve P7 (Euro 5).

Zênite Tecnologia

Avenida Júlia Freire, 1.493 - Expedicionários
CEP: 58041-000 – João Pessoa - PB
Rua Vergueiro, 875
CEP: 01504-0001 – São Paulo - SP
E-mail: contate@zenitetecnologia.com.br
Site: www.zenitetecnologia.com.br
Tel.: (83) 3044-2700 / (11) 3341-2996

A Zênite foi fundada há 20 anos e atua no setor de rastreamento há cinco anos. A empresa fornece rastreadores veiculares para cargas, objetos, motos e pessoas, terminais veiculares multimídia e unidades de vídeo rastreamento. Dentre os destaques de sua linha de produtos estão: rastreador veicular para uso de dois Simcards; unidade de vídeo rastreamento para gravação de imagens internas e externas do veículo, com possibilidade de transmissão, em tempo real, via 3G; terminais veiculares multimídia para interação entre veículo e empresa; software para rastreamento com integração de rastreamento convencional, vídeo rastreamento e comunicação de dados entre o veículo e a base, em uma única plataforma. A Zênite exporta seus produtos para Angola.



Deixe a internet calcular o frete

OTM Editora lança Web-Custos, planilha para calcular custos operacionais de veículos e diversos outros preços de transporte

CALCULAR CORRETAMENTE O VALOR DO FRETE sempre foi uma preocupação de quem vende e de quem compra o transporte de carga ou de passageiros. O contratante sempre busca o menor valor a pagar e, evidentemente, o transportador busca o valor do frete que possa lhe gerar a melhor rentabilidade. Com dois objetivos tão antagônicos é difícil atender a um sem afetar o outro, mas o equilíbrio é o que deve predominar.

Para facilitar esta busca a OTM Editora em conjunto com a Talentum Tecnologia está lançando o Web-Custos, uma ferramenta de cálculo para apurar planilhas de custos operacionais de diversos veículos e o frete do transporte de carga e de passageiros. Tudo isso num ambiente que a cada dia faz parte integrante da rotina das empresas e das pessoas, a internet.

O Web-Custos poderá ser acessado, por meio de assinatura, no novo portal da editora (www.otmeditora.com.br).

TRADIÇÃO E REFERÊNCIA – O cálculo do custo operacional dos veículos de transporte é uma tradição e uma pauta permanente nas publicações da OTM Editora, especificamente, nas revistas Transporte Moderno e Technibus.

Diversas edições mostraram a importância e a aplicação das planilhas de cálculo e seus leitores se habituaram a buscar nas publicações as referências para calcular ou comparar os valores do custo do quilômetro do veículo A ou B. Até hoje as planilhas de custos são publicadas pelas revistas, apresentando o custo de utilização de automóveis a caminhões pesados e veículos de transporte de passageiros como vans e

ônibus rodoviários.

Ao longo dos anos a exigência dos leitores fez com que o tema ultrapassasse as páginas das revistas e virou assunto de seminários e cursos de formação de preços ministrados até hoje pela divisão de treinamento da OTM.

Custos & Fretes, uma publicação criada pela OTM no início dos anos 90, no meio de uma economia extremamente inflacionária, foi a primeira forma de tratar o frete com a importância que ele merece. O objetivo era municiar o leitor com todas as informações para que ele chegasse ao melhor valor do frete sem, contudo, discutir a forma ou a metodologia.

Várias montadoras de veículos também utilizaram o cálculo do quilômetro rodado como argumento de venda de vários produtos. Algumas delas chegaram a lançar

softwares para calcular e mostrar as vantagens econômicas de adquirir seus veículos.

A própria OTM no final dos anos 90 apresentou ao mercado de transporte o Trans System, uma planilha eletrônica que calculava o frete do transporte de carga para diversos tipos de veículos oferecendo ao usuário uma metodologia confiável e padronizada. O Trans System foi a primeira ferramenta a permitir que o interessado em calcular o frete utilizasse suas próprias variáveis e particularidades da sua operação. Até então as planilhas de custos eram estáticas sem a possibilidade de interação com o usuário.

