

transporte

Todos os modais

MODERNO

OTM
EDITORA

Ano 45 - nº 432 - R\$ 15,00



IVECO TECTOR ENTRA NA FAIXA NOBRE DE SEMIPESADOS

Ford Transit, nova opção em furgões e vans

Mercedes-Benz abre leque de uso do Sprinter

Fetransrio exhibe a força do ônibus

Scania lança ônibus Série K com inovações

Empresários prestigiam as Maiores e Melhores

Vale põe em debate os rumos das ferrovias



MAN COMPRA A VOLKSWAGEN PARA CRESCER NOS EMERGENTES



A REFORMA DE PNEUS VIPAL PRESERVA SEU DINHEIRO E O MEIO AMBIENTE.

NOVAS GERAÇÕES

A tecnologia Vipal para reforma de pneus traz benefícios econômicos e ecológicos. Para as futuras gerações, a reforma de pneus é a certeza de um planeta muito melhor.



REFORMA QUALIFICADA E GARANTIDA VIPAL

É a garantia de qualidade e durabilidade dos pneus reformados na Rede Autorizada Vipal, para o motorista ter total segurança ao dirigir.



VIDA NOVA AO PNEU

Um pneu reformado atende às mesmas exigências de segurança de um pneu novo. Só em 2007 foram mais de 6 milhões de pneus recuperados rodando com total desempenho e segurança no Brasil.

ESPERANÇA PARA O PLANETA

A reforma de pneus diminui a geração de resíduos sólidos na natureza, minimizando até mesmo o aquecimento global. Anualmente, um volume superior a 342 milhões de litros de petróleo é economizado com a reforma.

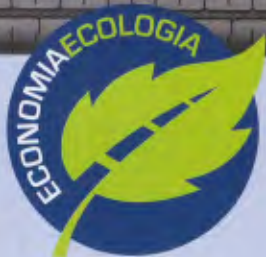


PROCESSO DE RECUPERAÇÃO

Com alta tecnologia e muito investimento em pesquisa é possível a restauração de partes danificadas do pneu e correção de suas imperfeições, garantindo o excelente padrão de desempenho e segurança.



A Borrachas Vipal reafirma seu compromisso de aliar economia com ecologia no Brasil e em todos os continentes.



www.vipal.com.br

 **VIPAL**[®]
RENOVANDO A QUALIDADE DO SEU PNEU

DV-RL

VW, alavanca da MAN para crescer

Mercado na mão de poucos nunca é bom para o consumidor. Por mérito da marca líder e vulnerabilidade dos competidores, o negócio de caminhões durante décadas no Brasil teve amplo domínio da marca Mercedes-Benz.

A chegada da Volkswagen Caminhões, não de início, mas gradativamente, trouxe uma mudança no quadro. Depois de muitos erros, acertos e persistência, a Volkswagen conseguiu construir, a partir do Brasil, uma experiência inédita no negócio de caminhões. Foi aqui que tudo começou com a compra da falida Chrysler em 1979, há 30 anos.

Volkswagen nessas três décadas ocupou uma fábrica velha herdada da Chrysler e constantemente violada por inundações na Via Anchieta, em São Bernardo do Campo, ABC paulista. Depois, na época em que esteve casada com a Ford em torno da Autolatina, foi morar sob o mesmo teto do parceiro, na Avenida Henry Ford, no bairro de Ipiranga, em São Paulo.

Desfeito o matrimônio, mudou para a atual unidade, em Resende, no Rio de Janeiro, considerada obra-prima por sua concepção de produção em módulos.

O fato é que nesses 30 anos a Volkswagen encostou cabeça a cabeça na líder Mercedes-Benz e, de marca desconhecida em caminhões, pelo menos no Brasil a VW é reconhecida.

Vai daí que a MAN, da Alemanha, com muito mais janela e bagagem em caminhões e ônibus do que a Volkswagen decidiu assumir o controle da conterrânea.

E, de uma tímida décima segunda classificação no ranking mundial da Oica em 2007, a MAN, com a compra da Volkswagen no Brasil, passa para o sexto lugar entre os maiores produtores de caminhões do mundo.

Com um mercado de caminhões entre os maiores do mundo, o Brasil atrai a cobiça de competidores e exige cada vez mais empenho e investimentos dos fabricantes.

A MAN está disposta a crescer fora do limitado mercado europeu. Para isso, a compra do controle da Volkswagen Caminhões será uma alavanca preciosa.



Imagens meramente ilustrativas.



Nossa Rede de Concessionárias
é tão sob medida para o seu negócio,
que vira parte dele.



Na Volkswagen Caminhões e Ônibus, tudo é feito sob medida para a sua empresa. Desde o desenvolvimento dos produtos, feitos de acordo com as suas necessidades, até oferecer uma série de vantagens após a venda. Na Rede Autorizada, você se sente dentro da sua própria empresa, com um atendimento personalizado, ágil, feito sob medida para você. Porque a gente sabe que vender um caminhão é fácil. Difícil é continuar amigo do dono.

- Rede de Concessionárias: Mais de 140 por todo o Brasil, com profissionais altamente preparados pela fábrica.
- Disponibilidade de Peças e Acessórios Originais em toda a Rede, proporcionando maior eficiência e segurança.
- Volkstota: Plano de manutenção sob medida para qualquer tipo de transporte.
- CHAMEVOLKS: Plantão 24 horas, garantindo total tranquilidade em todo o território nacional.



DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

SEMINÁRIOS E CURSOS

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

MARKETING

Maira de Castro
maira@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Sonia Crespo
soniacrespo@otmeditora.com.br

Raimundo Oliveira

raimundo.oliveira@otmeditora.com.br

Vicente Vilardaga

vicente@otmeditora.com.br

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alessandra Amadei

alessandra@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana

fonta@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin
João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3027-5565
spala@spalamkt.com.br

Tiragem e distribuição
10.000 exemplares

Auditado por

PRICEWATERHOUSECOOPERS

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

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



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 707 Campo Belo
CEP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-B104 (seqüencial)
otmeditora@otmeditora.com.br

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

Circula no mês subsequente ao de capa

SUMÁRIO

ENTREVISTA: BERNARDO FIGUEIREDO

Em 2009, a ANTT pretende entrar em uma fase marcada pela atuação mais dinâmica, o que será possível com a duplicação do quadro de fiscais, afirma o diretor geral da entidade **6**

IVECO

Empresa começa a produzir o novo caminhão Tector, recém-lançado na Europa, para disputar a concorrida faixa dos semipesados e ampliar sua participação no mercado total **10**

MAN

A montadora adquire o controle da Volkswagen Caminhões e Ônibus para crescer nos mercados emergentes e se torna a sexta maior fabricante de caminhões no mundo **14**

LEVES

A Ford passa a comercializar no Brasil, a partir de janeiro de 2009, a linha de vans e furgões Transit, de grande sucesso na Europa, com mais de 5 milhões de unidades vendidas **18**

MERCEDES-BENZ

Fabricante lança Sprinter Street como opção aos transportadores que precisam se ajustar às restrições de circulação nos grandes centros **22**

RESULTADOS

A Scania do Brasil termina 2008 com 8 mil caminhões vendidos, o melhor resultado desde a sua chegada ao País em 1957, e espera enfrentar a crise em 2009 sem perder a força **24**

CRISE FINANCEIRA

Em evento realizado pela Anfavea, o economista Raul Velloso evitou arriscar-se em previsões sobre os efeitos da crise econômica, mas, acredita que o Brasil tem condições de enfrentá-la **26**

SIMEFRE

Na reunião de encerramento do Simefre, foram divulgados os resultados positivos alcançados em 2008 pelos setores de implementos rodoviários de carga, carrocerias de ônibus e ferroviário **28**

TRANSPORTADORAS

Apesar da debilitação em setores importantes para a empresa, a Expresso Araçatuba cresce 19% em 2008, na comparação com o ano anterior **32**

CARGA SUPERPESADA

A mineira Transpes investe na qualidade da mão-de-obra como diferencial estratégico para enfrentar o competitivo mercado de transporte de carga pesada **34**

CARGA EXPRESSA

Crise econômica traz incertezas para a FedEx no Brasil, que encontra dificuldades em definir a estratégia para o próximo ano fiscal **36**

MAIORES E MELHORES

Evento realizado em São Paulo, pela OTM Editora, premia as empresas dos setores de transporte e logística com o melhor desempenho financeiro **38**

ENCONTRO

Vale promove evento que reuniu empresários e especialistas da área ferroviária para trocar experiências em logística, automação, sustentabilidade e novas tecnologias **50**

FERROVIAS

A ALL Logística anuncia a possibilidade de ampliar a movimentação de carga de 10% a 12% em 2009 e confirma os investimentos para o próximo ano **56**

PORTOS ABERTOS

Grupo de jornalistas visita região do Pará, composta por dez portos fluviais, cinco deles chamados de 'marítimos', porque dão acesso ao mar e recebem navios internacionais **58**

PIRATARIA

Fenômeno que se propagou no Caribe no século 17 volta a ocorrer principalmente na costa da África e já exige medidas energéticas das autoridades para garantir a segurança marítima **64**

COMO FUNCIONA

Navio de cruzeiro moderno tem particularidades que diferem muito das naves do século passado em termos de operação, segurança e entretenimento **66**

FETRANSRIO

Cerca de sete mil pessoas visitaram a 7ª Fetransrio e o 13º Congresso sobre Transporte de Passageiros, no Rio de Janeiro, onde foram apresentadas as maiores novidades do setor **70**

IRIZAR

Encarroçadora traz a Century PB, um dos seus produtos de maior sucesso na Europa e destinado à faixa premium de transporte rodoviário **74**

SCANIA

Nova Série K de chassis para ônibus da Scania, que começa a ser produzida em janeiro de 2009, possui quatro modelos para aplicação urbana e cinco para o segmento rodoviário **76**

MARKETING

A Volkswagen fornecerá ônibus para transportar os jogadores de seis grandes clubes brasileiros de futebol, como já acontece com o Corinthians **79**

PINTURA DE FROTA

A Ultracargo e a Transportadora Americana foram as vencedoras da 40ª edição do Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas nas categorias Transporte de Carga e Utilitários **80**

FÓRMULA TRUCK

Wellington Cirino conquista o título da temporada, a quarta de sua carreira na categoria, e ajuda a equipe ABF Mercedes-Benz a se tornar campeã pela segunda vez **83**

SINDICAMP

Sindicamp comemorou 25 anos de atuação em 5 de dezembro, com um jantar em Campinas, durante o qual também homenageou ex-presidente e autoridades **87**

CONJUNTURA

O economista Antônio Evaristo Lanzana analisa a situação econômica mundial e seus impactos sobre o setor de transportes no Brasil **90**

SEÇÕES

Editorial - **3**

Custos Operacionais - **88**

Novas - **84**

N.E. A partir desta edição, Transporte Moderno passa a adotar a nova ortografia aprovada no acordo entre Brasil e outros países de língua portuguesa.



Mercedes-Benz

Você tem necessidades. Nós, soluções.

Dar mais fôlego ao negócio, melhorar a disponibilidade da frota ou ampliar a sua atuação no mercado? Não importa o motivo. Deixe a manutenção da frota com quem melhor entende do assunto.

O programa de manutenção Mercedes-Benz assegura a performance do veículo, prevenindo custos compatíveis à sua atividade operacional.

Com o Mercedes ServicePlus nós cuidamos da sua frota e você tem mais tempo para o seu negócio.

- Contrato direto com a Mercedes-Benz
- Cobertura nacional: mais de 200 pontos de atendimento.
- Custo por quilômetro efetivamente reduzido.
- Profissionais treinados e aplicação de Peças Genuínas.
- Qualidade e garantia Mercedes-Benz.
- Canal de atendimento exclusivo.



Informe-se no seu
concessionário
Mercedes-Benz ou
ligue 0800 970 90 90



Em interesse do desenvolvimento tecnológico e comercial, a Mercedes-Benz do Brasil reserva-se o direito de alterar as características de cobertura dos serviços sem prévio aviso.

Reparação total ou parcial proibida sem autorização da Mercedes-Benz do Brasil.
www.mercedes-benz.com.br



Controle mais dinâmico

Natural da cidade de Sete Lagoas, em Minas Gerais, o economista Bernardo Figueiredo assumiu o comando da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) há pouco mais de cinco meses e tem pela frente missões delicadas como dar continuidade ao processo de licitação das linhas interestaduais de transporte rodoviário de passageiros, para o qual prevê um desfecho em junho de 2009. Conhecido no setor dos transportes como um homem ferroviarista, o diretor da ANTT, que já teve passagens pelo extinto Geipot, Metrobel, Siderbrás, Rede Ferroviária Federal, Valec e pelo

Ministério do Planejamento, diz que se considera mais um profissional multimodal, mas enfatiza que para o próximo ano estão previstas as licitações para uma série de importantes obras no segmento ferroviário, entre elas o Trem de Alta Velocidade para transporte de passageiros, que ligará os estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Também anuncia para 2009 a duplicação do quadro de fiscais que atua hoje em mais de 4 mil quilômetros de rodovias concedidas e destaca que, sob seu comando, a agência entra em uma fase mais dinâmica.

Transporte Moderno – *Quais são as prioridades da ANTT para 2009?*

Bernardo Figueiredo – A agência tem pela frente um detalhado trabalho a fazer com a licitação dos serviços de transporte rodoviário de passageiros. Começamos os trabalhos em outubro deste ano e pretendemos terminar até junho de 2009. É um processo delicado e especial, que envolve um contingente muito grande de pessoal. A abrangência deste serviço movimenta anualmente algo em torno de 120 bilhões de passageiros. Ao todo vamos licitar 1.800 linhas, organizadas em lotes individuais de 100 a 120 serviços. Anteriormente, a licitação estava prevista para terminar em setembro de 2009. O período estimado para realizar este trabalho é estritamente necessário para que possamos amadurecer o modelo de licitação. Assim, acreditamos que podemos aperfeiçoar o processo. É a primeira vez na história do transporte rodoviário de passageiros que se realiza uma licitação.

TM – *O senhor se considera um ferroviarista?*

Bernardo Figueiredo – Eu me conside-



Bernardo Figueiredo, diretor geral da ANTT

ro um multimodal, pois tenho experiência profissional em várias modalidades de transporte.

TM – *Desde que as ferrovias de carga foram privatizadas, as operações registraram um grande incremento. Esse crescimento parece ter estagnado em 2007. Os*

concessionários dizem que uma maior eficiência das malhas dependerá de execução de obras de eliminação de passagens de nível e de faixas de domínio, que competem ao governo federal. A agência tem alguma previsão para a realização dessas obras?

Bernardo Figueiredo – Era previsível que a privatização otimizasse o movimento de cargas nas ferrovias de carga. A questão é que se esse salto de produção foi relativamente fácil de realizar, rapidamente bateríamos no teto da capacidade instalada das malhas. O que acontece é que, embora muitas dessas obras sejam emergentes, o contrato de concessões não esclarece as obrigações de investimentos de cada uma das partes envolvidas, deixa essas obrigações implícitas e não claramente colocadas. O contrato tem, na realidade, uma "zona de sombra", e em algu-

mas partes chega a ser omissivo. No meu entender, o que precisamos realizar agora, com mais urgência, são os contornos ferroviários em grandes centros urbanos. Isso vai exigir que se crie um programa de investimentos. E essas grandes obras estruturais poderiam ser feitas em parceria entre o governo e as empresas operadoras.

TM – *Há projetos ferroviários relevantes previstos para acontecerem 2009?*

Bernardo Figueiredo – Sim, há vários. Posso destacar os estudos da extensão da ferrovia Norte-Sul até o estado de São Paulo, da ligação da Transnordestina à Ferrovia Norte-Sul, e das extensões que ligarão a Ferrovia Norte Sul até Mato Grosso do Sul e Rondônia. Também realizaremos a licitação da ferrovia Leste-Oeste, que ligará o estado do Tocantins e Ilhéus (BA).

TM – *O transporte ferroviário de passageiros receberá investimentos em 2009?*

Bernardo Figueiredo – Para o próximo ano teremos a licitação do Trem de Alta Velocidade (TAV), que ligará as cidades de São Paulo, Campinas e Rio de Janeiro. Provavelmente será uma PPP (parceria público-privada). O edital está previsto para maio e as obras terão início em 2010.

TM – *O senhor acredita que o transporte ferroviário de passageiros possa adquirir mais importância no Brasil?*

Bernardo Figueiredo – Com a utilização da bitola estreita será mais difícil. Eu acho que com a expansão da bitola larga será possível pensar em ampliação do transporte ferroviário de passageiros. Hoje já temos 5 mil quilômetros de vias com bitola larga. Também acredito que a implantação do trem de alta velocidade possa alavancar o modal.

TM – *Segundo a ABCR, um dos problemas atuais das rodovias brasileiras é a carência de fiscalização ao longo das estradas e, principalmente, nas balanças. Hoje rodam pelas rodovias brasileiras mais de 1,8 milhão de caminhões. A ANTT tem algum plano para melhorar esse quadro no próximo ano?*

Bernardo Figueiredo – Sim. Estamos reestruturando toda a fiscalização da ANTT. Inicialmente, vamos fazer uma reformulação no contingente de trabalha-

dores, com o concurso que acabamos de realizar, que permitirá dobrar o número de fiscais. Os profissionais que forem admitidos através do concurso se dedicarão à fiscalização da balança, controle de peso, fiscalização das rodovias e pedágios. Hoje a ANTT é responsável pela fiscalização de 4.300 quilômetros de rodovias concedidas. Até o final de 2009, com a concretização da terceira fase do processo de concessões rodoviárias, a previsão é de que o total de malhas a serem fiscalizadas chegue a 8 mil quilômetros.

TM – *Por que a renovação dos contratos de permissão para a operação de serviços de transporte rodoviário de passageiros, que vence em outubro último, foi adiado?*

Bernardo Figueiredo – As empresas que tinham permissão para fazer o transporte interestadual e internacional de passageiros, com contratos anteriores à Constituição de 1988, deixaram de ter essa permissão no dia 8/10/2008, quando venceu o prazo de 15 anos concedidos por decreto presidencial. Diante disso, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por meio das Resoluções 2.868 e 2.869, deu autorização especial a partir de 9/10/2008 para que o serviço, de utilidade pública, não seja interrompido. Essa autorização é válida até o dia 31/12/2009. Abrimos no dia 13/10/2008 a Consulta Pública 001 para receber sugestões ao Projeto da Rede Nacional de Transporte Rodoviário de Passageiros.

TM – *Qual seria o principal objetivo da licitação das linhas interestaduais de transporte rodoviário de passageiros?*

Bernardo Figueiredo – O principal aperfeiçoamento a ser conseguido com os novos contratos de permissão se refere exatamente ao fato de ser realizada uma disputa pelo direito de operar os serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros. Assim, o próprio processo de licitação possibilita que sejam selecionadas

as empresas que se propuserem a operar os serviços com a menor tarifa, mantidos os quesitos de qualidade estabelecidos no Edital de Licitação e no Contrato de Permissão. Além da disputa pelo direito de atender ao mercado, o novo modelo propicia um aumento da concorrência durante a operação dos serviços, nos mercados que possuem demanda suficiente para serem atendidos por mais de uma empresa. É importante lembrar, ainda, que a ANTT não licitará mais serviços isolados, mas conjuntos de ligações que serão atendidos pelas empresas que vencerem a licitação. Assim, estarão reunidos em uma mesma unidade de licitação, serviços com diferentes graus de atratividade econômico-financeira, propiciando subsídios cruzados que viabilizarão as linhas pouco atrativas para a iniciativa privada e que, se licitadas isoladamente, poderiam conduzir a licitação sem interessados e, como consequência, a paralisação desses serviços. Nos novos contratos também serão estabelecidos padrões mínimos de qualidade e previstos instrumentos de controle que permitirão uma regulação mais efetiva da operação dos serviços. Também queremos uma profissionalização maior do setor, que representará melhoria no atendimento, renovação dos ativos e modernização dos sistemas e da frota, o que significará uma melhora geral na qualidade dos serviços.

TM – *As empresas que se dedicam ao transporte rodoviário de passageiros terão algum tipo de ressarcimento se não forem selecionadas na licitação?*

Bernardo Figueiredo – Não, as empresas que hoje estão operando no sistema não têm e não terão nenhum tratamento especial caso deixem de operar no sistema. Avaliamos que os ganhos obtidos por essas companhias desde que iniciaram as operações já tenham amortizado os seus custos.



Tector reforça a Iveco nos semipesados

Fabricante que mais se expandiu em 2008 entre todas as montadoras traz o Iveco Tector recém-lançado na Europa para conquistar nova fatia de mercado no concorrido segmento dos semipesados

A IVECO, QUE ATÉ AQUI NO BRASIL SÓ atuava discretamente no segmento de caminhões semipesados, decidiu investir forte com o lançamento do Iveco Tector, produto de ponta e recentemente introduzido na Europa. O modelo foi apresentado à imprensa especializada, clientes e representantes das concessionárias e outros convidados, no total de mil, em um cruzeiro do navio Grand Mstral, fretado pela montadora, no começo de dezembro.

É oportuno lembrar que a Iveco preten-

de conquistar no total uma fatia de 10% do mercado brasileiro de caminhões até 2010. Seu Tector, no segmento de semipesados (a segunda faixa mais comercializada no País) é uma forma de atingir o objetivo.

A empresa do grupo Fiat apresenta o Iveco Tector como o "mais moderno e avançado veículo de sua categoria no mercado latino-americano". E garante que o veículo oferece "desempenho, economia e conforto acima de seus concorrentes".

O Iveco Tector, mostrado com cabines curta e longa, tem três opções de caixas de transmissão e quatro diferentes entre-eixos. Outro destaque do Tector é sua versão 6x4 e câmbio de dez marchas sincronizadas, "exclusivo no segmento". A empresa destaca também a inclusão na linha Tector da versão cavalo-mecânico, "o primeiro modelo deste tipo oferecido pela Iveco no segmento de semipesados no Brasil".

No total somados todos os tipos — incluindo-se as versões plataforma 4x2 e 6x2 —

a família Iveco Tector pode ser configurada em 14 versões diferentes. Com isso abrange diversas aplicações no segmento entre 16 e 26 toneladas de peso bruto total.

No Brasil, o segmento de semipesados é expressivo em vendas: representa um terço da comercialização. Na Argentina, onde a Iveco também tem atuação, a faixa equivale a um quarto do mercado.

No mercado brasileiro, especificamente, quem oferece produto no segmento de semipesados, tem um mercado forte por sua larga gama de aplicações.

Marco Mazzu, presidente da Iveco America Latina, enfatizou no lançamento do Tector: "Ser moderno é estar à frente em eficiência, em produtividade e em segurança. O novo Iveco Tector é a modernidade que chega a este importante segmento do mercado".

Quem chega por último no mercado, caso da Iveco que desembarcou no mercado brasileiro na segunda metade dos anos 90, além de oferecer produtos modernos e eficientes, tem de ser rápido na oferta de novos veículos.

A Iveco, com o Tector, comemora o quarto novo produto lançado no Brasil "em pouco mais de 12 meses". Antes dele vieram o novo Iveco Daily, o Iveco Stralis e o Iveco Trakker.

O Tector tem dois locais de produção – Centro Industrial Integrado da Iveco, na cidade mineira de Sete Lagoas (MG), e fábrica de Córdoba, na Argentina (onde o modelo será oferecido em 18 versões).

A Iveco informa que o Tector foi inspira-



O novo Iveco Tector foi apresentado durante um cruzeiro marítimo a cerca de mil convidados

do na mais recente versão do Iveco EuroCargo, lançada na Europa em maio de 2008. "O EuroCargo é um campeão de vendas da Iveco, com mais de 430 mil unidades comercializadas desde seu lançamento em 1991. O produto hoje representa cerca de 25% de seu segmento no mercado europeu e é também o líder entre os semipesados na Europa Oriental", acrescenta a empresa em seu informe.

Para rodar nas condições adversas da América Latina, o Tector foi moldado para as condições locais. O trabalho de adequação à realidade latino-americana se deu no Centro de Desenvolvimento de Produto da Iveco em Sete Lagoas, onde trabalham 100 engenheiros e 120 técnicos. "Além de

levar em conta o clima, a topografia e a infra-estrutura da região, ouvimos os clientes e realizamos intervenções para atender às sugestões e pedidos que recolhemos", informa Renato Mastrobuono, diretor de Desenvolvimento de Produto da Iveco.

O nome Tector, escolhido para rebatizar o novo caminhão nos mercados latino-americanos, é também o nome da família de motores Iveco utilizada no modelo EuroCargo. "Apenas seguimos o mercado", explica Marco Piquini, diretor de Comunicação da Iveco na América Latina.

NOVA CABINE – Um dos pontos altos do Tector é a nova cabine, curta e leito, desenhada pelo Centro Stile da Iveco, em Turim, Itália. Tem semelhança com a do Iveco Stralis, o caminhão pesado lançado em outubro de 2007 e que já ocupa 20% do segmento no Brasil.

No design do Tector, detalhes chamam a atenção. Caso dos defletores laterais, os grandes espelhos retrovisores e o novo pára-sol.

MAIS OPÇÕES PARA UM MERCADO EM EXPANSÃO

Configuração	Plataforma 4x2	Plataforma 6x2	Plataforma 6x4	Cavalo Mecânico 4x2
Modelo	170E25 curta leito	240E25 curta leito	260E25 curta leito	170E25T curta
3.690 mm	●	●	● ●	●
4.815 mm			● ●	
5.175 mm	●	● ●		
5.670 mm	● ●	● ●		

A Iveco ressalta que o interior da cabine do Tector, a casa do motorista, “valoriza a praticidade e o conforto para maior segurança e produtividade”. A montadora destaca o painel de instrumentos, com desenho semelhante ao do Stralis, que inclui um computador de bordo com múltiplas funções.

Outro destaque é a coluna de direção que pode ser regulada na altura e inclinação. O banco do motorista tem suspensão pneumática de série.

A versão cabine curta vem com um espaçoso banco duplo do lado do passageiro. Os vidros verdes são de série. Existem dez porta-objetos e as escotilhas laterais (no modelo cabine leito) têm grandes dimensões (260 litros), com abertura por acionamento elétrico do interior da cabine.

Na cabine leito, a Iveco ressalta as “dimensões generosas” – 1,90 m por 0,62 m”. A cama é rebatível.



O painel de instrumentos tem desenho semelhante ao do Stralis e inclui um computador de bordo

A cabine tem uma nova suspensão, com molas helicoidais e amortecedores, projetadas para ampliar o conforto em marcha. O pacote de opcionais inclui ar-condicionado, travas e vidros elétricos e rádio CD-player.

MOTOR DE 250 CV – O motor Tector é de 6 cilindros e 5,9 litros. Possui 150 cv de potência com 950 Nm de torque máximo, 17% a mais que o modelo anterior.

Segundo a Iveco, em testes com o motor eletrônico Tector, com sistema de injeção common rail, o consumo se mostrou até 4% menos do que na versão anterior de 240 cv. O motor do Tector, como os demais propulsores da Iveco, é produzido em

Sete Lagoas e homologado para utilizar o biodiesel B5.

O freio motor é de série, com três tipos de acionamento: automático, ao tirar o pé

do acelerador; acionado pela folga do pedal de freio de serviço ou através de um botão no assoalho, ao lado do pedal da embreagem. Há também a disponibilidade do piloto automático, para a manutenção de velocidade constante nas estradas de topografia plana e para a melhor utilização de aplicações que exigem tomada de força.

Com o novo modelo, a Iveco oferece três opções de caixas de transmissão, que amplia, para o cliente, a possibilidade de customizar o veículo às muitas aplicações de um caminhão semipesado.

Nas versões cavalo-mecânico 4x2 e plataforma 4x2 e 6x2, o câmbio de série é o Eaton FS-6306B, de seis marchas sincronizadas, com opção de alteração (“split”) da relação do eixo traseiro (duplo). Já no caso específico da versão 6x2, um modelo em alta demanda hoje no mercado, a Iveco oferece, com exclusividade, a alternativa da caixa ZF 9S1110, de nove marchas sincronizadas, com eixo traseiro simples, uma opção mais “estradeira”, destaca a empresa

Na versão plataforma 6x4, para os mercados de básculas e betoneiras, a transmissão é a Eaton FTS 16108LL, de dez marchas, “a única caixa sincronizada deste segmento”.

Ela faz do Iveco Tector um caminhão

A nova cabine do Tector curta e leito, desenhada pelo Centro Stile da Iveco, em Turim, Itália, tem semelhança com a do Iveco Stralis; chamam a atenção seus grandes espelhos retrovisores.

mais fácil de ser conduzido, o que é um fator de competitividade para o operador num mercado onde existe falta de condutores especializados. Este modelo ainda traz longarinas reforçadas devido às características de utilização mais exigentes do modelo, como ocorre em muitas estradas brasileiras.

Todos os modelos incorporam ainda um novo sistema de engate, desenvolvido no Brasil, que diminuiu em até 50% o esforço exigido para a troca de marchas, o que se traduz em maior conforto aos motoristas em suas viagens.

ROBUSTEZ E DURABILIDADE – A Iveco afirma que o novo modelo traz em seu DNA uma característica da montadora: a robustez e durabilidade do conjunto mecânico, que já eram um dos pontos mais apreciados pelos clientes da linha Euro Cargo atual. A capacidade técnica de carga do novo modelo é superior à da concorrência, segundo a empresa.

A versão plataforma 4x2, por exemplo, tem capacidade para 6,6 toneladas no eixo dianteiro e 10,4 toneladas no eixo traseiro, limites superiores aos da lei da balança. Isso significa que, dentro da lei, o caminhão trabalha com folga, o que aumenta ainda mais sua durabilidade. Mais um detalhe: o eixo dianteiro tem lubrificação nos cubos, o que se traduz em maior longevidade dos componentes.

A Iveco adotou no novo Iveco Tector a suspensão dianteira com molas parabólicas. Essa opção garante maior conforto de marcha sem prejudicar a resistência do conjunto. O modelo ganhou melhor



O motor Tector é de 6 cilindros e 5,9 litros e tem 150 cv de potência com 950 Nm de torque, 17% a mais que o modelo anterior

dirigibilidade e estabilidade, comprovadas nos testes de campo realizados no Brasil e na Argentina, que cobriram cerca de 700 mil quilômetros de estradas em rotinas de durabilidade acelerada, informa a Iveco.

A versão cavalo-mecânico 4x2 tem entre-eixos de 3.690 mm. Já as versões plataforma 4x2 e 6x2 possuem três opções de entre-eixos: 3.690 mm, 5.175 mm e 5.670 mm (esta última garante ao Tector a maior plataforma de carga do mercado, ideal para baús de grande volume, conforme a Iveco). A versão plataforma 6x4 oferece as opções de 3.690 mm e 4.815 mm. Desta forma, o operador pode combinar qualquer implemento com o novo Iveco Tector.

Com essa grande flexibilidade de aplicações, o Iveco Tector aumentará a competitividade da Iveco no segmento dos semipesados, um dos mais representativos na região.

No mercado brasileiro, a configuração plataforma 6x2 ocupa a fatia mais importante deste mercado, com cerca de 70% das vendas. Ela acumula uma ex-

pansão de 85% nos últimos dois anos (mais que o mercado em geral) por causa de sua flexibilidade, unindo boa capacidade de carga, a possibilidade de entrada em centros urbanos e o bom desempenho nas longas distâncias. O novo Iveco Tector será um forte concorrente neste segmento.

Além das versões 4x2 e 6x2, nas quais a Iveco já estava presente, o novo Iveco Tector, com as suas melhorias mecânicas, estéticas e de performance, amplia esta gama com uma inédita (para a Iveco) versão 6x4. Isso é importante porque esta configuração já representa hoje 18% do mercado dos semipesados no País. Isso se deve ao recente desenvolvimento das indústrias de construção, mineração e agrícola, entre outras.

Já versão cavalo-mecânico 4x2 é uma total novidade da Iveco neste segmento e representa uma interessante opção aos clientes.

A Iveco prevê comercializar entre 1.500 e 1.700 unidades do Tector em 2009 e chegar a 8% a 9% de participação no mercado de semipesados (atualmente detém share de 5,5%).

MAN fica fortalecida ao comprar Volkswagen

Marca alemã abre as portas para o mercado da América do Sul, o que mais cresce no mundo e se torna a sexta maior produtora de caminhões

A EXPERIÊNCIA DE AMBAS SOMADA DÁ mais de 130 anos. A MAN começou há mais de 100 anos a fabricar caminhões e ônibus, a Volkswagen estreou no negócio em 1979 ao comprar a Chrysler no Brasil. Em termos de produção de caminhões, a MAN fabricou em 2007 mais de 92 mil unidades, a Volkswagen montou outros 40 mil. Somadas, totalizam 132 mil caminhões – o que torna a marca MAN a sexta maior do mundo, tomando como referência números de 2007 da Oica, a organização internacional dos fabricantes de veículos automotores. Sozinha, a MAN seria a décima segunda.

Em ônibus – também utilizando a produção de 2007 como referência – MAN e Volkswagen totalizam mais de 13 mil unidades. Com isso, juntas, ocupam a oitava colocação no ranking mundial.

