

transporte

Todos os modais MODERNO



www.otmeditora.com.br

Ano 49 - nº 453 - R\$ 18,00



AMAZÔNIA MIRA O DESENVOLVIMENTO

- Incentivos dinamizam polo industrial de Manaus
- Manauaras sonham com a conclusão da BR-319
- Navegação hidroviária exige modernização da infraestrutura
- Empresas poderão ter concessão para explorar rios
- Cresce o movimento de cargas no transporte fluvial
- Transpo Amazônia, a feira e congresso de transporte e logística

Nova era para os transportes com a formalização do motorista

Entrevista: Jürgen Ziegler, presidente da Mercedes-Benz

Semipesado Iveco Tector é prova do talento brasileiro

Porto do Rio de Janeiro receberá R\$ 1,7 bilhão até 2018

Mercedes Sprinter 2012 chega com maior conteúdo tecnológico

Infraero investe R\$ 300 milhões em terminais aeroportuários

FÓRUM NACIONAL DE GESTÃO DE FROTAS 2012

24 E 25 DE SETEMBRO
AMCHAM SÃO PAULO | SP



SEM A ROUPA
FICA MAIS
INTERESSANTE.

Todas as marcas comerciais utilizadas nesta peça são marcas comerciais ou marcas registradas da Exxon Mobil Corporation ou de uma de suas subsidiárias, a menos que indicado de outra forma, utilizadas por Cosan Lubrificantes e Especialidades S.A., ou uma de suas controladas, sob licença.



**TROCA
INTELIGENTE**

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

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



A Amazônia que desperta a cobiça

É consenso que a Amazônia precisa aproveitar melhor seu potencial. A região que representa 60% do território brasileiro detém apenas 8% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional. Em razão disso, ainda é baixo o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da região amazônica, que concentra a floresta de maior biodiversidade do mundo.

O fabuloso e cobiçado patrimônio ambiental obriga as várias esferas de governo a se esforçarem em busca de alternativas sustentáveis que dinamizem a economia sem destruir a natureza.

A disposição da presidente Dilma Rousseff em prolongar por mais 50 anos os incentivos às empresas instaladas na Zona Franca de Manaus é uma das medidas mais bem-vindas. O aumento de impostos para produtos, como ar-condicionado e motocicletas, produzidos fora da região também é considerada outra decisão acertada.

Com isso, o governo sinaliza a todos os segmentos econômicos que aposta no modelo como principal meio indutor de desenvolvimento ao dar um sinal claro ao mercado que é seguro investir na região.

Os incentivos fortalecem todas as cadeias produtivas e garantem o planejamento estratégico destes próximos 50 anos que incluem grande atenção à questão da logística, na qual o setor de transportes é a mola propulsora.

Cabe destacar investimento cada vez maior na navegação, que é um dos principais eixos do Plano Nacional de Logística e Transporte e o Norte Competitivo e conduziu 65,9% dos US\$ 12 bilhões de insumos importados pelo Amazonas em 2011.

Com esperança de ter concluída a BR-319, que liga Manaus a Porto Velho, a capital amazonense busca maior integração nacional e uma alternativa à dependência exclusiva do transporte fluvial para escoar a produção industrial, já que a infraestrutura aeroportuária também é cara e insuficiente.

O potencial dos rios da região ainda está longe de ser aproveitado. O comandante do 9º Distrito Naval da Marinha da Amazônia Ocidental, almirante Antonio Carlos Frade Carneiro, defende maior investimento nos rios da região, que, segundo ele, ainda não operam tecnicamente como hidrovias, dotadas de toda uma infraestrutura para dinamizar a navegação.

O mundo espera muito da Amazônia. Mas a comunidade amazonense também espera muito do mundo. Encontrar meios que integrem a região envolve o esforço de toda a sociedade brasileira, que sabe do tesouro que tem nas mãos.

LANÇAMENTO

Tector é resultado da superação da Iveco no Brasil, mercado onde a montadora persegue a liderança com produtos de alto padrão 6

UTILITÁRIOS

Dentro do Euro 5, a linha Mercedes Sprinter oferecer maior conteúdo tecnológico com nova geração de motores mais eficientes 10

ENTREVISTA

O presidente da Mercedes-Benz no Brasil, Jürgen Ziegler, diz que a montadora preparou produção para atender à demanda de mercado 14

COMERCIAIS LEVES

Com mercado estacionado, montadoras ampliam componentes tecnológicos em comerciais leves na intensa disputa pelo consumidor 18

LEGISLAÇÃO

Transporte terá de alcançar maior profissionalização para se enquadrar na lei que regulamenta a atividade de motorista profissional 20

AMAZÔNIA ESPECIAL

Transpo Amazônia - Feira reúne em Manaus empresários, especialistas e expositores interessados no mercado em expansão no Norte 24

ZONA FRANCA

Incentivos para o polo industrial de Manaus por mais 50 anos vão atrair novos investimentos para a região amazônica 28

ENTREVISTA

Comandante do 9º Distrito Naval da Marinha, almirante Frade Carneiro diz que Amazônia ainda não tem rios operando como hidrovias 32

INFRAESTRUTURA

Conclusão da BR-319, que liga Manaus a Porto Velho, é uma reivindicação para integração via terrestre ao resto do País 36

HIDROVIAS

Sem recursos suficientes, governo federal estuda conceder exploração dos rios da região à iniciativa privada 40

AQUAVIÁRIO

Investimentos públicos e privados modernizam portos da região, aumentando o volume de cargas e passageiros transportados 42

PORTOS

Seguindo a tendência do desenvolvimento regional, a movimentação nos flutuantes de carga e de passageiros está mudando em Manaus 44

TERMINAIS

Após dobrar a movimentação de cargas no acumulado do ano, Terminal Porto Chibatão mantém investimentos em novos equipamentos 46

ELEIÇÕES

Para viabilizar processo eleitoral em comunidades remotas, a Sigla especializa-se em transportar urnas eletrônicas por diferentes modais 48

CARGA AÉREA

Infraero vai investir R\$ 300 milhões em terminais públicos até 2015 para melhorar a capacidade de movimentação de mercadorias 52

MARÍTIMO

Porto do Rio de Janeiro vai receber investimentos de R\$ 1,7 bilhão a fim de aumentar em 143% volume de cargas até 2018 54

CONCESSÃO

Com o término de contrato previsto para 2015, ponte Rio-Niterói pode passar por um novo processo de licitação 58

EVENTO

SAE expõe novas tecnologias para compensar aumento de peso na indústria de implementos com a adoção do Euro 5 60

INTEGRAÇÃO LATINO-AMERICANA

Investimentos da iniciativa privada na infraestrutura ajudam a aproximar e dinamizar a economia de países da América do Sul 69

ROTA INTERNACIONAL

La Asuncena Logística cria linhas até Bolívia para carga fracionada de olho na integração e expansão do mercado do país vizinho 70

RIO+200

Mercedes, MAN, Volvo e Scania apresentam modelos híbridos, motores flexíveis e combustíveis alternativos como opções sustentáveis ao transporte 74

FAB

Ao completar 60 anos de atividade, Esquadilha da Fumaça tem agenda lotada com mais de 120 apresentações por ano 76

MERCADO

Vendas de caminhões e ônibus ensaiam recuperação em maio e projetam otimismo para o segundo semestre 78

EXPOSIÇÃO

Tradicional feira e congresso de transporte e logística do Rio Grande do Sul, TranspoSul deverá superar R\$ 100 milhões em negócios 82

SEÇÕES

Editorial 3 | Novas 64 | Custos 81

REDAÇÃO

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
 marcelofontana@otmeditora.com.br

EDITOR

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
 escribeiro@otmeditora.com.br

COLABORADORES

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

EXECUTIVOS DE CONTAS

Alcindo Fontana
 fontal@otmeditora.com.br

Carlos A. Crisculo

carlos@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
 vidal@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS/MARKETING

Maria Penha da Silva
 mariapenha@otmeditora.com.br

Vanessa Rodrigues

vanessa@otmeditora.com.br

Glenda Pereira

glenda@otmeditora.com.br

CURSOS CORPORATIVOS

Ana Paula Duarte
 anapaula@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO/ASSINATURAS

Tânia Nascimento
 tania@otmeditora.com.br

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
 www.artworks.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin/ João Batista A. Silva

Tel.: (41)3027-5565 - spala@spalamkt.com.br

Tiragem

11.000 exemplares

Auditado por:



Impressão

Neoband

Assinatura anual: TM R\$ 160,00 (seis edições e quatro anuários); TB R\$ 140,00 (Seis edições e três anuários).

Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em conta corrente, cartão de crédito Visa, Mastercard e American Express ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoques apenas as últimas edições.

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

A edição circula no mês subsequente ao da capa.



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 707
 Campo Belo - CEP 04604-006 - São Paulo, SP
 Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



BANDA QUE É TIPLER TEM A MARCA DA RENTABILIDADE GRAVADA.

AS BANDAS **TIPLER** POSSUEM A MARCA GRAVADA, ATESTANDO SUA QUALIDADE, PROCEDÊNCIA E TODOS OS VALORES QUE SÓ A MARCA DA RENTABILIDADE OFERECE AO MERCADO.

TIPLER RT 74 250

- ▶ **TRADIÇÃO:** mais de 3 décadas de foco em rentabilidade e sustentabilidade em produtos e processos para recapagem;
- ▶ **PRODUTOS PREMIUM:** alto valor agregado, alta performance nas mais diversas aplicações;
- ▶ **TECNOLOGIA:** ferramentas de suporte à gestão do frotista, garantia total até a 3ª reforma, suporte técnico e Concessionários da Rede Tipler equipados com a mais alta tecnologia em processos.
- ▶ **MELHOR CUSTO BENEFÍCIO DO MERCADO.**



Rode mais. Rode rentável. Rode com Tipler.

tipler.com.br



TIPLER
A marca da Rentabilidade

Tector reúne o melhor da Iveco no Brasil

Montadora quer aumentar participação em caminhões semipesados com 41 versões do novo modelo que disputa segmento que mais cresce no mercado nacional

■ WAGNER OLIVEIRA



Versão de entrada Tector Attack tem potencial para crescer em diversos tipos de aplicações

O DISCURSO DO PRESIDENTE DA IVECO, Marco Mazzu, na apresentação da família Tector, que chega às lojas da marca em junho com 41 versões, teve um tom diferente em relação a outros pronunciamentos em lançamentos da montadora. Até meio emocionado, o executivo afirmou que o comprometimento, esforço e a dedicação dos seus funcionários aliados à estratégia empresarial resultam numa nova era para a Iveco. Para ele, a atual linha de produtos Ecoline tem condições reais de disputar a liderança do robusto mercado brasileiro de

caminhões leves, semipesados e pesados.

Após 15 anos consecutivos de atuação no País, Mazzu afirmou que a Iveco “está mais madura, com uma rede bem focada e produtos de suprema qualidade”, que geram melhores soluções para o mercado e benefícios aos clientes. Com a gana que a Iveco demonstra, a concorrência que se prepare. O ambiente na empresa, para quem vê de fora o entusiasmo dos executivos, lembra muito o da coligada Fiat, quando a montadora arrancou para a liderança de carros e comerciais leves. Numa

curva contínua de crescimento nos últimos anos, a empresa já é a quarta colocada com 12% do mercado.

Se o Tector é tão bom, a ponto de emocionar um executivo italiano do porte e experiência de Mazzu, então como fazer os potenciais clientes, que ainda olham a Iveco com certa reserva, perceberem a evolução do veículo, que custa entre R\$ 147 mil e R\$ 225 mil. Após clínicas, pesquisas e testes nas estradas, a Iveco identificou que a maioria dos caminhoneiros se surpreendia positivamente quando dirigia um

Tector. Daí de o marketing ter elaborado o seguinte slogan: “Novo Iveco Tector. Conheça, surpreenda-se”.

A reportagem de Transporte Moderno também teve a oportunidade de se surpreender. O test drive foi feito em uma das novas versões do Tector com a nova cabine leito com teto alto por um trecho de 40 quilômetros na estrada do Coco, a rota que contorna o paradisíaco litoral próxima à capital baiana de Salvador. À exceção do câmbio, um pouco duro de encaixar as marchas no primeiro contato com o caminhão, todo o resto pareceu muito bem resolvido no Tector.

O painel é novo e com fácil acesso aos comandos e visualização do painel de instrumentos. Já a cabine leito apresenta bom espaço com ótimo campo de visão. A ergonomia também possibilita agradável posicionamento da direção, com a alavanca de câmbio ao lado do banco do motorista.

O assento tem regulagem pneumática. A forração dos bancos é em tecido escuro, com o logo da Iveco estampado no encosto. Nas portas e na forração interna, os materiais são agradáveis ao tato. Os vidros são elétricos e, do lado do passageiro, há um espelho de aproximação.

Também há vários porta-objetos. O ar-condicionado é de série, assim como vidros verdes, para-sol externo e climatizador (para cabine leito teto alto). Entre os opcionais, estão travas elétricas, retrovisores externos com acionamento elétrico, rádio CD player MP3. Rodas de alumínio, faróis de neblina, um segundo tanque de alumínio de 300 litros também são outros opcionais.

“Oferecemos a maior cama do segmento, que é inteira e amplia o conforto quando compara a camas bipartidas”, explicou Davi Lunardi, diretor da Gama de Semipesados e Pesados da Iveco. “Na maior parte dos casos, quem compra um caminhão semipesado dirige muito e passa várias horas dentro do caminhão”, reforça. “Para esses clientes, os fatores fundamentais em sua



Durante teste dirigibilidade do Iveco Tector ficou parecida com a do automóvel

decisão de compra são potência, dirigibilidade e conforto”.

Colabora para essa sensação a nova suspensão da cabine, com molas helicoidais e amortecedores nos quatro pontos de fixação, o que resultou na melhora de 1,5 ponto na escala de conforto Sociedade de Engenheiros da Mobilidade (SAE) em relação ao modelo Euro 3.

Quando se dirige um Tector, percebe-se que o torque e a potência do motor levam o veículo (no caso descarregado e implementado com frigorífico) a atingir os 100 km/h rapidamente. “Nosso objetivo é fazer com que nossos caminhões proporcionem a mesma sensação de se dirigir um automóvel”, afirmou Alexandre Serretti, gerente-executivo da plataforma veículos de leves, médios e pesados da Iveco. Serretti passou a maior parte da carreira na Fiat, onde cuidava de veículos comerciais. Por isso, foi convocado pela Iveco para fazer com que caminhões também se pareçam com carros de passeio.

O Tector chega em duas versões de acabamento e configuração: Tector (Stradale, top) e Iveco Tector Attack (entrada). Entre as duas, as numerosas possibilidades para diversos tipos de aplicações em todos os segmentos em que é necessário um

caminhão semipesado. Com seis possibilidades de configuração, a versão Attack, surgida originalmente na Argentina, também pretende se confirmar como ótima solução também no mercado nacional.

Três tipos de cabines (curta, leito e a nova versão leito teto alto), dois motores, três transmissões (6, 9 e 10 velocidades), três tipos de tração (4x2, 6x2, 6x4) e quatro diferentes entre-eixos compõem o total de 41 versões diferentes. Existe ainda uma versão cavalo mecânico 4x2 para serviços especiais, que pode ser comprada por encomenda.

A versão 170E28, com tração 4x2, câmbio seis marchas, nas opções de cabine curta e leito, tem sete configurações. O Tector 240E28, 6x2, apresenta sete versões. O modelo 170E28S, com câmbio ZF de nove marchas, tem outras seis versões. Já o 240E28S possui seis versões. O Tector 24028S Stradale, 6x2, cabine leito, tem apenas uma versão. Completam a gama de 41 versões, o Tector 260E28 (duas opções), Tector Trator 170E28T (3) e Tector Trator 170E28ST (3 configurações). Todos os modelos chegam com dois anos de garantia, sendo um ano total e mais um ano para o powertrain.

Para o diretor comercial da Iveco, Alcides Cavalcanti, o Tector oferece tecnologia



Nova cabine leito teto alto amplia possibilidades de mercado para o Tector

e preço para superar os principais concorrentes, com a MAN/Volkswagen como a líder incontestada. “Vamos provar ao mercado que temos um caminhão que representa uma evolução sob qualquer parâmetro que se avalie, desde o menor custo de manutenção, passando pelo preço, qualidade do produto e conforto”, disse. Segundo Cavalcanti, o semipesado representa a maior fatia do mercado nacional, com 35% das vendas de caminhões.

Cavalcanti disse que o modelo tem potencial para puxar os números da Iveco no segmento, passando de 4.300 unidades vendidas em 2011 para 4.800. Quando a marca lançou a primeira geração do Tector, em 2008, a Iveco detinha 3% de participação. Em 2011, fechou com 7,4% no segmento. “Agora nossa meta é crescer 1% por ano no semipesado”, disse. Em 2011, foram emplacadas 60 mil unidades de semipesados, com crescimento de 11% nas vendas do segmento. É também o mais equilibrado, com a presença de todas as montadoras.

O Tector é derivado do Eurocargo, modelo bem sucedido na Europa e que já emplacou mais de 500 mil unidades em 160 países desde o seu lançamento em 1991. Por isso, a confiança da montadora em seguir aumentando a participação do Tector no mercado

nacional e em toda a América Latina, que é servida pela planta de Sete Lagoas (MG).

Os novos motores de 218 e 280 cavalos, com tecnologia SCR, são mais potentes e, segundo a montadora, até 5% mais econômicos que as versões anteriores. Para atingir maior potência, a Iveco e FPT Powertrain, empresa-irmã dentro do grupo Fiat Industrial, escolheram duas novas configurações de motor Iveco PFT NEF 6, de 6 litros, com tecnologia SCR, com a exigência do Arla 32.

Com a recalibração do motor já aplicado na Europa, a engenharia brasileira atingiu 218 cavalos, ligeiramente mais potente que o 210 cv da versão anterior (Euro 3) e com idêntico torque de 680 Nm entre 1.200 rpm e 2.100 rpm, disponível apenas para as versões Iveco Tector Attack 4x2 (16 toneladas) e 6x2 (23 toneladas).

Para as versões do Iveco Tector 17,23 e 26 toneladas, 4x2, 6x2 e 6x4, a opção foi por uma configuração que trouxe salto de 12% em potência, de 250 cv para 280 cv. O torque é o mesmo, mas em calibração especial, obteve-se nova curva de entrega mais plana e mais ampla: enquanto o motor Euro 3 atingia pico de 950 Nm a 1.250 rpm, a sua versão Euro 5 nacional atinge os 950 Nm em uma faixa de 700

rpm, entre 1.250 rpm e 1.950 rpm.

“O resultado é maior elasticidade do motor, que permite uma condução mais tranquila e a manutenção de velocidades médias mais elevadas com menor consumo”, afirmou Serretti. “Já o torque em faixa mais ampla melhora as arrancadas, ajuda nas manobras em baixa velocidade e a vencer subidas.”

As opções de transmissão já usadas no Iveco Tector anterior, a caixa Eaton FS 6306b de seis marchas, a ZF 9S1110 de nove marchas e a Eaton FTS 16108LL de dez marchas, todas sincronizadas, continuam na nova versão. Segundo Serretti, a Iveco optou por usar duas marcas diferentes para compor as transmissões para o Tector por serem as melhores soluções em cada tipo de versão. “No novo Tector adotamos o sistema de engate com H sobreposto para a caixa ZF, que é muito mais confortável e fácil de usar”, disse ele.

MANUTENÇÃO — A Iveco buscou otimizar resultados para reduzir o custo de manutenção do modelo. “Além da durabilidade garantida pelo desenvolvimento, decisões de engenharia foram adotadas para reduzir os custos de manutenção, como cubos banhados a óleo, ajustador automático das lontas de freios, entre outras ações”, disse Gouveia. Ele acrescenta que a Iveco adotou o óleo sintético para motor, transmissão e eixos, garantindo maior proteção aos componentes internos do trem de força. Um exemplo é o óleo do motor, antes trocado aos 40.000 km, agora só trocado aos 60.000 km. O óleo de transmissão, que tinha intervalo de troca a cada 120.000 km, agora pede intervalos de 800.000 km. A troca de óleo do eixo traseiro passou do intervalo de 120.000 km para 480.000 km.

“A economia vem pelo número menor de trocas de óleo e pelos intervalos maiores entre as paradas ao longo da vida do modelo, que somadas, resultam em menores custos e maior produtividade”, afirmou Gouveia. ■

Seu especialista em sistemas eletrônicos diesel **está sempre em dia com o futuro**



Grafo s

Só a rede de oficinas especializadas no reparo dos sistemas eletrônicos diesel tem a capacitação técnica e os equipamentos necessários para atender aos modernos sistemas Common Rail.

Numa oficina Bosch Diesel Center, você conta com:

- ▶ Os mais avançados e precisos equipamentos do mercado.
- ▶ Infraestrutura completa: instalações especiais garantem a qualidade dos serviços (clean room).
- ▶ Equipe especializada, com profissionais treinados pela Bosch.
- ▶ Qualidade certificada: é a única autorizada a realizar garantia dos sistemas eletrônicos diesel.
- ▶ Componentes originais utilizados em todos serviços.

Faça-nos uma visita e experimente as soluções profissionais do Bosch Diesel Center.

www.boschdieselcenter.com.br



BOSCH

Diesel Center

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Mercedes-Benz lança nova linha Sprinter

Os veículos da nova família trazem maior conteúdo tecnológico e são equipados com os motores OM 651 LA, mais potentes e econômicos, e contam com centros de atendimento especializado a clientes

■ SONIA MORAES



A MERCEDES-BENZ COMEÇA A VENDER no mercado brasileiro a nova geração de vans, furgões e chassis da linha Sprinter. Além do elevado conteúdo tecnológico e da maior segurança, os veículos estão equipados com a nova geração de motores OM 651 LA, mais potentes, econômicos e

equipados com a tecnologia BlueEfficiency (com sistema de recirculação dos gases de escape), que atendem à nova legislação em vigor no País desde o início deste ano.

“Com a nova Sprinter queremos chegar ao topo no ranking de satisfação dos clientes”, destacou Dimitris Psillakis, diretor

de vendas e marketing de automóveis e vans da Mercedes-Benz do Brasil, durante o evento de lançamento da linha Sprinter 2012 em São Paulo.

Para destacar a nova Sprinter no mercado, a Mercedes reformulou a linha 2012. O design está moderno e o interior mais

confortável. O veículo ganhou mais tecnologia e maior capacidade de carga. Disponível em três versões – 311 Street de 3.500 PBT (peso bruto total), 415 de 3.880 PBT (que substitui a versão 313) e 515 de 5.000 PBT (que assume o lugar da versão 413) –, a família Sprinter pode ser adquirida em 44 configurações (antes eram 38). O preço do veículo começa a partir de R\$ 79.505 e pode ser financiado pelo Banco Mercedes-Benz com taxa de juros promocional de 0,99% ao mês.