CONTRATANTE CALCULA O FRETE – Ninguém ao adquirir um caminhão ou ônibus novo solicita da montadora uma planilha de custos para justificar o seu preço. Seria, primeiramente, uma petulância por parte do comprador e algo inimaginável mesmo para os grandes frotistas. Mas, para o setor de transportes de carga e de passageiros é comum, ou melhor, é uma obrigação apresentar uma planilha de cálculo para justificar e comprovar o preço ao contratante.

Mas esta exigência não surgiu à toa. Na sua origem informal, o setor de transporte não dispunha de técnicas apropriadas para o cálculo do frete e as disparidades entre um transportador e outro na apresentação de um frete eram tão grandes que o contratante não tinha como comparar e avaliar o melhor frete. Assim, numa tentativa de facilitar o cálculo e equilibrar os fretes, os contratantes passaram a exigir as planilhas de preços. Daí para se tornar uma exigência foi um passo e todos os contratantes passaram a exigí-las, inclusive nas concorrências para as contratações de serviços públicos.

Interessados em comprar o melhor frete, os contratantes passaram a se preocupar com as metodologias de formação do frete e, principalmente, aprender a calculá-lo.

Em geral muitos contratantes dos mais diversos setores passaram a participar de cursos de formação de preços de frete. A constatação desta dedicação são os números dos cursos ministrados pela divisão de treinamento da OTM: a cada dez participantes, sete são contratantes de fretes.

O QUE É WEB-CUSTOS

O Web-Custos tem cinco funções básicas:

1 – Banco de dados: o Web-Custos é um banco de dados com os preços dos principais insumos do transporte de carga e de passageiros, como preços de veículos, chassis e carrocerias de ônibus, pneus novos e reformados, combustíveis, lubrificantes, implementos rodoviários.

Os preços dos vários fornecedores serão atualizados online e formarão um valor médio que os assinantes do Web-custos utilizarão para calcular as planilhas de custos

WEB-CUSTOS NA FENATRAN

O Web-Custos vai ser apresentado oficialmente na Fenatran 2011, que acontece no Pavilhão de Exposições do Anhembi em São Paulo, de 24 a 28 de outubro.

O Web-Custos será comercializado por assinatura anual ao preço de R\$ 840,00, ou seja, o equivalente a R\$ 70,00 ao mês. A assinatura funciona como numa revista impressa, ou seja, deverá ser renovada a cada ano.

O assinante poderá escolher até cinco categorias de veículos e duas opções de formação de preços. Opções adicionais terão o custo anual de R\$ 240,00 com descontos progressivos de acordo com a quantidade. Para mais de uma assinatura por empresa os descontos podem chegar a 80% do valor principal.

operacionais de veículos e o valor dos fretes.

2 – Veículos: o Web-Custos possui um cadastro de cerca de 300 veículos (podendo chegar a 500 modelos) divididos em diversas categorias: Automóveis, Minivans, SUVs, Utilitários, Caminhões Leves, Médios, Semipesados e Pesados, Vans, Micro-ônibus, Ônibus Rodoviários e Urbanos.

Com este cadastro o assinante do Web-Custos poderá calcular e imprimir as planilhas de custo operacional de cada um dos veículos.

3 – Planilha eletrônica: o Web-Custos é uma planilha para cálculo de diversos preços do transporte; no lançamento, será possível calcular o preço do frete da carga lotação e fracionada e do frete para o transporte de passageiros na modalidade de fretamento contínuo e eventual.

A cada mês serão incorporadas novas funções como: o cálculo de reembolso do quilômetro rodado para aqueles que trabalham com o veículo próprio; o preço da locação de veículos mensal e diária; um modelo do cálculo da tarifa de transporte urbano e um modelo de cálculo de transporte rodoviário de passageiros.

4 – Área exclusiva: cada assinante do Web-Custos terá uma área exclusiva, acessada através de login e senha, escolhidos pelo próprio assinante, onde poderá armazenar suas planilhas de custos operacionais de veículos e todos os cálculos de preços que fizer.