O grupo MAN, que completou 250 anos, anunciou no apagar das luzes de 2008 a compra do controle da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Para ficar com o controle acionário total da Volkswagen Caminhões e Ônibus, a MAN pagou 1,175 bilhão de euros. Comprou as operações de caminhões e ônibus da Volkswagen alemã na América Latina. A área de automóveis continua nas mãos da Volkswagen alemã.

Håkan Samuelsson, presidente da MAN AG, será o chefe de Roberto Cortes, que permanecerá à frente da Volkswagen Ca-



Roberto Cortes, da Volkswagen, e Håkan Samuelsson, presidente da MAN, no dia do anúncio da compra

minhões e Ônibus. “Continuarão em seus cargos os membros da diretoria brasileira e os demais executivos”, informou Samuelsson sobre a formalização do negócio e seus desdobramentos. “Os caminhões Constellation, Worker e Delivery, bem como os ônibus Volksbus, continuarão a ser vendidos com a marca Volkswagen. A tecnologia e os componentes MAN fortalecerão a atual linha de produtos”, acrescentou.

“A Volkswagen Caminhões e Ônibus nos dará acesso a mercados latino-americanos”, disse Samuelsson. “Vemos potencial considerável de sinergia para a fabricação e venda de produtos, pois agora con-

taremos com uma ampla rede de concessionárias no Brasil, e com o estado da arte da fabricação de veículos comerciais em Resende”, disse o dirigente da MAN.

O estado da arte em referência certamente é o método de produção da Volkswagen, concebido em sistema de módulos, num total de oito, cada qual a cargo de um fornecedor responsável.

A produção modular reúne aquilo que muitas montadoras tentam, mas quase ninguém consegue: reunir sob um mesmo teto especialistas em componentes que, além do fornecimento, passam a responder pela montagem e qualidade final.

Roberto Cortes disse que a Volkswagen

fez o que devia. "Fizemos uma evolução natural. A empresa nasceu como uma divisão da Volkswagen do Brasil, passou a unidade de negócios da Volkswagen Veículos Comerciais, sediada na Alemanha, e agora se tornará uma das marcas da MAN AG, uma das maiores fabricantes de caminhões e ônibus do mundo. Teremos acesso à tecnologia de ponta dos veículos MAN, e nos beneficiaremos com a economia de escala e com o desenvolvimento conjunto de produtos", disse.

TAMANHO DAS EMPRESAS — A MAN AG fatura por ano 14 bilhões de euros, tem mais de 50 mil empregados em todo o mundo e, além de caminhões e ônibus, exibe em seu portfólio produção de motores a diesel, compressores e turbinas. Está entre as 30 maiores empresas listadas na bolsa de valores alemã (DAX).



Com 92 mil caminhões produzidos em 2007, a MAN estará entre as 10 maiores do mundo após comprar a VW

Já a Volkswagen fabrica caminhões VW desde 1981 (em 1979 assumiu parte da Chrysler e montou os primeiros veículos).

Transporte Moderno, criada em 1963,

acompanhou toda a trajetória da Volkswagen — foi a revista que flagrou o caminhão protótipo Volkswagen, em edição de 1980.

Uma trajetória de 250 anos

A história do Grupo MAN remonta ao ano 1758 quando foi fundada a St. Antony Ironworks, em Oberhausen, a primeira indústria pesada na região do Ruhr, na Alemanha. Em 1849, a Sander'sche Maschinen-Fabrik foi fundada em Ausburg. Depois de muitas fusões com outras empresas metalúrgicas e de engenharia mecânica, a St. Antony converteu-se na GHH Gutehoffnungshütte em Oberhausen, em 1873: uma companhia na área de construção naval e de pontes bem como uma instituição de seguro de saúde que era pioneira na era industrial, tecnológica e socialmente. No sul da Alemanha, após um número de fusões, a Sander'schen tornou-se a MAN Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg.

Em 1897, Rudolf Diesel construiu o primeiro motor a diesel na Maschinenfabrik Augsburg AG, que se fundiu com a Maschinenbau-AG Nürnberg em 1898. Em 1908 a empresa adotou a nova de-

nomação de M.A.N. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, Augsburg, cujo controle foi adquirido pela GHH em 1921. Desde 1986 a MAN e GHH se tornaram uma única empresa e a sede foi transferida para Munique.

O Grupo MAN atua hoje dividido em quatro áreas: veículos comerciais (caminhões, ônibus e serviços, com faturamento de 10,4 bilhões de euros); motores diesel (motores marítimos e geração de energia, 2,2 bilhões de euros); turbos (compressores, turbos e serviços, 1,1 bilhão de euros); e componentes (transmissões especiais e rolamentos, 430 milhões de euros).

No setor de caminhões é a segunda maior fabricante na Europa Ocidental, com 68% de participação de mercado. No Leste Europeu, detém 11% do mercado, enquanto na Rússia é a maior fornecedora, com 6% das vendas. No Oriente Médio, é a segunda marca mais importante, com 8% de fatia de mercado. No resto do mun-

do, seu share é de 7%

No segmento de veículos comerciais, sua linha de produtos inclui as famílias de caminhões MAN TGX e MAN TGS, para aplicações de longa distância; MAN TGA, para aplicações severas; MAN TGL e MAN TGM, para cargas leves e médias em distribuição urbana; MAN CargoLine para mercados emergentes na Ásia, com produção na Índia; e MAN ônibus urbanos e rodoviários.

A MAN inaugurou uma unidade industrial em Cracóvia, na Polônia, em 2006. Na China atua desde 1983 com o licenciamento da linha de caminhões Steyr, uma das primeiras empresas ocidentais a operar no país.

"A aquisição da Volkswagen Caminhões e Ônibus é outro marco na nossa estratégia de internacionalização. Esperamos fortalecer a posição da companhia com a VW e sua equipe", afirmou Håkan Samuelsson, presidente da MAN AG.

A Volkswagen Caminhões e Ônibus tem uma história relativamente curta, mas carregada de acontecimentos marcantes. Foi no Brasil que se deu a primeira experiência da marca com caminhões e ônibus.

Houve mais acertos do que erros. Foi aqui que se construiu a marca, obra meritória de gente brasileira — até porque os alemães da empresa pouco entendiam de caminhão. A bem da verdade houve no início, nos anos 80, uma contribuição alemã, mas ela partiu da MAN, que colaborou no desenvolvimento da cabine cara-chata.

Foi relevante também o episódio Autolatina, empresa que representou a fusão no Brasil e na Argentina de todas as operações (carros e caminhões) da Volkswagen e Ford. Eram anos difíceis nos balanços das duas empresas e um meio que se achou para dar um breque na situação foi a união.

Na época do casamento, em 1993, Ford e Volkswagen desenvolveram um chassi de ônibus em conjunto. Desfeita a fusão, a Ford descontinuou o negócio de ônibus.

A montadora Volkswagen é marca vice-líder em caminhões e ônibus. Em caminhões está colada na Mercedes-Benz, o que é um grande mérito para quem come-



Volkswagen começou em 1981 a fabricar caminhões, cujo protótipo foi flagrado por Transporte Moderno em 1980

çou há menos de 30 anos e enfrenta uma das líderes mundiais no negócio. Em 2007 a Volkswagen produziu 47 mil veículos en-

tre ônibus e caminhões, tinha (com seus sistemistas) um total de 5 mil empregados e faturou 2 bilhões de euros.

A marca VW tem uma linha de 40 caminhões das famílias Constellation, Delivery e Worker que cobrem o segmento de 5,5 toneladas a 57 toneladas de peso bruto total. Nos chassis de ônibus, batizados de Volksbus, tem as versões minibus, microônibus, urbano ou fretamento com motor dianteiro ou traseiro, e interestadual ou fretamento com motor traseiro.

Já a MAN, que atua na Europa Ocidental, Leste Europeu e Ásia, tem diversificada gama de veículos comerciais — desde caminhões leves, médios e pesados das séries TGX, TGM, TGS e TGL, passando por veículos militares e chassis de ônibus. Tem ainda motores rodoviários, ferroviários e geradores de energia, além de eixos e caixas de transferência.

Marca alemã sobe no ranking

O mundo todo produziu em 2007 um total de 3.456.271 caminhões, revelam dados da Oica, entidade internacional que reúne as montadoras de veículos. Foi uma produção 4,4% acima da realizada em 2006. A região que mais cresceu foi a América do Sul, liderada pelo Brasil. Foram 183.261 caminhões, 25% a mais que em 2006.

Depois da América do Sul, a região que mais cresceu foi a Europa, com 15,6%. A Ásia teve uma expansão de 12%. A América do Norte despencou 23%.

O ano de 2008, no Brasil, apesar da crise financeira mundial no último trimestre, foi muito bom para quem lida com caminhões. Até novembro a produção havia atingido

161.333 veículos, 26% de crescimento sobre os 11 meses do ano anterior.

Ou seja, a MAN fez um grande negócio ao comprar a Volkswagen, até porque a Europa, onde está concentrada sua produção há pouco para crescer. Aqui, ao contrário, tem uma frota velha que, com pouco de estímulo de crédito e crescimento econômico, tem muito por expandir e renovar.

Com a compra da Volkswagen, a MAN se tornou a sexta maior produtora com 132,5 mil unidades, atrás apenas da Isuzu (478,5 mil), Daimler (438,9 mil), Volvo (210,4 mil), Hyundai (159,2 mil) e da indiana Tata, com 157,8 mil caminhões produzidos.



O Brasil cresce no ritmo do transporte.
E é muito bom fazer parte desse esforço.

O setor brasileiro de transportes exibe números impressionantes, como mostrou o arjuar o *Maiores e Melhores do Transporte e Logística / Edição 2008*. As Empresas Rodobens, premiadas pelo desempenho da Rodobens Concessionárias de Caminhões e Ônibus e da Rodobens Banco, sentem mais do que orgulho pelo reconhecimento dado ao

presidente de seu Conselho de Acionistas, Waldemar de Oliveira Verdi, homenageado como *Pioneiro do Transporte*.

Sentem-se recompensadas pelo resultado de um trabalho focado na qualidade, eficiência e na oferta de soluções integradas para o transportador brasileiro.

EMPRESAS
RODOBENS

Para uma vida melhor

www.rodobens.com

GREEN AUTOMÓVEIS • GREEN MOTOS • RODOBENS CAMINHÕES, ÔNIBUS E MÁQUINAS AGRÍCOLAS
CONSÓRCIO • CORRETORA DE SEGUROS • GERENCIAMENTO DE RISCOS • BANCO • LEASING OPERACIONAL
NEGÓCIOS INTERNACIONAIS • LOCAÇÃO DE VEÍCULOS • COMUNICAÇÃO EMPRESARIAL • NEGÓCIOS IMOBILIÁRIOS



LEVES

Ford traz da Turquia a linha Transit

Ford Caminhões expande seu portfólio de produtos no País com a comercialização da Transit fabricada na sua unidade turca

■ SONIA CRESPO



Com a linha Transit, que terá inicialmente duas versões para carga e uma para passageiros, a Ford quer conquistar 11% desse segmento

A FORD CAMINHÕES ANUNCIOU QUE A partir de janeiro de 2009 iniciará a comercialização no Brasil da linha de furgões e vans Transit, produto da marca que alcançou grau de sucesso de vendas na Europa, onde já foram comercializadas mais de 5 milhões de unidades desde que começou a ser fabricada na Turquia, em 1965. Ser um veículo de carga de manuseio simples

e oferecer espaço e conforto adequados, apresentar um comportamento dinâmico como um automóvel de passeio, além de trazer uma série de diferenciais de segurança, fazem da Transit uma opção bastante atraente no universo de furgões e vans atualmente à venda no mercado nacional. Inicialmente, será comercializada em duas versões para carga e em uma opção para passagei-

ros. Com a novidade, a Ford quer conquistar 11% desse segmento no Brasil em 2009.

"A Transit é um lançamento que demonstra, mais que nada, a confiança no mercado nacional, pois acreditamos que temos condições de enfrentar a crise no Brasil. Para nós, ela redefinirá alguns parâmetros no mercado e quem sobreviver terá um grande ganho. Neste momento focaremos



Na opção com chassi curto e teto médio, a Transit tem peso bruto total de 3.500 kg e capacidade de carga de 1.400 kg, além da capacidade volumétrica de 7,5 m³

nossos investimentos em produtos e a Transit chega num momento estratégico", sintetiza Rogelio Goldfarb, diretor de Assuntos Corporativos e Comunicação da Ford. O veículo possui hoje um market share de 19% no continente europeu, onde é comercializado em 22 países. "É por isso que a Transit é reconhecida como a van do ano na Europa e vai ao encontro da estratégia da montadora, de continuar investindo em produtos para o futuro. "Na verdade, chegamos depois de vários concorrentes mais trazemos um produto bem diferenciado", comenta o presidente da Ford Caminhões do Brasil e da América latina, Marcos de Oliveira.

Certamente o crescimento no percentual de vendas de vans e furgões no Brasil nos últimos quatro anos, que chegou a 106%, foi um fator decisivo para que a montadora se decidisse a trazer o veículo ao País. "Nossa meta inicial será conquistar 11% do market share nesse segmento de produto", anuncia Cláudio Terciano, gerente de Marketing da montadora. O sucesso crescente das vans e dos furgões no Brasil tem várias explicações. A fácil dirigibilidade, assim como a boa capacidade de carga e versatilidade desses veículos fizeram com que a opção por eles se proliferasse tanto no transporte público como na

entrega de cargas em grandes centros urbanos. De acordo com a Ford, em 2005, havia 13.100 furgões e vans em circulação pelo País e, em 2008, a previsão é de que esse número chegue próximo a 22 mil unidades.

Para a divulgação do produto, a Ford preparou uma série de ações de marketing bastante peculiares. Uma delas é a reformulação do logotipo da marca, que retoma a utilização das cores vermelha e azul. "Já a campanha publicitária do produto em revistas terá como pano de fundo gráficos e números que reproduzem o formato de edifícios urbanos", comenta Luís Sigaud, gerente de Desenvolvimento de Produto. Ele acrescenta ainda que a partir de janeiro entrará no ar o hotsite específico para a Transit.

A Transit que chega em janeiro ao Brasil está em sua sétima geração e vem com tração traseira, a mais adequada à configuração de relevo do País e simultaneamente mais competitiva, segundo Oswaldo Jardim, diretor de Operações de Caminhões da Ford. "A tração dianteira, mais vendida na Europa, é adequada a relevos mais planos", explica. O executivo conta que atualmente há dez unidades do modelo Transit furgão em atividade na cidade de São Paulo (SP), nas mãos de grandes frotistas locais. Ele explica que para

que a Transit seja produzida no Brasil, ou na América do Sul, a participação da Ford no segmento de vans terá de chegar a 20% no mercado brasileiro, volume que poderá se tornar viável com a expansão da rede nacional de distribuição da marca, que passará de 113 distribuidores exclusivos para 125 casas até o final de 2009. A garantia da Transit é de um ano sem limite de quilometragem. Qualquer motorista com carteira categoria B poderá conduzir o furgão, ou seja, não é necessário a carteira de habilitação profissional, por estar o veículo dentro da categoria de até 3.500 kg de peso bruto total.

FURGÃO VERSÁTIL – Disponibilizado nas versões chassi curto e longo, a Transit Furgão oferece uma das maiores capacidades de carga do segmento. Na opção com chassi curto e teto médio, a Transit tem peso bruto total de 3.500 kg e capacidade de carga de 1.400 kg, além da capacidade volumétrica de 7,5 m³. É ideal para o transporte de cargas de alta densidade ou em aplicações como entrega urbana, por exemplo. O interior do compartimento de carga permite um bom aproveitamento graças à plataforma de carga plana, com reduzida interferência das caixas de rodas e à boa área de recuo na cabine do motorista.

A versão chassi longo e teto alto, que oferece mais espaço, tem peso bruto total de 3.500 kg, capacidade de carga para 1.420 kg e capacidade volumétrica de 11,3 m³. Estas configurações tornam o modelo



A van da linha Transit tem pbt de 3.550 kg e capacidade para transportar 14 pessoas



A Transit vem equipada com airbag para motorista e o sistema de assistência de arrancada em rampas

ideal para o transporte de cargas volumosas e aplicações especiais, como ambulâncias, UTI móvel, carro de bombeiros, polícia, controle de trânsito, prestação de serviços em geral, oficinas móveis e movimentação de cargas refrigeradas. Nesta versão, em que o teto mais alto facilita o trabalho no interior do veículo, as portas traseiras tem uma abertura de até 260 graus, permitindo que o veículo tenha acesso fácil a espaços estreitos, como docas secas e ruas estreitas.

As duas versões permitem o acesso pela porta lateral deslizante, com prático sistema de abertura e fechamento. A versão van da Transit apresenta peso bruto total de 3.550 kg e oferece espaço com conforto para 14 passageiros (13 mais condutor), distribuídos em cinco fileiras.

BOA DIRIGIBILIDADE – A Transit vem equipada com uma gama de itens de série incomuns, como airbag para o motorista, freios a disco com ABS, e distribuição eletrônica de frenagem, além do inusitado sistema de assistência de arrancada em rampas, que permite ao condutor ficar parado por três segundos em uma ladeira, ascendente ou descendente, sem pisar no pedal do freio e sem que o veículo escape para a frente ou para trás. Este sistema é acionado automaticamente sempre que o veículo parar em uma pista com inclinação superior a 4% e estiver engrenado. O motorista solta o pedal do freio e tem tempo suficiente para acionar o acelerador sem que o carro se mova. A Transit vem com o avançado sistema ESP de controle eletrônico de estabilidade e

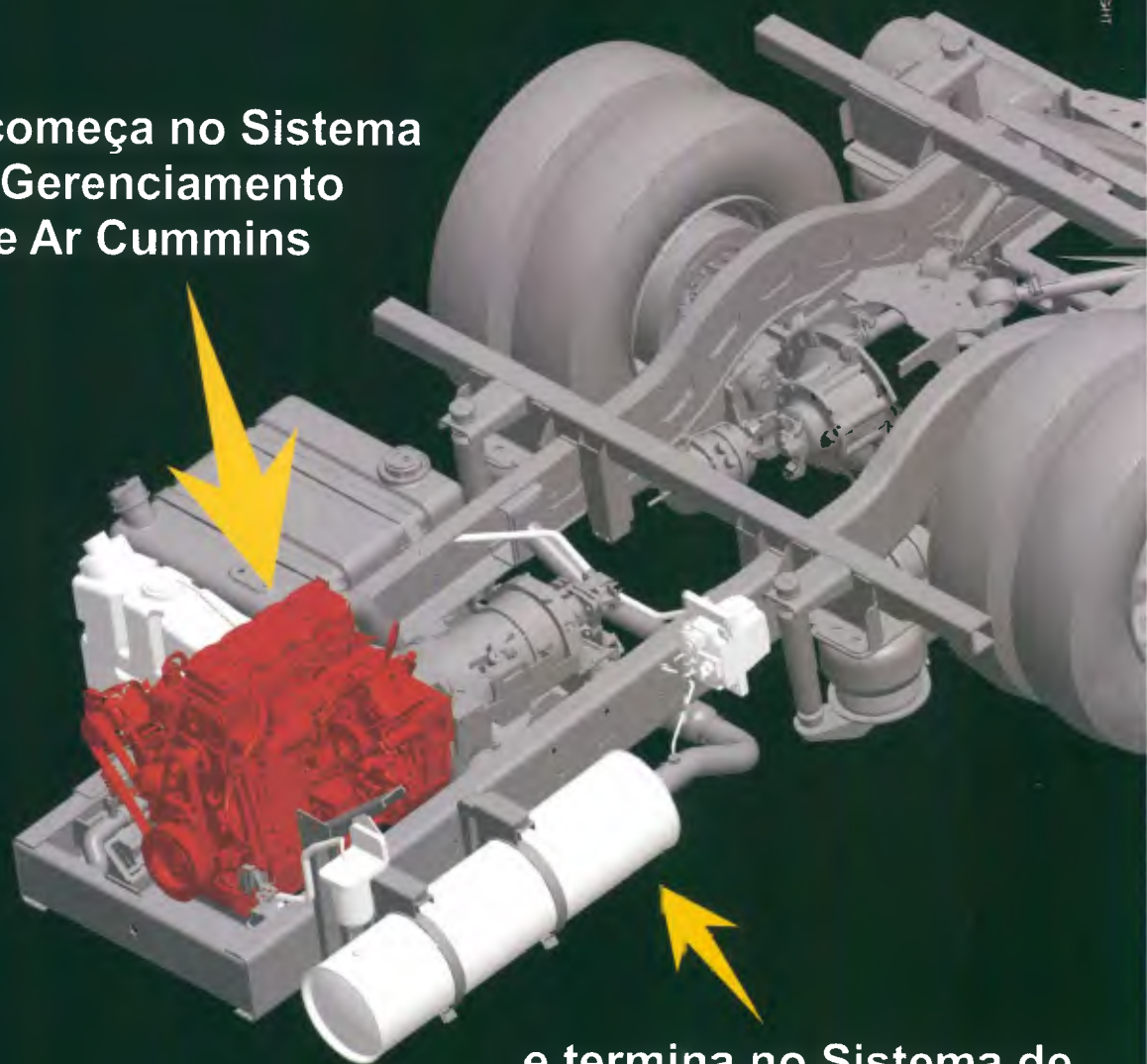
de tração, que corrige automaticamente eventuais excessos do motorista na condução do veículo. O sistema monitora a trajetória percorrida e, ao detectar uma condição insegura, aciona automaticamente os controles individuais dos freios e despotencializa o motor, reduzindo sua velocidade. Este sistema é ativado automaticamente ao ligar a chave de ignição ou quando o veículo atingir uma velocidade superior a 60 km/h.

O motor da Transit é um Duratorq turbo diesel de 2.4 litros, com 115,6 cv, que provoca baixos índices de ruído e permite que o veículo apresente tanto agilidade no trânsito urbano como conforto na estrada, mantendo um baixo consumo de combustível. A transmissão é manual, com engates suaves para as seis velocidades. Sua alavanca de engate está posicionada no painel e facilita consideravelmente a troca de marchas. O farol traz um dispositivo que permite a regulagem de altura: como o ângulo do farol se modifica de acordo com o volume de carga transportada, ele possibilita o ajuste da iluminação a cada situação, numa distância de 35 m a 100 m.

O design da Transit leva em conta a sofisticação e a praticidade: o moderno pára-choque dianteiro, por exemplo, é dividido em três partes para reduzir os custos em caso de reparo. Internamente, traz como itens de série ar-condicionado, aquecedor, vidros, travas e retrovisores elétricos, relógio digital, alto-falantes, antena, duas tomadas de força de 12 V e travamento automático das portas quando o veículo estiver a 8 km/h. Na versão furgão, a Transit dispõe de fácil acesso pela porta traseira que tem ângulo de abertura de 180 ou 256 graus. A versão van apresenta porta lateral deslizante, com degrau incorporado ao assoalho interno, que permite fácil acesso dos passageiros. As cores disponíveis são preto, branco e prata, e mais sete opções sob encomenda. Para a van, além das cores básicas, há mais oito opções, incluindo versões metálicas e polígrafas. ■

SOLUÇÃO INTEGRADA CUMMINS. VOCÊ SABE O QUE É ISSO?

Tudo começa no Sistema
de Gerenciamento
de Ar Cummins



e termina no Sistema de
Emissões Cummins.

E, para garantir o perfeito entrosamento do sistema, injeção, turbo e filtração Cummins. Tudo desenvolvido como um único projeto. Confiança no desempenho. tranquilidade na manutenção.

Isso é solução integrada. Isso é Cummins.

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





LEVES

Sprinter amplia leque até 3,5 toneladas

Restrições de tráfego nas cidades, exigência de praticidade, levam marca da estrela a lançar linha Street, de furgões e chassi, veículos que podem ser conduzidos por motorista de categoria B



A MERCEDES-BENZ É LÍDER EM CAMINHÕES acima de 3,5 toneladas de pbt, peso bruto total. Fechou janeiro a novembro com 30,05% dos licenciamentos, estreita diferença em relação à segunda colocada, a Volkswagen, dona de 29,93%.

Nos comerciais leves, com até 3,5 toneladas de pbt, porém, a Mercedes-Benz é superada pelos dos concorrentes – a mar-

ca da estrela está na discreta sexta colocação em licenciamentos: emplacou 3.101 unidades de janeiro a novembro, participação de 5,06% (ver quadro)

Os comerciais leves integram um mercado polpudo (de 61.343 unidades até novembro) e liderado pela velha Kombi (43,05% de participação) sob a perseguição firme e ascendente do HR Hyundai

(19,81%) e da Ducato Fiat, com 11,78%.

Para tentar ganhar mais espaço nesse mercado, a Mercedes fez uma investida no reforço da linha Sprinter de até 3,5 toneladas de pbt. Passou a oferecer maior leque.

Na linha de furgões, a Mercedes agora oferece entre-eixo curto/3.000 mm ou longo/3.550 mm nas versões teto

alto ou teto baixo.

Quem quiser encarroçar fora, dispõe do chassi Street com entre-eixo longo/3.550 mm e rodado traseiro simples.

A empresa diz que os novos furgões e chassi Sprinter Street, com 3,5 toneladas de pbt são indicados para o transporte urbano e curtas distâncias rodoviárias. "Estes veículos podem circular livremente por todas as vias de trânsito, mesmo em zonas de restrição de regiões metropolitanas, como São Paulo", garante a montadora.

A Mercedes-Benz informa que com o lançamento dos novos furgões e chassi Sprinter Street, passa a contar com 19 opções de comerciais leves para o transporte de carga.

A Mercedes diz ainda que com os novos modelos Sprinter passa a gozar de benefícios da legislação em favor dos comerciais leves. Um deles: tais veículos podem na lei de trânsito circular dentro do limite máximo de velocidade determinado para cada cidade e estrada, o que chega até 120 km/h, conforme a região. "Com isso, o cliente utiliza todo o potencial de velocidade do veículo, otimizando o tempo médio de entrega e agilizando o abastecimento", destaca a montadora, que acrescenta. "A legislação também permite que o novo Sprinter Street seja dirigido por motoristas com carteira de habilitação a partir da categoria B, que podem ainda circular pelas faixas da esquerda nas vias, conforme sua conveniência ou necessidade".



Na linha de furgões, a Mercedes agora oferece entre-eixo curto/3.000 mm ou longo/3.550 mm e chassi com entre-eixo longo

FICHA TÉCNICA – O motor das novas versões dos furgões e chassi Sprinter Street é o eletrônico OM 611 LA CDI, de 109 cv a 3.800 rpm e torque de 28 mkgf entre 1.600 e 2.400 rpm. É o mesmo engenho que equipa as Sprinter 313 e 413. "O torque cons-

tante entre 1.600 rpm e 2.400 rpm proporciona maiores velocidades médias, melhores retomadas de velocidade, agilidade e excelente desempenho nas áreas urbanas", destaca a empresa.

Os furgões levam carga líquida que vai de 1.460 kg a 1.585 kg. O chassi com cabine leva 1.825 kg.

Os furgões com "amplas" portas traseiras que abrem até 270 graus, podem também vir equipados com porta lateral corredeira nos dois lados da carroceria, o que permite operações de carga e descarga dos dois lados.

A Mercedes informa que entre os equipamentos dos modelos Street destacam-se, entre outros, assento duplo para acompanhantes, contagiros, hodômetro digital, estabilizadores dianteiro e traseiro, imobilizador eletrônico de funcionamento do motor, freios a disco nas quatro rodas e sistema Assyst de manutenção e verificação diária.

Emplacamentos de comerciais leves

(FURGÕES E VANS – JANEIRO A NOVEMBRO)

	MODELO	UNIDADES	PART %
1	VOLKSWAGEN/KOMBI	26.409	43,05
2	HYUNDAI/HR	12.153	19,81
3	FIAT/DUCATO	7.225	11,78
4	RENAULT/MASTER	3.853	6,28
5	KIA/K2500	3.416	5,57
6	MERCEDES-BENZ/SPR NTER	3.101	5,06
7	PEUGEOT/BOXER	1.981	3,23
8	CITROËN/JUMPER	1.340	2,18
9	IVECO//DAILY	1.182	1,93
10	KIA/2700	653	1,06
11	HYUNDAI/H100	28	0,05
12	KIA/BESTA	2	0,00
	TOTAL	61.343	100,00

Fonte: Fenabrave

Crise faz Scania acelerar entregas

Turbulência reduz exportações, elimina filas de espera de caminhões e se valendo da tradição, marca sueca tira vantagens

A SCANIA BRASILEIRA NUNCA TEVE UM resultado tão auspicioso como em 2008. Vai vender mais de 8 mil caminhões – de longe o melhor número desde que começou a operar aqui, em 1957, lá se vão mais de 50 anos.

O ano começou fervendo de pedidos, com entregas sujeitas à espera de meses, situação só abrandada no último trimestre quando a fila encurtou por conta da crise financeira mundial.

A empresa teve aliviada a crise por alguns motivos. Um deles a força inegável da marca. Assim, a carteira de pedidos gorda, continuou forte, mesmo com eventuais adiamentos ou desistências. “Tivemos recorde de vendas de caminhões da Scania no Brasil em outubro, com 1.083 unidades comercializadas em um único mês. Repetimos os bons resultados em novembro, com 908 caminhões vendidos”, lembrou Christopher Podgorski, diretor-geral da empresa em balanço de fim de ano.

A Scania brasileira, em três anos seguidos (2005, 2006 e 2007) exportou mais veículos do que vendeu internamente. Em 2008, apesar da retração dos mercados internacionais nos últimos meses devido à crise, as vendas externas também devem superar as vendas domésticas.

Em 2009 tudo leva a crer que a contração das exportações deverá permitir que a subsidiária brasileira tenha mais produtos para oferecer no mercado doméstico. O compromisso das vendas externas vinha limitando a oferta. Com isso, a Scania, terá mais poder de competição. Executivos da montadora admitem que nos últimos anos a marca per-



Podgorski: com a nova denominação das concessionárias, Casas Scania, “o objetivo é fazer com que os clientes se sintam em casa”

deu muita venda, em clientes tradicionais por escassez de veículos.

Além da força do produto, a marca tem uma pulverizada rede de concessionárias, agora chamadas de Casas Scania “porque o nosso objetivo é fazer com que os clientes sintam-se exatamente assim, em casa, enquanto cuidamos do veículo e de seus negócios”, diz Podgorski.

Outra força de vendas de destaque da marca é o Consórcio Nacional Scania, com recheada carteira formada de pequenos e médios frotistas. Em outros tempos já representou mais, porém, ainda assim o consórcio garante pelo menos 25% das vendas da Scania. O consórcio foi criado pelo Grupo Battistella, um dos maiores revendedores da marca, que passou o controle da modalidade para a montadora. Por força de sua tradição e credibilidade, o consórcio Scania se tornou referência.

RITMO FRENÉTICO — A fábrica da Scania, em São Bernardo do Campo (SP), vinha trabalhando desde 2007 em ritmo frenético. Nos dois últimos anos o volume de produção superou as 20 mil unidades entre caminhões, ônibus e motores. As exportações levavam dois terços dos produtos. Com a calma esperada para 2009, um número ventilado (não oficial) é que a Scania baixaria o ritmo para 18 mil unidades.

No caso dos caminhões, a montadora começou dezembro aplicando um reajuste de 2,5% sobre os preços de lista. O percentual que se cogitava era maior. A montadora baixou diante da brusca retração do mercado.

“Esse reajuste só terá validade efetiva se o mercado absorver”, dizem em uníssono tanto executivos da montadora como concessionários. Um comprador acrescenta. “O ano de 2009 será de muita negociação e pouca imposição”.

FREIO NO ÔNIBUS — Se nos caminhões a Scania teve um 2008 de recorde, em ônibus o ano não foi bom. As vendas acumularam até novembro 808 unidades, menos 16,9% sobre igual período do ano passado. O motivo principal da retração foi o freio das transportadoras rodoviárias que diante da licitação das linhas que será promovida pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) pisaram no freio da renovação. As licitações de 1.800 linhas interestaduais e internacionais têm prazo para serem efetuadas até setembro de 2009.



Pode me chamar de Transpes.

A Transpesminas mudou. Hoje, entendemos ainda mais de logística industrial, transporte multimodal e, principalmente, do seu negócio. Com 800 mil toneladas de cargas transportadas, em 20 mil embarques, percorremos mais de 25 milhões de quilômetros por ano. Quatro décadas trouxeram a simplicidade, juntamente com a necessidade de mudar. Mudanças ocorrem com o passar do tempo, e, já que nos conhecemos há tanto, pode me chamar de Transpes.

A Transpesminas agora é Transpes.
Transpes. Mudando com você. Mudando para você.