Segundo Joachim Maier, vice-presidente de vendas da Mercedes-Benz do Brasil, o mercado de vans triplicou nos últimos dez anos no Brasil, saltando de 12 mil unidades em 2001 para 45 mil unidades em 2011. Nos últimos dois anos verificou-se crescimento médio de 30%.

Neste segmento a Mercedes-Benz obteve 14% de participação em 2011, com a venda de 6.500 unidades da Sprinter no mercado brasileiro. Neste ano, a meta é fechar com uma fatia de 20% e vender 8.000 unidades. No acumulado de janeiro a maio de 2012 a montadora contabilizou a venda de 2.317 unidades da Sprinter no mercado brasileiro, volume 13,68% superior a igual período de 2011 (2.038 unidades).

Diante de um mercado em crescimento, a estimativa da Mercedes é que sejam produzidas anualmente 16 mil unidades da Sprinter na fábrica de González Catan, na Argentina. Deste total, 70% da produção serão comercializadas no Brasil e os 30% restantes em outros países.

DEMANDA – Aqui no Brasil, onde 60% da van Sprinter eram destinados ao transporte de passageiros e 40% para o setor de carga, houve uma inversão na demanda nos últimos dois anos, segundo Psillakis. Agora 60% dos modelos são vendidos para o segmento de carga e 40% para o transporte de passageiros. “No mercado brasileiro a venda de furgões tem sido impulsionada por vários



A nova família Sprinter oferece maior capacidade de carga, que vai de 7,5 m³ a 15,5 m³

fatores e o maior deles é a restrição de caminhão nos grandes centros urbanos”, destacou Maier. “As compras pela internet também têm ajudado a alavancar as vendas destes modelos para a entrega dos produtos nos domicílios.”

Segundo Psillakis, da quantidade de Sprinter vendida de janeiro a maio deste ano, 45% foram para o transporte de passageiros, 30% para o segmento de carga e 20% para o mercado de chassi. A expectativa do diretor é que cresça no Brasil a venda de Sprinter na versão chassi por causa da demanda por este tipo de veículo para entregas nos grandes centros urbanos. “Esse modelo de Sprinter ainda tem volume pequeno de vendas no mercado brasileiro, mas deve ter aumento de participação”, prevê o executivo.

Para colocar a nova linha Sprinter em produção, a Mercedes-Benz investiu mais de US\$ 100 milhões na fábrica da

Argentina. A estimativa de Psillakis é que as vendas do novo comercial leve comecem a deslanchar no Brasil a partir do segundo semestre. Ao longo do primeiro semestre a montadora ficou dois meses sem vender o modelo no Brasil por causa da dificuldade de trazer o veículo da Argentina para o Brasil por questões políticas que afetaram as transações comerciais entre os dois países. “Ainda temos 1.200 unidades da Sprinter paradas no porto do Rio de Janeiro”, disse Jefferson Ferrarez, gerente de vendas de vans da Mercedes no Brasil.

MOTORIZAÇÃO – Além da mudança externa e do maior conforto interno, a nova linha Sprinter também está mais potente com a nova geração de motores OM 651 LA biturbo de 4 cilindros. A versão 311 CDI Street passa a contar com motor de 114 cv (aproximadamente 5% mais potente). Já as versões 415 CDI e 515 CDI têm



Interior da nova Sprinter foi totalmente modificado

motorização de 146 cv, o que significa um incremento de cerca de 13% na potência. Com maior potência e torque, os veículos Sprinter ganham mais agilidade no trânsito, com melhores arrancadas e retomadas e também com maiores velocidades médias.

A nova linha Sprinter traz também inovação tecnológica, com os dois eixos balanceadores Lanchester em seus motores.

A nova caixa de transmissão manual ZF ECO Gear 6S-450 de 6 velocidades propicia redução no consumo de combustível. O novo câmbio favorece as manobras em velocidades baixas. Já a relação da sexta marcha, 15% mais alta, contribui para manter a rotação do motor mais baixa, mesmo nas velocidades mais elevadas.

INTERIOR – O interior da Sprinter 2012 foi totalmente modificado. O novo painel de instrumentos, o aumento do número

NOVO CONCEITO DE ATENDIMENTO DA SPRINTER

Para enfrentar a alta competitividade no mercado de vans, a Mercedes-Benz inova em sua estratégia de atendimento e passa a comercializar a nova linha Sprinter em lojas exclusivas, denominada Van Center.

A estrutura está montada em seis pontos de atendimento, com as primeiras unidades localizadas em São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Os planos da Mercedes é ter 13 Van Center no País. “Até 2013 teremos sete lojas dedicadas ao atendimento da Sprinter”, afirma Dimitris Psillakis, diretor de vendas e marketing de automóveis e vans da Mercedes-Benz do Brasil.

“Esta inauguração representa um marco significativo na preparação da nossa rede de concessionários para melhor atendimento aos clientes do segmento, iniciativa que ganha ainda mais impulso com a implantação dos centros especializados em Sprinter em diversas regiões do País”, afirma Joachim Maier, vice-presidente de vendas da Mercedes-Benz do Brasil. Os 200 pontos de vendas que a montadora tem no País estão homologados para vender a nova Sprinter.

No showroom haverá espaço para a exposição dos veículos de fábrica e dos

modelos transformados por empresas parceiras. Também estará à disposição do cliente um serviço básico de manutenção, como verificação e troca de óleo, filtros e outros itens. O objetivo, segundo Maier, é facilitar o dia a dia do cliente, tornar mais ágil a prestação de serviço e assegurar a produtividade do veículo em suas atividades de transporte.

Em casos de manutenções ou eventuais reparos maiores, o serviço é direcionado para a oficina do concessionário, que já dispõe de estrutura adequada e de amplo estoque de peças para garantir o rápido atendimento, com a qualidade Mercedes-Benz.

Segundo Maier, a área de pós-venda está preparada para dar suporte a toda rede de concessionários, com cerca de 2.000 itens de peças disponíveis em todo o país.

Além de aumentar os canais de venda e melhorar a infraestrutura para a linha Sprinter, a Mercedes também ampliou a estrutura de vendas, marketing e pós-venda para garantir maior suporte aos concessionários e aos clientes. Segundo Psillakis, mais de 300 profissionais receberam treinamento técnico e comercial para o novo modelo de negócio.

de porta-objetos e a utilização de materiais de alta qualidade valorizam o espaço interno e a ergonomia, segundo a empresa. Isso também fica evidenciado no acesso aos comandos e na posição do volante em relação ao painel, que disponibiliza, opcionalmente, teclas para comunicação com o rádio e o telefone via Bluetooth. Além disso, a coluna de direção ajustável, tanto em altura como em profundidade, contribui para a melhor ergonomia.

A nova família Sprinter oferece maior capacidade de transporte de carga, que vai de 7,5 m³ a 15,5 m³. A porta lateral corredeira tem 182 cm de altura e 130 cm

de largura. Isso permite o fácil carregamento de um palete pela lateral do veículo, o que também pode ser feito pela porta traseira, tornando mais ágil a movimentação de produtos.

A opção de abertura de 270 graus da porta traseira e a exclusiva versão com portas corredeiras nas duas laterais do veículo ampliam as possibilidades de carga e descarga em locais estreitos e de difícil acesso. Com duas opções de alturas internas (1,65 m e 1,95 m) e quatro comprimentos (5.245 mm/5.910 mm/6.940 mm/7.340 mm), a linha de furgões Sprinter dá mais facilidades aos transportadores. ■



**PEÇAS ORIGINAIS
WABCO, proteção
e confiança para o
seu veículo**

WABCO

WABCO



**Service
Partner**

Além de oferecer excelência na qualidade de seus produtos, a WABCO disponibiliza mais de 140 Service Partners em sua rede de serviço autorizada, estrategicamente localizada em toda a América do Sul e preparada para melhor atendê-lo de acordo com rigorosos padrões de exigência WABCO.

Assistência Técnica



WABCO

0800 70 70 885



Mercedes fortalece produção para satisfazer o mercado

■ AMARILIS BERTACHINI

Com um programa de investimentos, em quatro anos, quase três vezes maior que o realizado na última década, a Mercedes-Benz do Brasil tem se preparado para a retomada do mercado, renovando sua linha de veículos comerciais, leves e pesados, e utilizando novas tecnologias, como a dos motores BlueTec 5, que obedece às novas normas ambientais.

Recentemente, a montadora finalizou a conversão de sua fábrica de automóveis em Juiz de Fora (MG) para a produção do caminhão leve Accelo – que até então era

fabricado na planta de São Bernardo do Campo (SP) – e do top de linha extrapesado, o Actros, que antes era trazido da Alemanha, em CDU. Essa adaptação consumiu cerca de R\$ 450 milhões, ou 30% do valor do programa de investimentos de R\$ 1,5 bilhão, de 2010 a 2013, e é considerada a mais moderna do mundo, do setor automotivo.

A transferência desse segmento da linha montagem, do ABC para a fábrica de Juiz de Fora, liberou espaço na unidade paulista para a instalação de novos

equipamentos industriais para a produção de agregados. No ano passado foram fabricados ali 100 mil motores, 192 mil eixos e 60 mil transmissões.

“Estamos preparados para responder à alta demanda prevista para os negócios de veículos comerciais no Brasil e na América Latina nos próximos anos”. Foi com esta certeza que o presidente da Mercedes-Benz do Brasil & CEO para América Latina, Jürgen Ziegler, concedeu esta entrevista exclusiva para a revista Transporte Moderno.

Transporte Moderno – *Qual a estratégia da Mercedes-Benz do Brasil para atender ao competitivo mercado nacional de vendas de caminhões?*

Jürgen Ziegler – A Mercedes-Benz do Brasil renovou recentemente de forma simultânea toda a sua linha de veículos comerciais disponível no mercado brasileiro. Nossos produtos estão ainda mais econômicos, atendendo ao Proconve P7, com garantia de rentabilidade para o frotista; design moderno; e mantivemos a confiabilidade e elevados níveis de segurança já tradicionais de nossa marca. Além disso, desde janeiro deste ano, contamos com uma nova fábrica de caminhões. Em nossa moderna e eficiente unidade localizada em Juiz de Fora (MG) produzimos o caminhão leve Accelo e nosso top de linha, o extrapesado Actros. Esse fato, juntamente com as ações de modernização de nossa fábrica em São Bernardo do Campo, elevou nossa capacidade de produção. Com todas

“A chegada de novos players no mercado latino-americano é um movimento esperado, devido à alta atratividade presente neste”

essas realizações, estamos preparados para responder à alta demanda prevista para os negócios de veículos comerciais no Brasil e na América Latina nos próximos anos. A empresa está ainda mais forte, mais rápida e mais competitiva.

TM – *A decisão de atrair os principais fornecedores da linha de montagem do Actros e do Accelo para dentro do*

parque industrial da Mercedes-Benz, em Juiz de Fora, terá continuidade? Além das quatro empresas que já se tornaram parceiras nesse local, quantas e quais outras fabricantes da cadeia de suprimentos deverão migrar para a região?

Jürgen Ziegler – O parque de fornecedores agiliza o abastecimento da linha de montagem. Foi estabelecido na planta um “parque industrial de fornecedores”, chamado de I-Park, com uma área de 35 mil metros quadrados, na qual estão sediadas três empresas provedoras de componentes e submontagens. Este conceito possibilita aperfeiçoar a entrega de diferentes conjuntos, em forma de kits, diretamente na linha de montagem, seguindo o conceito just-in-sequence. Com isso, temos uma redução dos custos logísticos e maior flexibilidade, com elevado nível de qualidade.

As empresas Maxion, Randon e Seeber já estão instaladas e operam suas fábricas, na maior parte da área disponível. No local, são montados longarinas

e subsistemas, bem como pintadas as partes plásticas de peças, entre outras atividades. Recentemente, a empresa Grammer, fornecedora de bancos para caminhões também se instalou na unidade de Juiz de Fora, em uma área próxima ao prédio de montagem de cabines. Atualmente, grande parte do terreno onde foi construído o I-Park já se encontra ocupado. No entanto, a Mercedes-Benz continua a estimular que outros fornecedores se instalem na região, mesmo que em locais externos à fábrica. O estabelecimento de novos fornecedores está relacionado também ao projeto de nacionalização de Actros, que até 2014 estará concluído e terá alcançado a meta de que o caminhão tenha 72% de seu conteúdo feito no Brasil.

TM – *Do programa de investimentos de R\$ 1,5 bilhão, de 2010 a 2013, quanto já foi aplicado e quanto ainda será gasto até o final do próximo ano e em quê?*

Jürgen Ziegler – O programa de investimento da Mercedes-Benz do Brasil é o maior do segmento no País. Entre 2010-2013, a empresa está investindo R\$ 1,5 bilhão para aumento de sua capacidade de produção em São Bernardo do Campo. Somente para a conversão da fábrica de Juiz de Fora em uma unidade produtora de caminhões, a Mercedes-Benz investiu R\$ 450 mil desse total. O restante do recurso está sendo aplicado em pesquisa e desenvolvimento de novas tecnologias, incluindo os motores compatíveis com o Proconve P7, assim como testes com biocombustíveis e novos produtos. A modernização das áreas de produção, logística e pós-vendas também faz parte do programa, assim como melhorias nos serviços oferecidos aos colaboradores da empresa como, por exemplo, em seu ambulatório, e aprimoramentos nos processos, em busca de maior eficiência ambiental.

TM – *Sobre os negócios de exportação*



Jürgen Ziegler, presidente da Mercedes-Benz do Brasil & CEO para América Latina

e importação, como está a concorrência com os fabricantes de caminhões chineses? O que deve acontecer nesse campo nos próximos anos?

Jürgen Ziegler – A chegada de novos players no mercado latino-americano é um movimento esperado, devido à alta atratividade presente neste. No entanto, para alcançar o sucesso nesse mercado é necessário apresentar um diverso e amplo portfólio de produtos, veículos com apropriados recursos tecnológicos, excelência em vendas e ampla rede de pós-vendas. Nesse cenário, a Mercedes-Benz do Brasil se destaca, pois além dos quesitos acima tem como diferenciais o acesso ao know-how do maior produtor de caminhões do mundo – a Daimler Trucks – e ainda a experiência no desenvolvimento de produtos para o território brasileiro, juntamente com a tradição em produção local. Com isso, acrescentamos ainda mais valor aos nossos produtos.

TM – *Após a chegada do Euro 5, como o senhor vê o futuro do setor de caminhões*

no Brasil, para os próximos cinco anos, em termos de novas tecnologias?

Jürgen Ziegler – Como parte da rede de desenvolvimento mundial da Daimler Trucks, a Mercedes-Benz do Brasil compartilha da estratégia “Shaping Future Transportation” – “Moldando o Futuro do Transporte”, que se baseia em três principais áreas. A primeira é a segurança, onde contribuimos, por exemplo, com o sistema de orientação de faixa de rolagem, sistema de controle de proximidade, câmbio Powershift e assistente ativo de frenagem. A segunda área é a de custo de operação, com o uso de tecnologias que permitam o menor consumo de combustível e a otimização dos custos operacionais, bem como pós-vendas e áreas de serviços altamente capacitadas. A terceira área refere-se ao baixo nível de emissões, com tecnologias limpas, como a dos motores BlueTec 5 e permanentes testes com combustíveis alternativos. Um exemplo disso é o nosso caminhão Actros, que representa o veículo mais tecnológico do mercado brasileiro.

Para fazer o Brasil brilhar cada vez mais, tem que ter estrela.



Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler.



Nova linha de caminhões Mercedes-Benz.



Para quem faz o Brasil viver essa era de renovação, a Mercedes renova ao mesmo tempo toda a sua linha de caminhões.

Motores com a exclusiva tecnologia BlueTec 5, que atendem à nova legislação PROCONVE P-7 e oferecem mais economia, durabilidade e menor emissão de poluentes.



A mais completa linha, pensada para maior produtividade e rentabilidade do seu negócio.

Novos modelos, versões e equipamentos que trazem muito mais conforto e funcionalidade para o motorista.



DMS

Respeite a sinalização de trânsito.

Para quem tem estrela.



Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.

Mercado estacionado acirra a competição

Com uma redução de apenas 300 unidades nas vendas em relação 2011, o segmento de furgões é objeto de intensa disputa pelos fabricantes que vêm renovando seus produtos, cada vez mais equipados

■ SONIA MORAES



Iveco Daily

EM MEIO A UMA DISPUTA ALTAMENTE acirrada das montadoras que se esforçam para aumentar a participação no mercado de furgões, a Kombi, da Volkswagen, vem mantendo a liderança no mercado brasileiro, com o emplacamento de 10.021 unidades no acumulado de janeiro a maio de 2012. Com este volume, que é 1,17% superior ao mesmo período de 2011 (9.905 unidades), o modelo garantiu 29% de participação no segmento, cujas vendas de modelos de todas as marcas que competem nesta categoria totalizaram 34.554 unidades, ante 34.859 emplacadas nos

cinco meses de 2011, segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave).

Para ampliar suas fatias de mercado, as montadoras utilizam todos os meios ao seu alcance como reposicionamento de preços, aumento do leque de opcionais e atendimento dedicado a clientes especializados.

O segundo lugar neste mercado ficou com o Ducato da Fiat, que vendeu 4.092 unidades nos cinco meses do ano, volume 26,32% inferior as 5.554 unidades emplacadas de janeiro a maio de 2011, reduzindo a sua participação de 15,93% para 11,84%.

O K 2500 da Kia foi o terceiro colocado, com 3.755 unidades licenciadas, 8,25% menos que no acumulado dos cinco meses de 2011, cujas vendas atingiram 4.093 unidades, e a fatia foi de 10,87%. O HR da Hyundai assegurou a quarta posição no segmento ao vender 3.600 unidades, 8,39% abaixo do mesmo período de 2011 (3.930 unidades) e obteve 10,42% deste mercado. O Master da Renault garantiu o quinto lugar no ranking ao emplacar 2.965 unidades, volume 6,38% maior que de janeiro a maio do ano anterior (2.787 unidades) e a fatia foi de 8,58%; o Daily da Iveco foi o sexto colocado, com 2.293 unidades vendidas, 20,68% a mais que no mesmo período de 2011 (1.900 unidades).

A Renault já está comercializando no mercado o furgão leve que atende as novas normas de emissões de poluentes. Segundo a montadora, desde março, a linha Master 2012/2013 está saindo do Complexo Ayrton Senna, em São José dos Pinhais (PR), de acordo com as exigências do Proconve L6. Para se enquadrar na nova legislação o motor 2.5 dCi 16V que equipa o furgão Master passou a contar com o sistema EGR (Recirculação dos Gases de Escape).

Somando todas as versões da Sprinter a Mercedes emplacou no acumulado de janeiro a maio 2.317 unidades, volume 13,68% superior aos cinco meses de 2011, quando emplacou 2.038 unidades, ficando com a sétima posição no ranking. A partir

Ford Transit



Renault Master



de junho a Mercedes começou a vender no mercado brasileiro a linha Sprinter 2012, totalmente remodelada, nas versões chassi cabine, van e furgão.

Neste mercado, onde os furgões fabricados no Brasil detêm maior participação nas vendas nacionais, a Ford Caminhões vem mantendo bom desempenho com o seu modelo importado da Europa, a van Transit. Apesar de ocupar o oitavo lugar na lista de emplacamento de furgões no País, o modelo teve um aumento de 27,28% nas vendas de janeiro a maio, com 1.936 unidades licenciadas e a sua fatia foi de 5,6% do mercado. No mesmo período de 2011 emplacou 1.521 unidades no País.

O Transit ficou à frente do Boxer da Peugeot, que vendeu 1.225 unidades, 20,5% abaixo dos cinco meses de 2011 (1.541 unidades); da Sprinter 313 da Mercedes-Benz, que emplacou 990 unidades, 2,59% superior a igual período do ano anterior, e do Jumper da Citroën, cujas vendas totalizaram 947 unidades, 16,78% abaixo de 2011 (1.138 unidades).

PERFIL INOVADOR – Para Marcel Bueno, supervisor de marketing e vendas da Ford Caminhões, o bom desempenho da van Transit no mercado brasileiro deve-se ao seu perfil inovador, que garante o mesmo conforto de um automóvel, além

do elevado conteúdo tecnológico, com alguns itens ainda pouco conhecidos no País. “Além do conforto e dos diversos itens de série, como o sistema antitravamento das rodas (ABS), airbag e sistema de controle de estabilidade (ESP), o Transit garantiu um posicionamento de preço no mercado brasileiro”, observa Bueno. “Depois de um período de adaptação, o veículo também conseguiu uma boa imagem no segmento.”

O modelo que chegou ao País no final de 2008, proveniente da Turquia, desembarca em solo brasileiro pelo porto de Camaçari (BA). No mercado brasileiro o veículo é vendido por meio de financiamento da Ford Credit, braço financeiro da Ford Motor Company no Brasil. “A Ford tem trabalhado com estoque de segurança para garantir o abastecimento da sua rede de concessionárias e atender toda a demanda do País”, comenta o supervisor.

Hoje a van Transit é vendida nas 140 revendas de caminhões que a Ford mantém no País. Diante do sucesso que o veículo vem tendo no País, a Ford planeja abrir uma filial exclusiva para atender os clientes do modelo. “A intenção da empresa é instalar pontos de venda para atender o cliente no local”, diz Bueno. “Já temos uma equipe treinada para dar suporte ao cliente em todo o território nacional.”

Ao todo são três versões da Transit que a Ford Caminhões traz para o País: a de passageiros, o furgão com teto alto e o modelo chassi para aplicação logística com capacidade até 3,5 toneladas. Segundo Bueno, a demanda pela versão chassi cabine está crescendo muito na região metropolitana em vários setores de distribuição de cargas em geral. O furgão curto tem 7 m³ de capacidade para carga e o furgão longo tem espaço para de 11,3 m³ de carga.

Com capacidade para 13 passageiros mais o motorista, a van Transit é, segundo a montadora, o veículo mais completo da categoria e o que oferece menor custo de manutenção do mercado. O modelo conta com muitos itens de conforto de série, como direção hidráulica, vidros, travas e retrovisores elétricos, ar-condicionado e controle do rádio na barra da direção. “O grande apelo deste veículo no mercado brasileiro é a segurança e o conforto”, diz Bueno.

Diante da boa receptividade do Transit no mercado brasileiro, a expectativa da Ford, segundo o supervisor de vendas, é conseguir neste ano um crescimento entre 2% e 3,5% de participação no mercado e vender cerca de 4.000 unidades neste ano. “Se o veículo mantiver o bom desempenho ao longo do ano, as vendas poderão superar as 4.132 unidades vendidas em 2011”, diz o executivo.

Motorista profissional já vive uma nova era

Lei que disciplina exercício da profissão está em vigor e vai estabelecer novos padrões para operação dos transportes

■ WAGNER OLIVEIRA



A cada quatro horas na direção, motorista será obrigado a descansar 30 minutos

JÁ ESTÁ EM VIGOR A NOVA LEI 12.691 que disciplina a relação do capital e o trabalho no exercício da atividade de motorista profissional – indivíduo que conduz veículo de carga acima de 4.536 quilos, escolar e de passageiros com mais de dez lugares. Com a nova legislação, o transporte no Brasil entra em uma

nova era, na qual empresas e profissionais têm novas responsabilidades e direitos na busca de um melhor padrão de comportamento, conduta e ética.