5 – Comparar preços: no Web-Custos, além de calcular o frete ideal, é possível comparar este valor com o do seu concorrente. Partindo do preço de mercado, o Web-Custos faz um tipo de “engenharia reversa” e mostra as consequências de praticar o preço do concorrente. Um recurso muito simples, mas que mostra o que um preço abaixo pode fazer com a rentabilidade da empresa transportadora. ■

CURSOS TÉCNICOS, FERRAMENTAS PARA GESTÃO DE NEGÓCIOS.

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

30 de Novembro de 2011

CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS PARA FROTAS DE VEÍCULOS

Este curso irá preparar e capacitar os participantes para que possam calcular e administrar de forma eficaz os custos operacionais, buscando aumentar a competitividade e os lucros da empresa.

Programa

1. Custos Operacionais de Veículos
 - 1.1 - Classificação dos custos
 - 1.2 - Método de cálculo para custos fixos
 - 1.3 - Método de cálculo para custos variáveis
 - 1.4 - Administração dos custos operacionais
 - 1.5 - Fatores que influenciam na variação dos custos
 - 1.6 - Planilhas de cálculo de custos operacionais de veículos
 - 1.7 - Sistemas de controle, relatórios gerenciais
2. - Apresentação de software para cálculo de custos operacionais.

Nota: Os participantes deverão trazer calculadora para execução de exercícios.

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

01 de Dezembro de 2011

LOGÍSTICA NA MANUTENÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Manutenção de frota de veículos**
 - 1.1 - Definição de manutenção e objetivos de um plano de manutenção
 - 1.2 - Sistema de manutenção
 - 1.2.1 - Manutenção de operação
 - 1.2.2 - Manutenção preventiva, corretiva, reforma geral
 - 1.3 - Diretrizes de um plano de manutenção
2. - **Oficinas de manutenção**
 - 2.1 - Manutenção terceirizada
 - 2.2 - Manutenção própria - aspectos relevantes
 - 2.3 - Análise comparativa entre alternativas
3. - **Balanceamento econômico do sistema de manutenção**
4. - **Custos de oficinas de manutenção**
5. - **Dimensionamento de pessoal operacional de oficina.**

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

02 de Dezembro 2011

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\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 10h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

(estão inclusos nos valores das inscrições, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)

Para mais informações ligue:

11-5096-8104

ou pelo e-mail:

cursoscorporativos@otmeditora.com.br

O Instrutor:



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

Público:

Empresários, gerentes, supervisores, encarregados e demais profissionais envolvidos com a gestão, operação e manutenção de frotas de veículos.

Local:



Transamérica Flat Congonhas
Rua Vieira de Moraes, 1960 - Campo Belo - São Paulo - SP
Tel.: (11) 5094-3377 | Fax: (11) 5049-0785

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104
cursoscorporativos@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos

CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO FIAT MODELO UNO MILLE FIRE FLEX
QUILÔMETRO/MÊS 2.500

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIÇÃO	306,10	0,1224	18,9
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	271,38	0,1086	16,8
LICENCIAMENTO	82,10	0,0328	5,1
SEGUROS	198,55	0,0794	12,3
SALÁRIO DO MOTORISTA			
SUB TOTAL CF	858,13	0,3433	53,0

CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	66,75	0,0267	4,1
PNEUS	37,25	0,0149	2,3
COMBUSTÍVEL	596,75	0,2387	36,9
LUBRICANTE MOTOR	10,00	0,0040	0,6
LUBRICANTE CÂMBIO	0,00	0,0000	0,0
LAVAGEM	50,00	0,0200	3,1
SUB TOTAL CV	760,75	0,3043	47,0
CUSTO TOTAL NO MÊS	1.618,88	0,6476	100,0

VEÍCULO VOLKSWAGEN MODELO 15.180 4X2 BAÚ
QUILÔMETRO/MÊS 10.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIÇÃO	884,57	0,0885	6,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.355,17	0,1355	9,5
LICENCIAMENTO	270,33	0,0270	1,9
SEGUROS	974,61	0,0975	6,8
SALÁRIO DO MOTORISTA	2.282,71	0,2283	16,0
SUB TOTAL CF	5.767,39	0,5767	40,5

CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.811,00	0,1811	12,7
PNEUS	887,00	0,0887	6,2
COMBUSTÍVEL	4.940,00	0,494	34,7
LUBRICANTE MOTOR	193,00	0,0193	1,4
LUBRICANTE CÂMBIO	51,00	0,0051	0,4
LAVAGEM	580,00	0,0580	4,1
SUB TOTAL CV	8.462,00	0,8462	59,5
CUSTO TOTAL NO MÊS	14.229,39	1,4229	100,0

VEÍCULO VW MODELO KOMBI FURGÃO FLEX
QUILÔMETRO/MÊS 3.500

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIÇÃO	485,25	0,1386	19,7
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	346,27	0,0989	14,1
LICENCIAMENTO	121,34	0,0347	4,9
SEGUROS	289,92	0,0828	11,8
SALÁRIO DO MOTORISTA	0,00	0,0000	0,0
SUB TOTAL CF	1.242,78	0,3551	50,5

CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	148,05	0,0423	6,0
PNEUS	99,40	0,0284	4,0
COMBUSTÍVEL	894,95	0,2557	36,4
LUBRICANTE MOTOR	5,60	0,0016	0,2
LUBRICANTE CÂMBIO	0,00	0,0000	0,0
LAVAGEM	70,00	0,0200	2,8
SUB TOTAL CV	1.218,00	0,3480	49,5
CUSTO TOTAL NO MÊS	2.460,78	0,7031	100,0

VEÍCULO MERCEDES-BENZ MODELO ATEGO 1725 4X2 CS
QUILÔMETRO/MÊS 10.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIÇÃO	818,37	0,0818	6,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.258,52	0,1259	9,6
LICENCIAMENTO	246,55	0,0247	1,9
SEGUROS	779,39	0,0779	5,9
SALÁRIO DO MOTORISTA	2.282,71	0,2283	17,3
SUB TOTAL CF	5.385,54	0,5386	40,9

CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.667,00	0,1667	12,7
PNEUS	922,00	0,0922	7,0
COMBUSTÍVEL	4.391,00	0,4391	33,3
LUBRICANTE MOTOR	193,00	0,0193	1,5
LUBRICANTE CÂMBIO	39,00	0,0039	0,3
LAVAGEM	580,00	0,0580	4,4
SUB TOTAL CV	7.792,00	0,7792	59,1
CUSTO TOTAL NO MÊS	13.177,54	1,3178	100,0

VEÍCULO FORD MODELO F-4000 BAÚ
QUILÔMETRO/MÊS 5.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIÇÃO	561,76	0,1124	7,4
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	905,58	0,1811	11,9
LICENCIAMENTO	198,89	0,0398	2,6
SEGUROS	508,01	0,1016	6,7
SALÁRIO DO MOTORISTA	2.282,71	0,4565	30,0
SUB TOTAL CF	4.456,95	0,8914	58,6

CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	647,50	0,1295	8,5
PNEUS	281,50	0,0563	3,7
COMBUSTÍVEL	1.976,00	0,3952	26,0
LUBRICANTE MOTOR	63,50	0,0127	0,8
LUBRICANTE CÂMBIO	8,50	0,0017	0,1
LAVAGEM	175,00	0,0350	2,3
SUB TOTAL CV	3.152,00	0,6304	41,4
CUSTO TOTAL NO MÊS	7.608,95	1,5218	100

VEÍCULO SCANIA MODELO R-420 LA 4X2 CV
QUILÔMETRO/MÊS 15.000

CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIÇÃO	1.782,87	0,1189	6,9
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	2.666,69	0,1778	10,3
LICENCIAMENTO	479,93	0,0320	1,8
SEGUROS	1.214,62	0,0810	4,7
SALÁRIO DO MOTORISTA	2.282,71	0,1522	8,8
SUB TOTAL CF	8.426,82	0,5618	32,4

CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	3.855,00	0,2570	14,8
PNEUS	1.441,50	0,0961	5,5
COMBUSTÍVEL	10.585,50	0,7057	40,7
LUBRICANTE MOTOR	289,50	0,0193	1,1
LUBRICANTE CÂMBIO	76,50	0,0051	0,3
LAVAGEM	1.305,00	0,0870	5,0
SUB TOTAL CV	17.553,00	1,1702	67,6
CUSTO TOTAL NO MÊS	25.979,82	1,7320	100,0

OTM Editora inova e amplia informações pela internet

O portal TransporteMídia foca notícias sobre o setor e o site OTM Editora destaca novo serviço Web-Custos

A OTM Editora entra em uma nova era virtual. A empresa, que edita as revistas Technibus, Transporte Moderno, Maiores e Melhores do Transporte e Logística e uma série de anuários, passa a dispôr de dois portais. O Transporte Mídia (www.transportemidia.com.br) será abastecido diariamente com notícias mais relevantes sobre o setor. Já o OTM Editora (www.otmeditora.com.br) terá como destaque o inédito serviço Web-Custos. Ambos endereços eletrônicos vão transmitir via online as mesmas informações de qualidade e confiabilidade que marcam as edições impressas da OTM Editora.

O Web-Custos permite aos interessados, mediante assinatura, efetuar via internet cálculo personalizado de seus custos operacionais e outros custos. No portal também poderá ser feita inscrição para os cursos relacionados a transporte e logística promovidos pela empresa e será possível conhecer os detalhes dos eventos organizados pela editora ao longo do ano.

Já o portal Transporte Mídia tem o objetivo de oferecer aos leitores das revistas Technibus e Transporte Moderno, assim como ao público em geral, notícias e informações atualizadas sobre todos os modais de transporte de passageiros e de carga



bem como materiais referentes ao setor de logística e economia. Gradativamente, serão introduzidos indicadores econômicos, dados estatísticos e conteúdo multimídia. Os mesmos profissionais das revistas impressas vão garantir a qualidade das informações na mídia digital.

Os assuntos estarão dispostos em 25 editorias. Na seção Caminhões, por exemplo, o leitor já pode acompanhar lançamentos, atualizações, previsões dos executivos sobre o mercado, sobre a introdução do Euro 5, o ritmo das vendas do ano,

entre outros diversos assuntos.

Na editoria Ferroviário o Transporte Mídia vai trazer todas as informações sobre a evolução dos trilhos no Brasil; o que os operadores estão fazendo para incrementar o modal e como o governo conduz obras de novas estradas de ferro pelo

País. Os investimentos em máquinas, a renovação das linhas e a capacitação de profissionais são temas que vão merecer acompanhamento atento do portal.

Nesta Fenatran 2011, o Transporte Mídia já está atuando com informações diárias na semana do evento — incluindo a apresentação dos executivos de mon-

tadoras desde a abertura da feira para a imprensa especializada. Os caminhões, comerciais leves e máquinas expostos no Salão do Transporte ganham destaque especial. Também haverá atenção para os profissionais de logística, implementos, fabricantes de pneus, autopeças, entre outros elos do setor.

Se o assunto é o mundo dos transportes e da logística, acesse www.transportemidia.com.br para ler a maior variedade de notícias do setor. Fique por dentro das novidades.



Reforma de pneus com Ecotread. Economia comprovada na prática.



Até 10% de economia de combustível.*



Até 6% de ganho de quilometragem.*



Bandas com composto de borracha diferenciado.



Redução do impacto ambiental.

Respeite a sinalização de trânsito.

Nosso melhor indicador é o sucesso dos nossos clientes.

"Chegamos à economia de combustível de 7,8% reformando pneus com as bandas Ecotread. É uma redução de custo significativa ao final do mês."

Jaime Bagatolli - Giomila Transportes.

"Reduzimos em torno de 8% o consumo de combustível da frota Ereno Dörr com a utilização dos pneus reformados com as bandas Ecotread."

Darci Werner - Ereno Dörr Transportes.



*Resultados obtidos em testes realizados segundo metodologia Vipal.

www.vipal.com.br



VOLVO VM ECONOMIA NO COMBUSTÍVEL EXAGERO NA SEGURANÇA



Cinto de segurança salva vidas

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvo.com.br