800 mil toneladas de cargas por ano

25 milhões de quilômetros rodados por ano

20 mil embarques por ano

Mais de 4 décadas de história

O mundo não será mais o mesmo

Em evento realizado pela Anfavea, o economista Raul Velloso adianta que o Brasil tem condições de enfrentar a crise financeira global, a qual transformará completamente as relações comerciais internacionais

■ SONIA CRESPO

POR ENQUANTO, O ANO DE 2009 É uma grande incógnita quanto às perspectivas econômicas, dizem diversos empresários brasileiros. Há uma crise instalada no ar, mas ninguém arisca estimar, neste momento, até onde ela vai atrapalhar o ritmo dos negócios nos próximos meses. "Temos de enfrentar a vida como ela é", remediou, laconicamente, o economista Raul Velloso, em breve explicação sobre o assunto durante o encontro de final de ano promovido pela Associação Brasileira dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). A entidade, diga-se de passagem, é um dos principais termômetros econômicos do País: sabe-se que a economia brasileira vai às mil maravilhas quando a produção e as vendas de carros estão lá em cima. E, pela primeira vez em cinco anos, os resultados divulgados pela entidade prenunciaram os tempos difíceis que virão pela frente: em novembro deste ano houve uma queda de 25,7% no volume de veículos novos licenciados em relação ao mês anterior. Em relação ao mês de novembro do ano passado, a queda foi de 25%. As exportações também encolheram: no comparativo entre os meses de novembro de 2007 e de 2008, a redução foi de 18,8%.



Schneider: indústria já pressentia o momento de desaceleração

"O mundo vai mudar e vai ficar menor", diz, explicando o porquê os mercados internacionais encolheram suas compras. E a produção nacional de veículos teve uma retração histórica em novembro: caiu 33,4% em relação ao mês de outubro de 2008. Ainda assim, a indústria automobilística nacional prevê fechar o ano de 2008 com um crescimento de 14,3%.

"A freada que tivemos de dar foi muito forte", explica o presidente da Anfavea,

Jackson Schneider. No segmento de caminhões e ônibus a retração foi um pouco menor: entre outubro e novembro a produção de caminhões caiu 17% e a de ônibus 27,7%, enquanto o licenciamento de veículos comerciais recuou 22,2% e 11,7%, respectivamente. "Caminhão é venda técnica, é bem de produção. Portanto, mantém um comportamento de mercado diferenciado", afirma o executivo.

A explicação para a redução na comercialização de veículos em geral é, em parte, o aumento dos juros de 23,6% para 24,8%, entre setembro e outubro. "Isso gerou uma queda no crédito. No mês de novembro, 46% das vendas foram realizadas à vista", observa. Outro dado curioso revelado pelo executivo foi que 46% do mercado foram de veículos 1.0. O presidente

da Anfavea aponta como principais gargalos de vendas o preço dos usados, que está "totalmente fora de patamar, dificultando a renovação da frota", e uma cautela maior do mercado.

Ele adianta que o setor está estruturando uma ação coordenada com a rede de revendas para facilitar a compra de veículos ao cliente. "Acreditamos que os recursos de financiamento poderão facilitar novos negócios. No entanto, nos man-

teremos na expectativa com relação ao recasso do mercado. A indústria automobilística tentará, o máximo possível, não demitir. Para 2009, o executivo é lacônico: "Se ficarmos do tamanho deste ano, estará ótimo". Schneider diz que a indústria automobilística brasileira vem mantendo um ritmo de crescimento de 10% ao ano desde 2002 e que já pressentia o momento de desaceleração. "O que estamos tendo agora é uma inflexão", define. O executivo garante que o plano de investimentos anunciado pelas montadoras será mantido. "Até porque são investimentos a longo prazo", justifica.

REFLEXOS DA CRISE — A maior dúvida de todos ainda é quanto ao tamanho da crise e quanto ela irá nos afetar. O economista Raul Velloso adianta apenas que ela é diferente das demais crises que passaram pelo Brasil. "É uma crise que não começou aqui; ela teve origem nos países do primeiro mundo. Mas, infelizmente o problema também é nosso e já estamos sendo afetados. Vamos ter que encontrar uma solução para enfrentá-la", observa. No entanto, ele acredita que o País tem excelentes condições para suportar as dificuldades que possam surgir: "Hoje o Brasil está muito melhor preparado do que todos os demais países emergentes, em comparação com a situação que se encontrava há seis anos atrás. Durante este período, do qual nos beneficiamos economicamente, o mundo mudou", avalia.

A instabilidade econômica mundial teve origem nas fanfarrônicas financeiras protagonizadas pelos bancos de crédito americanos. Uma vez instalada, a crise causou por lá queda nos juros, supervalorização das commodities e dos ativos e uma enorme bolha imobiliária, além da

baixa volatilidade dos mercados financeiros. "Resultado: liquidez e insolvência que levou a crise sistêmica aos países desenvolvidos. Ao final disso tudo, o mundo será completamente diferente do que é hoje", profetiza Velloso. E arrisca: "O que se pode prever, por ora, é que o preço das commodities e dos imóveis cairá. Será um mundo com menos crédito global. E se o Brasil estivesse na mesma situação dos Estados Unidos teríamos uma redução de créditos internacionais ainda maior", compara.

Velloso avalia que o Brasil encontra-se hoje em um patamar financeiro relativamente tranquilo. Antes da crise, lembra, tanto os Estados Unidos quanto a Europa já vinham desacelerando, enquanto o Brasil vinha na contramão: o PIB chegou a 6% em 2007, ante os 4,5% ou 5% considerados como índice sustentável. Mas o economista adverte que com a crise sistêmica haverá no Brasil temores idênticos, ainda que infundados. Ele aponta

algumas das consequências da crise no Brasil: juros de mercado mais altos, menos capital externo, redução nas importações, menor crédito ao consumidor e, conseqüentemente, menor consumo, subida do câmbio e inflação mais alta e um crescimento menor para o PIB. Ainda no curto prazo, ele acredita que poderá haver fuga de capital e uma desorganização do mercado financeiro interno, com a exacerbação dos efeitos a longo prazo.

LUZ NA ESCURIDÃO — Ao contrário das crises anteriores pelas quais o Brasil capengou anos atrás, a atual poderá ser bem mais branda. Para o economista, o Brasil está 80% bem preparado para enfrentar essa situação, o que significa que desta vez há luz no fim do túnel. "Com o câmbio flutuante mantido, conseguimos fazer 80% do serviço bem feito. Não deixamos que o câmbio zerasse entre 2002 e 2008", estima. Quanto aos 20% restantes, Velloso diz que infelizmente o governo federal manteve o crescimento do gasto público corrente, do mesmo jeito que antes de 2002. "Até piorou", enfatiza. "Se tivéssemos gastado menos, estaríamos ainda melhor".

É necessário, no entanto, que o País tome algumas medidas para superar os efeitos da crise. "Se não fizermos nada o crescimento dos investimentos privados e também dos investimentos públicos vai cair", prevê. A consequência disso, diz, será a queda do consumo privado, a queda paulatina do PIB e demissões em massa. "A não ser que o mundo supere seus problemas ou que venha outra bolha", comenta.

Para Velloso, as saídas para a crise estão essencialmente nas mãos do governo, que deverá reduzir gastos públicos para aumentar financiamentos de investimentos públicos, além de reduzir a taxa Selic para elevar os investimentos privados. ■

VENDAS DE CAMINHÕES E ÔNIBUS - JAN-NOV

CAMINHÕES	2007	2008	%
FIAT	2	0	0%
FORD	17.431	20.946	20,20%
GENERAL MOTORS	1	0	0%
IVECO	4.763	9.723	104,10%
MERCEDES-BENZ	29.597	35.902	21,30%
SCANIA	5.990	7.478	24,80%
VOLKSWAGEN	27.368	35.238	28,80%
VOLVO	7.295	9.418	29,10%
OUTRAS EMPRESAS	840	1.127	34,20%
TOTAL	93.831	120.620	28,60%

ÔNIBUS	2007	2008	%
AGRALE	3.219	5.363	66,60%
IVECO	158	124	-21,50%
MERCEDES-BENZ	12.112	12.556	3,70%
SCANIA	972	808	-16,90%
VOLKSWAGEN	6.408	7.680	19,90%
VOLVO	264	298	12,90%
TOTAL	23.133	26.829	16%

Fonte: Anfavea

Um ano de excelentes resultados

Segmentos de implementos rodoviários, carrocerias de ônibus e metroferroviário encerram 2008 com crescimento acima das expectativas e, para 2009, o Simefre ainda não arrisca previsões

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

A REUNIÃO DE ENCERRAMENTO DO ANO DE 2008 do Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (Simefre) foi marcada pela divulgação dos bons resultados obtidos pelos segmentos de implementos rodoviários, carrocerias de ônibus, equipamentos ferroviários e sobre duas rodas. Para 2009, a entidade foi cautelosa e evitou fazer previsões.

O presidente do Simefre, José Antônio Fernandes Martins, acredita que a crise econômica mundial não deve assustar os empresários. "Temos que evitar este ambiente de pânico. Tivemos dois anos muito bons, 2007 e 2008, e temos que aguardar para saber a dimensão da turbulência em 2009. No segmento de carrocerias de ônibus, por exemplo, chegamos a números recordes em 2008 e, para o próximo ano, esperamos repetir o desempenho que tivemos em 2007", diz.

Os fabricantes de implementos rodoviários de carga (reboques, semi-reboques, bitrens e rodotrens, carrocerias sobre chassis e terceiros-eixos) encerram 2008 com faturamento de R\$ 5 bilhões, ante R\$ 3,5 bilhões em 2007, segundo dados divulgados pelo Simefre. A produção também deve apresentar crescimento de 25%, em relação a 2007, com 132 mil unidades fabricadas até dezembro.

Segundo o vice-presidente do Simefre e responsável pelo setor de implementos ro-



Martins: crise financeira internacional não pode causar pânico no próximo ano

doviários de carga, César Pissetti, 2008 foi um ano "excepcional" para o segmento, que já tinha atingido ótimos resultados em 2007. Os implementos da linha pesada devem corresponder a 60 mil unidades, enquanto que os implementos da linha leve devem atingir 72 mil, totalizando 132 mil unidades. O mercado interno absorverá 124 mil unidades e cerca de 8 mil serão destinadas à exportação.

De acordo com estatísticas da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir), com base em emplacamentos, a produção de carrocerias sobre chassis atingiu 65.452 unidades no período de janeiro a outubro de 2008 com evolução de 39,92% em relação ao mesmo período de 2007.

O bom desempenho do agronegócio foi

um dos fatores que impactaram positivamente o setor de implementos rodoviários, segundo Pissetti. A safra de grãos de 2007-2008 atingiu 143,8 milhões de toneladas, 9% acima da safra anterior. O aquecimento de alguns setores da economia brasileira, como indústria automobilística, construção civil, mineração, e aumento do consumo de combustíveis também influenciaram as vendas de implementos, principalmente, tanques de carbono e inóx, siders, e semi-reboques basculantes.

Pissetti afirma que ainda é cedo para fazer previsões para o setor de implementos rodoviários em 2009. "Espero que 2009 seja igual a 2007, que foi um ótimo ano para nós. Estou otimista", afirma.

Astor Milton Schmitt, vice-presidente da Fiergs (Federação das Indústrias do Rio Grande do Sul) e diretor corporativo da Randon, acredita que o setor de implementos rodoviários deve passar por um momento de retração nos próximos meses. "Haverá queda na demanda e teremos mais dificuldade em fechar novos negócios. Se repetirmos os resultados de 2007 como estamos prevendo, porém, será um resultado bastante razoável". Para Schmitt, 2009 não representará nenhum desastre para o setor, mas será um ano de reorganização nas empresas. "Não creio que haverá onda de demissões", diz.

Com capacidade instalada para fabricar anualmente cerca de 40 mil unidades, a

indústria fabricante de carrocerias de ônibus opera, neste momento, com 80% de sua capacidade. Diante disso, a produção total entre todos os modelos deverá ficar ao redor de 32.000 unidades, ante os 28.616 produzidos em 2007. O volume de 2008 foi o maior já registrado pelo setor.

De acordo com Martins, presidente do Simefre, os fatores que mais contribuíram para o bom desempenho do setor em 2008 foram o crescimento da economia do País até outubro e o crédito ampliado de quatro para seis anos pelo Finame, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com objetivo de financiar a produção e comercialização de máquinas e equipamentos novos, de fabricação nacional.

"A nova linha de financiamento do Finame traz como principais vantagens o prazo ampliado de quatro para seis anos, o financiamento de 80% do valor do bem para empresas com faturamento acima de R\$ 60 milhões, de 100% para aquelas que faturam menos de R\$ 60 milhões por ano e Taxa de Juros de Longo Prazo (TJLP) mais 1,4% ao ano", afirma Martins.



Pissetti: este ano foi "excepcional" para os fabricantes de implementos

Do volume de produção estimado para 2008, o mercado interno deverá ficar com cerca de 25.700 unidades e as exportações deverão representar cerca de 6.300 carrocerias. De janeiro a novembro de 2008, os fabricantes do segmento produziram 29.404 unidades, o que significou crescimento de 11,3% em comparação a 25.950 carrocerias fabricadas em igual período do ano passado.

As vendas externas realizadas de janeiro a novembro de 2008 pelos fabricantes associados ao Simefre e a Associação Nacional dos Fabricantes de Carroçarias para Ônibus (Fabus) contabilizaram 6.001 unidades, o que significou queda de 2,4% em relação a 6.150 carrocerias exportadas em igual período de 2007.

Em 2009, Martins acredita que as vendas do setor deverão ser de 7% a 10% menores quando comparadas às de 2008. As vendas de microônibus devem ter novo fôlego com a demanda por ônibus escolares pelo programa federal Caminho da Escola, que fornece transporte aos estudantes de comunidades carentes, principalmente nas áreas rurais.

Martins não acredita que o setor fabricante de carrocerias de ônibus saia ileso da crise financeira internacional devido ao menor volume de crédito disponível, "porém, os impactos da crise mundial que agora também está atingindo o Brasil serão minimizados pela compra dos ônibus escolares do programa federal, que é um investimento controlado pelo governo federal com recursos do BNDES".

FERROVIAS — O setor metroferroviário deve terminar 2008 com faturamento em torno de R\$ 2,6 bilhões, o que representa um crescimento de 30% em comparação a 2007, de acordo com o Simefre. As empresas do segmento ligadas à entidade produziram cerca de 5 mil vagões de carga, 451 unidades do segmento de passageiros e 30 locomotivas leves abaixo de 3.000 hp. No ano passado, a produção atingiu 1.165 vagões, 316 unidades de passageiros e 30 locomotivas.

Com capacidade instalada anual para fabricar 12 mil vagões, 400 carros completos de passageiros e 32 locomotivas leves, o setor metroferroviário fechou os dez primeiros meses de 2008 com a produção de 4.127 vagões, 366 unidades do segmento de passageiros (44 carros completos e 322 caixas) e 30 locomotivas, resultado que ficou acima das projeções iniciais. De janeiro a outubro de 2007, a indústria fabricou 709 vagões, 229 unidades de passageiros e 30 locomotivas.

As vendas no mercado interno do segmento ferroviário de cargas, de janeiro a outubro de 2008, foram muito positivas. Os empresários da área comercializaram 4.052 vagões, comparados a 659 unidades vendidas em igual período de 2007. O segmento de passageiros, que estava quase que exclusivamente voltado para as encomendas externas, nos dez primeiros me-

ses deste ano entregou 44 carros completos para o mercado doméstico.

De janeiro a outubro de 2008, as vendas exportações do setor fecharam com 75 vagões, 322 caixas e 30 locomotivas. No mesmo período de 2007, as exportações somaram 50 vagões, 229 unidades de passageiros (77 carros completos e 152 caixas) e 30 locomotivas.



Schmitt: 2009 não deve ser um ano desastroso para o setor de implementos



Vilaça: as ferrovias dependem de projetos governamentais

Segundo Vicente Abate, diretor do Departamento Ferroviário de Cargas do Simefre, o crescimento do transporte ferroviário de minério de ferro, produtos siderúrgicos, grãos, açúcar, etanol e cargas em contêineres, impactou positivamente o setor em 2008. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), até o momento não teve influência neste desempenho, mas a entidade espera que a partir de 2009 o PAC comece a gerar encomendas.

A maior preocupação dos empresários do setor ligados à entidade está relacionada à continuidade na aquisição de vagões em quantidades que permitam manter a ocupação da cadeia produtiva do segmento, para evitar a desativação da indústria, como ocorreu no passado recente. "O maior problema para a indústria ferroviária é a falta de continuidade nas encomendas. Esperamos que os investimentos em infraestrutura programados pelo governo Lula tragam mais tranquilidade ao setor", afirma Rodrigo Villaça, diretor-executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF).

Para 2009, os empresários preferem não fazer previsões. "A crise afetará o setor ferroviário, mas ainda não sabemos quanto. Acredito que no primeiro semestre de 2009 poderemos nos situar melhor e fazer projeções mais precisas", diz Villaça. Os projetos que deverão influenciar positivamente no desempenho dos fabricantes de vagões no médio prazo são aqueles que envolvem as ações governamentais e privadas, no sentido de eliminar gargalos na ferrovia e de expandir suas vias.

O segmento de passageiros está otimista em virtude de que os investimentos em

transporte de massa estão nas prioridades dos governos estaduais e federal. Os projetos que deverão influir positivamente no mercado de passageiros nos próximos anos estão ligados à expansão e modernização das malhas de São Paulo e do Rio de Janeiro, bem como a implementação do Trem de Alta Velocidade (TAV) entre Rio, São Paulo e



Figueiredo: trem de alta velocidade deve estar pronto para a Copa de 2014

Campinas, que faz parte dos investimentos ligados à realização da Copa do Mundo de 2014 no Brasil. De acordo com o presidente da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Bernardo Figueiredo, o edital do projeto deve ser publicado entre maio e

junho de 2009, o leilão deve ocorrer no segundo semestre de 2009, e a obra deve estar concluída até final de 2014. O mercado interno de via permanente apresentou um crescimento sustentado nos anos de 2007 e 2008. Para 2009, o mercado dependerá da confirmação de três projetos significativos: a duplicação da Estrada de Ferro Carajás (que está com seu início aguardando por uma definição da Vale), a construção da Transnordestina e a continuação das obras da Ferrovia Norte-Sul.

SOBRE DUAS RODAS – A produção de motocicletas deve atingir 2,04 milhões de unidades em 2008, o que representará crescimento da ordem de 18%, ante 1,73 milhão de unidades produzidas em 2007. Mesmo com a crise financeira internacional, o resultado está dentro das metas estabelecidas



Abate: indústria ferroviária sofre com a falta de continuidade das encomendas

pelo setor no final do ano passado. "Esperávamos crescimento forte, tanto de produção quanto das vendas no mercado interno e isso se concretizou neste ano", afirma Laerte Rocca Herrero, diretor do segmento de Motocicletas do Simefre.

De janeiro a outubro de 2008, a indústria produziu 1,83 milhão de unidades das quais 1,67 milhão foram comercializadas no

mercado interno e 111.832 foram exportadas. As vendas domésticas deste ano foram 23% maiores do que as 1,35 milhão unidades comercializadas em igual período de 2007.

O setor de bicicletas deve faturar R\$ 1 bilhão em 2008. Os fabricantes, porém, começaram a sentir os efeitos da crise econômica a partir de outubro. A situação agravou-se em novembro quando normalmente os varejistas fazem suas programações de Natal, que vieram muito abaixo das expectativas da indústria. O setor que vinha crescendo aproximadamente 10% até outubro deve fechar o ano com crescimento próximo de zero com relação ao ano passado, devido às quedas de vendas no último trimestre do ano, considerado o mais importante para um setor sazonal como o de bicicletas.

"Começamos o ano com a expectativa de fecharmos 2008 com 6 milhões de unidades comercializadas, ou seja, 500 mil unidades acima das 5,5 milhões de bicicletas vendidas de janeiro a dezembro de 2007. Teríamos conseguido não fosse a queda registrada a partir do mês de outubro", explica Eduardo Musa, vice-presidente do Simefre.

O vice-presidente do Simefre afirma ainda que para se adaptar à nova realidade de mercado, o setor foi forçado a refazer as programações para evitar um nível de estoque elevado no final do ano.

Qualidade e segurança.
Essas são nossas marcas registradas.



Quando você escolhe a empresa que vai fazer a logística da sua carga, você precisa de uma marca em que possa confiar. E nós sabemos disso. Por isso desenvolvemos soluções integradas em logística e customizadas para cada nível de serviço.

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



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



Expresso Araçatuba revê metas para 2009

Apesar da queda em setores importantes como automotivo e de eletroeletrônicos, o faturamento da transportadora deve chegar a R\$ 300 milhões neste ano, 19% acima dos resultados obtidos em 2007

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

A EXPRESSO ARAÇATUBA – QUE PERTENCE ao Grupo Arex – deve fechar 2008 com faturamento de R\$ 300 milhões, o que significa um crescimento em torno de 19%, em comparação a 2007. Para 2009 a empresa espera atingir um aumento de 7% de receita. Com a chegada da crise econômica, a expectativa para o próximo ano foi revista pela empresa em termos mais modestos. "Este índice representa metade do que seria a nossa meta de crescimento para o ano que vem. Estamos preparados para atravessar um período ruim, que deve durar o ano todo", afirma Oswal-do Castro Júnior, presidente da empresa.

Os investimentos para 2009 ainda não foram definidos, mas devem ficar abaixo do total de 2008, que serão divididos em diversas ações, como renovação da frota, aperfeiçoamento de filiais, tecnologia, processos e treinamento. "Fizemos fortes investimentos nos últimos dois anos, por isso, poderemos ir mais devagar em 2009. Neste ano, investimos R\$ 16 milhões somente na frota e em novas filiais", diz Castro Júnior. A empresa abriu quatro filiais em 2008, em São Paulo, Brasília, Cuiabá e Belém.

Apesar da queda de faturamento que ocorreu a partir de novembro, a Expresso Araçatuba deve atingir os 20% de cresci-



Geraldo Corrêa: segmentação protegeu a Araçatuba dos efeitos mais negativos da crise

mento que eram esperados para 2008. "Houve uma queda de 30% no orçamento em novembro, o que é significativo. A vantagem é que tínhamos uma gordura para queimar, devido ao bom desempenho da empresa nos últimos meses", afirma Geraldo Corrêa, diretor de Vendas da Expresso Araçatuba.

Segundo Corrêa, a segmentação é um dos motivos que protegeram a empresa

dos efeitos mais negativos da crise. "Atuamos em diversos setores diferentes, como produtos farmacêuticos, calçados, informática, cosméticos, confecções, autopeças e segmento de duas rodas. Alguns, ainda não foram afetados pela crise. Entre as indústrias de calçados e as confecções, por exemplo, aqueles que lançaram coleções novas para o final do ano, conseguiram se manter nos mesmos níveis", acredita.

Outro fator que favoreceria a empresa, na visão do executivo, é o desenvolvimento nas regiões Norte e Centro-Oeste. "São regiões carentes que se expandem em taxas maiores que o restante do País. Em Rondônia, por exemplo, esperamos ter um aumento de 25% no faturamento. A construção das usinas hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio devem impulsionar os negócios no estado, aquecendo o mercado", declara.

AQUISIÇÕES – Apesar das dificuldades previstas para 2009, o planejamento estratégico da Expresso Araçatuba para os próximos anos prevê a aquisição de mais três empresas nas regiões Nordeste e Sul do Brasil. Sem divulgar os nomes das empresas, Corrêa afirma que as negociações devem avançar durante o ano que

vem e devem ser concluídas em 2010. "Teremos novidades boas". Em 2012, a meta da empresa é atingir um faturamento de R\$ 1 bilhão.

A Expresso Araçatuba também estuda a possibilidade de abrir o capital nos próximos anos. "Grandes grupos estrangeiros vão investir no Brasil nos próximos anos e precisamos estar preparados. Tudo vai depender do mercado". A consultoria Pricewaterhouse está preparando a empresa para a abertura de capital.

Em 2008, a Expresso Araçatuba registrou crescimento das divisões de cargas aéreas e rodoviário internacional. Juntas, as duas divisões tiveram receita de R\$

34,2 milhões até o mês de outubro, crescimento de 26,5% em relação ao mesmo período do ano passado — acima da média de crescimento anual da empresa, que é de 20%. Atualmente ligadas à diretoria de vendas, a expectativa é de que as duas áreas ganhem maior autonomia em 2009, passando a ter uma gestão independente e maior força comercial.

Responsável por cerca de 10% da receita total do Expresso Araçatuba até outubro, a divisão Air Cargo obteve faturamento de R\$ 24,5 milhões no período, valor 21,6% maior do que o obtido nos primeiros dez meses de 2007. Ao todo, foram transportadas 4,7 mil toneladas de

cargas aéreas para diversos destinos, sendo a maioria delas para Manaus e outras grandes capitais brasileiras.

De acordo com Geraldo Corrêa, o bom desempenho da divisão Air Cargo é resultado de uma série de ações realizadas, que visaram à expansão dos negócios nessa área e um melhor aproveitamento das oportunidades existentes. Entre elas, a reorientação de algumas filiais para esse tipo de transporte, um maior suporte operacional e política comercial e de relacionamento com clientes mais agressivas.

Entre os novos clientes conquistados pela divisão de cargas aéreas, estão grandes empresas como Ambev, Mahle, Mercedes-Benz e Banco BMG. Os principais segmentos de atuação da divisão aérea são farmacêutico, cosmético, eletroeletrônico, telefonia em geral, confecções e peças de reposição em geral.

A divisão Internacional Araçatuba obteve um crescimento de 40% até o mês de outubro em relação ao mesmo período de 2007, com receita de R\$ 9,7 milhões, comparados com R\$ 6,9 milhões nos primeiros dez meses de 2007. De acordo com Corrêa, os investimentos da empresa em infraestrutura para o transporte internacional, assim como o bom momento para as exportações vivido durante o ano, fizeram a diferença nos resultados da divisão. Entre os segmentos em que a empresa atua internacionalmente estão o farmacêutico, têxtil, de informática, autopeças, calçados, cosméticos e eletrônicos. As operações são realizadas tanto com cargas completas quanto com cargas fracionadas. Os principais mercados externos para a empresa continuam sendo a Argentina, com 43% do volume transportado e a Bolívia, com 36%. Entre os países em que a Expresso Araçatuba atua, o Chile é o que obteve maior expansão em 2008, passando a ser responsável por 12% do volume transportado, ante 7% em 2007. ■

Exata Logística inaugura CD em Minas Gerais

A Exata Logística, uma das empresas do Grupo Arex vai intensificar sua atuação em Minas Gerais, com a criação de um Centro de Distribuição no município de Contagem, região metropolitana de Belo Horizonte. A instalação da unidade foi motivada pela ampliação do contrato com a operadora Vivo, que a partir de agora contará com os serviços logísticos da Exata também no estado. A empresa já é responsável pela gestão do processo de distribuição da Vivo nas regiões Norte e Centro-Oeste desde 2005.

O novo espaço da Exata em Minas Gerais terá 6 mil m² de área e entrará em atividade a partir de 1º de janeiro de 2009. A operação da Vivo ocupará metade da área útil do armazém, enquanto o restante do espaço estará disponível para a conquista de novos clientes. "Acreditamos muito no potencial de Minas Gerais para serviços logísticos, por isso estamos nos instalando em um espaço que nos dá a possibilidade de crescer", explica Maurício Pastorello, diretor geral da Exata.

De acordo com Pastorello, a meta é de que o armazém opere com capacidade máxima ainda no primeiro semestre de 2009.

Para isso, a Exata buscará clientes em seus principais segmentos de atuação, incluindo os de saúde e beleza, eletrônicos, tecnologia, serviços, comércio, alimentos e têxtil.

A Exata fará a logística comercial e de rede da Vivo, em Minas Gerais. A logística comercial envolve a entrega de aparelhos a todos os canais de distribuição da Vivo, como lojas, magazines, indústrias e pessoa física. Na logística de rede são transportados equipamentos frágeis. O CD de Contagem será utilizado também para armazenagem de aparelhos, materiais de rede e de marketing, habilitação, programação, customizações, logística reversa, agendamento e faturamento.

A Exata possui unidades em Belém (PA), Boa Vista (RR), Brasília (DF), Campo Grande (MS), Cuiabá (MT), Goiânia (GO), Macapá (AP), Manaus (AM), Porto Alegre (RS), Porto Velho (RO), Rio Branco (AC), São Paulo (SP) e São Luís (MA). Com cerca de 400 funcionários, a empresa prevê encerrar 2008 com receita de R\$ 80 milhões.

Foco em megaoperações

Diante da intensa concorrência e da padronização dos serviços de transporte, a mineira Transpes aposta no capital humano como diferencial estratégico para reforçar a qualidade de seus serviços

■ SONIA CRESPO

CAMINHÕES DE ÚLTIMA GERAÇÃO, ESTRUTURA equipada para movimentar grandes volumes de carga e inteligência logística são atributos que hoje em dia todas as grandes transportadoras brasileiras possuem. O diferencial de cada uma delas, portanto, será o fator decisivo para a concretização de novos negócios. No caso da empresa mineira Transpes, esse diferencial está concentrado na qualidade da mão-de-obra: todos os funcionários da empresa, principalmente os que trabalham na área operacional, recebem formação tecnológica intensiva. "A correta intervenção humana na movimentação de cargas de grande porte garantirá o sucesso da operação. Isso acaba se transformando em uma grande vantagem perante a concorrência", diz Tarsia Gonzalez, diretora administrativa e de marketing da transportadora, que conduz a empresa juntamente com os irmãos Sandro Gonzalez, diretor presidente, e Alfonso Gonzalez, diretor operacional e de logística.

As cargas superpesadas acabaram se transformando no forte da Transpes por uma razão bastante peculiar: ninguém queria realizar esse tipo de transporte há 50 anos. Tudo começou com a chegada ao Brasil de Tarsicio Gonzalez — pai de Tarsia, Sandro e Alfonso — vindo direto da Galícia, noroeste da Espanha. Aventureiro e empreendedor, ele comprou seu primeiro caminhão, contratou um motorista e saiu pelas estradas de barro atrás de carga. "Naquele tempo não havia asfalto e eu não sabia nem o que era uma chave de fenda, mas me lembrava sempre de uma frase



Com 300 clientes e frota de 450 cavalos-mecânicos, a Transpes movimentou 800 mil toneladas de carga ao ano

que me servia de estímulo: 'se para o caminhante não existe caminho, o caminho se faz ao andar'. Eu não conhecia o ramo do transporte, apenas transportava as cargas que ninguém queria. Com isso aprendi muito, mas aprendi muito mais. Foi quando comecei a trabalhar com as cargas mais difíceis de transportar. Meu caminhão era mais possante que os outros e tinha três eixos. Passei cinco anos morando nele", conta o imigrante, hoje com 77 anos, no site de sua empresa.

Pouco tempo depois, quando começou a construção de Brasília, Tarsicio lá chegou transportando um dos primeiros tratores utilizados nas obras. Ele conta que em um dos encontros que teve com Juscelino Kubitschek, o então presidente da República lhe disse: "Ô, espanhol, corte

esse caminhão e faça dele um cavalo-mecânico e compre uma carreta, pois assim poderá transportar carga mais pesada. O Brasil vai ressuscitar agora, acredite em mim". Foi assim que Tarsicio enveredou pelo setor de transportes de carga e, anos mais tarde, fundaria a transportadora Transpesminas, com cinco caminhões.

Os primeiros negócios foram surgindo de empreiteiras como a Mendes Junior e Andrade Gutierrez. "Participamos, por exemplo, da construção de Furnas. Sempre crescemos junto com o País", comenta Tarsia Gonzalez, acrescentando que atender a grandes desafios sempre foi uma das principais filosofias da empresa. Hoje, diz, temos grandes clientes, como Petrobras e Vale. "No ano passado, por exemplo, realizamos uma megaoperação

de transporte de virolas para a mineradora, movimentado 26 peças de mais de 45 toneladas cada. Da mesma forma, realizamos em junho deste ano o transporte de virolas de 100 toneladas cada para a montagem da usina de ferroníquel de Barro Alto, em Goiás", conta (ver quadro).

ESTRUTURA REFORÇADA – A razão social da empresa mudou recentemente para Transpes. Tarsia Gonzalez explica que o principal motivo da alteração foi facilitar a leitura do nome. "Os próprios clientes já se referiam à empresa como 'Transpes' ", revela. A transportadora opera com 450 cavalos-mecânicos com diversas configurações de eixos, a maioria Scania e Volvo, com idade média entre 3 e 5 anos, todos com sistema de rastreamento Autotrac e Skysystem. Também dispõe de equipamentos de apoio com guindastes de até 400

toneladas, linhas de eixo e plataformas hidráulicas. A Transpes optou por manter uma oficina na matriz, em Belo Horizonte, onde é realizado todo o controle da frota pelo sistema de gerenciamento Microsiga, através da central de monitoramento, que funciona 24 horas por dia.

Para atender aos 300 clientes atuais – entre eles a Vale e a Petrobras – a empresa movimenta 800 mil toneladas/ano, rodando cerca de 25 milhões de quilômetros. São feitos cerca de 20 mil embarques/ano. Cerca de 15% das cargas movimentadas são para exportação. A estrutura da Transpes está preparada para atender demandas dos modais rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo. A Transpes também realiza operações de transporte para o Mercosul. Nos últimos 12 anos, conta Tarsia Gonzalez, a companhia vem desenvolvendo um arrojado projeto de

sucessão de governança corporativa. A estrutura da Transpes conta com a sede principal, situada em Belo Horizonte (MG) e filiais em Atibaia (SP), Carajás (PA), Contagem (MG), Duque de Caxias (RJ), Ipatinga (MG), Manaus (AM), Rio das Ostras (RJ), Santos (SP), Salvador (BA), São Luís (MA), São Paulo (SP), Uruguaiana (RS) e Vitória (ES).