Embora a elaboração da lei esteja sendo discutida pelos representantes de entidades de classe ligadas aos transportes e sindicatos trabalhistas desde 2007,

a entrada em vigor no dia 17 de junho – 45 dias após a promulgação do texto pela presidente Dilma Rousseff – pegou muitas empresas de surpresa, pois muitos esperavam por um prazo de pelo menos 180 dias para que a nova legislação fosse digerida e entendida. Sem o prazo, todos têm de se enquadrar.

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) também já publicou portaria no Diário Oficial da União normatizando a forma como os agentes públicos de trânsito, entre eles as Polícias Rodoviária Federal e Estadual, vão fiscalizar o cumprimento das normas. Até 45 dias após a publicação da lei, policiais vão orientar os motoristas a cumprir os procedimentos. Depois, começarão a aplicar sanções.

Os assuntos de maior destaque são os itens da norma que obrigam os profissionais do volante a descansar 30 minutos a cada quatro horas ininterruptas de direção. A lei também determina descanso diário de 11 horas a cada dia, que pode ser fracionada em nove horas consecutivas mais duas horas (veja quadro na pág. 22). Caberá aos profissionais e às transportadoras zelarem pelo cumprimento da lei, facilitando a aferição dos dados por meios eletrônicos, tacógrafos ou um prontuário de viagem do profissional. A autoridade policial poderá reter o veículo em caso de descumprimento até que o motorista cumpra o horário de descanso.



Para transportadores, com a nova lei o tempo de viagem pode aumentar em até 60%, elevando o custo do frete

Pela lei, as empresas também terão o direito de fazer exames aleatórios em profissionais para evitar o uso de drogas de seus profissionais. Neste ponto, já há questionamentos jurídicos, pois a Constituição garante a todos o direito de não produzir provas contra si.

Na eminência de entrada em vigor da lei, as empresas correram para tentar entender todos os meandros da legislação. Num dos seminários organizados pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Campinas e Região (Sindicamp) para debater o assunto reuniu cerca de 700 pessoas na unidade do Serviço Social do Transporte (Sest) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat) da cidade. Autoridades da Justiça do Trabalho e do Ministério Público participaram para esclarecer dúvidas. “Também para nós é uma nova legislação. Até que se crie jurisprudência sobre o assunto leva algum tempo”, afirmou o desembargador do Trabalho Lourival Ferreira dos Santos.

“Está todo mundo muito preocupado

em entender tudo isso direitinho”, afirmou o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), Francisco Pelúcio. “Ninguém é contra os avanços que a lei possibilita, mas temos de saber detalhadamente o que é que vai mudar para



Flavio Benatti, da NTC&Logística: “Empresários têm de sair da zona de conforto”

ninguém sair prejudicado, pois os transportes cada vez mais vêm arcando com o ônus de enfrentar custos crescentes por força da formalização do setor.”

“Chegou a hora de as empresas dos transportes saírem da zona de conforto”, vaticinou Flávio Benatti, presidente NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística). “Sei da ansiedade que a nova lei tem provocado entre as empresas do setor, mas está na hora de todos entenderem que chegou o momento de uma ampla profissionalização. Não há mais a possibilidade de retroagirmos”, afirmou.

“A lei dá mais segurança jurídica às empresas no que diz respeito às relações trabalhistas com os motoristas profissionais contratados e autônomos ao trazer regras claras para o setor”, declarou Carlos Panzan, presidente do Sindicamp. “Não acredito que os empresários estejam com medo, mas preocupados em ter um entendimento exato do quanto terão de custos, responsabilidades e obrigações com a legislação”, reforçou.

O empresário campineiro Oswaldo Caixeta, também integrante da direção do Sindicamp, afirmou que o aumento de custo na operação de todos os segmentos do transportes será inevitável. “A sociedade inteira vai ter de pagar, pois a lei envolve novos procedimentos para quem dirige, produz, opera, embarca e recebe a carga. Não vamos ter como fugir disso”, observou.

Segundo ele, uma viagem de 3.000 quilômetros que atualmente é feita em três dias passará a durar até quatro dias e meio. “Os valores do frete poderão aumentar até 30%. Mas não para por aí. A recepção da mercadoria terá de ser feita fora do horário comercial – quem recebe a carga no destino final tem de colaborar. A sociedade precisará também se adaptar para que a lei funcione”, disse.

Caixeta acrescentou que em regiões metropolitanas as transportadoras terão de trabalhar com dois motoristas, o que vai encarecer o custo dos transportes. “Além da dificuldade de tráfego, existe a questão da restrição nos grandes centros que prejudica o abastecimento de mercadorias, obrigando que dois motoristas trabalhem juntos. Só isso implica aumento de até R\$ 8 mil por custo trabalhista em cada veículo”, ressaltou.

Segundo Ubiraci Cavalcanti, diretor da transportadora Atlas, a companhia já começou a treinar seus motoristas para cumprir o tempo de jornada, além de estudar os detalhes da legislação. “Lamentamos apenas que o governo, mais uma vez, se negou a cumprir a sua parte, pois a presidente Dilma vetou do projeto a norma que previa a construção de bolsões para o descanso dos motoristas em diversas localidades do País. Quando não houver condições seguras, como é que o profissional vai parar em locais ermos, ainda mais com os altos índices de roubos de cargas que enfrentamos?”, questionou o executivo.

FISCALIZAÇÃO DO TEMPO DE DIREÇÃO DO MOTORISTA PROFISSIONAL

- Intervalo mínimo de 30 minutos para cada 4h de direção ininterrupta
- 11h de descanso dentro do período de 24h, podendo ser fracionada em 9h + 2h
- Em situações excepcionais, poderá ser prorrogado em uma hora o tempo de direção
- Não serão computadas interrupções involuntárias decorrentes de engarrafamentos
- É de responsabilidade do motorista o controle do tempo de direção
- Motoristas contratados ou autônomos terão de portar ficha de trabalho das últimas 24 horas
- Fiscalização também por tacógrafo, meios eletrônicos e diário de bordo
- Ficha deverá conter matrícula, nome do profissional, data, hora e local da fiscalização quando houver infração
- Agente de trânsito pode recolher documentos do veículo até que o horário de parada seja cumprido
- Medidas valem para motoristas de condução de escolares e de passageiros acima de dez lugares e de cargas acima de 4.536 quilos

Fonte: Resolução 405 do Contran

Apesar dos questionamentos e inquietudes, o empresariado concorda que o Brasil entra numa era até de maior civilidade nas estradas. “Com o motorista melhor preparado e mais descansado, os altos índices de acidentes nas estradas provocados por cansaço e uso de drogas para prolongar a jornada tendem a diminuir drasticamente”, afirmou Cavalcanti.

Ao adotar a nova lei, o Brasil simplesmente normatiza uma atividade que há muito tempo já tem regras claras em outros países. Nos Estados Unidos, por exemplo, é obrigatório o descanso de 12 horas por dia. Aqui do lado, no Chile, o motorista profissional para por uma hora a cada cinco ininterruptas de trabalho.

Se é para o benefício de toda a sociedade por que demorou tanto tempo para a lei ser implantada? “Aqui no Brasil as coisas sempre são mais difíceis, mais complicadas”, argumentou Caixeta. “O País é muito grande, o setor é fragmentado e, para que haja uma compreensão e cumprimento equânime da lei por todos os envolvidos, é preciso muita discussão, muita informação. Caso

contrário, a lei não pega”, avaliou.

Flavio Benatti disse que cada setor dos transportes vai ter de se repensar. “A carga fracionada terá uma conduta diferente da perigosa. Cada segmento terá de se entender melhor, saber dimensionar cada detalhe da operação. Insisto que nós dos transportes teremos de sermos muito mais eficientes daqui para frente”, disse.

Para Benatti, o mesmo raciocínio vale para o motorista autônomo. “Não adianta mais ele fazer jornadas extenuantes, pois, se for pego pelas autoridades do trânsito, ficará retido até cumprir o tempo de parada que determina a lei”, emendou.

Caixeta admite também que as empresas do setor podem ser obrigadas a contratar mais e a comprar novos equipamentos. “Uma coisa é certa: teremos de ter caminhões cada vez mais novos, pois, com o tempo de viagem mais demorado, os veículos terão de ser cada vez mais eficientes. Se um caminhão que leva quatro dias para fazer um frete de 3 mil quilômetros ficar parado mais um período por pane, o prejuízo é certo”, assegurou. ■

CONTROLE total na frota é economia em cada OPERAÇÃO.



Há 13 anos no mercado, a Sascar é apaixonada pela inovação, por isso está entre as líderes nacionais em telemetria, gestão de risco e logística para sua frota.

GESTÃO DE FROTAS E TELEMETRIA

Com as soluções específicas para o gerenciamento de frotas da Sascar, você tem à disposição monitoramento completo e comportamental da sua frota, permitindo a padronização da condução dos veículos para prevenir o risco de acidentes, redução de custos excessivos com combustível e assim prolongar a vida útil da sua frota e maximizar os lucros da sua empresa.



TRANSPO AMAZÔNIA

1ª FEIRA E CONGRESSO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

Ao aproveitar uma lacuna de mercado, Manaus ganha a Transpo Amazônia – 1ª Feira e Congresso Internacional de Transporte e Logística, evento que vai reunir especialistas, empresários, técnicos, profissionais ligados ao setor e grandes expositores no Centro de Convenções entre os dias 26 e 28 deste mês.

Promovido pela Federação das Empresas de Logística de Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia (FETR), o encontro tem organização e comercialização da Marcelo Fontana Promoções e Eventos, além de contar com apoio da Associação Brasileira de Transporte, Logística e Carga (ABTC) e Confederação Nacional do Transporte (CNT).

Os visitantes terão contato com tudo o que há de mais moderno envolvendo o universo da operação do transporte e logística na Amazônia. Serviços e equipamentos presentes em todas as etapas, como veículos, tecnologia e rastreamento serão apresentados dentro das mais avançadas práticas e processos utilizados no mundo.

Empresas de ponta do setor confirmaram participação. Entre os cerca de 60 expositores, marcam presença a Transportes Bertolini, Log-In, do Grupo Vale, MAN/Resende, Mercedes/Mardisa, Onix, Apisul, Sotreq, Grupo Hermasa, e Scania/Supermac.

No dia de abertura, o presidente do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), Paulo Fleury, professor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), ministra a palestra “As vantagens e os desafios da utilização do transporte intermodal na região amazônica”.

No segundo dia, o empresário Irani Bertolini, presidente da Fetramaz e diretor-presidente da Transportes Bertolini, discorre sobre “A evolução do transporte de cargas na Amazônia”. No dia de encerramento, a Câmara Interamericana de Transporte (CIT) realiza assembleia ordinária geral.

Com a iniciativa da Transpo Amazônia, a região ganha um importante incentivo para se dinamizar. O evento chega para se firmar e impulsionar todos os negócios ligados aos transportes e logística.



EXPOSITORES

- 01 - IMPERMAZON
- 02 - LINEX
- 03 - EXSIS
- 04 - MARAJÓ DIESEL
- 05 e 06 - SOTREQ
- 07 - SUPERMAC/SCANIA
- 08 e 09 - MAQUIPEL
- 10 - POWERTEC/LEMPAR
- 11/12/13/46 - ONIXSAT
- 14A - MEGATECH POWER
- 14B - TOMIASI

- 15 - FETRAMAZ
- 16 - EMBALATEC
- 17 - ADVANTIS
- 18 - GRUPO HERMASA
- 19 - RZD PETRÓLEO
- 20A - SCR
- 20B - ATM
- 22 e 23 - SETCAM
- 24 e 25 - SINDINAVAL/SEBRAE
- 26 - DI GREGÓRIO/SUPER TERMINAIS
- 27 - TRANSPORTES AIAPUA

- 28 - SEST SENAT
- 29A - CAEX
- 29B - MOTONORTE
- 29C - LINK MONITORAMENTO
- 30 e 31 - CNA/LIBRA
- 32 - COSTEIRA
- 33 - APISUL
- 34 - SUFRAMA
- 35 - MAN/REZENDE
- 36 - LOG-IN
- 37 - BERTOLINI SIST. DE ARMAZENAGEM

- 38 - FIEAM CIEAM
- 39A - LINAVE
- 39B - MERCEDES BENZ/MARDISA
- 40 - PORTO CHIBATÃO
- 41 - FORD/KONRAD/MONTTANA
- 42 - TRANSP. BERTOLINI/BECONAL
- 43 - VOLVO/APAVEL
- 44 e 45 - RASTRON
- 61 - IITA
- 68 - J.G. VENTURELLI - PAULISTA





0800-703 FORD
3 6 7 3

LINHA FORD CARGO 2013 COM MOTORIZAÇÃO EURO 5. MAIS ENTREGAS POR TANQUE.

Os caminhões Ford Euro 5 devem ser abastecidos com Diesel S50 e Arla 32. Arla 32 Motorcraft - disponível nos 140 Distribuidores Ford Caminhões.





Os caminhões da linha Cargo agora são equipados com motores Cummins SCR Euro 5. São menos poluentes e muito mais econômicos. Porque, para a Ford, tão importante quanto preservar a natureza é cuidar do seu bolso.



JWT.COM/BRASIL

Cinto de segurança salva vidas.



A gente tem estrada.



Incentivos reanimam a economia de Manaus

Proteção à indústria e prolongamento por mais 50 anos dos benefícios fiscais da Zona Franca vão trazer investimentos para Amazonas, o que deverá dinamizar os segmentos de logística e transporte

■ WAGNER OLIVEIRA



Mantidos os benefícios fiscais na Zona Franca as empresas deverão elevar os investimentos

A ZONA FRANCA DE MANAUS GANHOU duas importantes contribuições do governo federal para se manter como um importante polo industrial. A mais recente delas foi o anúncio da medida que elava o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para proteger a produção local contra a concorrência de importados. A partir de setembro, micro-ondas, aparelhos de ar-condicionado e motos fabricadas fora da região pagarão 35% a mais de imposto. Cerca de 90% da produção desses setores se encontram na Zona Franca.

Anteriormente, a presidente Dilma

Rousseff sinalizou que vai permitir à Zona Franca de Manaus usufruir por mais 50 anos benefícios fiscais previstos na Constituição, embora a decisão ainda precise da aprovação do Congresso Nacional.

As duas medidas geraram uma onda de otimismo e devem dar o impulso necessário para que empresas planejem novos ciclos de investimentos para o Norte do País. Novas empresas de vários segmentos, principalmente, ligadas ao setor de duas rodas, veículos, eletroeletrônicos e informática devem confirmar aportes na região com as medidas de incentivos, que também têm

sido criticadas por incentivar protecionismo por parte das autoridades brasileiras.

A expectativa é de que haja grandes investimentos também por parte do setor público, onde o Plano Nacional de Logística e Transporte e o Norte Competitivo envolve grandes planos hidroviários, com construção de corredores, terminais, além de uma série de condições para melhorar a infraestrutura. Os investimentos privados, brasileiros e estrangeiros, têm tudo para vingar em razão do interesse a administração dos novos portos que estão previstos para Manaus.

“Com a determinação da presidente, tudo muda”, acredita o empresário do peso de Irani Bertolini, um dos maiores nomes na operação de transportes na região. “Agora dá para fazer planejamento de longo prazo com a certeza de que as regras não serão alteradas nas próximas décadas”, afirmou ele, que é diretor-presidente da TBL (Transportes Bertolini), que atua na Amazônia com uma megaestrutura de terminais, balsas, empurradores, além de cerca de 2.000 carretas que fazem o transporte de produtos industrializados da região para o restante do Brasil e do País para os estados do Norte. Só no ano passado a TBL faturou R\$ 377 milhões.

A mesma visão de progresso tem Thomaz Nogueira, superintendente da Sufrema (Superintendência da Zona Franca de Manaus), para quem os investimentos não terão incremento de uma hora para outra,



mas tendem a aumentar o ritmo nos próximos anos. “Ao permitir à Zona Franca de Manaus usufruir por mais 50 anos dos benefícios fiscais previstos na Constituição, o governo sinaliza a todos os segmentos econômicos que aposta no modelo como principal meio indutor de desenvolvimento na região”, declarou o executivo.

“Desta forma”, afirma ele, “o governo federal dá um sinal claro ao mercado que é seguro investir na região, fortalecendo todas as cadeias produtivas e garantindo o planejamento estratégico destes próximos 50 anos que incluem grande atenção à questão da logística, na qual o setor de transportes é a mola propulsora.” Segundo Nogueira, entre os meios disponíveis, cabe destacar um investimento cada vez maior na navegação, que é um dos principais eixos do Plano Nacional de Logística e Transporte e o Norte Competitivo e conduziu, em 2011, 65,9% dos US\$ 12 bilhões de insumos importados pelo Amazonas em 2011.

Enquanto no país como um todo a participação das hidrovias na atual matriz do transporte de cargas está próxima dos 4%, na região da floresta ela é estratégica e vital, principalmente no Estado do Amazonas, onde os rios substituem as estradas, além de o modal aéreo ser insuficiente para dar conta do dinamismo cada vez maior da economia do Norte.

Dos 63 mil quilômetros de rios, lagos e lagoas existentes no Brasil, mais de 40 mil quilômetros são potencialmente utilizáveis. No entanto, a navegação comercial ocorre em 13 mil quilômetros, com significativa concentração na Amazônia.

Em Manaus, novos investimentos devem dinamizar os transportes. A Suframa concedeu área da antiga Siderama, próxima à BR-319, para a construção do novo porto de Manaus. Estudos para licitar a obra estão com Secretaria Especial de Portos, que prometeu encerrar todo o processo licitatório, com a apresentação da empresa vencedora ainda neste primeiro semestre. A Log-In também tem planos de construir



Consumo nacional e exportações impulsionaram a capital amazonense

um porto privado na capital do Amazonas.

De acordo com a Suframa, as empresas instaladas no Polo Industrial de Manaus (PIM) tiveram um faturamento de mais de US\$ 41 bilhões e geraram mais de 120 mil empregos diretos em 2011. Mesmo sendo uma área de benefícios fiscais, o volume de impostos federais no Polo Industrial de Manaus representou, em 2011, mais de 59% de tudo o que foi arrecadado na 2ª Região Fiscal (Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima), fora um impacto imensurável de ter criado condições para a geração de emprego e renda para milhões de brasileiros que, com a opção do PIM, ajudaram a manter intacta 98% da floresta nativa amazônica.

O orçamento da Suframa para 2012 é de R\$ 514 milhões. O volume de novos empreendimentos no PIM mantém uma média histórica de 40 pedidos (entre instalação, ampliação e diversificação) por mês. A cada dois meses ocorre a reunião do Conselho Administrativo da Suframa (CAS), onde estes pedidos são analisados. Para a primeira reunião do ano, ocorrida em fevereiro, já deram entrada na Suframa projetos que, juntos, prevêem US\$ 1,2 milhão de investimentos totais. “Ainda que a decisão da presidente Dilma Rousseff não cause um impacto imediatamente, só a manutenção da média dos investimentos

já pode ser considerada muito positiva”, disse Nogueira.

Com os novos horizontes, só para este ano a Bertolini, por exemplo, espera um crescimento na receita entre 10% e 15% no transporte de cargas gerais e industriais. Como reinveste quase toda sua receita líquida, a previsão é de incrementar a compra de balsas, empurradores e dinamizar a estrutura de terminais próprios na região. “Nosso planejamento é sempre em função do potencial da região, que não para de crescer”, afirma o empresário.

O governador do Amazonas, Omar Aziz, aponta a garantia da competitividade e a abertura de novos segmentos de produção no Polo Industrial de Manaus como os maiores desafios para a região. “Temos de estar preparados para manter a competitividade de Zona Franca, gerando mais oportunidades”, enfatiza.

Aziz lembrou que a evolução no consumo no mercado nacional e nas exportações nos últimos anos impulsionou o crescimento econômico e o faturamento do PIM, fortalecendo principalmente os setores de eletroeletrônicos e duas rodas. Ele destacou, porém, que, mesmo em boa fase, a economia local registrou perdas com o esvaziamento de setores importantes em virtude de medidas adotadas pelo governo federal ou resultado da “guerra



Manaus melhora a infraestrutura, como a nova ponte, à espera de novos investimentos

fiscal” entre os estados, que diminuiriam a competitividade da produção do PIM.

Como desafio para o crescimento dos transportes, Bertolini afirmou que é preocupação entre os operadores a construção de hidrelétricas, principalmente, no rio Madeira, que se não tiverem um bom planejamento podem prejudicar a navegabilidade.

Além dos empresários, várias esferas dos governos estaduais da região e federal acompanham a questão. Mas a boa notícia é que estão previstas ações para estruturação de corredores hidroviários na região amazônica. No Corredor do Madeira, o objetivo é aumentar o tempo de navegação de sete para dez meses para escoamento da produção de soja do Centro-Oeste e Rondônia, gerando aumento de capacidade de transporte para 10 milhões de toneladas/ano e redução de custos operacionais dos portos e terminais.

Os trechos estão: no Rio Madeira (Porto Velho/RO – Itacoatiara/AM), que, com 1.156 quilômetros, tem custo previsto de R\$ 466 milhões. No Rio Amazonas (Itacoatiara/AM – Manaus/AM) a ideia é investir R\$ 20 milhões para melhorar a navegabilidade em 240 quilômetros.

No Corredor do Tapajós a intenção é garantir um melhor escoamento da produção agrícola na região e redução dos custos logísticos do transporte de cargas

provenientes das BR-163 e BR-230 com a retirada de caminhões do trecho até Santarém (PA). O trecho de 290 quilômetros entre Mirirituba (PA) e Santarém terá recursos de R\$ 48 milhões.

No Corredor Tapajós, o governo pretende garantir melhor escoamento da produção agrícola na região e redução dos custos logísticos do transporte de cargas provenientes das BR-163 e 240 quilômetros de trecho fluvial, com recursos de R\$ 20 milhões. Já o Corredor do Tocantins, o objetivo é a ampliar a extensão navegável em direção à região central do País, visando o escoamento de grãos, fertilizantes e minérios, e aproveitamento do potencial de operação das eclusas de Tucuruí – 70 milhões de toneladas/ano. O corredor inclui o trecho Imperatriz/MA – Vila do Conde/PA, que tem extensão de 900 quilômetros. O orçamento prevê injeção de R\$ 805 milhões neste corredor.

“Só há hidrovia se houver navegabilidade, que não existe sem meio ambiente preservado, matas ciliares protegidas e rios sãos”, afirma o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Fernando Fialho.

A região hidrográfica Amazônica concentra 82% da frota do transporte de carga ou 1.071 embarcações. Em seguida, estão as regiões hidrográficas do Paraná,

com 132 embarcações (10,1%); Paraguai, com 80 embarcações (6%); Atlântico Sul, com 17 embarcações (1,3%) e São Francisco, com oito (06,%). O restante da frota de navegação interior é composta por embarcações das empresas de transporte estadual e de operadores.

