

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.

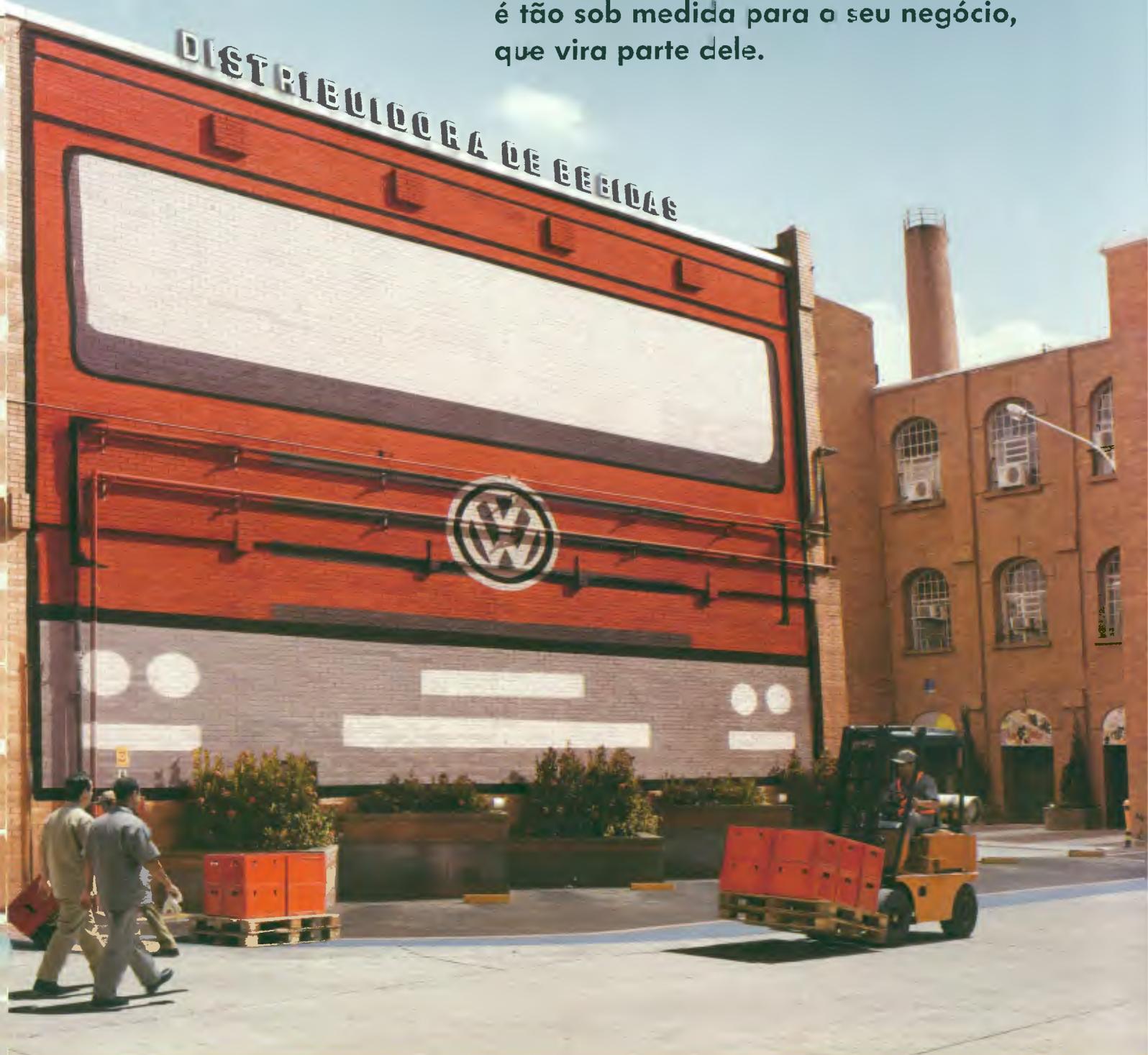
A MAN está disposta a crescer fora do limitado mercado europeu. Para isso, a compra do controle da Volkswagen Caminhões será uma alavanca preciosa.



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

fontal@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

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

Tiragem e distribuição
10.000 exemplares

Auditado por

PRICEWATERHOUSECOOPERS

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

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



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

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



No 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-

nominação 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.