FATOR HUMANO NO CRESCIMENTO

"Hoje as transportadoras têm os mesmos caminhões, os mesmos sistemas de tecnologia e de informação e praticamente a mesma experiência de mercado. O que muda mesmo é o capital humano. Por isso mantemos uma rotina de treinamento para todos nossos 450 colaboradores contratados e mais 200 agregados. Mantemos um grupo de quatro psicólogos em atividade permanente e oferecemos acompanhamento a todas as necessidades que possam surgir. A grande maioria de nossos funcionários tem curso superior.

A executiva estima que a Transpes investiu em 2008 cerca de R\$ 25 milhões na aquisição de ativos. "Esperamos encerrar o ano com um crescimento de 20% em relação a 2007", adianta. Para 2009, as expectativas da transportadora são de confiança: "Esse cenário de turbulência econômica pode fazer com que as empresas repensem os planos estratégicos e os investimentos. Será um desafio para o setor e para o País. Acredito na força do Brasil, estou confiante para o próximo ano, embora apreensiva. A crise nos fez renegociar alguns contratos e não temos ainda posição para este e para o próximo ano. Embora estejamos preocupados com a crise, acreditamos na evolução de nossos negócios", comenta. Para 2009, Tarsia adianta que a Transpes apresentará um novo CD, com 100 mil m². A inauguração está prevista a partir de junho, nas redondezas de Belo Horizonte. "Mesmo com a crise, consideramos que para os próximos cinco anos haja um crescimento contínuo", conclui Tarsia Gonzalez.

Operação titã por cinco estados

Para transportar 26 virolas que formariam a estrutura de um alto-forno com 135 metros de altura, na sua unidade de produção de níquel em Ourilândia, no Pará, a Mineradora Onça-Puma – pertencente à Vale – compôs uma parceria com a Transpes, que se encarregou de levar as peças desde Sertãozinho, no estado de São Paulo, até o destino. A operação foi realizada no ano passado. O trajeto, de mais de 3 mil quilômetros, atravessou cinco estados – São Paulo, Minas gerais, Goiás, Tocantins e Pará – e levou 45 dias para ser concluído. Cada virola pesava entre 45 e 75 toneladas, media 6 metros de diâmetro e 13 metros de comprimento. Em junho deste ano, a Transpes voltou a realizar outra operação parecida, transportando 42 virolas para o alto-forno da mina de níquel de Barro Alto, em Goiás, que está sendo construído pela Anglo American do Brasil. O comboio saiu da Usiminas, em Ipatinga (MG). "Cada uma das virolas tem 12 metros de comprimen-



to, 6,4 metros de diâmetro e até 100 toneladas", especifica Tarsia Gonzalez. A mina, que entrará em operação a partir do primeiro trimestre de 2010, vai produzir 36 mil toneladas/ano de ferroníquel.

O próximo desafio para a FedEx

Crise econômica traz indefinições quanto à estratégia de negócios para o próximo ano fiscal, de acordo com o diretor geral executivo da Divisão América Latina e Caribe da Fedex Express

■ MARCIA PINNA RASPANTI

O PRÓXIMO ANO FISCAL DA FEDEX, QUE começa em maio de 2009, ainda está cercado de incertezas. "2009 será um grande desafio para nós. Não há como fazer business plan sem saber como estará a economia e com que cotação do dólar poderemos trabalhar. Nesta mesma época, em 2007, já tínhamos tudo definido", afirmou o diretor geral executivo da Divisão América Latina e Caribe da FedEx Express, Carlos lenne.

A operação brasileira da FedEx, que tem 530 funcionários, já começou a cortar horas extras em virtude da crise. "Não há planos de demissão aqui na região. Estou otimista, acredito que os países emergentes, como o Brasil, serão pouco afetados. O primeiro semestre será muito ruim, mas o País tem grande potencial de crescimento. O México também deverá se destacar no futuro", acredita. A empresa não divulga resultados das operações regionais, mas lenne afirmou que a expansão da FedEx no Brasil em 2008 "acompanhou o crescimento do País".

Já a FedEx mundial registrou lucro líquido de US\$ 493 milhões (US\$ 1,58 por ação) em seu segundo trimestre fiscal, o que representa um crescimento de 2,92% em relação ao mesmo período do exercício anterior, quando o lucro somou US\$ 479 milhões (US\$ 1,54 por ação). A receita líquida avançou 1%, para US\$ 9,54 bilhões. A empresa já cortou contratos nos Esta-



lenne: "Não há planos de demissão aqui na região"

dos Unidos com 800 prestadores de serviço terceirizados da FedEx Ground.

FROTA – A FedEx tem uma frota de 156 veículos em todo o Brasil, dos quais 80 circulam em São Paulo. Com as restrições de tráfego no centro expandido de São Paulo, a FedEx irá trocar os 18 furgões Sprinter 311 até janeiro de 2009, por novos veículos do mesmo modelo produzidos pela Mercedes-Benz, dentro das medidas exigidas pela legislação. "Conseguimos este prazo com a prefeitura para que tivéssemos tempo de fazer a troca por veículos adaptados à nova lei", informa lenne. A frota terrestre vem equipada com prate-

leiras, câmeras traseiras externas, câmbio automático e ar-condicionado na cabine do motorista. "O trânsito pesado de São Paulo não é problema, já que todas as grandes cidades do mundo têm o mesmo problema. O que dificulta o nosso trabalho são estas restrições que não levam em consideração o tipo de carga ou a dinâmica das entregas", afirma.

A empresa tem parcerias com várias transportadoras brasileiras: Transportadora Americana, na região Sudeste e Sul; Expresso Araçatuba, na região Centro-Oeste e Paraná; Rapidão Cometa, na região Norte e Nordeste.

A frota aérea também sofrerá modificações nos próximos anos para diminuir os impactos ao meio ambiente. "Vamos trocar 132 Boeing 727 por 90 Boeing 757, que gastam 40% menos combustível e têm capacidade de carga 50% maior. Até 2012, a previsão é que a troca esteja terminada. "Pode haver atraso na entrega nas encomendas por causa das greves na Boeing", comenta lenne.

No Brasil, operam uma aeronave MD11, que realiza cinco vôos por semana, e um Boeing 757 (code sharing com a VarigLog), com quatro vôos semanais. "A quantidade de vôos pode ser alterada de acordo com a demanda, mas não há possibilidade de trocar os modelos atualmente utilizados por aviões menores", informa o executivo.

IVECO
Assistance
Non-Stop
24h com você

Suporte técnico emergencial
todos os dias, 24 horas por
dia, em todo o território
nacional.

0800 702 3443

Juntos na mesma paixão.

Peças e serviços 24 horas por dia,
sempre que você precisar.

CONFIABILIDADE PERFORMANCE COMPROMETIMENTO ESPÍRITO DE EQUIPE

Desenvolvido



Rede IVECO, duas novas
concessionárias por mês
para estar cada vez mais
perto de você.

Você e a IVECO: um compromisso baseado na confiabilidade dos produtos e no espírito de equipe que nos leva a estar a seu lado, 24 horas por dia, onde você estiver, garantindo a performance que o seu negócio precisa.

IVECO

COM VOCÊ. TRANSPORTANDO O NOVO BRASIL.





Notáveis prestigiam os vencedores

A nata da atividade do transporte comparece à 21ª. premiação das empresas que mais se destacaram em desempenho financeiro, nos segmentos de operadores, serviços e indústrias do transporte

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

A 21ª EDIÇÃO DO PRÊMIO “MAIORES E Melhores do Transporte e Logística” foi comemorada no dia 25 de novembro de 2008, com um evento no Hotel Unique, na cidade de São Paulo. Cerca de 550 pes-soas – entre autoridades, empresários, profissionais do setor, jornalistas especializados e convidados – compareceram à tradicional premiação, promovida pela OTM Editora, que publica as revistas Transporte Moderno, Technibus e Global, e organizada pela MFontana Promoções e Eventos. Na ocasião, foram homenageadas as empresas que mais se destacaram em seus segmentos. A premiação é resultante da análise de mais de 800 balanços financeiros de 2007.

Marcelo Fontana, diretor da OTM Editora e da MFontana Promoções e Eventos, destacou alguns momentos que marcaram 2008, como o aniversário de 45 anos da revista Transporte Moderno, o título mais antigo do Brasil entre as publicações do setor de transportes; e outra bem sucedida parceria com a empresa CPMI. “Aumentamos também o portfólio das nossas publicações, ao licenciarmos a marca e a

publicação da revista Global, a mais importante publicação do setor de logística e comércio internacional, por meio de um acordo com a CPMI, organizadora da exposição Intermodal South America”.

MELHORES ENTRE AS MAIORES – Três empresas são eleitas, todos os anos, as melhores entre as maiores de cada segmento, classificadas pela sua receita operacional e analisadas em nove principais contas de seu balanço operacional – receita operacional líquida, patrimônio líquido, lucro líquido, liquidez corrente, endividamento geral, rentabilidade sobre receita, rentabilidade sobre patrimônio líquido, produtividade de capital e crescimento real da receita.

Nesta edição, as melhores são: Petróbras Distribuidora (Serviços de Transporte); Usiminas (Indústria do Transporte); e Vale (Operadores de Transporte). Para entregar o troféu para as três melhores empresas de cada setor na solenidade, foi convidado o presidente de honra da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Thiers Fattori Costa.

OPERADORES – As empresas consideradas as melhores do setor de operadores de transporte receberam a premiação das mãos de José Fioravante, vice-presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT). A primeira empresa da categoria a ser homenageada foi a Gol Transportes Aéreos, a melhor no segmento de transporte aéreo de passageiros, representada pelo diretor Cyro Lavarello. Para a Gol, 2007 foi um ano decisivo. Um dos motivos foi a realização de seu maior negócio, a aquisição da Varig, em abril do ano passado. A meta da vencedora, que recebe o prêmio pela sexta vez consecutiva, é continuar crescendo e atingir um aumento de 7% na oferta de assentos até 2012.

A SpeedPak Encomendas Expressas figura pela primeira vez no ranking Maiores e Melhores e foi considerada a melhor no segmento de transporte aéreo de cargas. A empresa tem 380 funcionários e 30 filiais, transportando cerca de 40 toneladas em encomendas por dia. A diretoria da SpeedPak fez questão de comparecer ao evento e receber a premiação: os irmãos Fernando Scalabrin Júnior, Fábio Scalabrin,



Cerca de 550 pessoas compareceram ao evento de premiação de as Maiores e as Melhores no Hotel Unique, em São Paulo, em fins de novembro

Bruno Scalabrin, e o diretor operacional, Márcio Altobello.

No segmento de transporte ferroviário de passageiros, a premiada é a Metrô Rio (Concessão Ferroviária do Rio de Janeiro). Considerada a melhor entre as empresas do setor pela segunda vez, a empresa foi representada pelo diretor de Relações Institucionais, Joubert Fortes Flores, e pela diretora comercial e de marketing, Regina Amélia Costa Oliveira.

A MRS Logística já é veterana na premiação Maiores e Melhores do Transporte e Logística, sendo eleita pela sexta vez a melhor no transporte ferroviário de carga. Mesmo com a crise econômica, a MRS deve fechar 2008 com movimento de 140 milhões de toneladas – 12 milhões de toneladas abaixo do esperado, mas bem acima do resultado de 2007, de 126 milhões de toneladas. Júlio Fontana Neto, presidente da empresa, recebeu o troféu pela MRS.

A Petrobras Transporte - Transpetro foi

eleita a melhor no segmento de transporte marítimo e fluvial. Entre as empresas de transporte de fretamento e turismo, a Breda Transporte e Serviços apresentou os melhores resultados em 2007, sendo



Marcelo Fontana: licenciamento de publicação da revista Global, a mais nova aquisição da editora

homenageada no evento.

Já no setor de transporte metropolitano de passageiros, duas empresas ficaram empatadas na liderança: Viação Urbana, representada pelo diretor executivo, Gustavo Alencar Porto Lima; e Real Auto Ônibus, que escolheu seu diretor administrativo financeiro para receber a homenagem, Cláudio Callalk.

A Viação Cometa é a melhor entre as empresas de transporte rodoviário de passageiros pela décima vez e pela quarta vez consecutiva. A empresa é a primeira colocada no ranking das Maiores e Melhores. Desde a criação da premiação, há 21 anos, a Cometa é a empresa que mais recebeu indicações. O diretor presidente, Carlos Otávio Antunes, recebeu o troféu entregue por José Fioravante.

A Tegma Gestão Logística foi eleita a melhor no segmento de transporte ferroviário de carga. O presidente da empresa, Gennaro Oddone, representou a Tegma na



MAIORES & MELHORES



As três maiores empresas entre as melhores, nos setores de Serviços, Indústria e Operadores de Transporte, receberam a premiação das mãos de Thiers Fattori Costa. Da esquerda para a direita, Roberto Jorge de Souza Leão Rodrigues, representante da Petrobras Distribuidora, Hêlio Sad, superintendente de Suprimentos da Usiminas e André Ravara, gerente Comercial de Logística da Vale.



cerimônia de premiação. Entre os operadores logísticos, a Vale se destacou, apresentando os melhores resultados em 2007. Para representar a empresa – que também foi escolhida a melhor entre as maiores do setor de operadores do transporte – esteve presente o gerente comercial de Logística, André Ravara.

INDÚSTRIA – Para entregar o prêmio às empresas que mais se destacaram no setor da indústria do transporte, foi convidado o presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Luís Cezário Amaro da Silveira. Na categoria de carrocerias e implementos para caminhões, a Randon-Implementos e Sistemas Automotivos foi considerada a melhor empresa. O vice-presidente do Conselho de Administração da Randon, Davi Abramo Randon, recebeu o troféu.

No segmento de carrocerias para ônibus, a Marcopolo é o maior destaque. A empresa registrou um crescimento de 25,9% nos primeiros nove meses de 2008, em relação ao ano anterior, quando a fabricante de carrocerias atingiu ótimos resultados. O prêmio foi entregue ao diretor da Marcopolo Valter Gomes Pinto.

A Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer), representada pelo gerente de gestão da marca, Adilson do Nascimento, é a melhor entre as indústrias aeronáuticas e componentes. A MWL Brasil Rodas e Eixos é a primeira empresa a receber o prêmio Maiores e Melhores do Transporte e Logística na categoria indústria ferroviária, criada neste ano. Os resultados favoráveis da empresa em 2007 estão ligados ao

Voamos para atender você, porque entregas rápidas é o nosso negócio.

Serviços

Logística

Unicargo Convencional

Unicargo Primeiro Vôo

Unicargo Hot-Line

Unicargo Fretamento

Serviço excepcional.

Responsabilidade na coleta.

Profissionalismo na entrega.

Compromisso com você.



SAC 11 2413.1700

www.unicargo.com.br

Fortaleza
Ilhéus
Manaus
Porto Alegre
Recife
Salvador

São Paulo

Filiais

Matriz

unicargo
aéreo e rodoviário

Unicargo. Excepcional.

aquecimento do transporte ferroviário no País, impulsionado principalmente pela demanda de minério e de produtos agrícolas. O troféu foi entregue ao diretor superintendente da MWL Brasil, Samuel Vieira Gamber Neto.

A Fiat Automóveis foi escolhida a melhor do setor de montadoras de veículos. Entre os fabricantes de peças para caminhões e ônibus, a ArvinMeritor do Brasil é o maior destaque. O prêmio foi entregue ao diretor de Vendas e Marketing da América do Sul, Sílvio Nogueira de Barros.

Luís Carlos Bezerra recebeu a homenagem pela Usiminas, eleita a melhor no segmento de insumos e matérias-primas, além de ser considerada a melhor entre as maiores do setor da indústria do transporte. Preparada para enfrentar a crise econômica, a Usiminas pretende manter os planos de investimentos para os próximos anos. Os bons resultados obtidos em 2007, que transparecem no balanço operacional analisado pela equipe da premiação Maiores e Melhores, e pelas metas alcançadas em 2008, devem dar fôlego suficiente para a empresa atravessar o período de turbulência.

A melhor empresa da indústria naval é o Estaleiro Mauá, representado na cerimônia de premiação pelo diretor-geral, Domingos D'Arco. Borrachas Vipal foi o destaque entre as empresas de recauchutagem de pneus e insumos. Para receber o prêmio, o presidente executivo da Vipal, João Carlos Paludo.

SERVIÇOS – Flávio Benatti, presidente da Associação Nacional de Transporte de Carga e Logística (NTC&Logística) e da Federação das Empresas do Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (Fetcesp), entregou os troféus para as melhores do setor de serviços do transporte. No segmento de bancos de montadoras, o prêmio foi dado ao Banco Ford. O diretor financeiro da instituição, Jean Vaz, esteve no evento e recebeu a homenagem.



Ciro Cavarelli, diretor da GCI, melhor empresa na categoria **Aéreo de Passageiro**.



Fernando Baptista Scalabrín Júnior, Fábio Soares Scalabrín e Bruno Scalabrín, diretores da Speed Pak, a melhor no setor **Aéreo de Cargas**.



Julio Fontana, presidente da MRS, mais uma vez a melhor na categoria **Ferrovário de Carga**.



Joubert Fortes Flores Filho e Regina Amélia, do Metrô Rio, a melhor no setor **Ferrovário de Passageiros**.



Rubens Lacerda Albuquerque recebeu o prêmio de **Transporte**, a melhor no setor **Martítimo e Fluvial**.



Ricardo Canton, diretor da Breda, recebeu o prêmio de melhor no setor de **Fretamento e Turismo**.



Gustavo Fortes Lira, diretor de **Viação Urbana**, uma das vencedoras na categoria **Metropolitano de Passageiros**.



Claudio Callak, diretor da Real Autô Ônibus, também vencedora na categoria **Metropolitano de Passageiros**.



Gennaro Oddor, presidente da Tegma, a melhor na categoria Rodoviário de Carga



Carlos Otávio Antunes, presidente da Viação Cometa: outra vez a campeã no setor Rodoviário de Passageiros



André Ravara, gerente comercial de Logística da Vale, a vencedora na categoria Operador Logístico

A Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos foi a melhor no setor de courier e o prêmio foi entregue ao superintendente executivo da diretoria de Operações, Fábio Vieira César. Os Correios tiveram em 2007 o melhor balanço de sua história de quase um século: R\$ 10,2 bilhões de faturamento, o que representa um aumento de 10% sobre 2006. O lucro, considerando serviços postais e outras fontes de receita, chegou a R\$ 830 milhões.

Entre as empresas de leasing, a Itaú

Leasing de Arrendamento Mercantil, foi considerada a melhor. E no segmento de holding de transporte, a premiada foi a Itaú Holding Financeira. Os troféus foram entregues a Manoel de Oliveira Franco, diretor comercial do Itaú Cred Pesados, que representou as empresas.

Em infra-estrutura e gestão, a Infraero- Aeroportos Brasileiros foi a melhor. O engenheiro Bernardo Levno dos Santos recebeu o prêmio em nome da empresa. A Infraero apresentou em 2007 seu melhor

desempenho nos últimos dez anos: o movimento de aeronaves cresceu 6,4%; a movimentação de passageiros aumentou 8,2% e a carga aérea de importação e exportação chegou a 689 mil toneladas, com alta de 18% – sempre em relação ao ano anterior. O balanço da companhia teve aumento de 53% no lucro líquido.

A Concessionária da Rodovia Presidente Dutra, a NovaDutra, foi a melhor entre as concessionárias de rodovias, com uma receita líquida de R\$ 618,5 milhões em 2007.



Davi Abramo Randon, representante de Implementos Automotivos, recebe o prêmio das mãos do presidente da Abifer, Luiz Cesário Amaro da Silveira: a empresa foi a melhor do setor Carrocerias e Implementos para Caminhões



Pela Marcopolo, melhor empresa no setor Carrocerias para Ônibus, recebeu o prêmio o diretor Valter Gomes Pinto



Adilson do Nascimento, gerente de Gestão da Marca da Embraer: a melhor Indústria Aeronáutica e Componentes



A melhor no setor Indústria Ferroviária, a MWL Brasil, esteve representada pelo diretor superintendente Samuel Vieira Gamber Neto



A Fiat Automóveis ficou com o prêmio de melhor Montadora de Veículos e recebeu o troféu através da executiva do grupo Elisa Sarti



No setor Peças para Caminhões e Ônibus a vencedora foi a Arvin Meritor, representada por Silvio Nogueira de Barros, diretor de Vendas e Marketing da América do Sul



MAIORES & MELHORES



Luiz Carlos Bezerra, da Alumina, subiu ao palco para buscar o prêmio concedido à empresa de melhor no setor Matérias-Primas e Insumos



O Estaleiro Mauá foi o vencedor na categoria Indústria Naval e esteve representado por seu diretor geral Domingos D'Árcy

De janeiro a outubro de 2008, a Nova Dutra já havia arrecadado R\$ 600 milhões. Para receber o troféu do setor, esteve presente no evento Maurício Soares Negrão, diretor-presidente da concessionária.

No segmento de transporte de carga e serviços, o destaque foi a Prosegur Brasil, que renovou 20% de sua frota – a maior de transportes de valores do País, com 1.050 carros fortes ativos – nos últimos dois anos. A empresa atua em doze estados brasileiros. Alberto Minazzoli, diretor-executivo de

empresa, recebeu a prêmio.

A melhor do setor de concessionária de veículos é a Guanabara Diesel, representada pela diretora Rosane Barata. A APB Prodata foi considerada a melhor entre as empresas de bilhetagem eletrônica. Já no segmento de monitoramento e rastreamento, o destaque é a Autotrac Comércio e Telecomunicações, representada no evento pelo seu diretor comercial, Márcio Toscano. Em automação e informática, a Totvs recebeu a premiação, entregue ao

vice-presidente de Estratégia de Mercado e Serviços, Paulo Sérgio Caputo. No segmento de equipamentos de movimentação interna, Lisane Malfatti, coordenadora de Marketing da Madal Palfinger, recebeu o troféu pela empresa.

Entre as locadoras de veículos, a Localiza Rent a Car, representada pelo seu diretor de Vendas, Augusto Bezerra, apresentou os melhores resultados em 2007, de acordo com os critérios adotados pelo prêmio Maiores e Melhores do Transporte e Logística.

A Petrobras-Petróleo Brasileiro e a Petrobras Distribuidora foram homenageadas como as melhores no setor de petróleo e derivados, e distribuição de combustível, respectivamente. A melhor empresa entre as seguradoras e corretoras de seguros é Porto Seguro-Companhia de Seguros Gerais. A Distribuidora Automotiva é o destaque entre as distribuidoras automotivas e Vicente Goduto Filho, diretor de Vendas Frotas, recebeu a premiação das mãos de Flávio Benatti.



Jean Vaz, diretor do Banco Ford, a melhor na categoria Bancos de Montadoras



Fábio Weira César, superintendente executivo dos Correios, a melhor no setor Courier



Manoel de Oliveira Franco, diretor do Itaúcred Pesados, recebeu os prêmios de melhor empresa no setor de Leasing e no setor Holding de Transporte



Bernardo dos Santos, superintendente regional de São Paulo da Infraero, a melhor no setor Infra-Estrutura e Gestão



Maurício Negrão, presidente da Concessionária Rodovia Presidente Dutra, vencedora na categoria Concessionárias de Rodovias, recebe o prêmio das mãos do presidente da Petcesp, Flávio Benatti.



Alberto Minazzoli, diretor Executivo da Prosegur, recebeu o prêmio pela empresa, a melhor no setor Transporte de Cargas e Serviços



*No futuro,
o mundo inteiro
será uma só
área de livre
comércio.*

FAÇA PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO DE COMÉRCIO EXTERIOR NO SENAC E USE ESTA INFORMAÇÃO A SEU FAVOR.

O Centro Universitário Senac oferece a pós-graduação *lato sensu* em Gestão de Comércio Exterior como você não encontra em lugar nenhum. Com foco na prática, vivência profissional e empreendedorismo, prepara traders, analistas e empresários por meio de imersão em comércio internacional para atuarem em um mercado globalizado. Um curso reconhecido pelo MEC e pelo mercado que também ajuda a reconhecer você.

**Pós-graduação no Senac.
A gente faz diferente hoje para você
fazer diferença amanhã.**



Centro Universitário Senac. São 31 títulos em Graduação.
55 títulos em Pós-graduação e 165 títulos em Extensão Universitária.
Cursos presenciais na capital e no interior do estado de São Paulo e cursos a distância.

INSCRIÇÕES ABERTAS. www.sp.senac.br • 0800 883 2000

senac
são paulo



PINTURA E DESIGN – Os vencedores do 40º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de Frotas foram os primeiros a receber a premiação. Os jurados escolheram os melhores projetos nas categorias Utilitários, Metropolitano de Passageiros,

Rodoviário de Passageiros e Rodoviário de Carga. No segmento de Transporte de Carga, a vencedora foi a Ultracargo de São Paulo, com design de Marcelo Iquejti; em seguida, veio a Tegma Gestão Logística, com projeto de Carolina Fernar des

Ronconi de Oliveira; a terceira colocada foi Jamef Encomendas Urgentes, com trabalho de Altamy Monteiro, da N7 Design. A Translute Transportes Rodoviários recebeu menção honrosa na categoria, com projeto da Y2M2 Propaganda. Na categoria

Os Pioneiros do Transporte

Maiores e Melhores do Transporte e Logística presta uma homenagem a três grandes empreendedores do setor, responsáveis pela criação de três importantes conglomerados brasileiros



Um dos momentos mais emocionantes do encontro foi a homenagem aos Pioneiros do Transporte: Júlio Simões, fundador do Grupo Júlio Simões; Waldemar Verdi, do Grupo Rodobens; e José Ruas Vaz, que comanda a encarregadora Induscar-Caio e o Grupo Ruas, com várias empresas de ônibus, como a Viação Campo Belo. Para entregar a premiação a esses veteranos, foi convidado o jornalista Ariverson Feltrin – também um dos primeiros profissionais da imprensa a se dedicar especificamente ao setor de

Transportes.

O Grupo Júlio Simões hoje é um conglomerado de empresas com faturamento de R\$ 3 bilhões e 15 mil funcionários. Júlio Simões, um ilustre imigrante português que completará 81 anos em fevereiro de 2009, recebeu os aplausos dos convidados ao ser homenageado por 55 anos de trabalho no Brasil.

Também aplaudido de pé, o empresário Waldemar Verdi, 90 anos, precursor do Grupo Rodobens, que está completando 60 anos, recebeu das mãos de Ariverson Feltrin, a merecida homenagem. O conglomerado reúne 400 mil clientes e cinco mil colaboradores. Verdi sempre afirma que o capital humano é o principal patrimônio do grupo.

José Ruas Vaz, 80 anos, foi o terceiro pioneiro homenageado no evento. O empresário arrojado assumiu em 2001 o controle da Caio e colocou a empresa novamente entre as



mais importantes do mercado brasileiro. Além da encarregadora Induscar-Caio, José Ruas e sua família operam atualmente 4,4 mil ônibus.



Rosane Barata, diretora da Guanabara Diesel: empresa foi vencedora na categoria Concessionária de Veículos



João Ronco Júnior, presidente da APB Prodata, a melhor na categoria Sistema de Billhetagem



Márcio Toscano, diretor Comercial da Autotrac, a vencedora no setor Monitoramento e Rastreamento



Paulo Sérgio Caputo, vice-presidente da Totvs, empresa que ganhou na categoria Automação e Informática



Lisane Malfatti, coordenadora de Marketing da Madal, vencedora no setor Equipamentos de Movimentação Interna



Augusto Bezerra, diretor de Vendas da Localiza: vencedora na categoria Locação de Veículos



Marcelo Viotto subiu ao palco para receber o prêmio pela Petrobras, a melhor empresa no setor Petróleo e Derivados



Roberto Rodrigues, gerente Regional da Petrobras Distribuidora: ganhadora na categoria Distribuidora de Combustível



Adilson Pereira representou a Porto Seguro, vencedora na categoria Seguradora e Corretora de Seguros



Vicente Goduto Filho, diretor da Distribuidora Automotiva, a campeã na categoria Distribuidora de Autopeças

Utilitários, que foi incluída no concurso pela primeira vez, as empresas premiadas foram Transportadora Americana (TA), com design de Raphael Gulló Neto, da Plenna Sim Comunicação e Marketing Estratégico; e Primav Ecorodovias, com projeto de Gustavo Guimarães.

Na categoria Transporte Rodoviário de Passageiros, a vencedora foi a Brasil Sul Linhas Rodoviárias, com projeto de Carlos Marland; seguida da JK Turismo, com projeto de Armando Villela; e Viação

Progresso e Turismo, com trabalho de Leonardo Mariano. A menção honrosa foi dada à Viação Cidade do Aço (João de Deus Cardoso). No segmento Transporte Urbano de Passageiros, o primeiro lugar ficou com a Auto Viação Bangu (Álvaro González Rodriguez); a segunda colocação foi da Vipe-Viação Padre Eustáquio (Gufos Produções, Promoções e Multimídia); seguida da Ceturb-Companhia de Transportes Urbanos da Grande Vitória (Villela). As menções honrosas foram para



Vencedora na categoria Rodoviário de Carga, a **Viação** go esteve representada pelo gerente de Desenvolvimento de Negócios da empresa, **Edson Eddy Zacarias** (esq.). **Marcelo Akio Iqueuti** (dir.) recebeu de **Marizeth de Carvalho** o prêmio de designer, em nome da empresa **Victory**.



A segunda colocada na categoria Rodoviário de Carga foi a **Tegma Gestão Logística**. **Marizeth de Carvalho** entrega o prêmio ao presidente da empresa, **Gennaro Oddone**. O prêmio de designer ficou para a executiva de Marketing **Carolina Fernandes**.



Jamef Encomendas foi a terceira colocada na categoria. **Marizeth Carvalho**, gerente de Vendas da **Basf**, entrega o prêmio ao designer **Altamy Monteiro** (esq.) e ao diretor Comercial da transportadora, **Paulo Nogueira** (dir.).



A menção honrosa na categoria Rodoviário de Cargas foi entregue à **Translute Transportes Rodoviários**, representada pelo diretor **Luiz Carlos de Oliveira Junior** (esq.). **André Caputto** (dir.) ficou com o prêmio de designer.



Na recém-criada categoria de Utilitários, a **Transportadora Americana** levou o primeiro lugar, entregue pela gerente de Marketing da **Akzo Nobel**, **Ângela de Negreiros**, aos diretores **Carlos Panzan** (esq.) e **Celso Luchiani** (dir.).



Nenê Guimarães, diretor da **G8 Design**, recebe das mãos de **Ângela de Negreiros** o prêmio destinado à **Primav Ecorodovias**, segunda colocada na categoria Utilitário.

a **Viação Vila Real** (**Missemota Design**) e **Grupo Ponte Coberta** (**Jorge Andrade Design**).

Para entregar os prêmios às empresas e aos designers responsáveis pelos projetos vencedores, foram chamados os jurados do

concurso: **Ângela Negreiros**, da **Akzo Nobel**; o jornalista **Ariverson Feltrin**; e **Marizeth Pádua de Carvalho**, da **Basf**.

A praticidade melhora a vida do departamento financeiro.
A segurança melhora a vida dos motoristas.
E o sujeito que inventou este cartão ganha o Prêmio Nobel.



CARTÃO IPIRANGA MAX FROTA: CONTROLE TOTAL E PRECISO DOS GASTOS COM COMBUSTÍVEL DA SUA FROTA.

Desconto de R\$0,04 por litro de combustível • Sem anuidade • 40 dias sem juros para pagar • Toda sua frota numa única fatura • Controla data e local de todos os abastecimentos • Grande rede de estabelecimentos parceiros com descontos em produtos e serviços • Aceito em toda a Rede Ipiranga credenciada • Cadastre já sua frota: www.cartaoipiranga.com.br

Vale promove debate sobre ferrovias



Encontro promovido pelas empresas Vale, Transnordestina, MRS, ALL e Ferrovia Tereza Cristina abordou temas como a eliminação de gargalos para permitir o crescimento do setor ferroviário

OTIMIZANDO O PRESENTE, PRODUZINDO o futuro. Este foi o slogan do Encontro de Ferrovias, realizado em Vitória (ES), de 21 a 23 de outubro, pelas empresas Vale, Transnordestina, MRS Logística, ALL América Latina Logística e Ferrovia Tereza Cristina (FTC), com o apoio da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF). O evento reuniu cerca de 500 empresários e especialistas da área, nas dependências da Vale, para trocar experiências nas áreas de logística, automação, novas tecnologias e sustentabilidade.