Os principais itens levados pela navegação interior são os relacionados com o comércio exterior, como minério de ferro, bauxita e soja. Os graneis sólidos representam 67% das cargas transportadas pela navegação interior; 67% das cargas levadas por cabotagem e 69% da carga transportada no longo curso.

Atualmente, 23% das cargas transportadas no território brasileiro são feitas por ferrovias, enquanto 59% ocorrem em rodovias, 14% por meio de aquaviários (cabotagem e navegação interior) e 4% através de transporte aéreo e dutos. Mas os custos hidroviários levam vantagem sobre os outros. Quando se comparam os modais de transporte, sabe-se que o custo de 1.000 toneladas transportadas por quilômetro é de US\$ 56 na rodovia, de US\$17 na ferrovia e de US\$9 na hidrovia.

Para a Antaq, o transporte fluvial de cargas tem três principais vantagens para os usuários em relação aos demais. A primeira: custo menor de frete. O segundo aspecto positivo é a maior segurança em relação ao transporte rodoviário, tanto pela redução de risco de acidentes quanto pela ausência de prática do roubo de cargas. Estudos mostram que de cada 20 acidentes nas rodovias federais, cinco envolvem veículos de cargas; nas regiões Sul e Sudeste essa proporção chega a 14 acidentes envolvendo caminhões a cada 21 ocorrências.

A terceira vantagem das hidrovias é a melhor imagem em relação à responsabilidade socioambiental dos usuários, uma vez que esse modal apresenta menor emissão de CO² por tonelada transportada, maior eficiência energética e menores custos de implantação e manutenção da infraestrutura associada.



Ferrovário | Fundição | Serviços

Soluções que já fazem
parte da sua vida.

A qualidade dos Serviços AMAIS vai além. A AmstedMaxion oferece soluções completas que garantem o monitoramento e reforma de vagões. A estrutura empregada e o conhecimento são o resultado da experiência em serviços. Conte sempre com a inovação de quem já faz parte do seu dia a dia. Para nós, o mais importante é compartilhar esse sucesso com você.

Cruzeiro
(55 12) 2122-1400

Hortolândia
(55 19) 2118-2000



Criando caminhos.


AmstedMaxion



“Região Amazônica ainda não tem hidrovias”

■ WAGNER OLIVEIRA

Com cerca de 22 mil quilômetros de rios navegáveis, a Amazônia ainda não tem hidrovias. Pelo menos não no conceito técnico do que significa uma hidrovia – via fluvial com sinalização adequada em toda a sua extensão, cartas náuticas atualizadas, identificação do principal canal de navegação em todo o leito, plataformas de embarque e desembarque de passageiros e cargas e obras contínuas para a manutenção e contenção de desbarrancamentos e correções durante cheias e vazantes, entre outros itens.

A constatação não é de nenhum leigo, mas da maior autoridade da Marinha na região da Amazônia Ocidental, que engloba os estados do Amazonas, Rondônia, Roraima e Acre. Para o almirante Antonio Carlos Frade Carneiro, comandante do 9º Distrito Naval, a navegação na Amazônia, apesar do potencial, ainda não ocorre de



Almirante Antonio Carlos Frade Carneiro, comandante do 9º Distrito Naval

forma totalmente profissionalizada – desde os tempos da colonização até os dias atuais impera um certo improviso.

Para o militar de alta patente, se houvesse maior investimento na infraestrutura

do transporte fluvial a economia da região poderia ficar muito mais dinâmica, já que as hidrovias têm custos muito menores quando comparados ao do transporte de passageiros e de cargas em rodovias, ferrovias e aeroportos, além de o modal gerar baixo impacto ambiental. “É o modal considerado em todo o mundo o de menor impacto ao meio ambiente, tanto no que diz respeito à hidrovia quanto se refere às operações das embarcações”, diz o almirante.

“Ao contrário de uma rodovia ou ferrovia, a hidrovia não se constrói. Você faz intervenções em leitos navegáveis que garantem o transporte hidroviário em quaisquer circunstâncias”, reforça. De seu gabinete, em Manaus, o almirante, que ocupa o comando do 9º Distrito Naval há um ano e dois meses, concedeu entrevista a Transporte Moderno, apresentada a seguir.

Transporte Moderno – *Qual é o papel da Marinha na Amazônia, região onde as hidrovias têm um papel crucial?*

Almirante Frade Carneiro – Com mais de 22 mil quilômetros de extensão de rios navegáveis, os rios têm um papel vital para o desenvolvimento da Amazônia, cuja economia depende em grande escala do transporte fluvial de cargas e passageiros. Como a região tem baixa possibilidade para a construção de ferrovias e rodovias, e onde a infraestrutura aeroportuária é mínima e de expansão cara, o transporte fluvial exerce um papel preponderante em razão de levar vantagem sobre os outros modais. Além de gerar menos impactos ambientais, o transporte fluvial é muito

mais barato por sua grande capacidade de escoamento e por necessitar de um volume menor de investimentos para se viabilizar economicamente.

TM – *Qual o futuro das hidrovias na Amazônia?*

Almirante Frade Carneiro – Na região da Amazônia não temos hidrovias na concepção completa do termo.

TM – *Não?*

Almirante Frade Carneiro – Não. Podemos considerar que a única hidrovia que temos no Brasil é a Tietê-Paraná, que realmente possui uma infraestrutura que se encaixa na definição técnica do que seja

uma hidrovia. No Norte, temos navegação feita em rios que oferecem boa navegabilidade. Mas não são todos que contam com navegabilidade segura e ininterrupta durante todo o ano. Em alguns, ela só ocorre durante seis meses ao ano por não haver uma infraestrutura adequada que garanta o tráfego contínuo de embarcações. Em período de secas, muitos rios perdem as condições ideais para o transporte de passageiros e cargas para embarcações de grande porte. Só as embarcações menores conseguem navegar, diminuindo a escala e prejudicando o fator econômico.

TM – *O que falta para transformar os rios navegáveis da Amazônia em hidrovias?*



Plano da Marinha visa modernizar a frota operante na Amazônia até 2030

Almirante Frade Carneiro – Uma constante aplicação de recursos financeiros por parte de todas as esferas de governo. Precisamos ter uma moderna infraestrutura de terminais portuários para o embarque e desembarque de passageiros e cargas. Fazer constantemente a correção e a manutenção dos leitos dos rios que se modificam com as constantes enchentes e vazantes. Identificação do canal principal de navegação. Temos de ter a atualização das cartas náuticas, sinalização dos trechos mais perigosos, balizamento, auxílios à navegação, desassoreamento e aprofundamento de trechos, entre outras obras. Uma hidrovia tem de oferecer as mesmas condições de segurança de uma rodovia ou ferrovia. Os usuários precisam ter condições adequadas para usá-las durante 24 horas, de dia e de noite, com bom ou mau tempo. As embarcações têm de ter informações para saberem, por exemplo, identificar em quais locais se encontram.

TM – *Com esse investimento, a navegação poderia ter melhor aproveitamento?*

Almirante Frade Carneiro – Correto. Poderíamos tirar o máximo proveito aumentando a capacidade de transportes e barateando o custo de produtos

e insumos para a sociedade com o aumento da escala. Veja um exemplo: existem rios na Europa, como o Reno (atravessa a Alemanha e a França entre outros países), que são menores e, portanto, teriam potencial de navegação menor que muitos dos nossos rios da Amazônia, mas que por investimentos foram transformados em pujantes hidrovias, que os tornaram muito mais importantes na movimentação de cargas e passageiros por contar com uma infraestrutura adequada para a navegação durante o ano inteiro. Precisamos de investimentos que deixem nossa navegação hidroviária mais moderna e segura.

TM – *Os investimentos que vêm sendo feitos pelos governos ainda não são suficientes?*

Almirante Frade Carneiro – Cabe ao Ministério do Transporte e Planejamento a execução das obras nos rios para sua transformação em hidrovias. Sabemos que há planos de investimentos que dependem de dotação orçamentária. Mas algumas ações poderiam contribuir para o transporte hidroviário. Por exemplo: a hidrelétrica de Tucuruí, no rio Tocantins (Pará), só teve sua eclusa inaugurada recentemente, depois de

mais de uma década da construção da usina, mesmo assim com baixo aproveitamento de seu potencial. Apesar de estar no projeto, as eclusas das novas usinas de Santo Antonio e a de Jirau, ambas no Rio Madeira (1.115 quilômetros de extensão) na região de Porto Velho, na Rondônia, não estão sendo construídas, o que gera um problema com a interrupção de navegação em trechos que poderiam ser utilizados como alternativa para escoar a produção agrícola do Centro-Oeste para outros países, de diversos cantos do mundo, inclusive proporcionando a ligação futura do Oceano Pacífico e Atlântico pelo Rio Amazonas.

TM – *Como a comunidade participa desta questão?*

Almirante Frade Carneiro – O que precisamos entender é que os rios são perenes e proporcionam o seu uso múltiplo. Não podemos intervir definitivamente no rio para apenas um propósito, mas sim pensarmos e garantirmos o seu uso para múltiplas atividades, conforme já determina a lei brasileira. Estes rios precisam ter seus comitês de bacias constituídos e ali se discutir, até quase à exaustão, todas as possibilidades do rio, preservando-os para sempre e atendendo todo os usos para a comunidade.

TM – *Qual é a estrutura da Marinha na região?*

Almirante Frade Carneiro – Estou no comando do 9º Distrito Naval, que engloba os estados do Amazonas, Rondônia, Roraima e Acre, na Amazônia Ocidental. Já a Amazônia Oriental, que envolve os estados do Pará, Amapá, Tocantins, Maranhão e Piauí estão sob a jurisdição do 4º Distrito Naval. Sob meu comando, estão duas capitânicas, uma delegacia fluvial e sete agências, que dão suporte e formação aos profissionais que operam na Marinha Mercante, fiscalizam a navegação e a poluição causada pelas embarcações. O efetivo da Marinha na região da ►



Navio patrulha vigia território e fiscaliza embarcações dos rios da Amazônia

Amazônia Ocidental é de cerca de 2.700 pessoas, que também fazem a fiscalização e segurança, monitoramento e patrulhamento do território por via fluvial.

TM – Qual o tamanho da frota da Marinha na Amazônia Ocidental?

Almirante Frade Carneiro – Temos cinco navios-patrulha fluviais, quatro navios de assistência hospitalar (conhecidos como Navios da Esperança), cinco helicópteros, e dezenas de lanchas de diversos tamanhos. Toda nossa frota não soma uma centena de embarcações.

TM – Esse efetivo e frota são suficientes?

Almirante Frade Carneiro – Não. Mas existem ações contempladas no Plano de Articulação e Equipamentos da Marinha (Paemb), que prevê, até 2030, de acordo com as dotações orçamentárias, modernização, construção e aumento do efetivo, no qual todos os Distritos Navais serão contemplados. Em razão das dificuldades do Orçamento e da crise pelo qual o mundo atravessa, o andamento do cronograma

está abaixo do desejado.

TM – Em razão do transporte na Amazônia de cargas e pessoas ter muita importância na Amazônia, qual é a relação da Marinha com os empresários, especialmente dos transportes?

Almirante Frade Carneiro – Sem dúvida nenhuma, é o da parceria. A Marinha tem um papel muito importante na formação dos marinheiros que atuam na Marinha Mercante. É a Marinha que prepara todo pessoal e dá o suporte à formação dos aquaviários e fluviários. Por ano, na nossa região, são formadas cerca de 500 pessoas para operar pequenas e grandes embarcações. Damos preparo acadêmico, já que muitos dos candidatos possuem formação inadequada. Nossa oferta ainda está abaixo das expectativas das necessidades, o que gera uma demanda reprimida. Mas nós vamos oferecer mais cursos, todos gratuitos. Pretendemos inaugurar um centro de formação de fluviários em 2013, como extensão do ensino profissional marítimo da Capitania Fluvial da

Amazônia Ocidental em Manaus. Atualmente, os marinheiros de diversas graduações, que trabalham a Amazônia Ocidental são formados fora daqui, principalmente no Rio de Janeiro e em Belém. Com a formação aqui em Manaus dos trabalhadores da Marinha Mercante, a partir do ano que vem, poderemos oferecer mais cursos, de diversas categorias e cargas horárias.

TM – A tecnologia de rastreamento, já oferecida em larga escala pelo mercado, melhorou a segurança para as embarcações que navegam pela região?

Almirante Frade – Sim, ela contribuiu muito para a segurança e se constituiu numa importante fonte de informação em uma região de grandes dimensões e bastante capilarizada. Segundo estudos da Antaq, o emprego da tecnologia e investimentos nos rios da região têm potencial para multiplicar movimentação de cargas e passageiros, gerando novos serviços e riquezas para a região, nos próximos 20 anos.

TM – Resumindo, como o senhor vê atualmente o aproveitamento da navegação nos rios da região Norte?

Almirante Frade – Sem dúvida, temos de perseguir o caminho da profissionalização e do investimento para aproveitar totalmente o potencial dos nossos rios, que não estão sendo explorados na sua maior capacidade. Com isto, vamos conseguir reduzir o custo da navegação para o empresário. Com uma estrutura mais eficiente, podemos transportar mais com uso de menos equipamentos. Ao otimizarmos a operação logística, os preços caem e toda a sociedade ganha com serviços melhores, mais ágeis e seguros. Quem habita esta região terá o progresso chegando com muito maior rapidez e com certeza estaremos assegurando a presença do estado nas nossas fronteiras, contribuindo para a preservação do meio ambiente e garantindo a nossa tão cobiçada Amazônia. ■

O resultado só é bom para a gente quando é bom para a sua empresa e o Brasil.

Conheça algumas das grandes operações realizadas em 2011.



BOMPRATODOS

Transportes



R\$ 88.333.000,00
Prestação de Fiança



R\$ 300.000.000,00
Emissão de Debêntures



R\$ 78.700.000,00
Soluções de Investimento



US\$ 1.760.780.000,00
Short Term
Pre-Export Finance



R\$ 150.000.000,00
Emissão de Debêntures



R\$ 35.680.000,00
Soluções de Investimento



R\$ 113.000.000,00
Emissão de Debêntures



R\$ 40.000.000,00
Capital de Giro



US\$ 169.000.000,00
Import Finance



R\$ 805.829.747,37
Soluções de Investimento



R\$ 100.000.000,00
Soluções de Giro

Automotivo



R\$ 49.000.000,00
Capital de Giro



R\$ 202.148.084,80
Soluções de Investimento



Short Term
Pre-Export Finance



US\$ 244.776.433,00
Import Finance



R\$ 75.948.799,99
Long Term
Pre-Export Finance



US\$ 22.699.317,36
Short Term
Pre-Export Finance



R\$ 40.000.000,00
Long Term
Pre-Export Finance



€ 100.000.000,00
Revolving
Credit Facility



Soluções de Giro



R\$ 280.000.000,00
Nota de Crédito de Exportação



R\$ 40.000.000,00
Long Term
Pre-Export Finance



R\$ 75.000.000,00
Soluções de Giro



Mercedes-Benz

Soluções de Giro



Soluções de Giro



US\$ 104.723.776,89
Short Term
Pre-Export Finance



US\$ 49.154.022,20
Short Term
Pre-Export Finance



R\$ 32.000.000,00
Capital de Giro



US\$ 150.000.000,00
Long Term
Pre-Export Finance

Papel e Celulose



US\$ 60.000.000,00
Long Term
Pre-Export Finance



US\$ 21.275.600,00
Short Term
Pre-Export Finance



US\$ 200.000.000,00
Long Term
Pre-Export Finance



R\$ 39.641.582,51
Soluções de Investimento



R\$ 350.000.000,00
Soluções de Giro



US\$ 114.000.000,00
Short Term
Pre-Export Finance

Químico



R\$ 101.543.024,51
Soluções de Giro



R\$ 1.397.142.654,32
Soluções de Giro



R\$ 467.709.183,88
Soluções de Giro



US\$ 28.000.000,00
Short Term
Pre-Export Finance



US\$ 68.000.000,00
Short Term
Pre-Export Finance



R\$ 32.199.229,89
Soluções de Giro

Logística



R\$ 80.000.000,00
Capital de Giro



R\$ 40.500.000,00
Capital de Giro



US\$ 22.000.000,00
Capital de Giro



R\$ 60.000.000,00
Emissão de Debêntures



R\$ 50.000.000,00
Prestação de Fiança



R\$ 160.000.000,00
Notas Promissórias

Anúncio de caráter meramente informativo. Operações realizadas em 2011.



Manaus sonha com a pavimentação da BR-319

Conclusão de trecho de 370 quilômetros no miolo da floresta dá integração via terrestre da capital amazonense ao restante do Brasil

■ WAGNER OLIVEIRA



Trecho de 370 km da rodovia BR-319 no meio da floresta só será recuperado quando houver a licença ambiental

A CONCLUSÃO DA PAVIMENTAÇÃO DAS rodovias BR-319 e BR-163 é uma reivindicação não só do empresariado, mas tem o engajamento de toda a sociedade da região amazônica por se tratarem de obras

importantes para toda a comunidade. A opinião é do empresário Irani Bertolini, gaúcho de nascimento, mas radicado há muitas décadas em Manaus e dono de uma das maiores empresas de transporte

e logística do Brasil. “A conclusão dessas duas estradas tiraria os amazonenses do isolamento, já que hoje só chega a Manaus por barco ou avião”, afirmou. “Além disso, o tempo de escoamento de



mercadorias produzidas na Zona Franca e no Polo Industrial de Manaus e vindas de outras partes do País ganharia maior rapidez, diminuindo custos para os transportes e dinamizando a economia da região.”

Apesar do empenho pessoal do ex-presidente Lula e de contar com o apoio da presidente Dilma Rousseff, a liberação do asfaltamento de um trecho de 370 quilômetros no miolo da BR-319 ainda depende da concessão de licenças ambientais. A obra também tem empenho do governador do Amazonas, Omar Aziz, que busca novas formas de desenvolvimento sustentável que garantam avanço do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) para a região amazônica. A região que corresponde a 60% do território brasileiro representa apenas 8% do PIB nacional.

A solução para atender os críticos da conclusão da via tida como prioritária para Manaus foi o desenvolvimento do conceito de rodovia-parque na BR-319, com um novo modelo de ocupação estatal na Amazônia, preservando a fauna e a flora de região ao se tomar cuidados para evitar a migração e ocupação desordenada da floresta.

A licença custa a sair em razão das divergências de opiniões entre o setor produtivo e ambientalistas, como o ecólogo americano Philip Fearnside, pesquisador do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa), que considera a conclusão da pavimentação da BR-319, conhecida como Estrada da Integração, “desastrosa” para a Amazônia.

Para o ambientalista, respeitado internacionalmente por seus estudos sobre aquecimento global, a rodovia, que no passado já foi totalmente asfaltada em sua extensão de 880 quilômetros, causaria degradação nas partes central e norte da Amazônia, por meio de estradas laterais que incentivariam a migração e provocaria a degradação, com os consequentes danos ambientais e de



Quando a BR-163 for concluída, a viagem entre o Pará e Manaus, que atualmente leva até cinco dias de barco, poderá ser diminuída em dois dias

grandes proporções no miolo da região.

A BR-163, que liga Cuaibá (MT) a Santarém (PA), já conta com boa parte das obras de construção e revitalização concluídas, mas o envolvimento da construtora Delta no escândalo do bicheiro Carlinhos Cachoeira colocou novos pontos de interrogação sobre a finalização dos trabalhos. Novos processos de licitação deverão escolher outras empreiteiras para terminar a obra, contratada via Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura do Transporte (Dnit).

“Quando a BR-163 for concluída, a viagem entre o Pará e Manaus, que atualmente leva até cinco dias de barco, poderá ser diminuída em dois dias”, afirmou Bertolini, que opera com diversos tipos de embarcações, como balsas, rebocadores e caminhões, na ligação da capital do Amazonas com o restante do País. “Não é só os

operadores de transportes que sofrem com isso, mas todas as pessoas que precisam se deslocar na região”, ressaltou.

O pesquisador Fearnside afirmou que a BR-319 não é vital para a economia de Manaus, muito menos para a sobrevivência da capital. De acordo com ele, é até 19% mais barato levar produtos das fábricas de Manaus para São Paulo usando o sistema atual de barcas e rodovia do que pela BR-319. Para o ambientalista, seria mais vantajoso investir em um porto melhor, por exemplo, e levar a carga em contêineres por navios oceânicos, via cabotagem, até Santos. “Isto seria 37% mais barato que o sistema atual segundo estudo feito por pesquisadores”, declarou ele.

A solução da rodovia-parque na BR-319 prevê a colocação de telas de proteção cercado dos dois lados da pista no trecho crítico de 370 quilômetros, além da instalação de passarelas e túneis para



a passagem de animais silvestres. As passagens de fauna têm a finalidade de evitar o atropelamento de animais. Elas foram indicadas pelo Programa de Monitoramento de Fauna desenvolvido pelo DNIT e incorporadas para atender condicionante estipulada em TAC (Termo de Ajuste de Conduta) firmado entre o Dnit e o Ibama para empreendimentos rodoviários na BR-319 no estado do Amazonas. Ao utilizar



Conceito de rodovia-parque é a solução para evitar a destruição ambiental

o conceito de rodovia-parque, o governo tenta evitar a ocupação da região central da Amazônia, preservando a floresta.

Por mais que tinham tido empenho das várias esferas de governo, a autorização definitiva das autoridades ambientais ainda não foi dada para a conclusão da BR-319, que pelo cronograma do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) deveria estar concluído em 2013. “Alguém que queira sair de carro hoje de Manaus tem de colocar o veículo em uma balsa e se dirigir, geralmente, para Belém. Não podemos mais conviver com esse isolamento”, afirmou o empresário Bertolini.

As cheias na região amazônica no mês passado revelaram com a natureza interfere na operação da BR-319, principalmente no estado do Amazonas, na saída de Manaus. A rodovia apresentou vários pontos de alagamento por causa do período chuvoso na região Norte. Em alguns pontos, o espelho d’água de 40 centímetros de profundidade levou perigo para o trânsito de veículos leves.

O Exército Brasileiro também participou do trecho de recuperação do trecho na região de Porto Velho e, quando a estrada for liberada para conclusão, a manutenção e conservação da rodovia

ficarão a cargo dos militares. A BR-319 tem um traçado diagonal na Amazônia Ocidental. Oitocentos e cinquenta e oito dos seus 880 quilômetros estão localizados no Amazonas.

A BR-319 foi inaugurada em 1973 durante o regime militar, dentro do contexto de colonização da Amazônia. Alguns anos depois a rodovia se tornou intransponível na prática. Por esse motivo, as margens da rodovia sofrem menos com grilagem e o desmatamento do que outras partes da Amazônia, mas por outro lado o acesso a Manaus tem que ser feito por barco ou avião, não havendo serviço regular de ônibus entre Manaus e a maior parte do País. O percurso de barco entre Porto Velho e Manaus leva cerca de quatro dias.