Um dos destaques do evento foi o deba-

te sobre os desafios do crescimento ferroviário frente ao impacto socioambiental, desenvolvido pelo diretor-executivo da ANTF, Rodrigo Vilaça. Segundo ele, para que o setor se desenvolva no País, é preciso que haja eliminação de gargalos, expansão da malha, investimento em tecnologias, segurança e meio ambiente. "Esses são pontos ligados às questões ambientais e que são considerados muito importantes", salienta.

O Brasil possui mais de 28 mil km de malhas ferroviárias operadas pela iniciativa privada. Nos últimos dez anos, os inves-

timentos privados promoveram o aumento de 87,6% da produção ferroviária nacional. Só as cargas gerais cresceram 84,8%. O transporte de minério de ferro e carvão mineral representou um acréscimo de 88,3%. De 2006 para 2007, foi registrado um aumento de 10,8% da produção ferroviária no Brasil. A projeção de crescimento para 2008 é de 9%, segundo a ANTF.

A movimentação de cargas pelas ferrovias cresceu 75,8%, entre 1997 e 2007. Outro número que teve destaque, nesse mesmo período, foi o da redução de acidentes, de 80,9%.

Rodrigo Vilaça destaca que o setor emprega mais de 33 mil trabalhadores, direta e indiretamente. Mesmo assim, hoje, o transporte ferroviário é carente de mão-de-obra. "Tivemos um vazio de treinamento na década de 80 e isso está se refletindo agora", explica.

Desta forma, Vilaça diz que o investimento em qualificação de mão-de-obra é fundamental para suprir a necessidade profissional. Mas investimento em treinamento exige capital e tempo, segundo o diretor-executivo. "Um maquinista é formado em 18 meses. Ele tem que ter uma qualificação mínima necessária para poder gerenciar um equipamento que vale milhões de dólares", justifica.

No que se refere aos investimentos futuros, o diretor-executivo da ANTF diz que as perspectivas são boas. Segundo dados da Fundação Getúlio Vargas (FGV), até 2015, o volume transportado pelas ferrovias deve crescer 57%, ao passo que a produção deve apresentar um acréscimo de 66%, no mesmo período.

Sobre os gargalos existentes hoje, Vilaça cita as passagens de nível críticas, com localização inadequada, sinalização deficiente, além de muitas serem clandestinas. Segundo estudo da ANTF, existem 12.273 registros de passagens de nível ao longo das ferrovias, no Brasil. Deste total, 2.611 são consideradas críticas.

Outro problema apontado por Vilaça são as invasões na faixa de domínio, com a instalação de áreas de lazer, bancos, quadras esportivas e praças. "Há até moradias sobre túneis", salienta. Estudo da ANTF aponta 434 invasões na faixa de domínio das malhas concedidas. "A maioria ocorreu na época da RFFSA e está localizada nos grandes centros urbanos", lembra.

Há também os gargalos na infra-estrutura ferroviária, como a capacidade limitada de escoamento dos portos – devido a invasões e excesso de passagens de nível, construções irregulares às margens das ferrovias, excesso de passagens de nível



Vilaça: "É necessário expandir a malha ferroviária de forma integrada com os diversos modos de transporte"

na transposição de cidades – comprometendo a segurança e permitindo o risco de vandalismo e ausência de retro áreas em portos capazes de atender à demanda atual e futura.

Para solucionar esses problemas, Vilaça sugere a realização de obras de contorno e travessias nas áreas urbanas, reduzindo risco de acidentes, bem como a velocidade dos trens, com a eliminação das passagens de nível. Além disso, ele diz que deve haver a execução de projetos de variantes e de acesso a portos e terminais, visando a aumentar o escoamento de cargas, com a eliminação de invasões nas faixas de domínio.

Os principais projetos apontados pelas concessionárias prevêem um investimento de R\$ 6,5 milhões. No entanto, Vilaça destaca que o valor ainda é pequeno diante de tantos gargalos a serem resolvidos.

"É necessário expandir a malha ferroviária brasileira de forma integrada com os diversos modos de transporte, considerando todas as regiões do País", afirma o diretor-executivo da ANTF. Para tanto, é indispensável a aplicação de recursos públicos por meio do Orçamento da União, para melhorar a eficiência da infra-estrutura de transporte. Hoje, os principais projetos de expansão apontados pelas concessionárias somam pouco mais de R\$ 12,6 milhões

para expandir a malha em 3.670 km.

Ações de segurança também são indispensáveis para o desenvolvimento das ferrovias brasileiras. "O assunto deve ser inserido nas campanhas educativas de trânsito", sugere Vilaça. Além disso, o diretor-executivo cita que deve haver cooperação para o desenvolvimento tecnológico, como o uso de materiais que não poluem o meio ambiente. "Desde 1996, as concessionárias de transporte ferroviário de carga vêm investindo fortemente em novas tecnologias voltadas para a segurança e o desempenho operacional", afirma.

No entanto, ainda existem muitos desafios para as empresas, como evoluir nas atividades de manutenção da via, aprimorar vagões especiais para o transporte de carros, contêineres e frigorífico, além de aumentar os equipamentos voltados para a integração dos modos de transporte.

O transporte intermodal nas ferrovias cresceu mais de 63 vezes desde o início do processo de desestatização. A quantidade de contêineres transportados aumentou 7%, entre 2006 e 2007. "O crescimento da intermodalidade é fundamental para a melhor utilização da infra-estrutura no Brasil", explica Vilaça.

O encontro contou com sessões plenárias, mesas redondas e pequenas pales-

tras para apresentação de trabalhos técnicos, que foram realizadas simultaneamente em sete salas. Os dois primeiros dias foram reservados para as explicações técnicas, enquanto o último foi destinado a uma visita para conhecer as dependências da Vale.

Também foi reservado um espaço para apresentação dos patrocinadores: Electro Motive Diesel, IAT Fixações Elásticas, Alstom, Siemens, Quantm, Amsted Maxion, GE Transportation e Vale.

APRESENTADOS 83 TRABALHOS – Dos 168 trabalhos inscritos, 83 foram selecionados e apresentados e apenas 28, escolhidos para virarem pôsteres no Encontro de Ferrovias. Todo o processo seletivo começou dois meses antes do evento e foi acompanhado de perto pela comissão organizadora formada por representantes de ferrovias e de centros acadêmicos que apoiam pesquisas no setor ferroviário.

Os critérios para a seleção dos trabalhos foram inovação, retorno para a empresa e empregabilidade em todas as ferrovias.

O coordenador do encontro e analista do Centro de Pesquisa e Treinamento Ferroviário (Cepet), no Complexo Tubarão (ES), Oladir Salles, explica que o objetivo do evento foi alcançado, uma vez que a participação foi intensa. "Houve muita motivação, todos os trabalhos foram interessantes, o que garantiu lotação em todas as salas", salienta.

Os trabalhos mostraram as tecnologias de mercado que estão sendo utilizadas pelas ferrovias para otimizar a produtividade. Também foram apresentados casos de sucesso desenvolvidos e implantados nas ferrovias.

Na área de operação, foram apresentados 21 trabalhos sobre cálculos de capa-



Empresários e especialistas assistem às palestras nas dependências da Vale

cidade de malha e transporte, controles de locomotivas, melhoria na operação da máquina e novas tecnologias na capacitação de pessoas, como simuladores de trem, de freios ou softwares que fazem cálculos de capacidade da malha.

Na sala que abordava assuntos sobre locomotivas, foram apresentados 12 trabalhos sobre novas tecnologias na área de tração de locomotivas, como a locomotiva AC, que está sendo implementada no Brasil. Também foi destacado o desenvolvimento de novos combustíveis ecologicamente corretos para reduzir a emissão de poluentes. A melhoria da manutenção de locomotivas também foi abordada.

Os trabalhos sobre via permanente apresentaram cálculos de vida de trilho, planejamento de troca e manutenção de trilhos, estudos de materiais para diminuir o desgaste de trilho. Destaque para os novos materiais de dormentes, como madeira, aço e plástico reciclável, que são novas tecnologias que estão sendo aplicadas e testadas. Infra-estrutura, manutenção e mecanização das linhas também foram citadas.

Sobre vagões, foram apresentados 12 estudos para aumento de carga por eixo. "O ganho grande na parte de vagões é poder carregá-los mais ou reduzir o peso deles", afirma o gerente de Desenvolvimento e Serviços Técnicos Ferroviários da Vale, Ricardo Penna de Azevedo Filho, autor do

estudo sobre possíveis ganhos energéticos e operacionais devido à utilização de válvulas eletro pneumáticas em vagões.

Os trabalhos sobre sinalização estiveram focados em segurança. Foram apresentados sistemas para a melhoria na operação, evitando acidentes, número de trens na malha, entre outros. Também foram apresentadas algumas novidades em equipamentos de bordo, desta-

ques da parte eletroeletrônica. "É o início da era do piloto automático. O equipamento de bordo mostra para o maquinista qual é a melhor operação a ser feita", diz Ricardo Penna.

Os *widesides* também tiveram espaço no encontro. São sensores colocados ao lado da linha para verificar quando o vagão passa por meio de sons ou radares apontando possíveis defeitos. O equipamento aciona uma central e passa as informações do trem ao operador.

VISITA TÉCNICA – No último dia do evento, os participantes do Encontro de Ferrovias saíram para uma visita técnica para conhecer a Vale. Primeiro, tiveram a oportunidade de conhecer o pátio da empresa, que abriga os mais modernos equipamentos para a produção de minério e pelotas de ferro.

A empresa inaugurou, recentemente, seu novo pátio de armazenamento de minério no Complexo de Tubarão, com 65 mil m² e capacidade para armazenar 240 mil toneladas de finos de minério, principal insumo para produção de pelotas.

Em seguida, os empresários conheceram o Centro de Controle de Operação da Vale, que administra 905 km de extensão da Estrada de Ferro Vitória-Minas por meio de computadores. As locomotivas da EFVM utilizam a combinação de tração elétrica

PREPARE-SE...



5^a MARATONA
Supply & Demand
Chain Management

06e07
MAIO.09
WTC HOTEL - SP

O maior congresso de Logística & Supply Chain da América Latina

www.inbrasc.org.br/maratona

REALIZAÇÃO


inbrasc
Um Instituto da febracorp



No último dia do evento os participantes tiveram a oportunidade de conhecer as instalações da Vale

alimentada por um motor a diesel e são responsáveis pelo transporte de 37% de toda a carga ferroviária nacional.

Por último, a visita terminou no Museu Ferroviário da Vale, localizado na Estação Pedro Nolasco, em Vila Velha (ES). A estrutura foi construída em 1927 e restaurada em 1998. O museu tem 160 peças em seu acervo, como equipamentos, ferramentas, mapas, documentos, filmes e fotografias da EFVM.

COMO PRESERVAR FLORESTAS—A Vale está utilizando dormentes de materiais alternativos, como plástico e borracha, nas estradas de ferro Carajás (EFC) e Vitória a Minas (EFVM), em substituição aos de madeira. Os dormentes alternativos são feitos de polietileno de alta densidade, fibra de vidro e pneu usado. Materiais que iriam para o lixo, como embalagens de plástico de álcool, xampu e produtos de limpeza, agora são reaproveitados. A ação foi destacada no Encontro de Ferrovias, durante a palestra de abertura ministrada pelo diretor-executivo da ANTF, Rodrigo Vilaça.

A utilização do material alternativo na via permanente da EFC e da EFVM faz parte do projeto Ferrovia Verde, que inclui ainda o uso de biodiesel B20, mistura de

20% de biodiesel e 80% de diesel comum.

Outras matérias-primas, como material sintético, pneus reciclados e até mistura de bagaço de cana e plástico, também estão sendo pesquisadas para a fabricação do equipamento.

Dormentes de aço já estão sendo utilizados nas duas ferrovias. Com isso, a Vale se tornou a primeira empresa privada do Brasil a usar dormentes de aço em larga escala, prática já comum na Europa.

Apenas com o uso do aço no lugar da madeira mais de 500 mil árvores já deixaram de ser derrubadas. O programa de implantação de dormentes de aço é progressivo e prevê a substituição de cerca de 400 mil unidades por ano nas duas ferrovias, o que equivale à preservação de 100 mil árvores por ano.

O aço, além de reduzir o impacto ambiental da utilização da madeira, contribui para a segurança operacional dos sistemas, porque apresenta melhor performance. Com vida útil duas vezes superior aos de madeira, os dormentes de aço tornaram-se economicamente viáveis, porque reduzem em até 20% a manutenção da malha ferroviária, diminuindo o número de intervenções na ferrovia.

A empresa utiliza dormentes de euca-

lipto há cerca de três anos na Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e está desenvolvendo um projeto para utilização de dormentes de concreto nas duas ferrovias, em substituição aos de madeira.

A ERA DO HEAVY HAUL NO BRASIL—A Vale e a GE Transportation, unidade da General Electric Company, fecharam contrato para a implantação do mais moderno sistema de sinalização para ferrovias "heavy haul" existente no Brasil. O novo sistema será instalado ao longo de cerca de 600 km em linha dupla na Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e no pátio ferroviário do Porto de Tubarão.

O projeto consiste na substituição da tecnologia baseada nos chamados relés, que são dispositivos instalados ao longo da linha que permitem o controle da malha ferroviária por meio do Centro de Controle Operacional da Vitória a Minas. No lugar dos relés, serão usados microprocessadores, com o objetivo de aumentar a eficiência e garantir a continuidade segura das operações ferroviárias. Isso significa que o controle da sinalização da ferrovia deixa de ser analógico para tornar-se digital.

A substituição da tecnologia utilizada na sinalização permitirá ainda o aumento da capacidade de transporte da Estrada de Ferro Vitória a Minas por meio da diminuição da distância entre os trens. Além disso, a iniciativa possibilitará à ferrovia realizar, no futuro, novas mudanças necessárias ao aumento de capacidade, de forma mais simplificada.

O projeto teve início em março deste ano. A previsão é que todo o sistema de sinalização ao longo dos cerca de 600 km em via dupla da Vitória a Minas, além do pátio de Tubarão, seja concluído até 2010. "Esta parceria é de fundamental importância para garantir que continuemos a transportar nossas cargas de forma segura e eficiente, além de suportar o aumento de demanda futura da Estrada de Ferro Vitória a Minas", afirma o gerente de De-

envolvimento e Serviços Técnicos Ferroviários da Vale, Luiz Fernando Landeiro.

Segundo o diretor de Serviços da GE-Transportation Latin America, Rogério Mendonça, este sistema micro processado de última geração permitirá à ferrovia atingir ganhos significativos de eficiência no transporte, de forma segura e com a redução na distância de operação entre os trens.



Grupo que participou da visita técnica visitou o Museu Ferroviário da Vale

PRÓXIMO ENCONTRO SERÁ EM 2010

— A data já está marcada, mas o local continua indefinido, pois duas empresas se candidataram para sediar a segunda edição do evento: a MRS e a Vale, que está construindo um auditório novo, em seu Cen-


tro de Treinamento, com capacidade para 500 pessoas. A previsão é de que a obra seja concluída em maio de 2010, quando acontecerá o 2º Encontro de Ferrovias.

Segundo Oladir Salles, é muito importante dar continuidade ao evento para que as

empresas troquem experiências e cresçam juntas. "A tecnologia está disponível para ser utilizada e compartilhada", destaca.

E foi por esse motivo que a Vale se candidatou para sediar o evento de 2010. A empresa possui um centro de excelência em educação: a Valer, que é a universidade corporativa da Vale, responsável por promover treinamento de mão-de-obra, em parceria com outras

instituições de formação profissional. "Por isso, reunimos esse público. As empresas têm que se aproximar do saber científico. Se trouxermos isso para dentro da empresa, vamos ganhar muito", afirma Salles.



**QUANDO SE FALA EM
RASTREAMENTO EXISTEM
TRÊS CONCEITOS
FUNDAMENTAIS:
INOVAÇÃO, INOVAÇÃO
E INOVAÇÃO.**

Líder em Rastreamento ■ Logística ■ Telemetria

Para quem está na liderança de um dos mais competitivos mercados do país, inovar nunca é demais. Serviços de rastreamento, logística, telemetria, gerenciamento de riscos. Soluções inéditas, incluindo até neutralização de carbono. Experimente resultados apaixonantes. Você pode, seu negócio merece.

0300 789 6004 www.sascar.com.br



Paixão pela inovação



Um trem de otimismo

Na contramão do mercado ferroviário, ALL Logística anuncia perspectiva de ampliar movimentação de carga em 12% e manterá investimentos em 2009

■ RENATA PASSOS

OTIMISMO É A PALAVRA QUE MELHOR define as expectativas do presidente da ALL (América Latina Logística), Bernardo Hees, para 2009. "A crise econômica internacional não afetará o nosso negócio, pois estamos ganhando mercado com a ampliação da participação na matriz de transportes, devido à movimentação de cargas que tradicionalmente utilizavam rodovia. Por isso, nosso negócio tem menos relação direta com o PIB (Produto Interno Bruto)", declara.

A garantia de crescimento já pôde ser verificada no terceiro trimestre de 2008. De acordo com Hees, as exportações agrícolas nos portos onde a companhia opera caíram 33% no trimestre, comparado ao mesmo período de 2007, o que reflete a decisão dos produtores e das traders em manter a produção estocada à espera de uma melhora nos preços das commodities e da taxa de câmbio. "No entanto, nossa participação de mercado nos portos onde atuamos (Santos, Paranaguá, São Francisco do Sul e Rio Grande), passou de 50% no terceiro trimestre de 2007 para 71% no mesmo período de 2008, compensando boa parte da contração nas exportações".

Na opinião de Hees, apesar do cenário de opções de crédito estar mais desfavorável, as empresas continuam falando em projetos e há cautela apenas quando os pla-



R\$ 150 milhões devem ser aplicados pela ALL em material rodante

nos são de longo prazo. "Neste momento, a melhor coisa a fazer é trabalhar. Crises podem gerar muitas oportunidades se a empresa contar com disciplina financeira e essas ocasiões também podem ser propícias para realização de investimentos".

A ALL seguirá essa estratégia em 2009. De acordo com o executivo, em 2008 foram investidos aproximadamente R\$ 700 milhões e em 2009 devem ser aplicados outros R\$ 600 milhões. Deste total, cerca de R\$ 150 milhões devem ser utilizados em material rodante. Os aportes da ALL, conforme Hees, estão concentrados em locomotivas, reforma de vagões, melhorias

nas vias, além de tecnologia e treinamento de pessoal. Aquisições de novos vagões e implantação de terminais estão a cargo de nossos clientes.

Nos últimos 11 anos, desde que a ALL Logística passou a responder pela malha da região Sul do País, já foram aplicados um total de R\$ 2,5 bilhões. Contabilizando as três malhas da Brasil Ferrovias, cuja operação é mais recente, foram aplicados R\$ 5 bilhões. Hoje, a ALL opera uma malha de 21.300 quilômetros, que atravessam os estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, além das regiões de Paso de los Libres, Buenos Aires e Mendoza, na Argentina. Além disso, a empresa conta com uma frota de 1.060 locomoti-

vas, 31 mil vagões e 1.000 caminhões, entre próprios e agregados, e conta com unidades localizadas em pontos estratégicos para embarque e desembarque de carga.

MAIS CARGA – Com uma declaração Hees resume o seu otimismo: "A companhia nunca esteve tão sólida e no caminho tão certo". Os números ratificam as boas perspectivas do executivo. Em 2008, o volume de carga deve apresentar aumento entre 12% e 14% em relação ao transportado em 2007 (35 bilhões de TKU). Para 2009, a expectativa é parecida e o crescimento pode variar entre 10% e 12%.

O executivo destaca que a taxa de crescimento de cargas industrializadas é percentualmente maior do que o índice de variação do granel. "A movimentação de contêineres, por exemplo, multiplicou praticamente por três em 2008, apesar da base baixa. Hoje já transportamos veículos em CKD e devemos ampliar o volume de contêineres com cargas da linha branca, além de material de construção. Na carga industrializada, fica evidente que é necessário o País investir na intermodalidade", diz.

O granel, entretanto, tem crescido em market share, em virtude das commodities, como do complexo de soja, açúcar e álcool. Recentemente, a Coimex Trading decidiu transportar açúcar pelos trilhos da ALL Logística. Em quase um mês, foram movimentadas 8 mil toneladas do produto entre o município de Araraquara (SP) e o porto de Santos, de onde partiu para o Egito. A estimativa da Coimex Trading é transportar até abril próximo, quando é encerrada a safra, aproximadamente 40 mil toneladas de açúcar. Para a próxima safra, a expectativa é ampliar o volume para cerca de 200 mil toneladas.

Hees lembra que recentemente a ALL fechou parceria com a Cosan para o transporte de álcool por ferrovia com destino ao porto de Santos. A operação faz parte de um projeto piloto que consiste na movimentação de 3,6 milhões de litros de etanol de Bauru (SP) para o Terminal Exportador de Álcool de Santos (TEAS), no porto santista, onde é embarcado para o exterior. O projeto prevê a utilização de 15 vagões-tanque, com capacidade de 60 m³ a 100 m³ cada.

O setor sucroalcooleiro será responsável pelo crescimento mais significativo da empresa em 2009. Já nos primeiros nove meses de 2008, a companhia registrou uma movimentação 34,9% maior em açúcar e 10,5% maior em combustível.

No caso do combustível para o mercado interno, foram criadas bases concentradoras no interior, junto à cadeia produtiva, visando à utilização do modal ferroviário.



ALL deve movimentar um milhão de metros cúbicos de álcool destinados ao mercado de São Paulo em 2009

A companhia firmou parcerias com grandes clientes do segmento para a construção de oito bases para captação de álcool em pontos estratégicos na região de São Paulo, principal produtora, nos municípios de Sertãozinho, Andradina, Araçatuba, São José do Rio Preto, Ipaçu e Uchoa, além de Jacarezinho, no Paraná, e Alto Taquari, no Mato Grosso. A implantação destes centros concentradores permitirá o acesso ao modal ferroviário e consequente redução de custos logísticos para os clientes.

Com um montante R\$ 104 milhões, investidos pela ALL, distribuidoras do Sindicom e produtores do setor sucroalcooleiro, a ferrovia deve movimentar um milhão de metros cúbicos de álcool com destino ao mercado de São Paulo e região, em 2009, podendo chegar a 2 milhões por ano até 2010.

Atualmente, de acordo com Hees, o segmento de granel representa cerca de 70% do operado e a carga industrializada equivale aproximadamente 30%.

O fato é que o market share das cargas tem sofrido alterações e essa variação bem como o crescimento no volume parece não ser problema para a ALL. O executivo explica que a empresa ainda tem cerca de dez anos de fôlego no segmento industrial. "Estamos longe de atingir a densidade de

carga e poderemos até triplicar o nosso volume com a mesma frota", afirma.

PROJETOS PARA 2009 — Para 2009, a empresa já confirmou um grande projeto. Por meio de sua concessão da Ferronorte, a ALL assinou um termo para a construção do trecho ferroviário, de aproximadamente 250 quilômetros, que ligará os municípios mato-grossenses de Alto Araguaia e Rondonópolis.

O acordo prevê investimento de R\$ 700 milhões vindos de um grupo de investidores liderados por Constran; FI - FGTS, Fundo de Investimento do Fundo de Garantia do Tempo Serviço da Caixa Econômica Federal; e InfraBrasil, Fundo de Investimento em Participações do ABN Ambro Bank. Diferentemente dos contratos de concessão, o trecho será arrendando pela própria ALL. Desta forma, a ALL irá operar o trecho mediante pagamento do direito de passagem, calculado por tonelada transportada, por 25 anos. Depois desse período, a ferrovia será incorporada à concessão da Ferronorte.

As ações ambientais também estão nos projetos da companhia. Segundo Hees, hoje o índice de fontes renováveis no combustível é de 3%. Em janeiro de 2009, deve chegar a 5%. ■



Aventura pela grande avenida aquática

Dez portos fluviais, cinco dos quais chamados de "marítimos" porque dão acesso ao mar e recebem navios internacionais, atendem aos municípios do Pará, muitos dos quais acessíveis só pelos rios

■ GUILHERME ARRUDA, DE MANAUS (AM)

A CORPORACIÓN VENEZUELANA AGRÁRIA está promovendo uma pequena revolução no pequeno porto de Vila do Conde, distante 30 km de Belém, no Pará. A empresa adquiriu um lote de três mil matrizes de búfalos e 120 machos de criadores da Ilha de Marajó — o Pará é o maior criador de búfalo do País com um rebanho de aproximadamente 430 mil cabeças, equivalente a 37% do total brasileiro. E como o governo de Hugo Chávez criou uma política de fortalecimento para agricultura familiar, tudo indica que esta

não será a primeira venda para o país vizinho. Vila do Conde agradece.

O Pará tem 146 municípios e a maior parte deles só é acessível pelos rios. São dez portos fluviais, cinco dos quais são chamados de "marítimos" porque dão acesso ao mar e recebem navios internacionais: Belém, Miramar, Outeiro, Vila do Conde e Santarém. Já os fluviais que se situam no meio da floresta são: Óbidos, Altamira, Itaituba, Maracá e São Francisco. De todos, os mais importantes são os de Belém, Vila do Conde (que responde

por 75% da movimentação total de carga do estado) e Santarém.

Vila do Conde foi construído em 1984. É considerado um complexo industrial e portuário — o Complexo Alumínico, formado pelas unidades da Alumina do Norte do Brasil (Alunorte), Alumínio Brasileiro (Albrás), Alumínios de Barcarena (Alubar) e do pólo caulínifero, constituído pelas empresas Pará Pigmentos e Imerys Rio Capim Caulim. O complexo dá vazão às imensas reservas de minério da região, aliadas ao potencial hidrelétrico dos rios da Amazônia.

As regiões do rio Trombetas, nos municípios de Oriximiná e de Paragominas, na bacia do rio Capim, têm uma das maiores minas de bauxita do mundo, que é transformada em alumina pela Alunorte. São 6,6 milhões de toneladas por ano. Um milhão desse produto vão para a Albrás, que produz com essa alumina, 430 mil toneladas de alumínio. Para transformar a alumina em alumínio é necessária grande quantidade de energia, o que exigiu a construção da barragem e da usina de Tucuruí, no rio Tocantins.

Este pedaço do Brasil que poucos brasileiros conhecem foi visitado por um grupo de jornalistas que tiveram o privilégio de participar da sétima e derradeira etapa da Chevrolet Flexpedition 2008 - Portos Abertos, promovida pela General Motors do Brasil. O grupo contou com a presença do vice-presidente da General Motors, José Carlos Pinheiro Neto. Os expedicionários navegaram a bordo do Rondônia, um catamarã, com dois cascos, desde Belém até Manaus. Foram seis dias e seis noites pelos rios Guajará, Pará, Amazonas e Negro.

O Porto de Vila do Conde exporta 4,4 milhões de toneladas de alumina por ano, para Canadá, Estados Unidos, Noruega e China, além de alumínio para o Japão. O administrador do porto, Eduardo Pasetto, disse que vários fatores transformam o porto em uma eficiente ligação da região com o resto do mundo, entre os quais o seu posicionamento geográfico, a grande extensão de frente acostável com seus sete berços de atracação, calado de 14 metros, fácil acesso marítimo, fluvial e rodoviário, ampla disponibilidade de áreas para expansão, reduzidos custos com manutenção e infra-estrutura (dragagem, balizamentos e cais) e integração entre porto e os municípios vizinhos.

Vila do Conde terá recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para obras de construção de mais um píer, uma rampa roll-on roll-off; e para alargar o píer 300. "Dessa forma vamos conseguir



Porto de Vila do Conde, a 30 km de Belém dá vazão às imensas reservas de minério da região

atender melhor à demanda atual e atrair novos clientes e produtos", informou Pasetto. Os recursos são da ordem de R\$ 120 milhões. O porto ainda tem planos para construção de um segundo terminal portuário de uso múltiplo, que vai exigir investimentos de outros R\$ 230 milhões, também do governo federal.

Em 2007, o porto movimentou 12 milhões de toneladas de produtos. Além de bauxita, alumina e alumínio, recebe carga diversas, como óleo combustível, soda cáustica (que é utilizada na produção da alumina), carvão mineral, piche, fosfato e coque. A curiosidade foi à exportação de 3.100 búfalos para a Venezuela, que ocorreu na primeira quinzena de outubro. A Venezuela possui hoje um rebanho de 200 mil cabeças e quer aumentar sua produção com as matrizes brasileiras.

NOSSA HISTÓRIA – Visitar a Região Norte é mergulhar no túnel da história brasileira dos tempos coloniais. Uma das primeiras medidas de Francisco Xavier Mendonça Furtado, enviado para governar o Pará e o Maranhão (a pedido do primeiro-ministro do reino de Portugal, Sebastião José de Carvalho e Melo, conhecido como Marquês de Pombal) foi forçar os índios nativos a fala-

rem o português. Para isso, mandou trocar todos os nomes indígenas, da língua Nhangapi, para nomes portugueses. Chama a atenção, no entanto, o fato de que todas as ruas de Belém (antes Nossa Senhora de Belém) conservam nomes indígenas.

Como quase tudo no Pará e na região da floresta Amazônica depende dos rios, o porto de Belém também fica fora e longe do mar – está situado a cerca de 120 km do oceano Atlântico. Situado na margem direita da baía de Guajará, formada pelos rios Moju, Guamá, Acará e Pará, é um porto abrigado, praticamente isento de ventos fortes.

Em 2009 completará um século. No início do século 20, a Amazônia despontava como a maior região produtora de borracha do mundo. Assim, crescia a afluência da navegação e logo surgiu a necessidade de se construir um porto onde havia trapiches para a atracação de pequenos barcos. O porto cresceu, basicamente, pela necessidade de escoamento da borracha. O idealizador do porto foi Percival Farquhar, o mesmo que construiu a ferrovia Madeira-Mamoré, que participou da organização da Light & Power, em São Paulo e Rio de Janeiro.

É um porto pequeno. Em 2007 movimen-

tou apenas 1,1 milhão de toneladas entre madeira, peixe, camarão, castanha-do-pará, trigo, coque, boi vivo e ainda polpa de frutas. Metade da mercadoria transportada já é feita com o uso de contêineres. É muito comum ver o produtor viajando junto com a mercadoria. Não por acaso, há uma grande movimentação de balsas, conhecidas na região como boiadeiras.

Em Belém está localizado um modelo de revitalização de armazéns portuários, a Estação das Docas, com bares, restaurantes, lojas com música ao vivo, no estilo de Puerto Madero, em Buenos Aires, Argentina. A diretora de Gestão Portuária da Companhia Docas do Pará (CDP), Maria do Socorro Pi-râmides, adiantou que outro armazém será recuperado, em breve, para abrigar um terminal de passageiros. "Infelizmente, o transporte fluvial aqui é muito irregular, os passageiros chegam a esperar 24 horas por um embarque. A intenção é oferecer



conforto e tornar o transporte mais regular", destaca Pi-râmides.

SANTARÉM – O Porto de Santarém, estrategicamente posicionado no meio do caminho entre Belém e Manaus, é o segundo porto em importância da região. É fundamental para escoamento de grãos

co Centro-Oeste do Brasil. O Terminal Granelero da Cargill Agrícola é considerada uma das maiores trading companies do mundo. Os comboios de soja saem de Porto Velho (RO) pelo rio Madeira, até atingirem o rio Tapa-jós, onde fica Santarém. dali, depois de armazenada, a soja segue para o exterior, via Belém. Cada viagem

Uma rica experiência pelos mares do Brasil

Foram seis meses visitando os principais portos marítimos e fluviais do País, uma grandiosa saga patrocinada pela General Motors do Brasil, sob o singelo nome de Chevrolet Flexpedition Portos Abertos, e que deu a inédita chance para mais de 60 jornalistas de todas as regiões conhecerem a realidade dos nossos portos, em um momento de mudanças. Difícilmente, sem a Chevrolet Flexpedition, algum órgão de comunicação teria uma oportunidade como esta de pisar no calçadão dos portos – não por ser área de difícil acesso, mas por causa da estrutura montada para os expedicionários, que se tornou realidade devido ao empenho da equipe da GM e do idealizador, Luiz Farfa, que foi à Brasília mostrar o projeto ao

ministro da Secretaria Especial dos Portos, Paulo Britto, e dele obteve apoio.

O que se vê atrás dos muros e prédios em ruínas da maioria dos portos brasileiros é um Brasil que poucos conhecem; desfocado da realidade e condenado a viver no atraso. Do desembarque de Cabral, em 1500, até 2006, este modo de transporte nunca foi prioridade das autoridades, sejam municipais, estaduais ou federais. Ele saiu da escuridão dois anos atrás, com a criação da Secretaria Especial de Portos (SEP), pois era um discreto departamento, quase sem voz, do Departamento Nacional de Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (Dnit) do Ministério dos Transportes.

É preciso reconhecer os avanços reali-

zados neste curto período, embora o grosso das necessidades ainda continue no terreno dos projetos em curso. E aí reside um ponto que os administradores portuários temem, pois até os velhos guindastes, desgastados pelo tempo, sabem que a decisão está em Brasília. O ministro dos Portos conhece a realidade de todos os portos, sabe das prioridades e diz ter o maior interesse em colocar as estruturas de acordo com as demandas – mesmo que os mares lá fora estejam agitados por causa da crise financeira.

Quis o destino que a última etapa da expedição terminasse com uma viagem de navio pelo maior rio do planeta, o Amazonas, em plena floresta tropical. Nessa etapa visitamos os portos fluviais de Vila do

de um comboio de nove barcaças pelo rio, tira da estrada cerca de 360 caminhões. Para encher um navio são necessários seis comboios de nove barcaças ou 3.600 caminhões, o equivalente a mais de 60 mil toneladas de soja.

Entre janeiro e outubro de 2008 movimentou 5 milhões de toneladas de carga, o que representa crescimento de 186% em relação a igual período do ano passado.

O porto, construído pelo regime militar em 1974, quando implantou o Plano de Integração Nacional e a construção das rodovias BR-163 (Cuiabá-Santarém) e da BR-230 (Transamazônica), também movimentava madeira e combustível, principalmente, o gás GLP, pelo terminal de granel líquido, operado pela empresa Fogás.

MANAUS – O Porto de Manaus, que teve seus tempos áureos durante o ciclo da borracha, no início do século 20, está abandonado. Há décadas não sabe o que é investimento pesado. Virou uma hidroviária – precária como as outras ao longo do Amazonas e do Negro. Serve apenas para pequenas embarcações de cargas diversas e tu-

ristas. Virou ponto de disputas políticas desde que foi construído, em 1902.

Conde, Belém, Santarém (todos no Pará), Manaus (AM) e Porto de Santana (AP). Foram seis dias, seis noites e muitas descobertas. Como descreveu com enorme sabedoria o jornalista Nereu Leme, participante da expedição, o rio é uma cobra gigante, que "serpenteia no meio da imensidão da floresta Amazônica".

O maior rio do mundo, em volume de água e em extensão (quase 7 mil km) tem volume de água tão grande que, na época das chuvas, atinge 50 km de largura, e sua foz, ao contrário dos outros rios, consegue empurrar a água para o mar por muitos quilômetros e, a cada segundo, deságua no oceano Atlântico cerca de 180 milhões de litros de água. A água doce invade o mar.

"Mas, mal a serpente vira as costas, o Atlântico revida e penetra no leito do rio. O Amazonas luta bravamente, mas, não re-



Além do escoamento de grãos, o porto de Santarém movimentou outros produtos como o gás GLP

siste. Durante a lua nova, na maré alta, o sal supera o doce. O choque entre as águas provoca ondas que podem alcançar até cinco metros de altura. O embate das águas tem uma força tão grande que é capaz de derrubar árvores e modificar o leito do rio. No dialeto indígena do baixo Amazonas o fenômeno da pororoca significa destruidor", relata Leme.

O grupo de convidados embarcou no N/ M Rondônia, um navio tipo catamarã que ajuda a equilibrar o balanço nas águas limpas do Amazonas. Com mil toneladas de peso e capacidade para transportar mais 600 toneladas, entre carga e 850 passageiros, o navio zarpou de Belém numa quarta-feira com a previsão de fazer nove paradas antes de chegar ao seu destino, Manaus, na madrugada de terça-feira, ajudado pela força de dois possantes moto-

res Scania, de 600 hp cada um e a tripulação de 24 pessoas, liderados pela voz firme do comandante Vasconcelos, 42 anos de experiência por estas bandas.

Em Parintins, terra dos blocos Garantido e Caprichoso, cidade com cerca de 100 mil habitantes, e que na festa, no Bumbódromo, recebe mais de 200 mil turistas locais e estrangeiros, os expedicionários aproveitaram a parada em terra firme para tomar tacacá e jantar num dos restaurantes do porto. "Este é um Brasil que existe, mas não imaginava que fosse assim", surpreendeu-se o vice-presidente da General Motors do Brasil, José Carlos Pinheiro Neto ao analisar a etapa fluvial.

Guilherme Arruda é jornalista, participou da Chevrolet Flexpedition Portos Abertos, que visitou 28 portos marítimos e mais seis fluviais.

Novas tarifas para a Companhia Docas do Pará

Um termo aditivo que revê as condições pelas quais a Vale do Rio Doce e Alunorte remuneram os serviços da Companhia Docas do Pará (CDP) foi assinado no mês de novembro pelo presidente da CDP, Clythio van Buggenhout, e o diretor da área de Alumínio da Vale, Ricardo Carvalho. O aditivo significa o reequilíbrio do histórico contrato firmado entre as empresas em 1995. Desde 1º de novembro, a Alunorte remunera a CDP pelos serviços de movimentação de carga no Porto de Vila do Conde, com valores em real e não mais em dólar, como até então eram pagos.

"Vamos ter ganho de R\$ 15 milhões a R\$ 20 milhões no primeiro ano e de R\$ 25 milhões no segundo ano", comentou o presidente da CDP. Além disso, a CDP se ajusta à legislação em vigor, que não permite a cobrança de tarifas portuárias em dólar e, ainda, passa a receber valores mais compatíveis com as tarifas recomendadas por esse tipo de serviço. A CDP e a Vale formalizaram ainda um acordo pelo qual, em regime de parceria, a Vale fará obra de

alargamento do berço interno do píer 200 do Porto de Vila do Conde, passando dos atuais 38 metros para 52 metros de largura.

Com esse dinheiro em caixa a CDP poderá investir na infra-estrutura dos portos, principalmente em Vila do Conde, por onde escoam os produtos oriundos das empresas da Vale. "Na verdade, está se devolvendo à CDP a capacidade de investimento, a sua autonomia financeira. A companhia sempre foi superavitária, mas não sobravam recursos para investir em infra-estrutura, que é a missão, a obrigação da empresa pública portuária", ressalta Buggenhout.

Para ele, a assinatura dos dois instrumentos é demonstração da credibilidade da Vale na atual gestão portuária dos portos públicos. "Os novos acordos garantem à CDP a rentabilidade necessária para manter os investimentos em Vila do Conde, além dos R\$ 340 milhões previstos pelo PAC. O Porto de Vila do Conde é o nosso principal porto, cuja perspectiva de crescimento é triplicar nos próximos cinco

anos. Por conta disso, as obras de infraestrutura são importantes para garantir as condições necessárias ao aumento da movimentação de cargas", explica.

Buggenhout salienta que vários contratos antigos da companhia estão sendo revisados. Desde setembro, quando foi implantado o novo organograma da CDP, foi criada a gerência comercial que cuidará do relacionamento comercial da empresa com diversos parceiros. "Estamos revendo as condições e adequando a atual realidade", observa.

Atualmente a Companhia Docas do Pará é a autoridade portuária dos portos organizados de Belém, Santarém e Vila do Conde, no Pará. Tem sob sua responsabilidade a exploração e administração dos portos de Belém, Vila do Conde, Santarém, Altamira, Itaituba, Óbidos, São Francisco e o Terminal Petroquímico de Miramar. Além desses portos administra as Hidrovias da Amazônia Oriental (Ahimor) e Tocantins-Araguaia (Ahitar), com sede em Belém e Goiânia respectivamente.

Até 1902, poucas cláusulas do contrato foram cumpridas. A empresa mudou de nome para Empresa de Melhoramentos do Porto, e firmou novo contrato, desta vez com o governo estadual para construir e explorar (sem prejuízo da execução do contrato com o governo federal), parte provisória com armazéns e acomodações para carga, além de transferir para seu encargo o trapiche estadual 15 de Novembro e respectiva ponte. A existência de dois contratos com nomes diferentes, no entanto, provocou duplo recebimento de taxas de embarque e desembarque, que se realizava no trapiche estadual.

Os embates continuam ainda hoje. O atual governador do Amazonas quis retomar o porto para realizar obras de revitalização. O dono da concessão não permitiu. Resultado disso é o abandono do local. Para

contornar o problema, o governo do estado planeja, para 2010, a construção de uma ponte sobre o rio Negro, ligando o distrito industrial de Manaus à estrada Porto Velho-Manaus, que termina na margem direita desse rio e obriga todas as cargas a atravessarem o local de balsa.

MACAPÁ – O último porto fluvial visitado pela Flexpedition foi o de Santana. A construção do Porto de Santana (antigo Porto de Macapá) foi iniciada em 1980, para atender à movimentação de mercadorias por via fluvial, transportadas para o estado do Amapá e para a Ilha de Marajó. Porém, pela sua posição geográfica privilegiada, tornou-se uma das principais rotas marítimas de navegação, permitindo conexão com portos de outros continentes, além da proximidade com o Caribe, os Estados Unidos e a

União Européia, servindo como porta de entrada e saída da região amazônica.

A inauguração oficial ocorreu em maio de 1982 e, em 14 de dezembro de 2002, foi criada a Companhia Docas de Santana, empresa pública de direito privado para exercer a função de Autoridade Portuária. Ele tem dois cais de 200 metros e 150 metros de extensão, respectivamente e um berço para navios tipo Panamax.

Atende às navegações de longo curso e de cabotagem. Tem ainda dois terminais privados: o Tocantins, com 270 metros de cais e 12 metros de calado, que opera na exportação de minério e o Texaco, com 120 metros de cais e 10 metros de calado, para transporte de combustíveis. Em 2007 movimentou 1,3 milhão de toneladas de cromita, manganês, madeira, cavaco de eucalipto e pinus, minério de ferro e pasta de celulose.

IRIZAR pb 2009

Bem vindos à nova era que se inicia na história do transporte rodoviário no Brasil. O lançamento mais aguardado do ano.




pixelgate



Acesse www.irizar.com.br e conheça nossa seção de produtos, representantes de vendas e assistência técnica em todo Brasil e exterior.

 **IRIZAR**
Uma Gestão Baseada Nas Pessoas



ALTO-MAR

Piratas voltam a atacar

A pirataria no mundo intensificou-se nos meses recentes e, desde outubro, mais de 30 navios foram atacados por piratas na costa da Somália e 19 deles foram sequestrados

UM FENÔMENO QUE TEVE O APOGEU ENTRE OS ANOS 1713 E 1730 – quando viveram os mais famosos bucaneiros e flibusteiros da história, que atuaram no Caribe e no Atlântico – voltou a chamar a atenção internacional. É a pirataria com métodos modernos e cada vez mais ousada. Os piratas de hoje utilizam embarcações velozes, como lanchas e traineiras de pequeno porte, e são armados com rifles automáticos, metralhadoras e até canhões para atacar navios mercantes para roubar suas mercadorias ou embarcações de passeio para saquear. Nos últimos tempos, passaram a exigir resgates milionários dos proprietários dos navios. E ameaçam a segurança marítima e, por consequência, o comércio internacional.

Hoje as regiões com o maior número de casos de pirataria são o golfo de Ácer, a costa leste da Somália, costa da Nigéria e o estreito de Malaca e nas áreas ao redor de algumas ilhas da Indonésia e das Filipinas. Ocorrem também roubos nos portos, mas estes casos são de menor gravidade diante das atividades dos piratas do alto-mar.

Na última contagem da International Maritime Bureau, entidade pertencente ao International Chamber of Commerce que monitora a incidência de pirataria no mundo todo, houve 199 ocorrências neste ano, tendo sido abordados 115 navios, incluindo 26 cargueiros. Somente os piratas somalis abriram fogo contra 23 embarcações e aprisionaram 31. Entre outubro e novembro foram sequestrados um navio cargueiro grego, uma embarcação comercial indiana, um graneleiro asiático, um superpetroleiro saudita com carga avaliada em US\$ 100

milhões e um cargueiro iemenita com uma carga de aço.

A situação na costa da Somália tornou-se tão grave que as Marinhas de vários países despacharam navios de guerra para combater os piratas e recuperar as embarcações sequestradas. Após um ataque a um cargueiro chinês, a China enviou em meados de dezembro um destróier à região para proteger seus navios que passam pela área.

De acordo com as autoridades, os piratas modernos utilizam recursos sofisticados nos seus ataques, como telefones por satélite, GPS e granadas de propulsão.

Diante dos ataques, muitos armadores já alteraram suas rotas para desviar os navios das regiões de risco e adotaram as medidas de segurança. Um dos recursos mais recentes contra a pirataria é um sistema de "cerca eletrificada" não letal instalado na borda dos navios e ativado nos momentos de risco. Há outros métodos contra ataques já adotados e mantidos em sigilo.

Pirataria é roubo no mar. Apesar de que sempre existiu desde que o homem começou a construir barcos e se aventurar ao mar, a pirataria no próprio sentido da palavra iniciou-se no Caribe quando a Inglaterra e a França estabeleceram colônias nas Antilhas na primeira metade do século 17. Muitos imigrantes ingleses e franceses sem emprego tornaram-se caçadores e parte deles, aliciada ou por opção, passou à pirataria como meio de sobrevivência ou por pura ganância, acreditando na impunidade diante da facilidade de escapar à lei porque as condições geográficas da região ofereciam muitos esconderijos de difícil acesso.

Como era comum na época, os caçadores defumavam a carne para conservação e eram chamados de "bucaniers" ou bucaneiros (derivados da palavra "boucan", defumar em francês). Com o tempo muitos desses caçadores se tornaram piratas. Daí a palavra bucaneiro para denominar os piratas de origem francesa e holandesa. Os piratas ingleses intitulavam-se flibusteiros.

OS PIRATAS MAIS FAMOSOS

FRANCIS L'OLONNOIS - Nascido na França na terceira década do século 17, o bucaneiro foi inigualado por qualquer outro em selvajaria, segundo os historiadores. De caçador nas ilhas caribenhas passou à pirataria, como acontecia com muitos dos colonos desempregados da região. Atacavam principalmente os espanhóis.

CAPITÃO HENRY MORGAN - Galês que chegou à ilha de Barbados aos 21 anos participou de muitas expedições de ataque às colônias espanholas no Caribe. Depois de ser escolhido capitão pelos bucaneiros, liderou o ataque à cidade de Panamá, quando comandou 37 navios e cerca de 2.000 homens e retornou da cidade destruída com 179 mulas carregadas de ouro, prata e outros bens valiosos. Pelos serviços prestados à Inglaterra contra os espanhóis, recebeu título de nobreza e o cargo de vice-governador de Jamaica.

BENJAMIN HORNIGOLD - Em 1715 o pirata era capitão de um barco com dez canhões e tripulação de 135 homens e atacava navios de qualquer nacionalidade a partir das ilhas Bahamas. Após numerosos ataques, ele aproveitou a anistia concedida pelo então governador inglês e passou aos serviços das autoridades, ajudando a caçar e aprisionar ex-companheiros ainda ativos, muitos dos quais julgados e condenados à forca.

EDWARD TEACH, O BARBA NEGRA - Considerado o pirata mais feroz de todos os tempos, Teach adotou uma aparência física que causava medo a suas vítimas. Deixou crescer uma grande barba, que normalmente convertia em tranças às quais amarrava fitas coloridas. A partir do aspecto de monstro, pendurava na aba do seu chapéu estopins acesos, o que deixava apavorados as tripulações e os passageiros dos navios atacados. Com a cabeça a prêmio, foi morto em confronto com tripulação da marinha real.

STEDE BONNET, O PIRATA DE CLASSE - Dos numerosos bucaneiros que infestaram o Caribe e a costa da América do Norte, nenhum tinha menos motivo para entrar nessa carreira do que Stede Bonnet. Filho e herdeiro de um próspero dono de plantações em Barbados, chegou a ser empossado como juiz da paz. Mas em 1717 comprou um barco com dez canhões, contratou uma tripulação pirata de 70 homens e iniciou a carreira de bucaneiro, o que chocou todos os seus conhecidos.

CHARLES VANE - Em 1714 Vane fazia parte do grande grupo de piratas que atuavam no Caribe. Ele não se contentava em roubar as vítimas. Costumava tratar com a maior brutalidade as vítimas capturadas. Foi julgado e enforcado após ser entregue às autoridades por um capitão que o resgatou de uma ilha, após um furacão

BARTHOLOMEW ROBERTS - Imediato experiente capturado por piratas, foi eleito líder após a morte do capitão do navio em combate com os portugueses na costa do Guiné. Atacou o porto de Salavador, na Bahia, onde se encontravam 42 embarcações ancoradas. Além de cargas de açúcar e tabaco, conseguiu roubar 90 mil medas e joias de considerável valor, incluindo uma cruz de diamantes destinada ao rei de Portugal.

GEORGE LOWTHER - Em 1721, depois de se desentender com o capitão de um grande navio armado em que era o segundo imediato, Lowther assumiu o comando e, com a anuência de sua tripulação, partiu para atacar navios mercantes. Nos três anos seguintes capturou uma série de embarcações chegando até a costa da Carolina do Sul, nos Estados Unidos.

EDWARD LOW - Foi um pirata que quase se igualou em brutalidade ao demônio Francis L'Ollonnois. Nascido em Londres e analfabeto, iniciou sua carreira de pirata após um motim na embarcação em que servia como marinheiro. Teve uma carreira bastante lucrativa, mas depois de desentendimento com seus companheiros foi abandonado em um pequeno barco, preso pelas autoridades e enforcado.

Obs.: A esta lista pode se acrescentar nomes como os das mulheres piratas Anne Bonney e Mary Read.



Navio de cruzeiro: tudo para agradar o passageiro



Um dos setores de transporte que mais cresce e se inova a cada dia é a navegação de turismo, que precisa aliar conforto, entretenimento e segurança para satisfazer todo tipo de passageiros

■ EDUARDO CHAU RIBEIRO

TUDO É FEITO – DESDE A CONSTRUÇÃO dos navios, a operação e o aproveitamento máximo do tempo para lazer – para que o turista marítimo de hoje tenha a maior satisfação durante a viagem. Um moderno navio de cruzeiro – como o MS Grand Mistral que serve de exemplo neste artigo – reúne o que há de mais sofisticado para garantir aos passageiros uma viagem inesquecível e segura. O MS Grand Mistral, navio de última geração, foi construído pela Alstom em 1999 para a Festival Cruises, que faliu em 2004. O navio foi então comprado por um grupo investidor que o arrendou à operadora es-

panhola Iberocruceros em 2005.

Projetado segundo a mais alta tecnologia, com destaque para a infra-estrutura em espaço e equipamentos, o Grand Mistral tem deslocamento de 48.200 toneladas, ou seja, é uma embarcação de cruzeiro de tamanho médio pelos padrões atuais, em que os maiores possuem deslocamento de 60 mil a 70 mil toneladas. Tem 216 metros de comprimento e 33 metros de largura. O navio, pertencente à Società Di Crociere Júpiter, é de bandeira italiana e o porto de registro, Gênova.

No Grand Mistral o comando da tripulação é composto pelo Comodoro Giuseppe

Lemmi (capitão), o diretor de hotel José Brito, o diretor de cruzeiro Cristian Luchetti, o segundo capitão Tihomer Muzic, o chefe de máquinas Dimitrios Visilakis, o médico Roberto Romano e a gerente de acomodações Radka Velikova.

Genovês, com mais de 40 anos de experiência no mar e 20 em navios de cruzeiro, o capitão Lemmi é formado na Academia Militar de Livorno. Percorreu todas as regiões do mundo, à exceção do Chile, Austrália e Antártida. Ele comenta que os principais atributos de um capitão, além dos conhecimentos da técnica de navegação, são a liderança, cultura geral, tino comer-

cial e habilidade em relações públicas. Na ponte de comando impera a sofisticação dos equipamentos de operação, comunicação e monitoramento das condições climáticas. Para conduzir a embarcação com segurança no alto-mar, exige-se apenas um mínimo de três pessoas na ponte, já que existe um sistema computadorizado de navegação integrada que controla e orienta os sistemas operacionais.

O capitão Lemmi informa que devido às exigências comerciais (de mais espaço para lazer, por exemplo) hoje em dia os navios de cruzeiro são projetados com fundo mais chato. Por isso, o Mistral só precisa de calado de apenas 6,5 metros para navegar. Em compensação, a manobrabilidade do navio fica prejudicada quando bate um vento muito forte.

Um dos itens que mais atenção recebem nos navios modernos é a segurança. No caso do Mistral, a capacidade de salvamento é de 2.211 pessoas, número máximo de passageiros mais tripulantes. Isto é garantido por 12 botes salva-vidas Shat Harding com capacidade para transportar 150 pessoas cada e 28 balsas salva-vidas Zodiac, para 37 pessoas cada.

Logo na chegada os passageiros são convocados para um ensaio de simulação de emergência, quando recebem instruções sobre segurança. No caso de queda de alguém no mar durante a viagem, há instruções afixadas com instruções de como proceder.

Os sistemas de segurança adotados pela tripulação – todos os tripulantes precisam passar por um curso homologado de segurança marítima antes de embarcar para sua primeira viagem – são de caráter social e técnica. Social no que diz respeito aos passageiros e a tripulação, e técnica, no que se refere à operação do navio. O capitão evita



O capitão Giuseppe Lemmi iniciou a carreira na Marinha italiana e tem 40 anos de experiência

comentar a extensa lista de medidas preventivas adotadas, já que são sigilosas. Um exemplo: para evitar tentativa de sequestro do navio, a localização da cabine do capitão é conhecida por um número limitado de tripulantes, segundo uma fonte ligada ao comando do navio. Da mesma forma, o acesso à ponte de comando e à casa de máquinas é restrito somente às pessoas autorizadas.

Mas a mesma fonte garante que inexistente arma de fogo a bordo porque, ao contrário do que costumam mostrar os filmes, o por-

te de arma em navios de cruzeiro é vedado por lei. Em caso de ser necessário de deter alguém emocionalmente fora de controle “o único meio usado é a força física”. Como não existe cela a bordo, o confinamento até a escala seguinte é em uma cabine.

Para os passageiros que precisam de atendimento médico, o centro comandado pelo doutor Romano presta a assistência (o serviço é cobrado à parte). Segundo ele, a maioria das consultas é de vítimas de acidentes. Nas viagens com grande número de idosos a bordo, o mais comum são os casos de problemas cardíacos ou de pressão.

Dimitri Visilakis, o chefe de máquinas, tem 44 anos. É grego da cidade de Pireus. Navega desde 1983, trabalhando em diversos tipos de embarcação, como cargueiro, petroleiro, cargueiro misto. Desde 1995 atua em navios de cruzeiro. No Mistral comanda 42 tripulantes. Ele revela que durante as viagens a programação de trabalho é apertada, já que a cada 40 horas de funcionamento as máquinas passam 12 horas em manutenção. Para maior conforto dos passageiros, o navio dispõe de dois estabilizadores do tipo MRL-3. Visilakis explica que os estabilizadores instalados no meio do navio consistem em duas aletas de 7 metros de comprimento e 3 de largura, que se movimentam por meio hidráulico em ângulos diferentes para compensar o balanço. Um compasso giroscópico calcula a próxima compensação do adernamento e movimenta as aletas. O sistema só funciona a partir da velocidade de dez nós.

Visilakis informa que o navio possui quatro geradores de energia da marca Store Wartsila com capacidade de 7.920 kW a 600 rpm. A propulsão é feita por dois motores elétricos Alstom ACB, com potência de 7 MW, e duas hé-

lices



O Grand Mistral foi fretado pela Iveco para o lançamento de seu novo caminhão Tector

COMO FUNCIONA



lices da marca DGA, com quatro pás (diâmetro de 4,7 metros) movimentam o navio. Também existem duas hélices menores na frente para manobras. A velocidade de cruzeiro é de 19,6 nós e o consumo totaliza de 800 toneladas de óleo combustível pesado por dia. Para obtenção de água potável, utilizam-se dois evaporadores de dessalinação Serck Como, cada um com capacidade para produzir 650 toneladas de água por dia, usando óleo combustível, enquanto o consumo médio de água é de 550 toneladas diárias. O sistema só funciona em alto-mar. Outros equipamentos incluem duas caldeiras Pipe Master e dois incineradores Norsk Hydro, usados, respectivamente, para fornecimento de água quente e eliminação de resíduos. Visilakis observou que, de todos os portos que conhece, o da ilha grega de Mikonos é o que mais dificulta a navegação pelos ventos fortes que sopram na região em determinadas épocas do ano.

Em relação à preservação ambiental há regras rígidas. Por exemplo, é proibido jogar qualquer detrito dentro do limite de 3

milhas da costa. O descarte de plástico no mar é proibido em qualquer situação.

ACOMODAÇÕES E ENTRETENIMENTO

— Quanto à infra-estrutura destinada aos seus 1.700 passageiros, são sete os decks, do quinto, onde fica a recepção, ao décimo segundo, onde estão a discoteca e o convés descoberto para se admirar a paisagem e banho de sol. As 624 cabines — 231 internas e 287 externas, incluindo 12



Visilakis, chefe de máquinas, comanda 42 pessoas na operação e manutenção de equipamentos

com sacadas e seis suítes reais — do navio estão distribuídas em quatro andares, do sétimo ao décimo. As cabines possuem uma cama de casal e duas beliches ou sofá-cama, além de banheiro. Como nos hotéis, estão também disponíveis frigobar, cofre, telefone, televisão e ar-condicionado. A principal área de entretenimento fica no sexto andar onde há um teatro (para shows, conferências e eventos), dois bares com música ao vivo, cassino, free shop e um dos cinco restaurantes — os outros estão localizados no quinto andar e no décimo primeiro. As refeições programadas são feitas em dois locais e, no caso de almoços e jantares, em dois turnos. Além de escadas, a movimentação das pessoas é facilitada por seis elevadores.

Para quem se interessa, o navio dispõe de academia de ginástica, spa, biblioteca e salas de jogos. Como laser, os passageiros têm ainda à disposição duas piscinas e duas banheiras jacuzzi. Dois bares em cada extremo atendem aos que não dispõem de uma cerveja gelada ou uma caipirinha enquanto tomam banho de sol ao

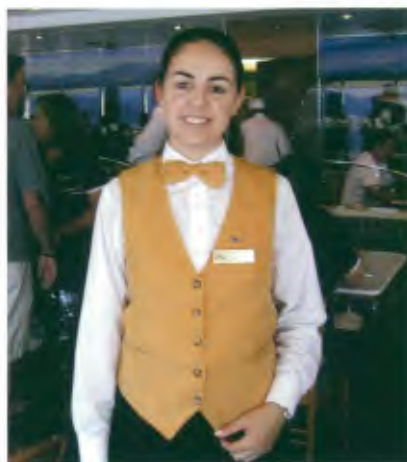


lado das piscinas. No palco da área das piscinas são ministradas aulas de ginásticas e apresentadas danças e músicas ao vivo.

Como o Grand Mistral é operadora espanhola a língua oficial é o espanhol, mas a comunicação costuma ser feita em inglês, já que a tripulação de 550 pessoas é composta por uma grande mistura de raças, como italianos, gregos, espanhóis e russos entre os oficiais, e brasileiros, filipinos, coreanos e indonésios entre os outros tripulantes. No caso, os brasileiros formam a grande parcela da tripulação, já o navio está passando a temporada na costa do Brasil. No Mistral os tripulantes estão alojados nos decks 3, 4 e 7, em cabines de duas ou quatro pessoas. O lazer é proporcionado por danceteria, bar e internet. Os contratos de trabalho são por tempo determinado. Um exemplo é a atendente de serviços, a paranaense Leidiana de Mello Blanger, da cidade de Paulotina ("a capital da soja", salienta), contratada por oito meses. Ela veio com o Mistral vazio da Grécia em uma viagem de duas semanas, para a temporada no

Brasil e terminará o contrato no Mediterrâneo, para onde seguirá o navio depois do Carnaval.

Segundo ela, os turnos de trabalho são de quatro horas, com uma hora de descanso, e ela folga uma tarde a cada quatro ou cinco dias. Como o trabalho é cansativo, ela costuma passar as folgas dormindo. Formada em turismo, com pós-graduação em inglês, Leidiana encontrou o emprego pela internet. E quis trabalhar



A paranaense Leidiana quis trabalhar como tripulante para ter uma experiência diferente

como tripulante para ter uma experiência diferente. Anteriormente só tinha trabalhado seis meses em um resort americano, em um programa de intercâmbio.

No exemplo do Grand Mistral, fretado pela Iveco para o lançamento do caminhão pesado Tector durante a viagem de três dias, no trajeto Santos-Angra dos Reis-Búzios-Santos, o embarque no Concais no porto santista ocorreu entre as 16 e as 19 horas. Como nos vôos aéreos são obrigatórios a apresentação de documento de identidade original e passar por detector de metais. Cada passageiro recebe um cartão magnético (cartão chave) com o número de sua cabine, que será usado para o controle de embarque/desembarque e, com o registro de seu cartão de crédito na recepção no primeiro dia de viagem, também para pagamentos das despesas com consumo de itens e uso de serviços não incluídos no pacote pago, compras no free shop e até aquisição de fichas no cassino. Tudo em dólar, que é a moeda oficial durante a viagem. Para pagamento em espécie, faz-se um depósito antecipado. ■

Um feira com repercussão nacional

A Fetrasrio e a Etransport, promovidos pela Fetraspor, consolidaram-se como o maior e mais importante evento do setor de ônibus do País

CERCA DE SETE MIL PESSOAS VISITARAM a 7ª Feira Rio Transportes (Fetrasrio), e um grande número de pessoas participou do 13º Congresso sobre Transporte de Passageiros (Etransport), realizados pela Fetraspor entre os dias 12 e 14 de novembro na Marina da Glória, na cidade do Rio de Janeiro. Entre estandes e palestras, os profissionais da área de transporte tiveram a oportunidade de acompanhar as novidades do setor, discutir problemas e trocar idéias. Os frequentadores tiveram oportunidades, ainda, de conhecer o Museu do Ônibus, criado em comemoração aos 100 anos de transporte de ônibus no Brasil.

Durante a feira, os maiores e mais importantes fornecedores do setor de transporte por ônibus apresentaram suas últimas novidades em chassis, carrocerias, tecnologia, combustível, peças e insumos para o segmento. "A Fetrasrio e a Etransport se consolidaram como o maior e mais importante evento do setor do País. Este reconhecimento veio, por exemplo, por meio da iniciativa da Scania de fazer um lançamento mundial durante a feira", comenta, Lélis Teixeira, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Rio de Janeiro (Fetraspor), organizadora do evento.

Teixeira se refere ao lançamento da nova linha de chassis para ônibus rodoviários e urbanos, a Série K da Scania. Com a premissa de oferecer mais conforto e segurança aos clientes e consumidores finais – passageiro e motorista –, a montadora incorporou novas tecnologias na Série K.



Os maiores e mais importantes fornecedores do setor apresentaram suas últimas novidades na exposição

Entre elas, o sistema ELC (Electronic Level Control), que controla a suspensão a ar, possibilitando a "adaptação" do veículo às irregularidades das vias.

Em seus 10 mil metros quadrados, a 7ª Fetrasrio abrigou 80 estandes, além de 50 ônibus de última geração no pátio externo da Marina da Glória. Como atração extra, a Fetraspor encomendou a produção de uma réplica em tamanho original do primeiro ônibus motorizado que circulou no Rio, em 1908.

Lélis Teixeira conta que o sucesso do evento despertou o interesse de

profissionais de outras áreas ligadas a transporte em participar de futuras edições da feira e do congresso. "Fomos procurados por representantes do setor de turismo, que manifestaram o interesse de participar das próximas edições das feiras. Desta forma,

teremos um evento cada vez mais abrangente", comemora ele.

Para avaliar a aprovação do evento pelos participantes, a Fetraspor encomendou pesquisa junto aos visitantes. O levantamento mostrou que 86% dos congressistas que responderam à pesquisa consideraram o evento como bom



Teixeira: o sucesso do evento despertou interesse de outras áreas em participar da feira no futuro

ou ótimo. O mesmo foi dito a respeito dos palestrantes por 91% dos entrevistados e dos temas das palestras por 97%. Quando perguntados sobre local, data e horários escolhidos para a realização do congresso e da feira, mais de 80% dos entrevistados se disseram satisfeitos.

O levantamento mostrou, também, que a maior parte dos visitantes era oriunda do Rio de Janeiro (72%). São Paulo respondeu por 7% do público. Já os estados do Espírito Santo, Rio Grande do Sul e Minas Gerais levaram, cada um, 3% dos participantes. Os outros 12% do público foram provenientes dos demais estados brasileiros e até de outros países da América Latina.

“Os temas abordados nas palestras foram escolhidos após uma pesquisa entre os participantes da feira. Isso possibilitou que nós identificássemos quais temas suscitariam maior interesse da platéia. Vamos fazer o mesmo nas próximas edições”, explica Teixeira.

Entre o público presente havia representantes não apenas do transporte, mas da indústria, serviços, governo e de diversas Organizações Não Governamentais (ONGs). Os debates mais concorridos durante o evento foram o “4º Encontro de Boas Práticas”, da NTU (Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos), e os painéis “Soluções para a Mobilidade Urbana” e “Desafios e Oportunidades das Tecnologias para o Transporte”. Quase empatados em quarto lugar ficaram o “Fórum Fetranspor de Segurança no Trânsito” e o “Painel sobre a Universidade Corporativa do Transporte”.

“A presença de representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) também fez com que os debates se tornassem mais ricos e interessantes”, destaca o presidente da Fetranspor.