Em 2005, o governo federal anunciou a recuperação da BR-319. As obras começaram em novembro de 2008, com duas frentes de trabalho partindo dos extremos da rodovia. De acordo com pesquisadores e críticos da obras, caso não sejam acompanhadas de ações governamentais sem precedentes na Amazônia, levarão ao desmatamento e ocupação desordenada do entorno da rodovia.

A recuperação do trecho intermediário de 370 quilômetros da BR-319, entre o km

250 e km 655,7, foi submetida a um Estudo de Impacto Ambiental (EIA) executado pela Universidade Federal do Amazonas (Ufam) e finalizado no início de 2009. A avaliação positiva do EIA pelo IBAM permitirá a emissão das licenças ambientais para o início das obras. No entanto, devido a inconsistências no estudo, o processo de licenciamento encontra-se paralisado.

TURISMO – Outra importante rota que deverá dinamizar a economia do Amazonas é a BR-174, rota que liga Manaus a Roraima. A via também dá acesso ao Caribe venezuelano e já tem campanha do Ministério do Turismo para levar brasileiros ao país vizinho e atrair estrangeiros para a região Norte do Brasil.

Um dos objetivos é que a BR-174 se torne um roteiro internacionalizado, pois está prevista sua integração com o lado venezuelano. Com isso, turistas europeus e americanos que visitam a savana da Venezuela possam também passar pelo Brasil. Ao longo do seus 992 quilômetros de extensão, a rodovia passa pelo marco da Linha do Equador, o Parque Nacional do Viruá, a Praia Grande, em Boa Vista, a Serra do Tepequém, em Amajari, e o Monte Roraima, em Pacaraima, além de atravessar reservas indígenas e comunidades rurais.

Cachoeiras, corredeiras, grutas e cavernas e ainda a reserva indígena dos waimiri-atroari também estão incluídas no roteiro. Um dos atrativos e os segmentos turísticos explorados dentro da Rota 174, tanto no mercado nacional e internacional, são ecoturismo, aventura, observação de pássaros, turismo científico e antropológico.

A SOLUÇÃO DE PESO

PARA UMA GESTÃO DE FRETES PRÁTICA E FLEXÍVEL.



cantaloop.com.br



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

E ainda oferece a flexibilidade de um dos maiores bancos do país e a praticidade do mais moderno sistema de pagamento de pedágios do Brasil.



Governo estuda concessões à iniciativa privada

Para especialistas, a realização de concessões poderia apressar os investimentos nos rios da Amazônia, responsáveis pela movimentação de cargas e passageiros

■ WAGNER OLIVEIRA



Poder público não realiza investimentos necessários para dinamizar hidrovias

O GOVERNO TEM PLANOS DE OFERECER à iniciativa privada o modal hidroviário por meio de concessões. A ideia foi levantada pelo diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Jorge Fraxe, em audiência realizada no Senado. Ao explicar seu plano a parlamentares, o executivo disse que gostaria que 2012 fosse o ano das hidrovias.

Desde o ano passado, órgãos ligados aos transportes comentavam em Brasília

a possibilidade de o governo realizar um Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) exclusivo para as hidrovias, que destinaria cerca de R\$ 2,7 bilhões para obras, principalmente nos corredores Oeste-Norte (Rio Madeira) e Centro-Norte (Rio Tocantins), dois dos principais eixos de escoamento da produção agrícola e mineral. Mas, por enquanto, nenhuma medida foi anunciada.

Para especialistas, a realização de

concessões poderia apressar os investimentos nos rios da Amazônia, responsáveis pela movimentação de cargas e passageiros. "A iniciativa privada já faz muitos investimentos próprios, mas poderia participar muito mais no desenvolvimento da infraestrutura", considera o empresário Irani Bertolini, proprietário de uma das maiores empresas de transporte e logística da Amazônia que leva o seu nome.

Segundo o almirante Antonio Carlos Frade Carneiro, comandante do 9º Distrito Naval da Amazônia Ocidental, os rios da Amazônia ainda não contam com toda a infraestrutura necessária para uma hidrovia. "Com a aplicação contínua de investimentos, o potencial da navegação aumentaria muito", disse.

Como maior produtora de grãos, a região do Cerrado depende de hidrovias para a redução do custo de transporte até os portos, que vão fazer a ligação da produção agrícola e mineral brasileira com vários países em todos os continentes.

Estudos de agências de regulação, como Agência Nacional de Transporte Aquático (Antaq), mostram que poderia se aumentar a capacidade de transporte das hidrovias do Madeira (extensão de 1.115 quilômetros entre Porto Velho-RO até Itacoatiara-AM), e do Rio Tocantins (790 quilômetros entre a hidrelétrica de



Tucuruí e o porto de Vila do Conde, no município de Barcarena-PA).

A concessão fluvial em regiões do Centro-Oeste e Norte do Brasil poderiam apressar obras como o desassoreamento do leito, sinalização e balizamento que permitiriam elevar a capacidade do transporte de cargas de 8 milhões para 20 milhões de toneladas ao ano no Rio Madeira, que este ano deverá ter as usinas de Santo Antonio e Jirau, na região de Porto Velho, inauguradas.

Segundo técnicos da Antaq, também existe a necessidade de aprofundamento de trechos do Rio Amazonas para possibilitar o aumento do volume de carga transportada entre Itacotiara e Manaus. A situação é ainda mais crítica na hidrovia do Tocantins. Depois de mais de uma década, as eclusas da hidrelétrica de Tucuruí foram inauguradas ao custo de R\$ 1,5 bilhão,

mas atualmente rendem bem abaixo do seu potencial em razão de uma pedra, denominada Pedra do Lourenço, que impede a navegação plena entre a usina e Marabá (PA), ligada à Estrada de Ferro Carajás. Com as obras na hidrovia, a capacidade, que atualmente é de 1 milhão de toneladas por ano, poderia aumentar para 70 milhões de toneladas por ano.

Um exemplo bem sucedido de parceria entre o governo e o setor privado ocorre na Hidrovia Tietê-Paraná. A Transpetro, subsidiária da Petrobras, usará a hidrovia a partir de 2013 para transportar etanol produzido em São Paulo, Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais em barcos até a cidade de Anhembi (SP), de onde o combustível será ligado por um duto à refinaria de Paulínia.

O mesmo exemplo poderia ser adotado pela Vale, que está construindo uma

siderúrgica em Marabá, ao executar investimentos na Hidrovia do Tocantins para aumentar o potencial de navegação e beneficiar não só a empresa, mas também produtores rurais.

O Dnit divulgou nota em que informa que a concessão de obras em hidrovias, como dragagem e contenção de barragens para a iniciativa privada, encontra-se em fase de estudos e sem prazo definido para conclusão. A expectativa é que o projeto seja apresentado no segundo semestre para avaliação da presidente Dilma Rousseff.

Levantamento da Antaq indica para este ano a utilização de 12.800 quilômetros de transporte fluvial no País. Com os investimentos públicos e privados (se for aprovado o projeto), o País poderia ampliar para 26.400 quilômetros em 2023 o potencial de navegação por rios. ■

QUER CONTROLAR SEUS CUSTOS E SABER A RENTABILIDADE REAL DO SEU NEGÓCIO?

PELISSARI LOG[®]

Solução SAP para empresas de transporte e logística.

- ✓ Sustente o crescimento do seu negócio.
- ✓ Melhore a gestão dos seus resultados.
- ✓ Acompanhe a produtividade da sua empresa.
- ✓ Tenha informações confiáveis e integradas em tempo real.
- ✓ Integre sua empresa com mais de 18 mil clientes SAP.
- ✓ Esteja atualizado com as exigências fiscais.

ACESSE: www.pelissari.com





Log-In investe no mercado manauara

Empresa de cabotagem iniciou atracções no Porto de Manaus em 2010, depois entrou em serviço de joint venture e agora amplia atuação com navios próprios

■ RENATA PASSOS



Log-In Jacarandá, segundo cargueiro da empresa a entrar em operação no Serviço Amazonas

AS OPERAÇÕES NO PORTO DE MANAUS ESTÃO entre os focos de negócios da Log-In Logística Intermodal, empresa coligada à Vale com atuação no mercado de cabotagem e logística. Segundo o diretor comercial da companhia, Fábio Sicchetino, a companhia iniciou as atracções no porto de Manaus em 2010, quando comprava slot (espaço nas embarcações) de um armador. “Como tivemos um resultado interessante, em outubro de 2010, iniciamos uma joint venture com outro armador (MercosulLine) para realizar o serviço Amazonas, operado por quatro navios, sendo um da Log-In”, declara o executivo.

Com operações em portos do Sul, Sudeste, Nordeste e Manaus, o Serviço Amazonas (SAM) tem ganhado representatividade nos negócios da companhia. Em 2011, a empresa passou a operar com navios próprios, inicialmente com o Log-In Amazônia (1.700 TEU) e posteriormente com o Log-In

Jacarandá (2.800 TEU). “Já definimos que vamos colocar mais um navio neste serviço. Nosso planejamento estratégico identificou que há alguns segmentos industriais com forte crescimento. Hoje, transportamos cargas dos setores de eletroeletrônico e linha branca no sentido Sul e alimentos, bebidas e itens de higiene e limpeza para o porto de Manaus”, informa Sicchetino.

POSSIBILIDADES DE CRESCIMENTO

Segundo Sicchetino, a empresa tem observado as projeções de aumento do PIB das regiões Norte e Nordeste, inclusive com índice superior ao do crescimento do País, o que também representou expansão da demanda de consumo na região. “Além disso, é importante considerar a migração das classes D e E para a C, que significa o aumento do consumo de eletroeletrônicos e eletrodomésticos em todo País”, afirma.

No começo deste ano, a Log-In Logística Intermodal transportou cerca de 8 mil bicicletas da Caloi, no trajeto entre Manaus e São Paulo, para um evento ciclístico. Em média, a Log-In transporta 50 contêineres por mês para a Caloi, maior produtora de bicicletas da América Latina, e cliente da Log-In desde julho de 2011. O transporte intermodal é feito entre a fábrica da Caloi em Manaus e o mercado consumidor do Sudeste.

O executivo informa que os navios estão perto da capacidade, apesar de reconhecer que no ano passado as embarcações estavam mais cheias. “No entanto, já percebemos um esforço do governo, como a redução do IPI e dos juros, para que o consumo seja retomado. No segundo semestre, o mercado vai crescer muito e vai faltar capacidade”, estima.

Sicchetino lembra que é importante considerar não apenas o crescimento do mercado em si. “Também há a migração da carga do modal rodoviário para a cabotagem. Sabemos que a carga mais adequada para a cabotagem é aquela que precisa ser movimentada a uma distância superior a 1.500 km e cuja indústria ou centro de distribuição estejam localizados até 200 km da costa”, detalha.

Segundo o executivo, seguindo esses critérios, na média nacional, para cada contêiner transportado na cabotagem há três movimentados no rodoviário que podem migrar para a navegação costeira. Ou seja, existe o potencial de quadruplicar o volume. “No caso de Manaus, nossa expectativa é que, no mínimo, o movimento possa ser duplicado”, diz.

Para atender essa demanda, a empresa conta com um plano de construção de



cinco embarcações de 2.800 TEU de capacidade. Os navios Log-In Jacarandá e Log-In Jatobá já foram entregues. Os outros serão entregues até o final de 2014. “Quando a frota estiver renovada, também poderemos afretar mais navios. Estamos estudando o modelo para ver quantas embarcações vamos empregar em Manaus. Pode não acontecer na velocidade que gostaríamos, mas o fato é que Manaus será um porto potencial deste novo modelo”, conta.

O executivo lembra que fatores climáticos também são acompanhados de perto na operação. “No final do ano, sempre há baixa no volume de água do rio. Em 2010, foi mais grave. No ano passado, essa baixa não foi tão acentuada. Por três ou quatro semanas, as operações ficam prejudicadas e é preciso reduzir a capacidade de ocupação dos navios em até 50%. Contudo, com mais navios em operação poderemos agregar capacidade.”

Para ganhar mercado, a empresa também foca na operação porta a porta e conta com parceria com duas empresas de transporte rodoviário para atender os clientes do segmento eletroeletrônico. “Contamos com equipes que formam células integradas para um monitoramento mais preciso deste tipo de carga”, comenta.

Apesar de mais demorada, podendo a operação porta a porta de Manaus para o interior de São Paulo levar entre 18 e 20 dias, ante a metade do tempo por caminhão, por exemplo, a cabotagem traz uma série de vantagens, segundo o executivo. “O custo pode ficar entre 30% e 40% mais barato. Além disso, há menos avaria e roubo de carga, o que consequentemente barateia o valor do seguro. Vale destacar ainda a questão ambiental em relação à emissão de CO². A emissão da cabotagem é um quarto em relação ao transporte rodoviário. Isso é um benefício a mais para as empresas multinacionais que muitas vezes têm débitos ambientais no exterior e fazem essa compensação aqui no Brasil”, afirma.

Cresce o transporte de grãos pelos rios da Amazônia

A Hermasa, do Grupo André Maggi, opera mais de 2,4 milhões de toneladas de grãos em Itacoatiara

Pertencente ao Grupo André Maggi, a Hermasa Navegação da Amazônia, especializada em transporte hidroviário, é uma das empresas mais importantes em operação na região e é responsável pelo um constante vai e vem de barcas pelos rios da Amazônia. A companhia iniciou as atividades em 1997 diante da necessidade de viabilização do Corredor Noroeste de Exportação, por onde é escoada a produção de grãos das regiões noroeste de Mato Grosso e sul de Rondônia. Depois disso não parou de crescer e já emprega 749 funcionários apenas no seu complexo portuário e operacional de Itacoatiara (AM).

De acordo com o diretor superintendente da Hermasa, João Roberto Zamboni, em seu primeiro ano de atividade, a empresa transportou 300 mil toneladas de grãos. “Em 2011, a companhia movimentou 2,4 milhões de toneladas de grãos entre Porto Velho (RO) e Itacoatiara (AM). O volume foi 11,7% maior que o registrado em 2010 e refletiu a recuperação das condições de navegabilidade depois de um ano difícil em consequência da seca histórica que atingiu o Estado do Amazonas em 2010. O fenômeno climático causou uma grande baixa nos níveis dos rios e prejudicou consideravelmente a navegabilidade na região”, detalha o executivo.

Segundo Zamboni, no acumulado deste ano, houve uma manutenção do volume transportado, mas a perspectiva é que a movimentação supere o resultado de 2011. “Nossa meta é aumentar o volume transportado nos próximos anos”, diz Zamboni, sem informar os índices de crescimento.

O maior volume de carga movimentado pela companhia é do próprio grupo, mas os grãos



Da carga de grãos transportada, 80% são de soja

de outras empresas já representam 21%. “Do total, cerca de 80% dos grãos são de soja e outros 20% são de milho”, acrescenta.

A LOGÍSTICA DO GRÃO – A soja e o milho produzidos principalmente nas regiões noroeste de Mato Grosso e sul de Rondônia são transportados por carretas até Porto Velho (RO), onde a Hermasa possui um porto de transbordo. Em seguida, a produção segue viagem em comboios formados por barcas pelo Rio Madeira até o porto granelero de Itacoatiara (AM), às margens do Rio Amazonas. De lá, onde também há uma usina de beneficiamento, os grãos, o óleo e o farelo de soja são exportados em navios do tipo Panamax. “Hoje, operam em torno de 70 a 80 navios por ano”, informa Zamboni.

Atualmente, a empresa conta com 108 barcas, 16 empurradores (três em construção) e duas lanchas para apoio e pesquisa. “A Hermasa possui uma das maiores frotas fluviais da América Latina”, informa o executivo, ao antecipar que a empresa vai iniciar a construção de mais 50 barcas graneleras. ■



Movimento portuário é um espelho da região

A movimentação nos flutuantes de carga e de passageiros está mudando e seguindo as tendências de desenvolvimento regional

■ RENATA PASSOS



ESTRUTURADO COM O DESENVOLVIMENTO econômico produzido pela borracha, o porto de Manaus é dividido em dois: Flutuante de Roadway (para embarque e desembarque de passageiros) e Flutuante das Torres (onde são movimentadas as cargas). E assim como a região, o perfil das cargas e dos passageiros que passam pelo porto está mudando.

De acordo com o diretor de operações do porto, Wilson Correia, o Flutuante de Torres, sob a administração da arrendatária Empresa de Revitalização do Porto de Manaus, tem apresentado acréscimo na importação, com ênfase nas cargas de aço e de projetos. Os números confirmam. Em 2010, foram movimentados 9.282 contêineres e 17 mil toneladas de cargas soltas. No ano passado, o porto atingiu 10.137 contêineres e 70,1 mil toneladas de cargas soltas, ou seja, o movimento mais que quadruplicou neste tipo de carga. "Neste ano, já acumulamos entre janeiro e abril 24.141 toneladas de carga solta, comparadas com

as 21.364 toneladas do mesmo período do ano passado. A movimentação de contêineres passou de 2.975 para 2.164 no mesmo período", informa Correia.

O executivo explica que anteriormente as operações no porto eram de navios de contêineres e hoje é de cargas de projeto. "Os principais armadores que operam no porto são: BBC, H. Dantas e Oldendorf", diz Correia, ao acrescentar que o terminal conta com 6.982 metros quadrados de área e um cais flutuante com 363 metros de comprimento (com dois berços para até três navios), aptos a receber cargueiros de até 12.000 TPB.

Diante dos números já apurados no ano, o executivo diz que a estimativa é que o porto apresente um acréscimo de 15% na movimentação. "Também temos uma perspectiva de crescimento anual entre 10% e 15% nos próximos anos", avalia.

Segundo Correia, as principais cargas movimentadas são matérias-primas e componentes para as indústrias de

eletroeletrônicos; aço para a indústria e construção; e cargas especiais de projetos.


O Flutuante do Roadway também exerce um papel importante na economia local. Operado pela Estação Hidroviária do Amazonas (empresa da Sociacam, administradora de grandes terminais de passageiros no País), o terminal conta com um vai e vem constante de passageiros. Com um flutuante de 253 metros de comprimento e um berço de atracação para um navio de cruzeiro, além de barcos menores de passageiros, este terminal também tem mudado o perfil de usuários.

De acordo com o diretor-presidente do porto, Judson Dummond, enquanto o número de passageiros urbanos vem diminuindo, aumenta o número de passageiros de cruzeiros. "No primeiro trimestre deste ano passaram pelo terminal 49.600 passageiros urbanos, comparados aos 75.800 usuários do mesmo período de 2011", relata.

O executivo explica que a movimentação caiu desde a inauguração da Ponte Rio Negro (ponte estaiada da rodovia AM-070, inaugurada em outubro de 2011 pela presidente Dilma), que liga Manaus ao município de Iranduba, uma cidade dormitório. "Agora, os passageiros chegam de ônibus ou carro", acrescenta.

Por outro lado, cresce o número de navios de cruzeiros no porto. Em 2010, o flutuante Roadway recebeu 14 embarcações. No ano passado, atingiu 22 navios. "A movimentação de passageiros saltou de 11.960 (no primeiro quadrimestre de 2011) para 16.800 (no primeiro quadrimestre de 2012)", conclui o executivo. ■



sfp  orkestra

A segurança da sua empresa tem tudo a ver com a ferramenta que você usa.

Muitas vezes você acha que o software de gestão para transportes utilizado por sua empresa cumpre bem suas funções. Mas preste atenção para ele não deixar você pelo meio do caminho quando o assunto é segurança.

A BgmRodotec, especialista em softwares de gestão de transportes, desenvolveu o Sistema Globus, o mais completo e moderno software indicado para empresas transportadoras de cargas e de passageiros. O Globus possui mais de 30 módulos integrados, que podem ser adquiridos separadamente. Esses módulos atendem, de forma simples e abrangente, a todas as necessidades administrativas e de pessoal da sua empresa.

Com o Globus tudo se torna mais eficiente e simples. Como trancar uma corrente com a ferramenta certa.



GLOBUS
completo, modular e especialista

A ferramenta certa para sua empresa.

0800 600 2255

comercial@bgmrodotec.com.br

www.bgmrodotec.com.br



BgmRodotec
SOFTWARE DE GESTÃO PARA TRANSPORTE



Porto Chibatão não para de crescer

Após dobrar a movimentação de cargas no acumulado do ano, terminal manauara mantém investimentos em equipamentos

■ RENATA PASSOS

COM A CRIAÇÃO DA ZONA FRANCA DE Manaus (ZFM) e o crescimento do Polo Industrial de Manaus (PIM), a região passou a demandar empresas especializadas em logística. Neste contexto, em 2003, foi inaugurado o terminal privado Porto Chibatão, empresa do Grupo J.F. Oliveira Navegação, que já tinha forte atuação na navegação fluvial. Hoje, o terminal tem uma grande estrutura e a movimentação é crescente.

De acordo com o gerente comercial do grupo, Jhony Fidelis, de janeiro a maio deste ano, a movimentação de contêineres apresentou um crescimento de 105% em comparação ao mesmo período de 2011. Sem revelar os números totais e apenas que a movimentação mensal média é de 27 mil TEU, o executivo diz que este aumento é resultado do terminal ter melhorado seu desempenho operacional com aquisição de novos equipamentos e a conquista de novos clientes.

Próximo ao polo industrial e localizado na margem esquerda do Rio Negro, o Porto Chibatão tem ampliado a sua área desde o início das operações. “O terminal foi construído e projetado com cais de 152 metros de comprimento e 24 metros de largura. Em 2005, o terminal teve a sua primeira expansão e o píer passou a ter 273 metros de comprimento. Em 2007, tivemos uma nova ampliação e o cais flutuante atingiu uma extensão de 431 metros, com capacidade para atender até quatro embarcações de contêineres ou de cargas de projetos”, relata o executivo.



Cais flutuante tem extensão de 431 metros

Instalado em uma área de 900 mil metros quadrados, o Porto Chibatão já ocupa 70% deste espaço. Uma das principais características apontadas pelo executivo é que o terminal conta com as áreas totalmente definidas. Sua estrutura portuária obedece uma dinâmica que inclui uma área para armazenagem de contêineres e cargas, um espaço de circulação interna, doca coberta para carga e descarga, rampa de concreto armado, dotada de carrôto para atender cargas e descargas das balsas no sistema ro-ro, balanças rodoviárias, um sistema de serviços de apoio com a Receita Federal, alfândega, posto bancário, serviços de fiscalização e liberação, sala para despachantes e um complexo administrativo de cinco pavimentos.

“Toda a área do terminal é segmentada de acordo com a modalidade do armador, ou seja, longo curso ou cabotagem. Além disso, há um espaço exclusivo para

cada armador, com equipe de trabalho e equipamentos dedicados para separar a carga e dar melhor atendimento. Ou seja, temos um pátio para Mercosul Line, uma área para a Log-In e outra para a Aliança, que ainda são divididas por modalidade de operação – se a carga é destinada a porto ou à porta –, o que dá ainda mais agilidade ao carregamento”, comenta o executivo, ao informar que as cargas de cabotagem representam 35% do volume e as de longo curso 23% (dos armadores CMA-CGM, Maersk e MSC) e o restante é de reposicionamento de contêineres vazios, sem contar as cargas de projeto, que incluem bobinas de chapas de aço e cargas para indústria de extração de petróleo.

EQUIPAMENTOS – Na opinião do executivo, além da eficiência na gestão operacional, a empresa tem obtido aumento do volume graças ao constante investimento em equipamentos. “Anteriormente, as operações eram realizadas apenas com guindaste de bordo. Agora, com três guindastes, já realizamos 48 movimentos por hora”, diz.

Segundo Fidelis, desde janeiro deste ano, a empresa tem realizado uma série de investimentos, mas ele não revela o valor. Entre as aquisições estão seis RTGs - Rubber Tyred Gantry. “Somos o primeiro porto do Norte a adquirir este tipo de equipamento”, destaca. Além disso, a empresa comprou seis empilhadeiras, sendo quatro reach stackers, 27 tratores portuários, 60 carretas portuárias, entre outros equipamentos. ■



Compromisso Excepcional

Na CEVA, nossos especialistas estão focados em entregar excelência operacional para os clientes a cada dia. Trabalhando unidos e concentrando-nos no crescimento do nosso negócio, oferecemos e desenvolvemos as melhores soluções de abastecimento para cadeia logística de nossos clientes. A cada elo da 'supply chain' ajudamos a fazer os negócios fluírem.

Como uma empresa líder em gerenciamento da cadeia de suprimentos, a CEVA oferece soluções de ponta a ponta, implementação e soluções operacionais em fretes e contratos logísticos, distribuição, armazenagem e gerenciamento de transportes para grandes e médias empresas, nacionais e multinacionais.

A CEVA está presente em cinco setores:

- Automotivo
- Tecnologia
- Varejo e Bens de Consumo
- Industrial
- Energia

www.cevalogistics.com



Making business flow



Logística das urnas eletrônicas

Para viabilizar o processo eleitoral em comunidades localizadas em regiões remotas do Norte e Nordeste, o grupo Sigla especializou-se em carregar o equipamento eletrônico por diferentes modais: de aviões a cavalos

■ AMARILIS BERTACHINI



As urnas são carregadas em barcos velozes com destino a algumas cidades principais

GARANTIR O DIREITO DE VOTO NO ESTADO do Amazonas requer uma trabalhosa logística, com características únicas para a região. O transporte das urnas começa pelos meios tradicionais, como caminhão, avião e barco, mas pode terminar no lombo de um cavalo ou nas costas de carregadores, onde o único meio de acesso é a pé.

Os trabalhos começam com a retirada das urnas no Tribunal Regional Eleitoral (TER) de Manaus, e o carregamento dos equipamentos nos caminhões – onde há estradas –, aviões e barcos velozes, com destino a algumas cidades principais, como Parintins ou Itacoatiara, localizadas às margens dos seis principais rios do Amazonas. Nessas cidades-polos, os funcionários do TRE preparam e lacram as urnas para

a votação. Desses municípios ribeirinhos, os equipamentos seguem viagem em canoas, por rios menores, que conseguem acesso às chamadas comunidades, onde ficam as vilas com escolas ou algum ponto público que servirá de base no dia da votação. É nesses últimos trechos que o acesso é mais difícil e depende, muitas vezes, de soluções inusitadas como o uso de cavalos, motos tracionadas ou até mesmo chegar a pé.

“Nas últimas eleições surgiram várias dificuldades, porque chegamos a locais onde o rio havia baixado muito e nem a canoa mais passava. Tivemos que andar em cima do leito do rio já seco, levando as urnas nas costas”, conta Roberto Vilela, presidente do grupo Sigla, que se especializou no transporte de produtos no Norte

e Nordeste do País, principalmente através de uma de suas empresas, a RV, que faz operações voltadas à educação, às eleições, ao esporte e à área de saúde. “Nós somos pagos para resolver o problema, então temos que achar a melhor solução”, acrescenta. A empresa, que presta serviço em todo o país, tem sede em São Paulo e uma base de operações em Manaus.

Segundo Vilela, as canoas têm capacidade para carregar de 10 a 20 urnas eletrônicas. Cada uma pesa em torno de 10 kg, além da bateria, que pesa cerca de 2,5 kg. Existem regras de segurança que precisam ser seguidas e que limitam o empilhamento dos equipamentos. No transporte terrestre é permitido empilhar, no máximo, cinco urnas; no aéreo, até três; e, no fluvial, o empilhamento máximo permitido é de sete unidades, explica o executivo.

“Em alguns municípios vamos até lá para descarregar apenas uma urna, que é suficiente para todo o povo da região votar, e partimos para entregar o restante em outros locais”, diz Vilela. Junto com as urnas, seguem, na mesma entrega, todos os itens usados no dia da eleição, como a sacola do mesário, com o material de expediente, e a própria cabine de votação, que é uma peça montável de papelão. Ao término da votação, todo o trabalho se repete na operação reversa para levar as urnas lacradas de volta para a apuração dos votos.

Cerca de 80% do transporte na Amazônia são feitos pelos rios e os 20% restantes dividem-se entre os modais rodoviário



e aéreo, que fazem algumas linhas do interior. “Temos frota própria de caminhões e barcos, mas fretamos os aviões, porque não têm utilização frequente”, conta Vilela. A frota total do grupo soma 180 caminhões e 12 barcos. A empresa utiliza aviões pequenos, que podem chegar a lugares remotos. “Tomamos o cuidado de fretar 100% os aviões para não corrermos o risco, por exemplo, de ir material de candidatos junto com a nossa carga, o que poderia dar uma conotação partidária ao assunto”, declara o executivo.

De acordo com Vilela, a operação de distribuição das urnas eletrônicas na Amazônia, por todas essas dificuldades, tem que começar bem antes de outros estados e pode levar até 40 dias. Há casos, em que, mesmo com barcos ultra velozes, a carga demora de dois a quatro dias para chegar até o destino. Ele diz que por balsa, pode

levar 60 dias para entregar uma mercadoria em alguns lugares do Amazonas. “É um outro planeta”, brinca. “Digo sempre o seguinte: para nós, que aprendemos a trabalhar lá no Amazonas, qualquer outro serviço parece fácil”, declara Vilela.

Para uma logística como essa, a RV mobiliza perto de três mil pessoas, entre contratados e temporários. A empresa costuma participar das principais licitações para esse serviço, como as do Amazonas, do Maranhão, do Ceará, do Tocantins, de Pernambuco e da Paraíba. Como o pagamento do TRE é por serviço, a empresa apresenta um preço fechado por toda a operação e prevê a possibilidade de haver um segundo turno, quando todo o trabalho recomeça.

Segundo Vilela, as duas operações mais difíceis são a do Amazonas – pela complexidade das distâncias – e a do Maranhão, pelo fato de ter locais onde é preciso usar

todos os modais ao mesmo tempo. “Nos Lençóis Maranhenses, tem urna que vai de caminhão até um ponto, depois de barco até outro, passa para uma moto tracionada e ainda segue a cavalo no último trecho”, conta. É o caso do município Boa Vista do Gurupi, onde, segundo Vilela, o cavalo já está oficialmente contratado pela RV e fica à disposição da empresa em todas as eleições. O cavalo segue para a cidade no sábado, véspera do pleito, e fica descansando, é tratado e alimentado, para estar em forma no dia seguinte e poder voltar a galope, logo após o término da votação, carregando de volta a urna para os trabalhos de apuração.

Na região de Lençóis Maranhenses é muito comum também o transporte de urnas por triciclos ou quadriciclos que, por serem tracionados, conseguem trafegar na areia, sem encalhar. ■

FLASH
www.flashnet.com.br

www.flashnet.com.br

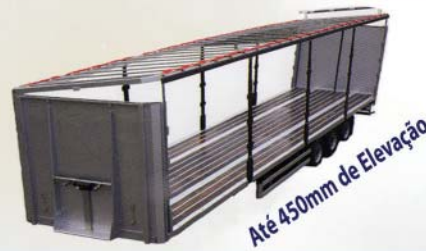
TEL: (11) 4136-3046

Sistema automático para Basculantes “Pulltarps”



Super Slider para Cabo Único

Sistema de elevação de teto “TopSider Versus”



Até 450mm de Elevação

Tudo para Sider: Impressão Digital, Pintura e Peças



São Paulo - SP | Av. Nicolau Ferreira de Souza, 1299 - Terra Baixa - Araçariquama, SP - CEP: 18147-000 - Tel: (11) 4136-3046
Porto Alegre - RS | Av. Faria Lobato, 841 - Sala 303 - Bairro Sarandi - Porto Alegre, RS - CEP: 91110-460 | Tel: (51) 3365-8204

**Chegou o Ourocard Transportador
Visa Cargo. Eficiência para sua empresa
e praticidade para o caminhoneiro.**

Aproveite as facilidades do pagamento eletrônico, **10 dias de carência sem juros e uso internacional.***





Acesse <http://transporteelogistica.terra.com.br> e fique por dentro de tudo o que acontece no mercado de transportes.

O Ourocard Transportador Visa Cargo vai trazer mais facilidade para a gestão de pagamento do frete.

- Praticidade: simples para contratar e pagar o frete.
- Segurança: redução de fraudes com maior controle eletrônico.
- Modernidade: tecnologia e confiabilidade ajudando o seu negócio.
- Economia: redução dos custos operacionais e foco na atividade-fim da empresa.
- Conheça também o novo Pamcard BB Visa Cargo.

Procure seu gerente. Consulte condições.



VISA

PAC tem verbas para modernizar terminais

Para acompanhar o crescimento da economia brasileira, os investimentos nos aeroportos da Infraero chegam a R\$ 300 milhões; as companhias internacionais estão de olho no mercado nacional

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



Desde 2011 a Absa Cargo passou a operar voos regulares domésticos e internacionais

ATÉ 2015, SERÃO INVESTIDOS R\$ 300 milhões na modernização e ampliação da rede de terminais de carga administrados pela Infraero (Teca). Deste montante, cerca de 50% são provenientes do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). Os investimentos buscam adequar a malha logística ao aumento de demanda devido ao crescimento da economia brasileira e aos eventos esportivos, que deverão se realizar no País nos próximos anos. Entre as melhorias em destaque, estão os novos complexos logísticos dos aeroportos de Porto Alegre (já em andamento e com previsão de término para 2013) e Vitória, a reforma do terminal de Exportação do Galeão, no Rio de Janeiro, e a construção do estacionamento de caminhões do terminal de Goiânia.

As intervenções irão atingir ainda o terminal de Curitiba, que deverá ter sua área ampliada em mais de cinco mil m²; em Goiânia, haverá ainda a implementação de novo complexo logístico até 2015; o Aeroporto de Navegantes (Santa Catarina) terá seu terminal de carga reformado e ampliado até 2014; e o de Salvador passará por reformas e expansões para o Teca ainda em 2012. Segundo Saulo Pedroso, gerente nacional de Infraestrutura e logística da Infraero, atualmente nenhum dos terminais de carga da Infraero opera com a capacidade saturada. “Cinco anos antes de o terminal atingir a sua capacidade máxima, fazemos estudos para determinar quais as intervenções necessárias. As obras devem se realizar dois ou três anos antes que ocorra a saturação”, afirma.

Para avaliar quais aeroportos necessitam de obras de ampliação e modernização, a Infraero realiza um estudo específico que leva em conta a economia da região, o volume de transporte rodoviário, o PIB (Produto Interno Bruto), a cotação do dólar, entre outros fatores. “São avaliações bastante complexas que nos levam a fazer previsões de longo prazo, alterando inclusive o Plano Diretor do aeroporto caso seja necessário”, diz Pedroso. Segundo o gerente da Infraero, todos os aeroportos brasileiros têm ainda espaço para crescer.

O volume de cargas nos terminais administrados pela Infraero apresentou crescimento significativo nos últimos anos. Em 2011, foram movimentadas 1,17 milhão de toneladas de carga (importação, exportação e carga doméstica), ante 1,13 milhão de toneladas em 2010 – um aumento de 3,5%. Em 2009, o volume foi de 824,5 mil toneladas, o que, na comparação com 2010, representa um crescimento de 38,1%. Caso o resultado de 2009 seja comparado com 2011, o aumento chega a 43%. Para 2012, a previsão da Infraero é de 1,24 milhão de toneladas, com um incremento de mais de 5%. Para os próximos anos, a expectativa é que haja uma estabilização do volume de carga, em virtude do crescimento do PIB.

A partir do próximo ano, os volumes de carga dos três dos principais aeroportos do País não entrarão mais nas

estatísticas da Infraero, já que o governo federal privatizou os aeroportos de Brasília, Guarulhos, em São Paulo, e Viracopos, em Campinas. Os três aeroportos respondem, conjuntamente, pela movimentação de 30% dos passageiros, 57% da carga e 19% das aeronaves do País. Os terminais concedidos serão fiscalizados pela Anac (Agência Nacional de Aviação Civil), que também será gestora dos contratos de concessão. As concessionárias deverão concluir as obras de ampliação e modernização previstas até a Copa do Mundo de 2014. A multa por descumprimento é de R\$ 150 milhões, mais R\$ 1,5 milhão por dia de atraso.

COMPANHIAS AÉREAS – O crescimento da economia brasileira tem impulsionado o transporte de cargas e atraído grandes companhias aéreas internacionais, que planejam ampliar a sua atuação no País. Apesar de as brasileiras TAM Cargo, Gollog e Absa Cargo ainda serem as empresas principais e mais conhecidas do setor, as demais empresas se preparam para fortalecer sua presença no mercado brasileiro. A TAM Cargo transportou 119 mil toneladas no mercado doméstico e quase 114 mil toneladas no mercado internacional; já a Gollog atingiu 90 mil toneladas de mercadorias. A Absa Cargo transportou 209 mil toneladas no ano passado.

No Brasil desde 2007, a Emirates Sky-Cargo transporta cerca de 2,5 mil toneladas por mês de carga no mercado brasileiro, sendo 1,16 mil toneladas em importações e 1,33 mil toneladas em exportações. A companhia possui três aeronaves que atuam no País, dois Boeing 777-300ER, que transporta passageiros e cargas, e um Boeing 777F, apenas para cargas. Há voos diários de São Paulo e do Rio para Dubai, além de voos três vezes por semana, entre Viracopos, em Campinas, Frankfurt, na Alemanha, e Dubai.

Para o exterior, são enviados ovos



Em 2011 a TAP Cargo transportou 30 mil toneladas de carga para exportação e importação

férteis, vidros de segurança, frutas, auto partes, peças de maquinaria, tecidos, animais vivos. Cerca de 30% da carga segue para Europa, 35% para o Oriente Médio, 20% para Ásia e 15% para o Extremo Oriente. Na importação, a Emirates Sky Cargo transporta insumos hospitalares, matéria-prima para a indústria química e farmacêutica, auto partes, máquinas, partes e peças para a indústria de petróleo e aeronaves. Do total das importações, 45% vão para Europa, 30% para Ásia e Oriente Médio, e 25% para o Extremo Oriente.

De acordo com Dener de Souza, gerente da companhia para a América do Sul, o aeroporto de Viracopos tem papel importante na estratégia da empresa. “Com o incremento das operações cargueiras em Viracopos no segundo semestre deste ano, esperamos um crescimento importante no mercado brasileiro. Queremos fazer de Viracopos o hub para a América do Sul”, afirma.

A portuguesa TAP atua no Brasil desde 1966 e opera com aviões da Airbus, modelos A340 e A330, ambos mistos de passageiros e carga. Em 2011, a TAP Cargo transportou para exportação 16,7 mil toneladas e para importação 19,3 mil toneladas, totalizando 36 mil toneladas. Na exportação, os principais produtos são, pela ordem, frutas frescas, peças da indústria automobilística, pescado,

calçados, peças eletrônicas. Na importação, em primeiro lugar estão os produtos da indústria químico-farmacêutica, depois, peças da indústria automobilística e maquinário em geral.

A Lufthansa Cargo, que atua no Brasil há quase 40 anos, transporta aproximadamente duas mil toneladas por mês, em importações e exportações. Entre as mercadorias, destacam-se partes e peças da indústria automotiva, máquinas, cargas perecíveis, perigosas, químicas e animais vivos.

A partir de junho, a Lufthansa Cargo fará nove frequências semanais em avião cargueiro MD-11F e vinte frequências semanais em aviões comerciais de passageiros B747 e A340. A companhia tem expectativas muito positivas em relação ao mercado brasileiro. Recentemente, a empresa aumentou uma frequência do Rio de Janeiro para Frankfurt. Em outubro, passará para voos diários em Campinas.

A Turkish Cargo transporta para o Brasil 200 toneladas por mês, em média, de cargas provenientes do exterior, e 350 toneladas por mês do Brasil para o exterior. Na importação, os principais produtos são os eletrônicos, vindos, na maioria das vezes, de Hong Kong e Xangai. Na exportação, peças automotivas e ovos férteis para consumo. Os principais destinos dos artigos exportados são Istambul, na Turquia; Índia e outros países asiáticos.

Porto do Rio de Janeiro recebe investimentos de R\$ 1,7 bilhão

Com verbas privadas e públicas, o porto deverá aumentar seu volume de cargas em 143% até 2018, tornando-o o segundo maior do País em movimentação de contêineres

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

O PORTO DO RIO DE JANEIRO, administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro, passa por um processo de ampliação e modernização, para atender aos aumentos de movimentação de cargas e suportar as atividades ligadas à exploração do petróleo da camada pré-sal. Os investimentos, provenientes do PAC (Plano de Aceleração do Crescimento) e da iniciativa privada, devem chegar a R\$ 1,7 bilhão até 2015. Com o final das obras, previsto para 2015, o porto carioca terá o maior cais contí-



Ampliação e modernização atenderão ao aumento de cargas e às atividades do pré-sal

nua de contêineres da América do Sul com capacidade para receber navios acima de oito mil TEUs. As intervenções tornarão o Porto do Rio de Janeiro, o segundo do País em movimentação de contêineres. As obras também buscam preparar o porto para o crescimento do transporte de passageiros, decorrente da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016.

Entre 2011 e 2015 o Porto do Rio de Janeiro receberá mais de R\$ 1,2 bilhão em investimentos realizados por Libra Terminais, MultiRio e MultiCar nos

terminais de contêineres e de roll-on roll-off (veículos). Com os investimentos, a expectativa é de que o volume de movimentado pelo porto atinja 25 milhões de toneladas até 2018, um crescimento próximo de 143% nos próximos sete anos. O Porto do Rio de Janeiro terá seu cais de contêineres expandido dos 1.258 metros para 1.960 metros, um aumento de 60%. A capacidade de movimentação passará dos atuais 750 mil TEUs por ano para dois milhões de TEUs por ano em 2020. Também serão

adequadas novas áreas para armazenagem de contêineres.

O terminal roll-on roll-off terá sua capacidade ampliada de 243 mil veículos por ano para 326 mil veículos por ano. Estão previstos ainda o arrendamento dos terminais siderúrgico e de papel, além da implantação de um novo terminal para granéis líquidos. Para dar suporte à expansão da parte on shore do porto o governo federal está investindo na ampliação dos acessos marítimos. Com as obras de derrocamento e

dragagem do canal de acesso o porto terá terminais de contêineres com 15 metros de profundidade, capazes de receber a atracação de navios Super Post Panamax - de 300 metros a 347 metros de comprimento, com capacidade acima de oito mil TEUs.

Os investimentos provenientes do PAC (Plano de Aceleração do Crescimento) são de R\$ 529 milhões, até 2013. Com esses recursos, deve ser realizado o reforço do Cais Gamboa para 13,5 metros, a ampliação do terminal de passageiros, além da dragagem e derrocagem do canal de acesso aos cais São Cristóvão e Gamboa. Parte da verba, cerca de R\$ 320 milhões, será empregada em obras que visam à Copa de 2014 e que, futuramente, estarão aptas para atender à demanda do turismo marítimo, por meio da implantação de terminal marítimo de passageiros e de infraestruturas de acessos marítimo e terrestre, para embarque e desembarque de passageiros e tripulantes e atracação de navios. Serão construídos três píeres de atracação de navios de passageiros.

De acordo com dados da Companhia Docas do Rio de Janeiro, o movimento acumulado no cais em 2011 foi de 7,9 milhões de toneladas, significando acréscimo de 6,36 % sobre o mesmo período de 2010. Com destaque para a movimentação de ferro gusa, importação de papel, importação de carga geral solta, exportação por cabotagem de granel líquido (asfalto) e importação de veículos. No período, foram movimentadas no cais 5,9 milhões de toneladas de carga geral (75%), 1,3 milhão de toneladas de sólidos a granel (17%), 403,7 mil toneladas de líquidos (5%) e 205,8 mil toneladas de veículos (3%). Em 2011, atracaram no cais 3,8 mil embarcações, sendo 2,1 mil dedicadas ao offshore; fora do cais, foram registradas 3,4 mil embarcações, totalizando 7,2 mil

REVITALIZAÇÃO DOS PORTOS DE ANGRA DOS REIS E ITAGUAÍ

Além do Porto do Rio de Janeiro, a Companhia Docas do Rio de Janeiro gerencia o Porto de Angra dos Reis e o Porto de Itaguaí. Os dois estão passando por processo de modernização e ampliação, com recursos do PAC e investimentos privados. O Porto de Angra dos Reis é importante na exportação de produtos siderúrgicos e no apoio offshore relacionado às atividades de prospecção da Bacia de Santos. A movimentação, em 2010, alcançou a marca de 118,3 mil toneladas, representando acréscimo de 59,7%, em relação ao ano anterior.

Com a dragagem do Porto de Angra, realizada com recursos do PAC, o calado passará de 8,5 metros para 10 metros. O projeto de ampliação do Porto de Angra irá aumentar sua área dos atuais 78 mil m², para 238 mil m². A empresa arrendatária do porto, Tepar/Technip, realizará investimentos de R\$ 700 milhões na sua ampliação, em um projeto, dividido em três etapas, que tem o objetivo de transformar o terminal em um centro de fornecimento de equipamentos e apoio logístico ao pré-sal.

Na primeira fase, prevista para o segundo semestre de 2011, serão gastos R\$ 70 milhões na preparação do terreno. Na segunda etapa, que deve se estender até 2014, será realizada a construção efetiva da fábrica e de um centro de treinamento de mão de obra, ao custo de R\$ 300 milhões. A última fase está reservada para uma espécie de estaleiro para a montagem de plataformas. A Technip acredita que até 2014 estará gerando para a cidade cerca de R\$ 4 milhões em ISS (Imposto Sobre Serviços), além de aproximadamente

dois mil empregos diretos e seis mil indiretos fruto da expansão do Porto de Angra dos Reis.