Scania lançou a Série K de ônibus rodoviários durante a feira

Mas nem só de discussões econômicas e tecnológicas foi feito o evento. O enfoque cultural do encontro ficou por conta do Museu do Ônibus. Ali, os visitantes puderam apreciar miniaturas de antigos veículos e diversas fotografias do acervo do Museu do Transporte Urbano da NTU. “Esta iniciativa é uma importante colaboração para a sociedade. O congresso, que tem uma história de 19 anos de sucesso, comemorou o centenário do transporte por ônibus a motor no Brasil, trazendo à tona sua história e discutindo as principais questões que formam o cenário do transporte coletivo no Brasil”, destacou Teixeira.

Ao final do evento ocorreu, ainda, a premiação dos rodoviários que mais se destacaram nas empresas de ônibus do Estado do Rio de Janeiro. O prêmio Alberto Moreira tem como objetivo divulgar uma imagem positiva do rodoviário, além de valorizar o profissional que atua no setor de transportes de passageiros. Todos os

candidatos receberam menção honrosa e um distintivo. Os indicados pelos sindicatos receberam, ainda, a Medalha Fetranspor e os três primeiros lugares de cada categoria, selecionados pela banca de jurados, receberam o troféu Alberto Moreira nas versões ouro, prata ou bronze.

ETRANSPO – A aplicação de tecnologias de última geração, bilhetagem eletrônica, concorrência com transporte ilegal e as dificuldades enfrentadas pela economia mundial foram a tônica do 13º Congresso sobre Transporte de Passageiros, o Etransport, realizado em paralelo ao 7º Fetransrio. Durante três dias, os dois eventos permitiram que os profissionais da área conhecessem não só as novidades dos fornecedores do setor de transporte, mas também participassem de debates ligados à administração de seus negócios.

Apontada como uma das principais experiências tecnológicas realizadas no Brasil, a bilhetagem eletrônica do Estado do Rio foi o tema da mesa “Espaço RioCard: Tecnologia e Serviços”. Os palestrantes do painel forneceram detalhes sobre o sistema, um dos mais amplos do mundo e que exigiu a ação integrada de diversas empresas para sair do papel. Entre os assuntos abordados na sessão, esteve o desafio de viabilizar a convergência de diferentes tecnologias e produtos em um único sistema de pagamento, trabalho que vem sendo desenvolvido pela GetNet. Neste sentido, o diretor presidente da empresa, José Renato Hopf, destacou a instalação de 2.500 pontos de venda onde o RioCard poderá ser recarregado ou adquirido.

Este é apenas um dos produtos que utilizam tecnologia “contactless”, que permite o pagamento de tarifas e contas sem contato físico, através de um chip transmissor de rádio. Nas apresentações de

Vanderlei Corregio, diretor técnico da Quadra-rep Suporte Técnico, e Bertrand Moussel, da Inside Contactless, foi destacado o papel crescente do telefone celular neste processo. Aos poucos, o aparelho já começa a ser amplamente utilizado como forma de pagamento, em todo mundo e inclusive no Brasil.

Além do telefone celular, a praticidade no pagamento de passagens no transporte público também poderia ser feita utilizando outras ferramentas como relógios e até chaveiros. É o que destacou Luiz Guilherme Roncato, diretor de Advanced Payments (Pagamentos Avançados) da MasterCard Brasil, que contou detalhes da implementação do sistema em Nova Iorque. "A nova ferramenta foi capaz de atrair clientes que antes evitavam utilizar o transporte coletivo", afirmou o executivo.

Diante de tantas inovações, a necessidade dos gestores de transporte público de acompanhar o avanço da tecnologia foi um dos pontos de destaque do congresso. O assunto ganhou forma durante o painel "Desafios e Oportunidades das Tecnologias para o Transporte", apresentado por Roberto Nogueira, professor da Cop-pead, e Stênio Franco, diretor associado da Dealmaker. Enquanto algumas iniciativas ainda se encontram em fase embrionária, como os veículos elétricos que vem sendo testados em Adelaide, na Austrália, alguns produtos já estão disponíveis no mercado oferecendo vantagens como redução dos custos

"Transporte Illegal e Segurança Pública" foi um dos importantes temas discutidos no Etransport



Os visitantes tiveram a oportunidade de conhecer o Museu do Ônibus, criado em comemoração aos 100 anos de transporte de ônibus no Brasil



operacionais e ampliação da receita.

De acordo com o diretor da Dealmaker, a implementação de sistemas inteligentes de gestão, os chamados ITS, cobrem o investimento realizado se instalados e explorados de maneira correta. Cidades como Goiânia, que já adotaram a novidade, esperam recuperar em dois anos o dinheiro aportado, graças à redução de 3% nos gastos da operação.

No mesmo painel, Francisco Gavinho, dono da empresa Costa do Sol, que atua na região dos Lagos, no Estado do Rio, aproveitou para lembrar que é preciso ter cui-

dado na hora de aplicar recursos. "Tenho pagado caro por ser pioneiro. É preciso verificar se as soluções ofertadas funcionam na prática", ressaltou o executivo, um dos primeiros a utilizar a bilhetagem eletrônica, entre outras inovações.

Entre as principais oportunidades apresentadas, Nogueira destacou a tecnologia do georeferenciamento, que permite aferir o tempo de espera do passageiro enquanto aguarda o coletivo, e o surgimento de displays que podem ser instalados em torno do veículo e utilizados como espaços publicitários.



Além de abordarem as vantagens das diversas novidades, os palestrantes também alertaram sobre a necessidade de se reavaliar constantemente o modelo de negócio adotado. Para ilustrar o conceito, o professor da Coppead lembrou a falência de companhias que não conseguiram se readaptar a novas realidades. Foi o caso da Olivetti e da Hamilton, que produziam máquinas de escrever e se tornaram obsoletas com a chegada dos primeiros computadores. Stênio Franco chegou a prever que "daqui a quatro anos bancos e operadores de telefonia já serão parte do sistema de transportes coletivo". Para comprovar a tese, o executivo informou que a Master Card teria recentemente se oferecido para bancar os custos de implementação de um sistema de pagamento eletrônico em Curitiba.

Outro concorrido evento do 13º Etransport foi a mesa redonda "Transporte Ilegal e Segurança Pública". Para falar sobre as principais medidas tomadas para regulamentar o transporte coletivo em Recife foi convocado o secretário municipal de Serviços Públicos, Amaro João. De acordo com o secretário, o transporte público deixava de arrecadar R\$ 45 milhões por mês devido à atuação dos piratas. O quadro foi revertido através de medidas como bloqueio da passagem de kombis irregulares, regularização da atuação de permissionários e apoio a passageiros onde os coletivos não possuem acesso.

Também foram destacadas as ações praticadas no Estado do Rio de Janeiro, onde uma parte do sistema de transporte alternativo é comandada por milícias e pelo tráfico de drogas. Para exemplificar o aumento da fiscalização, o presidente do Detro, Rogério Onofre, afirmou que foram apreendidos mais de 13 mil veículos irregulares no último ano. Onofre destacou também a necessidade de os empresários tomarem "consciência de que devem fazer investimentos e prestarem um serviço

com mais competência à população". Em seguida, o presidente executivo da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio (Fetranspor), Lélis Teixeira, criticou a falta de investimentos em infra-estrutura por parte do governo estadual, ressaltando a importância de medidas como construção de corredores exclusivos e a organização do transporte ilegal.

Mas para encarar a necessidade de reciclar procedimentos e equipamentos é necessário enfrentar riscos financeiros indesejados na atual conjuntura mundial. A palavra de ordem é cautela, conforme ficou claro nas exposições de Marcelo Salomão, economista do Unibanco no painel "Panorama Econômico Nacional – In-

fluência nos Transportes". Apesar da dificuldade de se tratar as consequências diretas da recessão no setor de transporte público, foi feito um apanhado dos principais fatores que desencadearam a crise verificada a partir de setembro.

Para dar uma idéia de um dos principais efeitos do quadro negativo, o economista Carlos Sardenberg, expositor do painel, explicou que a perda de US\$ 1 trilhão na economia mundial significou uma perda de US\$ 12 trilhões em crédito, já que um banco conservador pode emprestar 12 vezes seu capital. "O mundo ficou sem dinheiro para investir", resumiu o jornalista. Segundo Salomão, o brasileiro já está sendo afetado, mas o País possui melhores condições do que em momentos anteriores. ■

Oferecer **mais** para seu cliente



gera mais **lucro** para você



ÁUDIO

rádio/cd/dvd/mp3 alto-falante

VÍDEO

monitor lcd fixo/retrátil

alarme com rastreador **gps** protetor para tecido sensor de estacionamento

kit de monitoramento câmera ccd/cmos

película de controle solar faixa de proteção de pára-brisa

INTERNET

SEGURANÇA



deixe a concorrência pra trás, ofereça **Orbus** para seus clientes



Acessórios para Ônibus

(54)3028 9676
 orbus@orbus.com.br
 R. 13 de Maio, 921 • N. Sa. de Lourdes
 95084-460 • Caxias do Sul • RS • Brasil



Irizar PB chega impelido pelo sucesso europeu

Design aerodinâmico, conforto e mais segurança para os passageiros no caso de acidente são as principais características da nova carroceria rodoviária da fabricante de origem espanhola

A IRIZAR LANÇA NO BRASIL O MODELO rodoviário PB, um dos seus modelos mais vendidos na Europa e eleito o ônibus rodoviário do ano 2004. Foi introduzido no mercado europeu em 2001, depois de três anos de pesquisa e investimentos de 18 milhões de euros. A carroceria PB destina-se ao transporte rodoviário de luxo, tanto em linhas regulares como para turismo e fretamento e tem como principais características o conforto, a segurança e o design sofisticado. Sem contar o alto rendimento, garante a empresa. Todos os

componentes utilizados pelos passageiros, guia e motorista são norteados pela ergonomia e funcionalidade, o que permite maior conforto, destaca a Irizar, cuja fábrica está localizada em Botucatu, interior paulista e a matriz espanhola, no País Basco.

No projeto desse modelo, a Irizar levou muito em conta a climatização e o isolamento termoacústico. Também foi dada grande atenção aos acabamentos internos, cujas formas e cores proporcionam um ambiente relaxante e confortável. Na

área de segurança, a empresa também inovou: deu maior rigidez à estrutura, item importante na proteção dos passageiros no caso de tombamento, impacto frontal, torção e flexão da carroceria. Além disso, seu centro de gravidade mais baixo dá uma maior estabilidade ao veículo. De acordo com a encarregadora, é "um ônibus rodoviário único no mercado, no que diz respeito ao cumprimento dos mais altos padrões de segurança".

Seu desenho atrativo, com suas formas sólidas, tornou o ônibus extremamente

chamativo. Internamente também foi dado destaque à harmonia de formas e cores para conferir ao veículo uma imagem impecável. Segundo a Irizar, o PB incorpora a mais avançada tecnologia para conseguir, entre outras coisas, uma aerodinâmica inovadora que permite uma redução do consumo de combustível. Além disso, com a adoção de sistemas que facilitam o acesso a todos os componentes, tanto do chassi como da carroceria, a manutenção fica mais prática.

O Irizar PB é oferecido com 12 metros, 13 metros e 14 metros de comprimento. As duas primeiras versões têm 3.700 milímetros de altura, enquanto a terceira possui 3.990 milímetros e configuração 6x2. O PB tem preço de aproximadamente 17% dos modelos convencionais da empresa. A empresa prevê vender 130 unidades do PB por ano.

Entre os equipamentos básicos do novo modelo estão: acionamento de abertura das portas à distância e fechamento com bloqueio na porta dianteira; apóia-braço integrado na lateral, carregador de celular no painel, divisória curva exclusiva da Irizar, espelhos retrovisores elétricos com 3 pontos de visão, itinerário eletrônico curvo 7x80 cm, janela com acionamento elétrico para o motorista, pára-brisas inteirico, luz halógena no teto e luz interior fluorescente. Outros destaques incluem sistema de climatização independente para motorista e passageiros, tampas dos bagageiros laterais pantográficas com abertura pneumática desde o posto do motorista e piso com corredor rebaixado.

Quanto aos opcionais, a Irizar oferece banheiro central, cama para motorista, farol de xenón com lavador, retrocâmara com visão externa e interna, sensores de marcha a ré no pára-choque traseiro, som individual nas poltronas e bar completo, entre outros itens.

"Com este lançamento consolidamos a estratégia de internacionalização definida há duas décadas no grupo Irizar e estaremos melhor preparados para atender às

No interior do PB, as formas e cores proporcionam um ambiente relaxante e confortável aos passageiros



necessidades dos nossos clientes", afirmou José Manuel Orcasitas, coordenador geral dos projetos no exterior da Irizar. As entregas do PB aos clientes começam em março de 2009.

Segundo a empresa, mais de 5 mil ônibus Irizar PB circulam pelas estradas do mundo. Além do PB, a empresa fabrica no Brasil os modelos Century produziu neste ano cerca de 500 unidades, 65% das quais exportados para a América Latina, países africanos, Austrália e Nova Zelândia. A matriz espanhola, localizada na cidade de Ormaiztegui, no norte da Espanha, foi fundada em 1889 pela família Irizar. A empresa é líder absoluta no mercado de ônibus da Espanha e tem fábricas na China, Marrocos, México, Índia, África do sul, além do Brasil. No ano passado, o Grupo Irizar produziu mais de 3.900 ônibus.

UMA DÉCADA NO BRASIL – A Irizar Brasil foi criada em Botucatu, cidade no interior de São Paulo no ano de 1997. Depois do mercado nacional, as vendas da Irizar Brasil estenderam-se à América do Sul, América Central e ao Caribe. No ano de 2004, iniciaram-se as exportações para os países africanos, principalmente Nigéria, Egito e África do Sul. Neste país, foi cria-

da a Irizar Southern Africa, que realiza as montagens a partir de unidades PKD fabricadas no Brasil sobre chassis locais. A tecnologia de fabricação foi transferida do Brasil. Em 2007, foram exportadas as primeiras carrocerias para os mercados da Austrália e Nova Zelândia.

Os modelos de ônibus fabricados pela Irizar no Brasil destinam-se ao mercado de transporte rodoviário, com o modelo Century nas versões Premium, Luxury e Semi-Luxury. Podem ser montados sobre chassis com motor dianteiro, traseiro e direção no lado esquerdo ou direito. O PB não substitui os modelos atuais, explica a empresa. "Além de ter um projeto com um modelo de gestão diferenciado, a Irizar complementa a gama atual de produtos com o melhor rodoviário de alto luxo da Europa", enfatizou Gotzon Gómez, diretor geral da Irizar Brasil. Existem mais de 3 mil ônibus brasileiros da Irizar rodando hoje.

A fábrica da Irizar em Botucatu, recém-ampliada e modernizada, tem área de 39 mil metros quadrados e 20 mil metros quadrados construídos. Exigiu um investimento de R\$ 300 milhões e tem capacidade de produzir quatro ônibus rodoviários por dia. A unidade que começou com 50 funcionários emprega hoje 500 pessoas.

Passageiros mais seguros

Nova Série K de chassis para ônibus urbanos e rodoviários da Scania privilegia o conforto e a segurança dos passageiros

■ SONIA CRESPO



GARANTIR UMA VIAGEM MAIS TRANQUILA para os passageiros é um dos principais atributos da nova Série K de chassis para ônibus que a Scania começa a produzir a partir de janeiro de 2009, na sua fábrica de São Bernardo do Campo (SP), em quatro modelos para aplicação urbana e cinco modelos para o segmento rodoviário, todos com diversas configurações e motorização traseira, suspensão a ar e maior eletrônica embarcada. Os novos ônibus foram lançados durante a Fetransrio, em novembro de 2008.

"A segurança para os passageiros é a principal característica dos novos veículos, respaldada por sistemas eletrônicos como o controle dos freios e o controle da suspensão. Esses novos sistemas eletrônicos garantem maior confiabilidade das

funções do veículo e minimizam em grande parte a ocorrência de falhas, o que proporciona viagens sem interrupções", explica Mathias Carlbaum, diretor de Vendas de Veículos da Scania para a América Latina. Para os novos chassis a montadora reformulou o ambiente de trabalho do motorista, agora mais ergonômico. Vários comandos estão agora posicionados no volante ou na coluna de direção, muito mais próximos das mãos, facilitando a condução do veículo. Além disso, foram concebidos novos pedais, suspensos a partir do painel e não mais apoiados no assoalho, que utilizam melhor a musculatura das pernas, minimizando o cansaço.

"A Série K disponibiliza uma família de produtos com todos os benefícios da

tecnologia oferecida na Europa, porém, adaptados especialmente para atender às exigências do transportador brasileiro. Os chassis podem ser personalizados de acordo com a necessidade de transporte, rodoviário ou urbano, em diferentes condições de operação", afirma Wilson Pereira, gerente executivo de Vendas de Ônibus da Scania no Brasil.

Para 2009, Pereira diz que a perspectiva de evolução nas vendas da montadora se manterá em linha com o que aconteceu em 2008. "Acreditamos que a renovação de ônibus urbanos no mercado doméstico repita os resultados de 2008. Já para a linha de rodoviários esperamos um aumento nas vendas de 10%", comenta. Ele diz que o momento econômico que o mundo

vive não permite que se estabeleçam metas de comercialização para 2009. "Mas acreditamos que os empresários continuarão investindo e a Scania estará preparada para atender a essa demanda", diz.

MOTORES DIVERSIFICADOS – Antes do lançamento, os novos chassis passaram por rigoroso período de testes nas condições locais, totalizando mais de 500 mil quilômetros rodados pelas mais diversas estradas e topografias brasileiras. Todos os novos componentes demonstraram desempenho satisfatório e sem ocorrência de falhas. Os veículos oferecem novas opções de combinação entre motores e caixas de câmbio, possibilitando montagens que atendem ainda mais as necessidades do transporte de passageiros, tanto urbano como rodoviário. As potências da linha atual foram preservadas, mas a eletrônica embarcada em cada motor foi atualizada, resultando em uma nova designação para cada motor e um desempenho mais econômico para o veículo.

Os motores da Série K são de 9 litros, com 270 hp, 270 hp e 310 hp, de 11 litros com 340



Chassis rodoviários da Série K são oferecidos em cinco versões, com motorização variando de 270 hp a 420 hp

hp ou de 12 litros com 380 hp e 420 hp. O lançamento introduz uma nova caixa mecânica, a GR 875R, para os veículos rodoviários com motor de 420 hp, que além de maior torque conta com freio auxiliar incorporado. Para as aplicações urbanas, há uma nova geração de caixas automáticas de 5 marchas e a introdução de caixas com 6 velocidades, possibilitando a escolha de um veículo mais adequado segundo características topográficas e de velocidade das linhas de operação.

A nova série oferece como opcional o Scania

Opticruise, em uma nova versão tecnológica para os ônibus rodoviários que automatiza as mudanças de marchas nas caixas de câmbio manuais. Esse sistema escolhe automaticamente a melhor marcha conforme a situação, proporcionando ao motorista uma condução mais tranquila e mais conforto para os passageiros, uma vez que elimina qualquer possibilidade de trancos.

CONTROLE DE SEGURANÇA – Para os veículos de carroceria mais alta, a Série K introduz um sistema inteligente de proteção contra tombamento, que abaixa o centro de gravidade a partir de uma certa inclinação lateral, estabilizando a condução. Esse sistema atua na suspensão do veículo. Um novo controle de estabilidade monitora continuamente a velocidade do ônibus e a rotação das rodas. Em situações críticas, ao detectar uma variação entre o comando do motorista e o movimento real do veículo, atua cortando a força do motor e aplicando os freios das rodas independentemente para fazer com que a estabilidade seja retomada e a condução desejada pelo motorista priorizada.

Entre as principais características de segurança dos novos chassis destacam-se o Sistema Eletrônico EBS, que ajusta a força do freio para que a desaceleração seja sempre a mesma para uma determinada posição do pedal, garantindo a melhor res-

URBANOS

K 230 – com ou sem entrada baixa, ideal para as linhas municipais entre bairros e alimentadoras

K 270 – de 15 metros, de três eixos, com um eixo traseiro direcional, nas versões com ou sem entrada baixa, indicado para linhas de maior demanda e corredores

K 310 articulado – com três eixos, capacidade para até 160 passageiros, ideal para corredores

K 310 articulado de 20 metros – com quatro eixos, capacidade para até 186 passageiros, para corredores de demanda elevada

RODOVIÁRIOS

K 270 – para fretamento e distâncias curtas

K 310 – também para fretamento e distâncias intermunicipais

K 340 – para médias distâncias

K 380 – com a exclusiva opção de eixo traseiro direcional (6x2*4) que reduz o raio de giro, indicado para longas distâncias

K 420 – também com a exclusiva opção de eixo traseiro direcional (6x2*4), ideal para longas distâncias com topografia acentuada; possibilita o uso de carrocerias de piso duplo

SCANIA



A segurança dos passageiros, principal característica dos novos veículos, é respaldada por sistemas eletrônicos



Os pedais estão suspensos, e não apoiados no assoalho, o que minimiza o esforço dos tornozelos



A coluna da direção pode ser movimentada entre 24 e 44 graus de inclinação

posta de frenagem tanto com o ônibus carregado como descarregado; Programa Eletrônico de Estabilidade, que monitora continuamente o movimento e a velocidade

do veículo e o giro das rodas; freios a disco, que garantem maior segurança em ladeiras descidas e frenagens sucessivas; proteção contra tombamento, sistema que monitora a inclinação do chassi em relação à horizontal e quando o ângulo excede 23 graus, a proteção contra tombamento é ativada provocando o esvaziamento das câmaras de ar, o que estabiliza o veículo ao abaixar seu centro de gravidade; ajoelamento, que faz com que a altura do ônibus seja reduzida para facilitar o embarque ou desembarque dos passageiros; mostrador de peso sobre os eixos, orientando ao motorista maior controle sobre a distribuição de peso no veículo, podendo assim evitar sobrecargas; e freio de parada de ônibus (ponto de ônibus), dispositivo que combina, por exemplo, a abertura das portas com o acionamento automático dos freios.

CONDUÇÃO FAVORECIDA — Os novos chassis de ônibus Scania Série K apresentam grandes mudanças no ambiente do motorista, que privilegiam a ergonomia da condução. Agora, o posicionamento do volante e do painel de instrumentos está coordenado com a posição do banco do motorista e dos pedais, independente do tipo de carroceria que é implementada ao

chassi Scania. No lançamento, toda a experiência da Scania em oferecer as melhores condições de trabalho para o motorista de caminhão foi transferida para o motorista de ônibus, depois da conclusão de encaixe do chassi.

Os pedais da Série K estão agora suspensos e não mais apoiados no assoalho do ônibus. Com isso, trabalha-se mais com a musculatura das coxas, que estão suportadas pelo assento do banco, e o esforço dos tornozelos é minimizado. Diversos comandos foram reposicionados, ficando no próprio volante e até mesmo na coluna de direção, ou seja, bem mais perto das mãos.

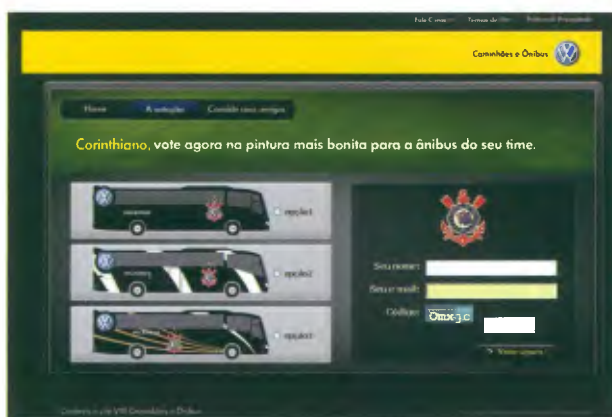
O volante pode ser ajustado em várias posições. Um botão destrava o volante por aproximadamente sete segundos, liberando a coluna da direção para ser movimentada em um total de 85 milímetros no sentido do comprimento e entre 24 e 44 graus de inclinação. Se necessário, o volante pode ser posicionado quase horizontalmente com o veículo estacionado. A Scania dedicou grandes esforços para que todos os sinais, símbolos, luzes de advertência e comandos sejam facilmente compreendidos pelo motorista. Também procurou assegurar que as localizações dos comandos e respectivas funções tornem-se rapidamente familiares.

Jogada de craque

A Volkswagen fecha parceria com seis grandes times brasileiros de futebol oferecendo ônibus para o transporte dos jogadores

■ SONIA CRESPO

NO ANO PASSADO, A VOLKSWAGEN Caminhões e Ônibus firmou uma parceria com o Esporte Clube Corinthians, oferecendo um ônibus, em sistema de comodato, para o transporte dos jogadores de futebol durante sua peregrinação pelos torneios do esporte. O sucesso da iniciativa foi tão grande que este ano a montadora decidiu expandir a ação para outros clubes do País. A partir de 2009, o ônibus rodoviário Volkbus 18.320 EOT também será o novo meio de transporte dos jogadores de futebol de sete grandes times brasileiros, incluindo o Corinthians, que manteve o contrato firmado anteriormente: Santos, Flamengo, Vasco da Gama, Grêmio, Internacional e Atlético Paranaense. A estratégia de marketing da montadora é continuar associando sua marca a símbolos de grandes clubes de futebol. "A Volkswagen Caminhões e Ônibus irá, além de garantir exposição na mídia, relacionar o símbolo do clube à marca Volkbus, que oferece ao mercado produtos para o transporte de passageiros. Para isso, estamos renovando a parceria de sucesso com o Corinthians e estendendo-a a outros times de destaque no futebol brasileiro", ressalta Roberto Cortes, presidente da empresa.



Para interagir com torcedores de cada um desses clubes, a montadora também criou o hot site www.vwcfutebol.com.br, através do qual os torcedores terão oportunidade de escolher a pintura mais bonita para o ônibus de seu time. Também neste site os visitantes poderão participar do concurso cultural Craque de Idéias, criando uma frase com a palavra "Volkbus" e o nome do time. Para cada time serão selecionadas as cinco melhores frases e seus criadores ganharão camisas autografadas pelos jogadores.

CONCEPÇÃO CUSTOMIZADA – Uma equipe composta por técnicos da Volkswagen reuniu-se com representantes dos clubes para a concepção dos ônibus, desenvolvendo veículos sob medida para cada

um deles. Serão avaliadas a melhor disposição das poltronas e até a configuração de salas de reuniões para as comissões técnicas, sempre levando em conta o conforto dos atletas.

Os Volkbus virão equipados com o que há de mais moderno em termos de tecnologia, incluindo a transmissão automática importada da Bélgica. Cada um dos sete ônibus possui frigobar, ar-condicionado, televisores LCD,

banheiro e, em alguns casos, até macas para o transporte de jogadores contundidos durante as partidas. "Os clubes parceiros passam a contar agora com recursos de transporte equivalentes aos dos clubes europeus", enfatiza Cortes.

A primeira investida neste projeto de marketing da montadora, em julho de 2007, foi com o fornecimento do ônibus rodoviário modelo VW 18.310 OT, para os jogadores do Corinthians. De lá para cá, o veículo – denominado Mosqueteiro V – além de garantir a exposição da marca Volkbus, associou o símbolo do clube à marca.

O Mosqueteiro V possui suspensão pneumática e foi montado com carroceria Irizar, com 36 poltronas semileito, em couro. A pintura nas laterais do ônibus, em preto e branco, destacam o logotipo da montadora e o contorno de um jogador de futebol em ação. Os logotipos do clube e da montadora também aparecem no teto do veículo, facilitando a localização do ônibus nas estradas pelas equipes aéreas de reportagem.



Operadores valorizam a comunicação visual

Ultracargo e Transportadora Americana foram as vencedoras nas categorias Transporte de Carga e Utilitários no 40o.

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



Ultracargo: escolhida por unanimidade primeira colocada na categoria de Carga

EM SUA 40ª EDIÇÃO, O CONCURSO DE Comunicação Visual e Pintura de Frotas recebeu um número recorde de inscrições: 75 empresas apresentaram seus trabalhos para serem avaliados. No segmento de Transporte de Carga, a vencedora foi a Ultracargo (SP), com design de Marcelo Iqueut; em seguida, veio a Tegma Gestão Logística, de Barueri (SP), que ficou em segundo lugar, com projeto de Caroli-

na Fernandes Ronconi de Oliveira; a terceira colocada foi Jamef Encomendas Urgentes, de São Paulo, com trabalho de Altamy Monteiro, da N7 Design. A Translute Transportes Rodoviários, recebeu menção honrosa na categoria, com projeto da Y2M2 Propaganda. Na categoria Utilitários, que foi incluída no concurso pela primeira vez, as empresas premiadas foram Transportadora Americana (TA),

com design de Raphael Gullo Neto, da Plenna Sim Comunicação e Marketing Estratégico; e Primav Ecorodovias, com projeto de Gustavo Guimarães.

Os jurados avaliaram os trabalhos sob aspectos como estética (beleza, harmonia e adequação), originalidade e atualidade, segurança, praticidade (para analisar se o projeto é de fácil execução e manutenção), identificação da marca

e promoção dos serviços e produtos oferecidos. Para escolher as melhores pinturas, foram convidados profissionais ligados ao setor de transportes: Ângela Negreiros, da Akzo Nobel; o jornalista Ariverson Feltrin; e Marizeth Pádua de Carvalho, da Basf.

SOFISTICAÇÃO – Os jurados não tiveram dificuldades em eleger o projeto da Ultracargo Gourmet como o melhor do segmento de Transporte de Carga, design criado por Marcelo Iqueuti, da Victory, de São Bernardo do Campo (SP). O visual do caminhão Ultracargo Gourmet marca um novo posicionamento de atuação logística da empresa, que precisava transmitir uma imagem adequada aos produtos transportados – insumos alimentícios –, sem deixar de incorporar a força da marca Ultracargo, que traz um histórico de experiência e credibilidade no mercado.

O caminhão recebeu o ícone do chapéu



Transportadora Americana: visual clean para circular nos grandes centros

do chef em azul e a palavra "Gourmet" foi escrita em dourado, com padrão tipográfico semelhante ao utilizado em padarias e confeitarias – principais parceiros da Ultracargo neste tipo de operação. O resultado foi um visual sofisticado e atraente, na avaliação dos jurados. "Ficou muito harmonioso. O projeto conseguiu suavizar a marca, que já é bastante conhecida por sua atuação em outros setores, tornando-a bastante adequada ao transporte de produtos alimentícios", acredita Ângela Negreiros.

A empresa manteve a padronização já adotada pela frota da Ultracargo Granéis Sólidos, grupo de produtos em que a categoria de produtos alimentícios se encaixa. A estrutura de carga dos caminhões da Ultracargo Gourmet é decorada com ilustrações de montes de farinha de trigo, ramos de trigo e pães.

A Tegma, segunda colocada, demonstrou em

seu projeto uma preocupação com a segurança nas estradas. "É a empresa que dá maior destaque às sinalizações de segurança, como tamanho do veículo e altura. O design remete à idéia de futuro e a marca está bem colocada", diz Marizeth. A Jamef apresentou no concurso a frota comemorativa de seus 45 anos de atuação no mercado, que recebeu imagens de pontos turísticos dos estados brasileiros em que a empresa possui filiais e colaboradores. A Translute, homenageada com a menção honrosa, cativou



Tegma: design moderno e destaque para a marca garantiram segundo lugar



PINTURA DE FROTAS



Primav Ecorodovias: destaque entre utilitários...



...para diminuir poluição visual



Translute: menção honrosa no segmento de Transporte de Cargas



Jamef: frota comemorativa pelos 45 anos da empresa

os jurados pela vivacidade e harmonia das cores.

MENOS POLUIÇÃO VISUAL – Na categoria dos Utilitários, o projeto da Transportadora Americana (TA), com sede na cidade paulista de Americana, conquistou a preferência dos jurados. A frota de utilitários da TA foi adquirida em julho de 2008 para o serviço de entregas na região central de São Paulo. A empresa se preocupou em elaborar uma programação visual exclusiva para estes veículos que fosse clean e não contribuísse para a poluição visual da área. O projeto da TA é da Plenna Sim Comunicação e Marketing.

Ariverson Feltrin destaca a importância de as empresas de transporte criarem uma linguagem visual para este tipo de frota. "Temos de incentivar estas iniciativas, pois



Pontos turísticos: Jamef faz homenagem às capitais brasileiras

a tendência é que os utilitários de carga circulem cada vez mais pelos grandes centros. Um design bem elaborado ajuda a diminuir a poluição visual nestas áreas", afirma. A Primav Ecorodovias, que também apresentou um design clean, ficou com o segundo lugar neste segmento. Os jura-

dos não chegaram a um consenso a respeito do terceiro lugar.

Os melhores projetos foram homenageados durante o evento de premiação Maiores e Melhores de Transporte e Logística", realizado por Transporte Moderno no dia 25 de novembro de 2008.