O Porto de Itaguaí possui oito berços de atracação, com cais acostável de 22 quilômetros de extensão e 200 metros de largura. Os calados têm profundidades variando de 14,5 a 18,5 metros. Serão realizados dragagem e derrocamento de áreas do porto para aprofundamento do canal de acesso principal, de 14 metros para 20 metros de profundidade, na Rota Preferencial entre as ilhas Guáiba e Marambaia, no município de Mangaratiba. Está prevista ainda a retificação do canal entre as ilhas das Cabras e de Itacuruçá.

O Porto de Itaguaí possui atualmente quatro terminais, sendo dois de granéis sólidos, operados pela Vale e pela CSN, além de dois terminais de carga contêinerizada, operados pela Sepetiba Tecon e pela Vale Sul. Juntos, movimentam 55 milhões de toneladas por ano. Encontra-se aberta licitação para arrendamento da área conhecida como "área do meio", com o objetivo de revitalização e exploração operacional destinada à movimentação e armazenagem de Granéis Sólidos (TGS II). Com o quinto terminal da "área do meio", o Porto de Itaguaí atingirá uma movimentação de 80 milhões de toneladas por ano. A área a ser licitada é de 15.242 metros quadrados, composta de um berço de atracação com 11 metros de profundidade e retroárea de terrapleno para apoio e armazenagem de 42.619 metros quadrados dentro do polígono do Porto Organizado de Itaguaí.

embarcações no período, ante 6 mil em 2010, representando acréscimo de 21%. O peso bruto dos contêineres aumentou 7,8 % frente a 2010, acumulando 463,9 mil TEUs.

DIFICULDADES – Segundo Sílvio Ferreira de Carvalho Júnior, do Conselho Empresarial de Infraestrutura da Firjan (Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro), o Porto do Rio



Movimento do porto cresceu 6,3% em 2011, para 7,9 milhões de toneladas de carga

de Janeiro se tornará “muito mais competitivo”. Algumas questões relativas à acessibilidade do porto ainda preocupam Carvalho Júnior. “A acessibilidade é maior desafio a ser vencido para que projetos de expansão do Porto do Rio de Janeiro sejam bem sucedidos. De fato, considerando que as obras de ampliação da capacidade do porto já começaram, é imprescindível a adoção de ações para adequar a acessibilidade ao ritmo de expansão da capacidade e, dessa forma, evitar que o acesso precário se torne uma barreira para o crescimento das atividades portuárias”, afirma.

Para a Firjan, existem algumas obras essenciais para a adequação da

acessibilidade ao porto do Rio de Janeiro. Entre elas pode-se citar a reforma geral e reurbanização da Rua Carlos Seidl; a implantação de acesso ao Porto, na Rua General Gurjão; a adequação das alças do viaduto Ataulfo Alves; e a construção de novo viaduto de acesso direto na Avenida Brasil.

Carvalho Júnior acredita que o Porto do Rio de Janeiro ainda enfrenta algumas dificuldades sérias. “Os operadores de contêiner utilizam o agendamento para a entrada de carretas nos terminais. A perda do agendamento impede a entrada no terminal. Nos casos em que o período de armazenagem estiver findando no dia, não é permitida a retirada da

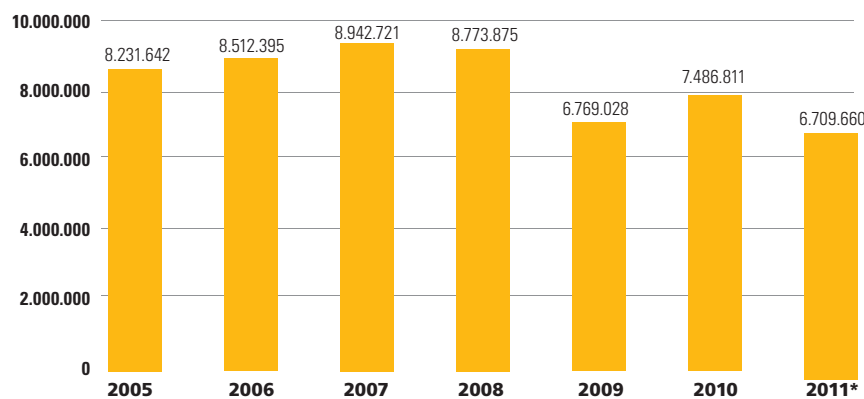
carga, obrigando um novo agendamento para o dia seguinte, mediante multa que ultrapassa, muitas vezes, o valor do frete. O contêiner só é liberado após o pagamento do novo período de armazenagem. Algumas vezes, a fila dentro do porto chega a dois quilômetros”, diz.

A falta de uma estrutura adequada aos caminhoneiros torna a situação ainda mais complicada. “Se o caminhoneiro, para não perder o agendamento, tenta ultrapassar a fila, é punido

pela Guarda Portuária com a perda da permissão de ingresso ao porto, tendo a carreta retirada do mesmo. Muitas vezes o transportador permanece por cerca de 20 horas aguardando o carregamento, sem nenhuma estrutura oferecida aos caminhoneiros, como banheiros”, afirma Carvalho Júnior.

GUERRA FISCAL – O Porto do Rio de Janeiro também deverá ser beneficiado pela Resolução 72, decretada em maio, que busca acabar com a “guerra dos portos” no Brasil. A medida acaba com a cobrança diferenciada de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), estabelecendo uma alíquota unificada de 4% para os produtos importados, em todos os portos brasileiros. “Os estados que concedem descontos no ICMS na importação serão obrigados a cobrar uma taxa unificada, o que acaba com as vantagens tributárias de alguns portos. Vitória, Itajaí e Paranaguá projetam uma redução de até 30% na movimentação de cargas importadas. Os portos de Santos e Rio de Janeiro, por estarem inseridos nos maiores mercados nacionais, deverão registrar um aumento da movimentação”, acredita Carvalho Júnior.

Movimentação de carga no cais - em toneladas



Fonte: Cia. Docas do Rio de Janeiro

* Janeiro a Outubro

COM
LOGÍSTICA VOCÊ
MULTIPLICA
SOLUÇÕES.

Serviços dedicados
à cadeia de suprimentos

Transporte
de passageiros

Gestão
e terceirização
de frotas

Transporte
de cargas



Entender para Atender

A JSL possui todos os serviços e soluções que sua empresa precisa para multiplicar tudo que você pode oferecer aos seus clientes. Conte conosco para serviços dedicados à cadeia de suprimentos, transporte de cargas, gestão e terceirização de frotas, transporte de passageiros, sistema de comercialização dos ativos da logística e multiplique suas possibilidades.

Tel.: (11) 2377.7000

WWW.JSL.COM.BR



Serviços Dedicados à Cadeia de Suprimentos • Gestão e Terceirização de Frotas/Equipamentos • Transporte de Passageiros • Transporte de Cargas Gerais

Ponte Rio-Niterói pode passar por nova licitação

Em 2015, termina o contrato de concessão da ponte que foi a primeira rodovia a ser administrada em regime de concessão no Brasil

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

INAUGURADA EM 1974, A PONTE RIO-NITERÓI, batizada originalmente com o nome do presidente Costa e Silva, é administrada em regime de concessão pela CCR Ponte desde 1995, sendo a primeira rodovia a utilizar o modelo de concessão no Brasil. O contrato termina em 2015 e o futuro da ponte ainda é incerto. O Ministério dos Transportes está avaliando todas as alternativas possíveis para a administração da ponte. "Pode haver uma nova licitação ou a ponte pode voltar para o governo. Esperamos, porém, que a concessão atual seja renovada", afirma Carlos Henrique Siqueira, consultor da CCR Ponte.

A escolha da Ponte Rio-Niterói para iniciar o Programa Nacional de Concessões de Rodovias no governo Itamar Franco foi feita devido a problemas urgentes relativos à manutenção da sua estrutura. "Quando a empresa assumiu havia vários problemas estruturais e operacionais, inclusive rachaduras e fissuras. Não havia recursos suficientes para a adequada manutenção da ponte, por isso, o governo optou pela concessão. A empresa realizou uma reestruturação da ponte e houve grandes investimentos em equipamentos de segurança", explica Siqueira. Hoje, a ponte corresponde a um patrimônio de US\$ 3,5 bilhões, de acordo com Siqueira.

A Ponte Rio-Niterói é uma das maiores do mundo, com 13,2 quilômetros de extensão e até 72 metros de altura



Ponte Rio-Niterói: patrimônio de US\$ 3,5 bilhões pode voltar para as mãos do governo

no trecho do vão central. É a principal ligação da capital fluminense com Niterói e o interior do Estado do Rio de Janeiro, sobretudo com o polo turístico da Região dos Lagos, também conhecida como a Costa do Sol. Com fluxo médio de 145 mil veículos por dia, que transportam mais de 450 mil pessoas, a ponte beneficia o intercâmbio comercial da região, facilita o escoamento da produção

regional e é importante para a atividade turística do estado.

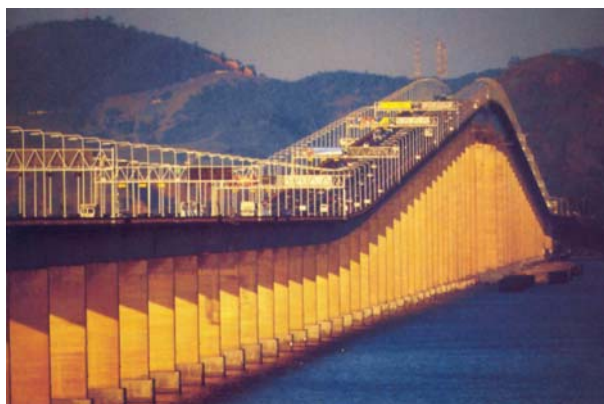
Em 2011, a CCR Ponte registrou a passagem de 52 milhões de veículos pela Ponte Rio-Niterói, em ambos os sentidos. As equipes do SOS Usuário realizaram 36,7 mil atendimentos, dos quais 2,4 mil médicos e 34,2 mil mecânicos. Dos acionamentos da equipe médica, 47% destinaram-se ao atendimento clínico de

vítimas de algum tipo de mal estar ao volante ou no interior de ônibus, e 39% resultaram na liberação das pessoas envolvidas, no próprio local do evento, sem a necessidade de atendimento. O motorista pode contar com o serviço de Atendimento Pré-Hospitalar que é constituído por equipes treinadas e qualificadas para este tipo de atendimento, além de equipamentos especiais. Na maioria das vezes

são deslocadas duas viaturas nos atendimentos: uma Unidade de Resgate, com equipe especializada em liberação de vítimas do interior de veículos acidentados (desencarceramento); e uma Unidade Avançada de Trauma, com guarnição de médico, enfermeiro e equipamentos de UTI móvel

Com a média de 145 atendimentos por dia, as equipes do SOS Usuário da CCR Ponte já realizaram mais de 600 mil atendimentos nas pistas da Ponte Rio-Niterói. Para cada milhão de veículos por quilômetro que passaram pela rodovia em 2009, apenas 29 envolveram-se em algum tipo de incidente. Segundo Siqueira, as melhorias executadas pela CCR Ponte contribuíram para que a Rio-Niterói se tornasse uma das rodovias mais seguras do País. O consultor informa que foram instaladas 2,4 mil proteções contra choque de embarcações, o que é um recorde mundial nesse tipo de construção. Foi criado ainda um centro de controle operacional para monitoramento do tráfego, o serviço SOS Usuário e estruturas paralelas de 80 metros para atendimento e circulação de veículos de manutenção e socorro. "Hoje, a ponte é o que chamamos de 'rodovia inteligente' com toda a infraestrutura de atendimento aos motoristas e seus veículos", afirma Siqueira.

A manutenção da Ponte Rio-Niterói



Manutenção de 960 pilares inclui partes submersas

também é complexa, sendo necessário manter, além da rodovia, toda a parte que fica submersa. "São cerca de 960 postes que precisam estar em perfeitas condições. A ambiência marítima, principalmente devido ao sal, ataca as estruturas de concreto que precisam de constante manutenção", complementa. O pedágio cobrado na ponte é de R\$ 4,60, valor considerado alto por muitos usuários devido à extensão da ponte. "Mesmo sendo uma rodovia relativamente pequena, é preciso levar em conta que toda a parte que fica embaixo da água necessita de manutenção. A ponte tem suas especificidades e não é uma rodovia como as outras", diz Siqueira.

Mesmo com toda a tecnologia empregada na operação do tráfego na Ponte Rio-Niterói, os períodos de lentidão ainda são constantes. "Os congestionamentos existem e ocorrem devido aos problemas na Avenida Brasil e Linha Vermelha. São necessárias obras naquela região para que o trânsito flua melhor, inclusive na ponte", acredita Siqueira.

FAMA INTERNACIONAL — A Ponte Rio-Niterói é uma obra de destaque, sendo a maior ponte do Hemisfério Sul; o maior vão em viga reta contínua do mundo, o vão central de 300 metros de comprimento; a mais importante estrutura protendida (concreto com maior

resistência) das Américas, com mais de 2.150 quilômetros de cabos em suas estruturas; uma das três maiores pontes do mundo em volume espacial, a relação entre o comprimento, a largura e a altura das estruturas - desde as fundações cravadas na rocha no fundo da baía, aos pilares e a superestrutura (tabuleiro) por onde passa a rodovia.

Os projetos do pavimento de concreto do vão central e do

monitoramento das estruturas de concreto já foram apresentados na Conferência Internacional do Instituto Brasileiro do Concreto (Ibracon), no American Concrete Institute, na Associação Brasileira dos DERs, no Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, no National Highway Institute de Pequim, China; no IABSE (International Association for Bridge and Structure Engineering), em Seul, Coreia do Sul; no International Joints and Bearings Association, em Halifax, Canadá. Na área acadêmica, esses projetos foram apresentados nas semanas de engenharia das universidades federais Fluminense, da Paraíba, do Ceará e de São Paulo; Universidade de Tuiuti, Curitiba, e na Engineering School of Graz University, na Áustria.

Segundo a CCR Ponte, são frequentes as visitas técnicas internacionais. Nos últimos anos, vieram técnicos do Peru, México, República Dominicana, Equador, Estados Unidos, Alemanha, Áustria, Suíça, Holanda, República do Congo, África do Sul e China. Os chineses, que concluíram a construção de uma das maiores pontes do mundo, com 36 quilômetros de extensão, na Baía de Xangai, enviaram ao Rio duas missões técnicas para conhecerem aspectos da construção e os projetos de conservação e manutenção da Rio-Niterói, além de levarem um engenheiro da CCR Ponte para ministrar um seminário técnico em Pequim.

SAE expõe novas tecnologias

Indústria de implementos rodoviários busca soluções para tornar itens mais leves e compensar o aumento de peso dos motores decorrente das adequações feitas à tecnologia do Euro 5

■ AMARILIS BERTACHINI



Ed Taiss, da Usiminas: materiais de alta resistência permitem redução de 20% a 30% no peso

A OBRIGATORIEDADE DE USO DOS MOTORES Euro 5, que deixaram os caminhões um pouco mais pesados, devido aos tanques auxiliares adicionados, está mobilizando a indústria de implementos no sentido de compensar esse aumento, com a redução do peso do conjunto, para manter a capacidade de transporte de carga dentro dos limites legais das rodovias do País. Segundo estimativas da Volvo do Brasil, os caminhões Euro 5 ficaram, em média, 1,5% mais pesados.

De acordo com Juliano Pimentel, gerente de tecnologia do produto e inovação da Randon – também chairman do

7º Colloquium Internacional SAE Brasil de Suspensões e Implementos Rodoviários & Mostra de Engenharia, realizado em Caxias do Sul (RS), durante o qual o assunto veio à tona – estão sendo feitos alguns trabalhos com o objetivo de aumentar um pouco a capacidade de carga do eixo dianteiro e minimizar esse excesso de peso do motor para não perder carga líquida.

Já foram formadas algumas frentes, com a participação da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir), Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) e da Associação Nacional dos Fabricantes de

Veículos Automotores (Anfavea), para providências nesse sentido. “Isso deveria ter sido feito no ano passado, para que, com a introdução do Euro 5, essa questão não aparecesse. Mas, não se conseguiu fazer e o assunto está sendo discutido este ano”, diz, destacando que a perda é pequena, algo em torno de 200 quilos, mas é um impacto na carga líquida. Hoje a capacidade, por lei, é de seis toneladas, e algumas frentes estariam pensando em passar para sete toneladas para minimizar o impacto do incremento de peso do cavalo mecânico. Para tanto, seria necessária uma mudança na legislação, mais especificamente na Resolução 210.

“Poderia ser feito algum trabalho de redimensionamento no semirreboque para tentar algum ganho e não penalizar o transportador. Estamos fazendo alguns trabalhos nessa linha”, diz Pimentel, lembrando que os caminhões Euro 5 chegaram às estradas com três meses de defasagem, em virtude da antecipação de compra de veículos Euro 3 no ano passado, por parte dos transportadores.

No caso da Randon, Pimentel diz que a empresa busca fazer o semirreboque o mais leve possível, por meio de alternativas como, por exemplo, o uso de materiais mais leves. “Temos aqui no Colloquium dois expositores de aços de alta resistência, que têm a mesma densidade, mas que utilizam

Cleiton Thiele

MODELO DA MAN GANHA 5 MIL KG DE CARGA ÚTIL

O novo modelo de caminhão VW Constellation 24.280, da MAN Latin America, terá a opção de 2º eixo direcional de fábrica, que corresponde a um ganho de 5 mil kg de carga útil. Originalmente, esse caminhão possui tração 6x2, mas com a mudança para 8x2, o transportador terá um aumento de peso bruto total (PBT) do veículo de 23 mil kg para 29 mil kg legais, além do ganho na carga líquida. Segundo informação da MAN, com esta configuração, o caminhão torna-se ideal para aplicações rodoviárias de médias e longas distâncias, com uso de carrocerias para grãos, baús, tanques e cargas secas.

Para viabilizar essa ação, a MAN fez uma parceria com a BMB, empresa responsável pelas modificações mais

específicas da montadora, e, por mês, 120 unidades do modelo VW Constellation 6x2 passarão pela linha da BMB para a colocação do 2º eixo direcional. A projeção é que este número cresça para 150 unidades ao mês.

“Diante desta tendência de muitas empresas de pequeno e médio porte passarem a ofertar a instalação do 2º eixo direcional em diversas regiões do Brasil, a MAN Latin America está atenta e oferece garantia de fábrica de um ano independente da quilometragem. Assim, o cliente tem o suporte necessário, através de nossa rede que contempla 155 concessionárias no Brasil”, comenta Ricardo Alouche, diretor de vendas, marketing e pós-vendas da MAN Latin America.

chapas com espessuras menores, com a mesma característica ou propriedade mecânica de uma chapa mais grossa, e o produto fica mais leve. Temos aplicações na Randon, de aço de alta resistência, em segmento de basculantes, que chegam a reduzir 1.500 kg. É muito significativo”, declara.

Mesmo mais caro, esse aço é bem

atrativo para alguns segmentos da logística e, segundo Pimentel, vale a pena investir um pouco mais nesse tipo de matéria-prima para poder transportar até 2.000 kg de carga líquida a mais. “Para o transportador, carregar todos os dias duas toneladas a mais vai ajudar a pagar o próprio investimento inicial no caminhão”, afirma, acrescentando que a Randon já utiliza esse aço de alta resistência há cerca de três anos.

Renato Mastrobuono, diretor de desenvolvimento de produto da Iveco, calcula que os caminhões pesados que adotaram a tecnologia SCR (sigla em inglês para Redução Catalítica Seletiva) – que têm os tanques de 30 a 40 litros, mais o sistema de dosagem, e o escapamento pesado – ganharam pouco mais de 100 quilos. “Para cumprir uma legislação, acrescentar um peso morto ao veículo é, a princípio, inconveniente, porque o caminhão é feito para transportar carga tarifada”, declara.

Renato Mastrobuono, da Iveco, calcula que os caminhões ganharam cerca de 100 kg com o Euro 5

Ele ressalta que reduzir o peso e o consumo de combustível para diminuir o custo do veículo, tem sido quase que uma atividade permanente ao longo da última década, mas, com o advento do Euro 5, o setor ganhou um motivo maior para acelerar esse processo, principalmente nos caminhões grandes, que levam implementos pesados.

Ele acredita que o implemento pode trazer uma grande ajuda para redução do peso total do conjunto, mas destaca que essa é apenas uma contribuição, e alerta que as montadoras também têm que reduzir o peso do veículo básico.

Segundo Ed Juarez Taiss, especialista de produtos da Usiminas, na Europa existe um movimento para reduzir o peso dos caminhões, mas no Brasil isso ainda está muito no início, com apenas algumas montadoras focando a cabine. Na área de carroceria e chassis de carreta, ele cita a Randon, a Guerra e a Rossetti como exemplos de empresas que estão usando materiais de alta resistência que possibilitam redução de 20% a 30% no peso, aumentando a carga útil e reduzindo o consumo de combustível. “Há ainda vantagens paralelas, porque as estradas sofrem menos e o desgaste de pneus é menor”, acrescenta.

Taiss apresentou uma palestra sobre o uso de aços AHSS (Advanced High Strength Steel) na construção automotiva do futuro e sua aplicação em veículos comerciais leves e pesados, um projeto chamado FSV (Future Steel Vehicle). São 33 siderúrgicas do mundo todo que, desde 1994, reúnem-se anualmente para discutir aspectos e desenvolver uma solução em aço e evitar a entrada de sucedâneos, como o alumínio, o plástico, o magnésio, ou outro tipo de material que venha a tirar o mercado dessas empresas. “Não queremos propor nada para as montadoras que não seja exatamente aquilo que elas queiram e que seja possível transformar em



Cleiton Thiele



Juliano Pimentel, da Randon: aplicações de aço de alta resistência em basculantes chagam a diminuir 1.500 kg de carga

realidade. Vamos desenvolver o aço para aplicar em um determinado sistema, ou subsistema, com aplicação específica de modo a dar o melhor resultado”, defende.

A SKF do Brasil, um dos 34 expositores do evento, também está buscando soluções para contribuir com a menor emissão de poluentes e com a redução de peso na área de rolamento de cubo de roda de caminhão. “Se conseguimos reduzir o rolamento, conseguimos reduzir o tambor, o eixo, e manter a capacidade de carga. Já estamos com propostas, falando com fabricantes locais (do Rio Grande do Sul) e, em breve, vamos apresentar um produto novo, desenvolvido na Europa, para países emergentes, rolamentos que atendem

à especificação de redução de peso, com a mesma capacidade de carga”, anuncia Eduardo Mendes de Oliveira, gerente de vendas automotivas da empresa.

No evento da SAE, a SKF expôs um rolamento de suspensão, a partir do náilon de engenharia. Atualmente, no Brasil, emprega-se esse rolamento de suspensão feito a partir de chapa de aço. A novidade é o rolamento de plástico, com uma pequena alma de aço para dar suporte, mas tendo o náilon como matéria-prima principal, para aplicação em SUV (Sport Utility Vehicle) e veículo leves. “O náilon dá mais robustez, sustentação, estabilidade e nível de conforto ao veículo. Estamos produzindo no Brasil e estamos exportando esse produto para os Estados Unidos e para a Coreia. É uma tendência que vai ficar”, declara Oliveira. A empresa continua fabricando o modelo em chapa de aço, que na Europa já representa apenas 30% de uso, mas no Brasil ainda tem 60% de participação.