Equipe Mercedes-Benz, campeã pela segunda vez

Depois de dez etapas e uma empolgante corrida em Brasília, o paranaense Wellington Cirino da equipe Mercedes sagra-se campeão da Fórmula Truck pela quarta vez

DEZ CORRIDAS EMOCIONANTES, 26 arrojados pilotos, caminhões preparados para velocidades de 200 km/hora e seis equipes de montadoras – Mercedes-Benz, Volkswagen, Scania, Volvo, Ford e Iveco – fazem da Fórmula Truck um dos espetáculos mais concorridos no Brasil, atraindo um enorme público nas cidades onde são realizadas as dez corridas de cada temporada. Na última etapa, em Brasília, no dia 7 de dezembro passado, restavam apenas dois pilotos com possibilidade de conquistar o título: Wellington Cirino, da ABF Mercedes-Benz e o companheiro de equipe Geraldo Piquet, que levava uma vantagem de 14 pontos após nove corridas – realizadas em Guaporé (RS), Goiânia (GO), Caruaru (PE), Fortaleza (CE) São Paulo (SP), Londrina (PR), Campo Grande (MS), Curitiba (PR) e Tarumã (RS).

Com um desempenho perfeito, liderando de ponta a ponta, Cirino venceu a corrida e a disputa com o companheiro para conquistar o campeonato pela quarta vez e dar à equipe ABF Mercedes-Benz seu segundo título de marcas (o primeiro foi em 2006). O piloto é o maior vencedor da categoria. Tinha vencido os campeonatos



Geraldo Piquet, vice, e Wellington Cirino, campeão de 2008

de 2001, 2003 e 2005. Geraldo Piquet ficou com o vice-campeonato deste ano.

Os pilotos da ABF Mercedes-Benz correm na F-Truck com os modelos Axor 2044, que segundo a fabricante, se destacaram

pela força, desempenho e resistência durante toda a temporada. A Mercedes-Benz explicou ainda que a elevada potência, entre 1.200 cv e 1.250 cv nas pistas de competição - garantiu a performance dos pilotos, assegurando altas velocidades, rápidas saídas de curvas e retomadas. A excelente performance do 2044 deve-se também à relação adequada de eixo para a rotação do motor, o que é feito de acordo com as características de cada pista, acrescentou a montadora.



Michelin lança pneu mais econômico



A Michelin lança o pneu XTE2 Série 70 para semi-reboques que é mais baixo e mais leve - dimensão 275/70 R22.5 comparada com o padrão 295/80 R22.5 - do que os pneus atuais e oferece a mesma capacidade de carga. Segundo a fabricante o principal objetivo do lançamento é oferecer aos transportadores a redução dos custos operacionais, já que o XTE2 Série 70 tem preço abaixo dos produtos concorrentes enquanto proporciona melhor rentabilidade por quilômetro durante a primeira vida e na vida total do pneu.

Pelas suas características, o XTE2 Série 70, em comparação com o pneu 295/80 R22.5, proporciona uma redução de combustível por veículo de 1,5%, equivalente a uma economia anual de 750 litros, informa a Michelin. Além disso, possibilita ao transportador uma maior produtividade devido ao menor tamanho e peso do pneu em relação à Série 80. Com essas características, o usuário pode transportar mais carga por viagem, seja pela redução do peso total do veículo (10 kg por pneu), ou pelo aumento da capacidade volumétrica (redução de até 10 cm na altura, permitindo ganho significativo de volume no semi-reboque (de até 3,8 metros cúbicos).

A Michelin indica o novo pneu principalmente para os segmentos de baús, sidereiras, frigoríficos e tanques, além das cegonhas.

Volvo Trucks participa de projeto ecológico



Em janeiro de 2009, terá início um projeto-piloto chamado de "Mais uma pilha" para reduzir radicalmente os impactos ambientais e climáticos das operações de transporte de madeira na Suécia. A Volvo Trucks, juntamente com o Instituto de Pesquisas Florestais (Forestry Research Institute) e Departamento de Estradas de Rodagem (Swedish Road Administration), tem como meta diminuir o número de veículos necessários para a operação, o que significa menos emissões de poluentes e alto nível de segurança no tráfego. Resultados iniciais indicam uma redução de 20% por tonelada no consumo de combustível e nas emissões de dióxido de carbono.

O teste será realizado durante três anos. O caminhão de transporte de toras usado no projeto recebeu permissão especial da Swedish Road Administration para cobrir o trecho de 170 km entre Överkalix e a instalação da SCA em Munksund, em Norrbotten, no norte da Suécia. O caminhão foi construído para transportar uma carga líquida de 60 toneladas — o limite atual é de 40 toneladas.

Novo diretor de comunicação da VW

O jornalista André Senador assumiu a diretoria de Assuntos Corporativos e Relações com a Imprensa da Volkswagen do Brasil. O novo diretor coordena as atividades da assessoria de imprensa institucional e de produto, além da comunicação interna da companhia. Senador dirigiu por onze anos o Departamento de Comunicação Corporativa da Mercedes-Benz do Brasil. Atuou também como gerente de Comunicação Social da Basf.



Intermodal 2009 traz novidades

A 15ª edição da Intermodal South America 2009 acontece de 14 a 16 de abril, no Transamérica Expo Center, em São Paulo. O lançamento do evento ocorreu em novembro, em São Paulo, reuniu 110 empresários, jornalistas e profissionais ligados ao setor. A área de exposição aumentou 20%, chegando a 30 mil m² — 95% das áreas disponíveis já estão contratadas.

Para 2009, foi firmada uma parceria entre a CMP/United Business Midia Brazil e o GVCelog (Centro de Excelência em Logística e Cadeias de Abastecimento) da FGV (Fundação Getúlio Vargas), para o desenvolvimento de uma pesquisa sobre a Competitividade Brasileira nas Exportações. Trata-se de um estudo que analisará as atividades do segmento de logística em 2008. Os resultados serão divulgados uma semana antes da feira, no dia 7 de abril. O professor do GVCelog da FGV, Manuel de Andrade e Silva Reis, coordenador da pesquisa, explica que serão escolhidos 15 gargalos ligados ao setor de logística que serão analisados de maneira detalhada.

O catálogo da Intermodal 2009 será totalmente reformulado, passando a conter reportagens e entrevistas sobre comércio exterior. "A proposta é que o catálogo possa ser usado como um mapa de bolso, com a planta da feira e a relação dos expositores", informa Marcelo Fontana, da OTM Editora. Serão disponibilizados 20 mil exemplares do catálogo. Uma edição especial da revista Global da editora irá circular durante o evento.

A equipe da CMP/United Business Media Brazil, anunciou também a criação do Air Cargo South America Summit, uma parceria com o Journal of Commerce, como um ponto de encontro exclusivo para mostrar os últimos lançamentos e tendências mundiais do setor de cargas aéreas.

Caminhões Volkswagen e Agrale no Haiti



Os onze primeiros caminhões Volkswagen a integrar a missão de paz das Organizações das Nações Unidas (ONU) chegam ao Haiti em janeiro de 2009. A frota da montadora deve chegar a 40 veículos em 2009. O modelo que será enviado ao Haiti é o VW Worker 15.210 4x4, para o transporte de tropas e equipamentos.

Em setembro de 2008, a Volkswagen Caminhões e Ônibus venceu uma licitação para fornecer 150 caminhões operacionais com tração integral para o Exército brasileiro. Os veículos que integrarão a missão de paz da ONU fazem parte desta negociação — outras 14 unidades já haviam sido entregues às Forças Armadas no primeiro semestre de 2006.

A frota da Volkswagen no Haiti terá assistência técnica dos mecânicos do Exército brasileiro, que foram treinados pela montadora, assim como os motoristas. A missão de paz ONU no Haiti também passará a

contar, a partir de janeiro, com 18 unidades do Agrale Marruá, modelo AM20 para transporte de frotas e como ambulâncias, que foram adquiridas pelo Exército da Argentina. Os primeiros modelos foram enviados para a Argentina em 15 de dezembro e seguirão para Porto Príncipe, onde está localizada a base da Argentina no Haiti.

Os modelos vendidos para Argentina têm motorização diesel, com capacidade de carga de 750 kg, e servem em qualquer terreno. Os veículos têm capota removível e carroceria metálica de vinil e autonomia de 700 km.

O Agrale Marruá foi especialmente desenvol-



vido para atender às necessidades das Forças Armadas e recebeu a homologação do Exército e da Marinha do Brasil.

Ford Caminhões adota novo logotipo



A Ford Caminhões apresentou o novo logotipo da marca, que traz de volta as cores vermelho e azul. O objetivo da mudança é mostrar a nova fase da Ford Caminhões, marcada por novos produtos, grandes investimentos, rede de distribuidores exclusiva e foco no relacionamento com os clientes.

"Nestes tempos de revitalização, quando a operação de caminhões no Brasil cresce, se moderniza, amplia sua rede de distribuidores, traz produtos inovadores, é o momento certo também para mudar sua identidade visual. Buscando inspiração nas suas raízes, no conceito de ser uma única Ford no mundo todo, de se apresentar em roupa de gala, desenvolvemos a nova logomarca", diz Oswaldo Jardim, diretor de Operações de Caminhões da Ford América do Sul.

A Ford, que está no Brasil desde 1919, começou como fábrica de caminhões. Com o F-600, em 1957, lançou o primeiro caminhão genuinamente brasileiro. Vários tipos diferentes de logotipos Ford foram usados para identificar a marca. O atual logo global da Ford, chamado de Oval Azul do Centenário, foi lançado em 2003 em homenagem aos 100 anos da Ford Motor Company.

Mudanças na Volvo Financial Services Brasil

Valter Vipiana, responsável pela gerência comercial do consórcio e da comunicação de marketing da Volvo Financial Services Brasil, assumiu também a área de seguros da marca no mercado brasileiro. Há 13 anos na Volvo, Vipiana continuará a se reportar



ao diretor-presidente da VFS Brasil, Adriano Merigli.

"Os Seguros Volvo fazem parte de oferta integrada de produtos da VFS e nosso desafio, juntamente com a rede de concessionárias da marca e as seguradoras, é ampliar a oferta do produto para os

segmentos de transportes e de construção", afirma Vipiana. Além de seguros para caminhões, a VFS oferece seguros para equipamentos de construção, produzidos e comercializados pela Volvo Construction Equipment Latin America. A VFS Brasil possui uma carteira de ativos de R\$ 2,5 bilhões — R\$ 1,5 bilhão no banco e R\$ 1 bilhão no consórcio.



Continental e Scania em parceria

Os ônibus e caminhões da Scania, que fazem parte das famílias P, G e R, passam a sair de fábrica com pneus dos modelos HSR1 e HSR 2 da Continental. Os pneus fornecidos à Scania são destinados ao tráfego regional de média e longa distâncias. Segundo Herbert Repker, comprador da Scania Latin America, a parceria com a Continental "é resultado da estratégia global de compras na busca por fornecedores multinacionais com suas plantas locais, com o objetivo de melhorar a eficiência na cadeia de suprimentos e também garantir a competitividade do negócio".

Em 2008, a Continental anunciou acordos semelhantes com a Iveco, Mercedes-Benz e Volkswagen Caminhões.

Sistema de postagem tem nova versão

Os Correios oferecem a versão 2.0 do Sistema de Postagem Eletrônica Escritório (SPE-e), um software gratuito que permite enviar cartas e telegramas pela internet a partir do próprio computador. A maior novidade é que qualquer pessoa interessada poderá utilizar o SPE-e versão 2.0 com pagamento por meio de cartões de crédito. O SPE-e foi lançado em 2004, mas, até agora, era necessária a assinatura do contrato para utilizar o programa. Na nova versão, para ter acesso ao software, é só fazer o cadastramento no endereço eletrônico www.correios.com.br/spe.

Com o SPE-e é possível criar listas de destinatários, importar os endereços diretamente do seu banco de dados, fazer múltiplos envios de uma mesma mensagem e gerenciar todas as postagens por meio de relatórios.

Marcopolo exporta ônibus DD de 15 m ao Peru



A Marcopolo acaba de desenvolver e produzir os primeiros ônibus Double Decker (de dois andares) com 15 metros de comprimento do Brasil. Os oito veículos serão fornecidos à empresa de turismo Expresso Cial, do Peru. O novo modelo foi fabricado a pedido do cliente para permitir o aumento da capacidade (48 passageiros) e oferecer mais conforto, com poltronas que reclinam 180 graus.

Com chassi Scania K420, as unidades também possuem câmbio com acionamento elétrico. Com essa tecnologia o esforço físico do motorista para a troca de marchas é menor e as mudanças são feitas na faixa ideal de rotação do motor. Para aumentar o conforto na viagem, os modelos possuem televisores de 14 polegadas, DVD, poltronas com descanso-braços e porta-revistas.

Este é o terceiro modelo de ônibus com 15 metros de comprimento que a Marcopolo desenvolve. No ano passado, a empresa produziu o rodoviário Paradiso 1200 para a empresa de turismo Civa, de Lima, também do Peru. No início deste ano, o Paradiso LD 1550 também ganhou uma versão de 15 metros, fornecida para a Movil Tours.

Segundo Paulo Andrade, gerente executivo de Operações Comerciais para o mercado externo da Marcopolo, as empresas de turismo do Peru perceberam que, com o aumento de comprimento e capacidade, é possível oferecer serviços com qualidade e conforto, sem aumento no preço das tarifas cobradas dos passageiros. "Desde o ano passado, já recebemos pedidos para quase 50 unidades, em três diferentes modelos, o que comprova a boa aceitação dos veículos", explica Andrade.

Caminhões Agrale com novos dispositivos



Os caminhões Agrale 8500, 9200 e 13000 serão equipados em 2009 com novas lanternas dianteiras com led (light emission diode) nos sinalizadores de direção. A nova tecnologia, que irá substituir as lâmpadas incandescentes tradicionais, é um dispositivo semiconductor que transforma a energia elétrica em luz. O led proporciona luz mais intensa, consome menos energia e tem vida útil superior a 100 mil horas, eliminando quase totalmente a necessidade de trocas por queima. O painel dos caminhões Agrale também se modernizou, tornando-se totalmente digital,

com todos os instrumentos em uma única peça. O tacógrafo eletrônico do tipo gaveta pode ser retirado e levado pelo condutor quando necessário. Os caminhões leves com motorização eletrônica passaram a incorporar uma tecla no painel para acionar o acelerador.

Sindicamp comemora 25 anos de atividades

O sindicato dos transportadores de carga da região de Campinas, interior paulista, aproveitou a comemoração para homenagear ex-presidentes e autoridades locais

O SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DE CAMPINAS E REGIÃO (Sindicamp) comemorou 25 anos de atividades em um jantar realizado no dia 5 de dezembro, na Sociedade Hípica de Campinas, com a presença de 660 convidados, incluindo empresários de transportes e autoridades da região e do setor.

“O jantar foi um sucesso. Nada melhor que celebrar com amigos, ex-presidentes, autoridades, representantes de outros sindicatos e da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (Fetcesp)”, declarou o presidente do Sindicamp, Carlos Panzan.

O evento é uma tradição entre os associados que se confraternizam e celebram as conquistas e todo o trabalho desenvolvido ao longo do ano. O Sindicamp aproveita a

ocasião e homenageia pessoas que de uma maneira ou outra, tenha se envolvido ou dedicado a fazer algo em prol do setor e buscado melhoria constante.

Os ex-presidentes da entidade, o prefeito de Campinas, Hélio de Oliveira Santos, e seu secretário de Transportes, Gerson Luis Bittencourt, estavam entre os homenageados da noite (ver quadro abaixo).

DESENVOLVIMENTO – “Ao longo deste quarto de século de laboriosa e profícua existência, o Sindicamp ajudou a consolidar o desenvolvimento de Campinas, transportando com segurança as riquezas aqui produzidas. É, portanto, com grata satisfação que nos associamos às comemorações pelo 25º aniversário da entidade, ao mes-

mo tempo que agradecemos esta singela homenagem que nos enche de orgulho” disse o prefeito de Campinas, Hélio de Oliveira Santos.

APRENDIZADO – O vice-presidente do Sindicamp, Edivaldo Vicente Bassani, lembrou a trajetória dos ex-presidentes, respeitando as características de cada um, as diferenças e o período de gestão. Para ele, o Sindicamp é “uma sucessão de pessoas competentes”. Bassani entrou para a entidade ainda jovem e, desde então, todo esse tempo tem sido um “grande aprendizado”.

“Agradeço a todos aqueles que não aceitaram o que disse em um momento ou outro porque me fizeram progredir, reavaliar algumas coisas. Eu também gostaria de citar dois diretores que me orientaram muito: Miguel Branco e Antônio Arlindo Gomes”.

FORÇA – O deputado federal Guilherme Campos Jr. parabenizou a atual diretoria do Sindicamp, bem como os ex-presidentes. “Trata-se de uma entidade que é uma das mais representativas de Campinas. Todo ano mostra essa força nesse jantar. Toda vez que eu tive oportunidade de participar, vejo que esse movimento vai se fortalecendo com a presença de autoridades que tratam com o tema específico do setor de transporte, que tem o privilégio de transportar riquezas. Eu fico muito feliz e honrado em poder participar dos 25 anos do Sindicamp”, afirmou.

Homenageados

Líder Empresarial: Oswaldo Vieira Caixeta Jr. – Transac Transp. Rodoviários Ltda.

Líder Classista: Paulo Kujiraoka – Fenix Empresa de Transporte Ltda.

Líder Político: Gerson Luis Bittencourt – Secretário Municipal de Transp. de Campinas

Categoria Especial: Hélio de Oliveira Santos – Prefeito Municipal de Campinas

Ex-presidentes : Ariovaldo Vieira Alves – Gestão 1983/1986
José Otávio Bigatto – Gestão 1986/1992
Valter Célio Boscatt – Gestão 1992/2004

Atual presidente: Carlos Panzan – Gestão 2005/2007 e 2008/2010

O tempo e a distância: duas variáveis

■ JORGE MIGUEL DOS SANTOS*

As planilhas de custo operacional de veículos fornecem duas informações principais: o custo fixo mensal e o custo por quilômetro rodado, mas as duas informações também podem ser tratadas como o custo calculado com base no tempo de uso (ano, mês, semana, dia, hora) e pela distância, normalmente medida em quilômetros.

O conceito de tempo de uso é de fundamental importância para se determinar corretamente o custo de operação e aqui vale a máxima "quanto mais tempo usar, menor o custo". Nenhum cálculo de custo de operação de qualquer tipo de veículos estará correto se não contar com as duas variáveis: o tempo de uso e a distância.

É desta noção de custo de tempo de uso que originaram as expressões "custo do carro parado" e "veículo parado é dinheiro jogado fora", entre outras. Isto acontece porque não é possível estocar o uso do veículo, ou mais especificamente estocar o transporte. Em razão direta ao não uso ocorre um acréscimo no custo fixo do veículo. Já no comércio, só para citar um exemplo, a geladeira que não foi vendida hoje poderá ser vendida amanhã ou

depois, sem que com isso agrave seu preço de venda.

Na expressão abaixo é possível se determinar o custo total de operação de um veículo, assim tem-se:

$$CTO = CF/30 + CV \times km/d$$

Ao dividir o CF (custo fixo) por 30 tem-se o custo fixo por dia, onde km/d é a quilometragem rodada por dia.

Tomando como hipótese que o custo seja pago a cada dia de operação a expressão revela que o veículo será utilizado 30 dias no mês e que, desta forma, todo o custo fixo será remunerado.

Esta expressão identifica o menor custo por quilômetro possível, pois o veículo está sendo utilizado 30 dias no mês, ou seja, seu uso máximo. Entretanto, para atingir seu menor custo de operação o veículo deverá trabalhar de segunda a domingo, nas festas e nos feriados.

A maior parte das operações com veículos não acontece com utilização de 100%, mesmo por que, sempre haverá a necessidade de uma parada para manu-

tenção preventiva ou corretiva, assim, deve-se sempre analisar e admitir um nível de utilização adequada para cada situação.

Tomemos um exemplo prático, uma van Sprinter cujo custo fixo é de R\$ 2.930,00 por mês e o custo variável de R\$ 0,4138. A estimativa é que este veículo trabalhe todos os dias rodando, em média, 100 quilômetros. O custo total operacional (CTO) por dia será de:

$$CTO = R\$ 2.930,00 / 30 + R\$ 0,4138 \times 100$$

$$CTO = R\$ 97,67 + R\$ 41,38$$

$$CTO = R\$ 139,05 \text{ por dia}$$

Em outra operação o mesmo veículo trabalha apenas metade do tempo com a mesma média de quilometragem por dia trabalhada. Nesta nova operação o custo total de operação é outro:

$$CTO = R\$ 2.930,00 / 15 + R\$ 0,4138 \times 100$$

$$CTO = R\$ 195,33 + R\$ 41,38$$

$$CTO = R\$ 236,71 \text{ por dia}$$

Um aumento no custo de operação de 70%.

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	FIAT Uno Mille Fire Flex 2.500		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/Km	%
Depreciação	245,09	0,0980	20,8
Remuneração do capital	175,02	0,0700	14,9
Licenciamento	69,20	0,0277	5,9
Seguros	159,86	0,0639	13,6
Salário de motorista			
Subtotal Custos Fixos	649,17	0,2597	55,2
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	53,50	0,0214	4,6
Pneus	36,75	0,0147	3,1
Combustível	382,25	0,1529	32,5
Lubrificante de motor	4,00	0,0016	0,3
Lubrificante de câmbio	0,00	0,0000	0,0
Lavagem	50,00	0,0200	4,3
Subtotal Custos Variáveis	526,50	0,2106	44,8
Custo Total no mês	1.175,67	0,4703	100,0

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	VOLKSWAGEN Kombi Furgão Flex 3.500		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
Depreciação	445,21	0,1272	21,2
Remuneração do capital	318,53	0,0910	15,1
Licenciamento	112,90	0,0323	5,4
Seguros	266,70	0,0762	12,7
Salário de motorista	0,00	0,0000	0,0
Subtotal Custos Fixos	1.143,34	0,3267	54,3
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e mão-de-obra)	136,15	0,0389	6,5
Pneus	99,05	0,0283	4,7
Combustível	649,95	0,1857	30,9
Lubrificante de motor	5,60	0,0016	0,3
Lubrificante de câmbio	0,00	0,0000	0,0
Lavagem	70,00	0,0200	3,3
Subtotal Custos Variáveis	960,75	0,2745	45,7
Custo Total no mês	2.104,09	0,6012	100,0

MENOS TEMPO, MAIOR O CUSTO— Não existe erro na segunda situação, mas sim uma condição de operação diferente que, por isso mesmo, custa mais caro apesar de utilizar o mesmo tipo de veículo.

Algumas empresas, que não têm claro este tempo de utilização, acabam por adquirir veículos, sejam de carga ou de passageiros por acharem que os custos de frete são muito altos. Na maioria das vezes o raciocínio está errado e deixar a operação de transporte para quem utiliza mais o veículo pode resultar num custo menor.

A redução da velocidade média dos veículos é outro fator que pode diminuir a utilização. Os veículos de carga com uma velocidade média menor fazem menos entregas e coletas, os ônibus de fretamento e os ônibus urbanos realizam menos via-

gens. Realizar menos com o mesmo veículo significa maior custo de operação.

Em julho de 2008 o município de São Paulo restringiu a carga e descarga em área e horários pré-determinados. Vários especialistas alertaram acertadamente que estas medidas elevariam o custo de transporte, principalmente, por que estes veículos teriam uma menor utilização.

Em outros setores é possível identificar exemplos mostrando que uma maior utilização gera custos menores. Na aviação, por exemplo, tudo é planejado para que os aviões permaneçam o menor tempo possível em terra: as portas automáticas, as escadas rolantes e os acessos ao avião são idealizados para que os embarques e desembarques sejam feitos o

mais rápido possível.

Os hotéis de São Paulo, com maior nível de ocupação durante a semana, possuem tarifas mais baratas para os feriados e finais de semana; nos cinemas em dias de menor demanda é cobrada a meia entrada, as passagens aéreas em horários diferentes também têm preços menores se comparados aos horários mais disputados. Todas, sem exceção, são tentativas de aumentar a utilização destes equipamentos gerando menores custos.

Em síntese, o custo da utilização sempre deverá ser pago: por aqueles que utilizam o tempo todo e também por aqueles que utilizam somente uma parte.

* Economista especializado em transporte.

VEÍCULO	RD		
MODELO/CARROCERIA	F-4000 BAÚ		
QUILÔMETROS RODADOS	10.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
Depreciação	551,35	0,0551	6,1
Remuneração do capital	802,32	0,0802	8,9
Licenciamento	139,52	0,0140	1,5
Seguros	510,19	0,0510	5,6
Salário Motorista	1.807,92	0,1808	20,0
Subtotal Custos Fixos	3.811,30	0,3811	42,2
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
Manutenção (peças e mão-de-obra)	987,46	0,0987	10,9
Pneus	510,48	0,0510	5,6
Combustível	3.202,22	0,3202	35,4
Lubrificante de motor	162,74	0,0163	1,8
Lubrificante de câmbio	11,33	0,0011	0,1
Lavagem	350,00	0,0350	3,9
Subtotal Custos Variáveis	5.224,23	0,5224	57,8
Custo Total no mês	9.035,52	0,9036	100

VEÍCULO	VOLKSWAGEN		
MODELO/CARROCERIA	15.180 4x2 BAÚ		
QUILÔMETROS RODADOS	10.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
Depreciação	713,56	0,0714	6,0
Remuneração do capital	1.152,08	0,1152	9,7
Licenciamento	201,39	0,0201	1,7
Seguros	720,83	0,0721	6,1
Salário de motorista	1.807,92	0,1808	15,3
Subtotal Custos Fixos	4.595,77	0,4596	38,9
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
Manutenção (peças e mão-de-obra)	1.372,26	0,1372	11,6
Pneus	820,45	0,0820	6,9
Combustível	4.176,76	0,4177	35,3
Lubrificante de motor	253,38	0,0253	2,1
Lubrificante de câmbio	28,84	0,0029	0,2
Lavagem	573,00	0,0573	4,8
Subtotal Custos Variáveis	7.224,69	0,7225	61,1
Custo Total no mês	11.820,47	1,1820	100,0

VEÍCULO	MERCEDES-BENZ		
MODELO/CARROCERIA	1725 4x2 CS		
QUILÔMETROS RODADOS	10.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
Depreciação	697,27	0,0697	5,3
Remuneração do capital	1.319,54	0,1320	10,1
Licenciamento	221,02	0,0221	1,7
Seguros	798,47	0,0798	6,1
Salário de motorista	1.807,92	0,1808	13,9
Subtotal Custos Fixos	4.844,22	0,4844	37,2
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
Manutenção (peças e mão-de-obra)	1.453,40	0,1453	11,1
Pneus	742,70	0,0743	5,7
Combustível	5.055,70	0,5056	38,8
Lubrificante de motor	252,35	0,0252	1,9
Lubrificante de câmbio	37,08	0,0037	0,3
Lavagem	653,00	0,0653	5,0
Subtotal Custos Variáveis	8.194,23	0,8194	62,8
Custo Total no mês	13.038,45	1,3038	100,0

VEÍCULO	SCANIA		
MODELO/CARROCERIA	SV R-420 4x2 C		
QUILÔMETROS RODADOS	15.000		
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$/KM	%
Depreciação	1.356,71	0,1357	10,4
Remuneração do capital	2.615,81	0,2616	20,1
Licenciamento	415,64	0,0416	3,2
Seguros	917,83	0,0918	7,0
Salário de motorista	1.807,92	0,1808	13,9
Subtotal Custos Fixos	7.113,91	0,7114	54,6
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$/KM	%
Manutenção (peças e mão-de-obra)	1.943,23	0,1943	14,9
Pneus	920,09	0,0920	7,1
Combustível	7.389,68	0,7390	56,7
Lubrificante de motor	540,75	0,0541	4,1
Lubrificante de câmbio	40,17	0,0040	0,3
Lavagem	833,00	0,0833	6,4
Subtotal Custos Variáveis	11.666,91	1,1667	89,5
Custo Total no mês	18.780,83	1,8781	144,0

Crise afetará os transportes de maneiras diferentes

Economista analisa a situação econômica mundial e como a crise poderá afetar o setor de transportes; investimentos governamentais serão fundamentais para diminuir os impactos negativos

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

O PRÓXIMO ANO SERÁ UM PERÍODO DE desaceleração econômica nos países emergentes como o Brasil. Esta é a opinião do economista Antônio Evaristo Lanzana, professor da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade (FEA) da USP. "Os países desenvolvidos passarão por uma recessão. Acredito, porém, que a turbulência não deve chegar a 2010", diz.

Segundo Lanzana, a crise econômica mundial afetará o setor de transportes de maneiras diferentes, prejudicando com mais força os segmentos que dependem diretamente da oferta de crédito, como bicicletas, motos e indústria automobilística. Os investimentos governamentais deverão garantir algum crescimento para os fabricantes de ônibus. "Se por um lado o turismo tende a cair, por outro teremos programas dos governos estaduais e federal em transporte público e escolar. Isto deve segurar um pouco a queda de demanda no segmento de implementos rodoviários", acredita.

No setor ferroviário, a demanda ficará condicionada ao prosseguimento dos projetos de infra-estrutura propostos pelo governo federal e à expansão do sistema metroferroviário de cidades como Rio de Janeiro e São Paulo. "A tendência é que o poder público implemente projetos de infra-estrutura e construção civil para que a economia não fique estagnada. Isto já foi anunciado pelo presidente eleito dos Estados Unidos, Barak Obama, por vários países europeus, e o Brasil deve fazer a mesma coisa", diz Lanzana.



Lanzana: turbulência não deve chegar a 2010

O economista afirma que a iniciativa dos governos, porém, não dará fôlego suficiente para anular totalmente os efeitos da crise econômica. "É uma maneira de amenizar um pouco a situação. Mas, ações deste tipo costumam ser mais lentas por uma característica dos projetos de governo em geral. A burocracia, a demora nas concorrências públicas, e até a falta de equipes qualificadas para elaborar os projetos em si, dificultam a realização destas obras. Aqui, no Brasil, a dinâmica ainda é mais complicada", destaca.

Já o segmento de caminhões e implementos rodoviários de carga será puxado pelo agronegócio. "A safra de grãos deve continuar a crescer, como tem ocorrido nos últimos anos. A demanda para o setor agrícola deve manter o mesmo ritmo, mas, haverá queda nas vendas de caminhões. Os mais prejudicados serão

exatamente os setores que estavam 'bombando' no primeiro semestre de 2008, como os automóveis e caminhões de menor porte", afirma Lanzana.

Para o economista, a crise financeira que abateu os Estados Unidos foi causada por uma postura agressiva perante os investimentos de risco que foi adotada pelas instituições financeiras daquele país. "O mercado passou a oferecer crédito para quem tinha o nome sujo (subprime), o que é uma atitude de alto risco. Os bancos americanos estavam emprestando valores bem acima das determinações das regras internacionais (Acordo de Basileia de supervisão bancária)", destaca.

"O Brasil está mais preparado para enfrentar a crise que no passado", afirma o economista. O crescimento econômico dos últimos anos, o controle da inflação e o acúmulo de reservas são os fatores que mais ajudarão o País a passar pelo período de desaceleração econômica com mais tranquilidade, de acordo com a análise de Lanzana. "O governo brasileiro tomou medidas para conter a crise, precisamos esperar os resultados. Teremos um Natal menos favorável, com queda de 1% a 2% nas vendas, em relação a 2007. O início do ano será mais complicado, sem dúvida, mas, 2009 está cercado de incertezas", resume Lanzana.

Com a recessão que afetará os países desenvolvidos, a Brasil sofrerá perdas na balança comercial. Mas o PIB brasileiro deve aumentar entre 2% e 2,5% em 2009, segundo o economista.

Até 75%
menos emissão de
fumaça preta.

Sistema diesel-gás Bosch DG Flex.

Você economiza.

O meio ambiente agradece.



O pioneiro sistema Bosch DG Flex permite que veículos movidos a diesel possam trabalhar simultaneamente com a mistura de diesel e gás natural. Isso garante a mesma potência e torque do veículo original com uma economia de até 30% nas despesas com combustível e redução de fumaça preta em até 75%.

Uma solução inovadora que preserva o meio ambiente e gera economia para o seu negócio.

Sistema Bosch DG Flex: já disponível para os veículos VW 13.180 e 15.180 com motor MWM 6.10 TCA – 180 cv. Consulte-nos: dg.flex@br.bosch.com



BOSCH
Tecnologia para a vida

www.bosch.com.br

SAC Grande São Paulo
(11) 2126-1950

SAC Demais localidades
0800 70 45446

O caminho do progresso passa pelo cuidado com o meio ambiente.



Três serviços, um interlocutor, uma solução.

A partir de agora, três serviços que antes eram contratados e gerenciados isoladamente – seguros, gestão de sinistros e atendimento a emergências – estão reunidos em um só processo estruturado.

Se até hoje sua empresa tinha que negociar diferentes contratos e coordenar as ações de diversas empresas, Ambiental 3.1.1 traz um único interlocutor, simplificando sua operação e proporcionando agilidade no atendimento. Ambiental 3.1.1 é um seguro de cargas com cobertura e assistência ambiental integradas, por isso é uma solução completa. Bom para a ecologia e bom para a empresa, pois preserva sua imagem e garante a reparação de danos ambientais em caso de acidentes envolvendo produtos perigosos e poluentes.

Saiba mais acessando www.ambiental311.com.br ou solicite uma apresentação.

Parte do prêmio do seguro será revertida pela Mapfre em benefício do **CUIDANDO DO FUTURO**

Para saber mais ligue (11) 3889-1-311