Eduardo de Oliveira, da SKF: novos rolamentos que atendem à especificação de redução de peso, com a mesma capacidade de carga



No ano passado a SKF produziu 33 milhões de rolamentos e exportou cerca de 25% de sua produção para Estados Unidos, Argentina, México, Espanha, Ásia e Coreia. Para este ano, a previsão é de que o mercado fique 5% abaixo do volume registrado no ano passado, informou o gerente.

SUSPENSÕES PNEUMÁTICAS – Outro assunto abordado durante o evento foi a aplicação do 2º eixo autodirecional em veículos comerciais, um produto ainda relativamente novo, que começou a ser usado há dois ou três anos, e, em 90% dos casos, em caminhões plataforma, como betoneiras ou tanques. De acordo com o chairman do Colloquium, quando acrescido do 2º eixo autodirecional, o caminhão chega a ganhar cinco toneladas de capacidade de carga, gerando benefício para os transportadores. “É uma tecnologia relativamente nova, que está sendo muito difundida, e aproveitamos para discutir os benefícios e restrições desse assunto durante o evento”, declara Juliano Pimentel.

O encontro teve também um painel dedicado às suspensões pneumáticas em veículos comerciais, cujo uso, segundo Pimentel, está tendo grande incremento. A principal vantagem desse item, em comparação com a suspensão à mola e mecânica, é que ela danifica menos o pavimento porque, mesmo com excesso de carga, ela absorve os impactos desse excesso. “Ela protege o produto e o produto protege o pavimento”, explica.

Apesar de mais cara, a suspensão pneumática é quase indispensável no transporte de algumas cargas, como eletrodomésticos, computadores, vidros e flores. “A estabilidade do produto é muito melhor, assim como a frenagem. Eu diria que se tivesse algum incentivo fiscal ou financeiro, esse produto seria muito mais usado porque atualmente o ônus está com o transportador e o maior bônus é para o pavimento”, afirma.

TAC Agregado é com o Rodocred!

Agora sua empresa pode contratar TAC Agregado dentro da Lei.

O Rodocred sai na frente é o primeiro a oferecer essa funcionalidade. Simples e integrada às demais ferramentas para Pagamento de Frete, como geração do CIOT* e Vale-Pedágio.



*CIOT - Código Identificador de Operação de Transporte

Rodocred

Um produto **dbtrans**

SAC 0800 880 2000
www.rodocred.com.br

 twitter.com/RODOCRED

 facebook.com/RODOCRED



Azul e Trip Linhas Aéreas assinam acordo de fusão

A Azul e a Trip Linhas Aéreas anunciaram a fusão das duas empresas, com a criação de uma holding controladora, a Azul Trip S.A., que deverá atender a 15% do mercado doméstico. A nova empresa conta com uma frota conjunta de 112 aeronaves, sendo 62 jatos Embraer e 50 turboélices ATR. De acordo com a Azul, até o final do ano, a frota combinada das duas companhias deverá passar a marca de 120 aeronaves.

A expectativa é que a Azul Trip S.A. opere mais de 837 voos diários, cerca de 29% de todas as decolagens realizadas no país. A holding terá David Neeleman como presidente do conselho de administração e José Mario Caprioli como presidente do comitê de coordenação da integração entre as duas companhias.

"Azul e Trip têm em comum, além da frota de jatos Embraer e turboélices ATR, muitos outros pontos importantes, tais como os valores e o genuíno desejo de encantar os clientes. Juntos, formaremos um grupo com possibilidades ainda maiores de continuar prestando serviços de transporte aéreo cada vez mais acessíveis e de alta qualidade", afirmou David Neeleman, fundador e presidente do conselho da Azul.

Ambas as empresas continuarão operando suas frotas, equipes e marcas de forma independente, até a aprovação da transação pelas autoridades que regulam o mercado e o setor aéreo no Brasil.

Daimler lança caminhão híbrido no mercado japonês

A Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), subsidiária japonesa de veículos comerciais da Daimler, lançou o caminhão híbrido Fuso Canter Eco Hybrid no mercado local. Até o final do terceiro trimestre de 2012, a Daimler também pretende introduzir o caminhão na Europa e em outros mercados internacionais.

De acordo com a Daimler, o Fuso Canter Eco Hybrid se destaca por combinar transmissão de embreagem dupla com um motor híbrido. Quando comparado ao Fuso Canter atual, com motor diesel, a versão híbrida utiliza cerca de 25% a menos de combustível durante um ciclo de condução japonês. Além disso, as emissões de óxidos

de nitrogênio e de material particulado do modelo são 30% menores do que os limites estabelecidos pela norma de emissões atual do Japão (JP09), que está em vigor desde 2010.

O modelo, produzido no centro mundial de desenvolvimento de veículos híbridos da Daimler, no Japão, faz parte do plano da empresa de tornar-se líder no campo das inovações verdes, atingindo uma redução de 7,5% nas emissões de CO² até 2015.

Com sede na cidade japonesa de Kawasaki, a empresa MFTBC é uma das fabricantes



de veículos comerciais líderes da Ásia. A Daimler AG detém 89,3% das ações da companhia, ficando os restantes 10,7% com várias empresas do Grupo Mitsubishi. Em 2011, a Daimler Trucks vendeu cerca de 147,7 mil veículos com o nome comercial Fuso, incluindo caminhões leves, médios e pesados e também ônibus.

Renault inaugura primeira concessionária com atendimento voltado a clientes profissionais

A Renault do Brasil inaugurou sua primeira concessionária Renault Pro+, voltada para clientes de modelos comerciais da marca, a Renault Valec, localizada em Campinas (SP). A concessionária está instalada em uma área de 9.500 m² e possui um setor de oficina mecânica que disponibiliza quatro boxes de serviços com elevadores de cinco toneladas, voltados para o atendimento aos clientes profissionais.

O conceito Renault Pro+ é uma evolução do programa Renault Empresas, que já vinha sendo oferecido aos clientes de

comerciais leves da montadora. Atualmente, o Renault Pro+ está presente em 450 concessionárias em 30 países.

Segundo Lina Ribeiro, gestora mundial do projeto na Renault, foram feitas pesquisas que mostraram que as necessidades dos clientes profissionais do Brasil são equivalentes às expectativas deste público na Europa.

De acordo com a Renault, o resultado dessa pesquisa traduz-se em 12 promessas ao cliente que serão monitoradas pela montadora juntamente à rede de concessionárias, incluindo: área para empresas

e clientes profissionais; equipe especializada em utilitários, taxistas e pessoas com deficiência; proposta de utilitários ou transformados em até 48h; manutenção de utilitários de até cinco toneladas; oficina com atendimento prioritário a clientes profissionais; revisões programadas no manual com entrega em 24h; e custos de manutenção competitivos.

A intenção da marca é chegar a 53 concessionárias "Renault Pro+" até abril de 2013, o que garantirá uma cobertura de 86% do mercado de atuação da Renault.

Golden Cargo investe R\$ 15 milhões na ampliação de frota



A Golden Cargo, que atua no gerenciamento e operação da cadeia logística de mercadorias especiais, como defensivos agrícolas e produtos químicos embalados, investiu R\$ 15 milhões na ampliação de sua frota. A companhia fechou a compra de 61 caminhões, sendo 48 da Volvo, modelo VM, e 13 Atego 1719, da Mercedes-Benz.

De acordo com Oswaldo D. Castro Jr., diretor-geral da Golden Cargo, os novos veículos serão incorporados a partir de

junho de 2012. "Com a nova aquisição, a frota da companhia será composta por 340 veículos próprios e uma capacidade mensal de transporte de 20 mil toneladas", disse.

Os modelos VM, da Volvo, possuem cabine leito, direção hidráulica com relação progressiva, climatizador, ar condicionado, banco com suspensão a ar, vidros elétricos e computador de bordo. Já os veículos Atego 1719, da Mercedes-Benz, contam com cabine que privilegia espaço e ergonomia e motorização Blue-Tec 5. "Os novos caminhões percorrerão as principais áreas agrícolas do Brasil e acompanharão o crescimento contínuo do agronegócio nacional", afirmou Castro Jr.

Novo terminal da Ferronorte inicia operações em Mato Grosso

O ministro Paulo Sérgio Passos (dos Transportes) e o governador do Mato Grosso, Silval Barbosa, inauguraram o novo terminal ferroviário da Ferronorte, em Itiquira, a 357 km de Cuiabá (MT). O terminal, que já funciona em caráter experimental desde o final de abril, será operado pela concessionária América Latina Logística Malha Norte.

O terminal possui cerca de seis quilômetros de extensão e auxiliará na movimentação de 2,5 milhões de toneladas de carga por ano. De acordo com o Ministério dos Transportes, o empreendimento deverá gerar 210 empregos diretos e 1.260 empregos indiretos.

As obras, que foram iniciadas em maio de 2011, são compostas por área de classificação de

grãos, descarga de caminhões (tombadores, moegas), armazenagem (silos), tulha (carga dos vagões) e edificações de apoio (guaritas, escritórios, banheiros, posto de combustível).

Itiquira será a terceira cidade matogrossense a contar com um terminal da Ferronorte. O primeiro trecho da ferrovia, que liga Aparecida do Taboado (MS) a Alto Taquari (MT) foi inaugurado em 1999. Três anos depois, o estado do Mato Grosso passou a contar com mais um terminal, o de Alto Araguaia. Ao todo já foram construídos 260 quilômetros de malha ferroviária no estado. Até o final de 2012, os trilhos da Ferronorte seguirão até a cidade de Rondonópolis, como parte do projeto que integra o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2).

Linha 4 do metrô de São Paulo é reconhecida por inovação

A Linha 4-Amarela do metrô de São Paulo, operada pela concessionária ViaQuatro, foi eleita como um dos 100 projetos mais inovadores em infraestrutura em todo mundo pela publicação Infrastructure 100 World Cities

Edition, editada pela KPMG, multinacional prestadora de serviços de auditoria e consultoria.

Os projetos foram selecionados por um grupo de especialistas, com base em sua escala, viabilidade, complexidade, inovação e

impacto na sociedade. A publicação será lançada mundialmente, em julho, durante o World Cities Summit, congresso a ser realizado em Singapura.

Inaugurada há dois anos, a Linha 4-Amarela do metrô é a primeira parceria público-privada (PPP) do Brasil. Hoje, ela tem seis estações em

operação (Butantã, Pinheiros, Faria Lima, Paulista, República e Luz) e transporta mais de 630 mil pessoas por dia. Quando concluída, a linha terá ao todo 12,8 quilômetros de extensão e 11 estações, ligando a estação da Luz, no centro da cidade, ao bairro de Vila Sônia, na zona oeste.

transporte
Todos os modais MODERNO

Visibilidade para seus produtos e serviços.

11-5096.8104

ABASTECIMENTO MONITORADO
GTfrota

Acabe com os desvios e desperdícios de combustível de sua frota.

Com o sistema GTfrota sua empresa ganha em economia e confiabilidade, além de melhorar o desempenho da frota.

Acesse www.excelbr.com.br e saiba mais.

Rua Jaboação, 580/592 - São Paulo - SP
excelbr@excelbr.com.br

Fone: (11) 3858-7724



EXCELbr



FedEx assina acordo para aquisição da Rapidão Cometa

A FedEx Corp assinou um acordo para aquisição da Rapidão Cometa Logística e Transportes, uma dos maiores provedores de soluções de logística do Brasil. A transação ainda está sujeita ao cumprimento de condições, no entanto, a FedEx espera que a negociação seja concluída ainda no terceiro trimestre deste ano.

Com a aquisição, a FedEx complementarará seu portfólio, adicionando 45 filiais operacionais e aproximadamente 145 pontos de distribuição à sua estrutura. Além disso, agregará cerca de 770 veículos à sua frota, ofertas em logística e distribuição, uma nova rede de distribuição terrestre e aproximadamente 9 mil funcionários em todo o Brasil. Após o final das negociações, a FedEx do Brasil terá um total de mais de 9,5 mil funcionários.

A integração dos negócios de distribuição, logística e transporte expresso da Rapidão Cometa será realizada em fases, em um período de 18 a 24 meses após a aprovação final do acordo. "A FedEx será agora capaz de oferecer um portfólio mais abrangente de serviços no Brasil, incluindo transporte aéreo internacional expresso, serviço de transporte doméstico terrestre e serviços de valor agregado, como cadeia de suprimentos e soluções logísticas", disse Juan N. Cento, presidente da FedEx Express América Latina e Caribe.

Paranaguá reformula as normas para fertilizantes



A Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa) está reformulando suas normas relativas ao recebimento de fertilizantes. A iniciativa aconteceu após a constatação de não-conformidades no sistema, como a falta de clareza nos procedimentos de uso das instalações públicas, preferências de atracação para determinadas empresas em detrimento de todas as demais, índices de produtividade questionáveis e principalmente a utilização de instalações públicas com isenção de tarifas.

Para isso, a Appa está promovendo audiências com todos os operadores portuários do segmento de fertilizantes, com o Sindicato da Indústria de Fertilizantes, representantes da Secretaria da

Agricultura do Paraná, entre outras autoridades.

"Nosso objetivo é ouvir a sociedade, em especial todas as empresas envolvidas no segmento de fertilizantes de forma a garantir o interesse público e principalmente a isonomia na prestação dos serviços portuários. Temos que oferecer condições de igualdade para todos os operadores. Somente assim vamos garantir a competitividade nos portos e atender ao compromisso de reduzir os custos finais de insumos e fertilizantes ao segmento agrícola", afirmou o superintendente da Appa, Luiz Henrique Dividino.

Além da readequação das normas, a Appa iniciou uma auditoria nos registros da obra do terminal de fertilizantes, inoperante desde a sua construção, em 2009. Em seguida, serão feitas auditorias documental e jurídica em todos os processos de licenciamento e autorizações no segmento de fertilizantes desde 2010, quando as não-conformidades foram detectadas. "Vamos aproveitar a Lei da Transparência e abrir todos os registros, regulamentos de atracação e de uso das instalações portuárias, permitindo a todos os usuários dos portos do Paraná conhecer como se estabelecem as operações e quanto devem pagar", disse Dividino.

Volksbus rodoviário com motor traseiro chega ao México

A MAN Latin America anunciou que irá produzir e comercializar no México, seu ônibus VW Volksbus 18.330 OT, recém-lançado no Brasil. Este é o primeiro modelo com motor traseiro produzido pela marca a entrar no mercado mexicano. O Volksbus 18.330 OT será montado na fábrica localizada na cidade de Querétaro e será aplicado no transporte intermunicipal de passageiros em curtas e médias distâncias.

O VW 18.330 OT, equipado com motor Cummins Euro 5, irá antecipar-se à norma de emissão de poluentes local, o Euro 4, e será enviado da fábrica de Resende em kits SKD (conjuntos parcialmente montados) diretamente para Querétaro, que já fabrica outros modelos de ônibus da marca.

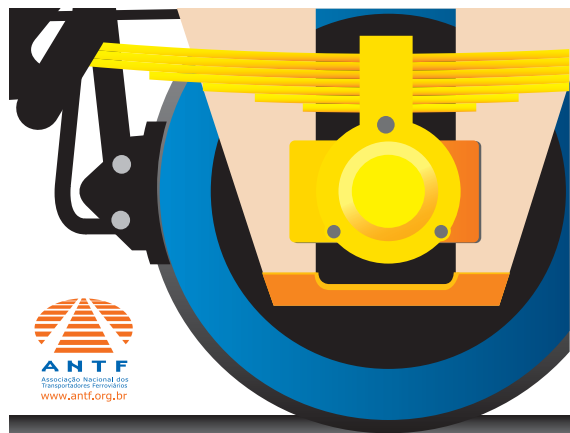
No México, o modelo é classificado como ônibus 7/8 toneladas e irá disputar espaço em um mercado local de aproximadamente 700 unidades vendidas por ano. Pequenos empresários e até grandes

frotistas mexicanos como Autobuses Valle del Mezquital, Flecha Azul, Grupo ADO, e Iamsa são os potenciais clientes da marca. Os chassis de ônibus Volkswagen ganharão carrocerias rodoviárias das marcas Comil, Irizar e a mexicana Beccar.

"Atuaremos em um segmento de mercado nunca antes explorado pela MAN no México. O lançamento do primeiro Volksbus, equipado com motor traseiro destinado à aplicação rodoviária, é parte do plano de expansão da marca no país, com a apresentação de 14 novos produtos até 2013", disse Eric Merckel, diretor-geral da MAN Truck & Bus México.



V BRASIL NOS TRILHOS



BRASÍLIA | DF 04 E 05 | SETEMBRO | 2012

AS FERROVIAS TRANSPORTAM O BRASIL PARA O FUTURO, COM INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO.

15 ANOS DE CONCESSÃO. O QUE FAZER ATÉ 2030.

04 e 05 | SETEMBRO | 2012



GOLDEN TULIP
HOTELS • INNS • RESORTS

O transporte ferroviário é cada vez mais importante em nosso país. As cargas transportadas em nossas ferrovias já totalizam mais que o dobro do movimentado há 15 anos, quando foi implantado o modelo de concessões. A frota de locomotivas e vagões cresceu mais de 130% nesse período, com avançada tecnologia que lhe confere elevados padrões de produtividade e segurança. Hoje é muito mais ampla a diversidade de cargas nos trens, com destaque para produtos do agronegócio, cargas gerais e commodities como o minério de ferro e o carvão mineral. Para alcançar esses resultados, as concessionárias já investiram mais de R\$ 28,6 bilhões e continuarão investindo no setor.

Todo esse esforço faz parte de um grande desafio, que é de todos nós. O Brasil precisa contar com uma infraestrutura de transportes capaz de atender às demandas do desenvolvimento, em benefício de toda a sociedade.

O V Brasil nos Trilhos será um momento marcante para que todos os segmentos ligados ao transporte sobre trilhos participem ativamente dos debates sobre os rumos do setor ferroviário. Com a presença de destacadas autoridades governamentais, executivos, acadêmicos, parlamentares, fornecedores, transportadores, operadores logísticos e usuários, entre outros, o evento focalizará em profundidade o papel do sistema ferroviário de carga e de passageiros diante das perspectivas do Brasil nas próximas décadas.

Reserve seu lugar nessa viagem rumo ao futuro, garantindo desde já sua presença no V Brasil nos Trilhos.



MAIS INFORMAÇÕES:
11-5096.8104 – brasilnostrilhos@otmeditora.com.br

Realização:



Apoio:



Revista oficial:



Comercialização e Organização:



MODERNO - 453

CURSOS TÉCNICOS, FERRAMENTAS PARA GESTÃO DE NEGÓCIOS.

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

29 de Agosto de 2012

CÁLCULO DE CUSTOS OPERACIONAIS PARA FROTAS DE VEÍCULOS

Este curso irá preparar e capacitar os participantes para que possam calcular e administrar de forma eficaz os custos operacionais, buscando aumentar a competitividade e os lucros da empresa.

Programa

1. Custos Operacionais de Veículos
 - 1.1 - Classificação dos custos
 - 1.2 - Método de cálculo para custos fixos
 - 1.3 - Método de cálculo para custos variáveis
 - 1.4 - Administração dos custos operacionais
 - 1.5 - Fatores que influenciam na variação dos custos
 - 1.6 - Planilhas de cálculo de custos operacionais de veículos
 - 1.7 - Sistemas de controle, relatórios gerenciais
2. - Apresentação de software para cálculo de custos operacionais.

Nota: Os participantes deverão trazer calculadora para execução de exercícios.

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

30 de Agosto de 2012

LOGÍSTICA NA MANUTENÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

1. - **Manutenção de frota de veículos**
 - 1.1 - Definição de manutenção e objetivos de um plano de manutenção
 - 1.2 - Sistema de manutenção
 - 1.2.1 - Manutenção de operação
 - 1.2.2 - Manutenção preventiva, corretiva, reforma geral
 - 1.3 - Diretrizes de um plano de manutenção
2. - **Oficinas de manutenção**
 - 2.1 - Manutenção terceirizada
 - 2.2 - Manutenção própria - aspectos relevantes
 - 2.3 - Análise comparativa entre alternativas
3. - **Balanceamento econômico do sistema de manutenção**
4. - **Custos de oficinas de manutenção**
5. - **Dimensionamento de pessoal operacional de oficina.**

Carga Horária: 8 Horas

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 11h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

31 de Agosto 2012

PLANEJAMENTO NA FORMAÇÃO DE FROTA DE VEÍCULOS

Programa:

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

Valor da inscrição: R\$ 360,00

Agenda:	Início	8h30
	Coffee Break	10h00 - 10h15
	Almoço	12h00 - 13h00
	Coffee break	15h30 - 15h45
	Término	17h30

(estão inclusos nos valores das inscrições, o material didático, certificação, almoços, coffee breaks e estacionamento)

Para mais informações ligue:

11-5096-8104

ou pelo e-mail:

cursoscorporativos@otmeditora.com.br

O Instrutor:



Eng. Piero Di Sora - Técnico em máquinas e motores pela Escola Técnica Federal de São Paulo; engenheiro industrial mecânico pela Pontifícia Universidade Católica; especialista em treinamento gerencial na área de Administração de Transporte; coordenador do Sub-Comitê de Transportes (por 5 anos) e do Comitê de Gestão Empresarial da Eletrobras, ex-superintendente de Transporte e Serviços da Eletropaulo. Experiência de mais de 25 anos na área de transporte; instrutor e consultor em nível nacional de empresas públicas, privadas de pequeno, médio e grande portes e multinacionais.

Público:

Empresários, gerentes, supervisores, encarregados e demais profissionais envolvidos com a gestão, operação e manutenção de frotas de veículos.

Local:



Transamérica Flat Congonhas
Rua Vieira de Moraes, 1960 - Campo Belo - São Paulo - SP
Tel.: (11) 5094-3377 | Fax: (11) 5049-0785

ORGANIZAÇÃO:



REALIZAÇÃO:



INFORMAÇÕES:

11-5096.8104
cursoscorporativos@otmeditora.com.br
Departamento de Eventos



Integração da América do Sul ganha mais fôlego

Participação do setor privado é importante para a realização de projetos de infraestrutura que aproximem os países sul-americanos

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

INTEGRAR FÍSICA, CULTURAL E ECONOMICAMENTE os países da América do Sul é um sonho antigo que tomou novo fôlego nos últimos anos. De acordo com o ministro João Mendes Pereira, chefe da Coordenação-Geral de Assuntos Econômicos da América Latina e do Caribe do Ministério das Relações Exteriores, o momento atual oferece uma oportunidade real de concretizar o projeto de integração física da América do Sul. A vontade da iniciativa privada de participar dos projetos neste sentido faz toda a diferença, na opinião de Mendes Pereira. “Isso não é mais apenas um voluntarismo governamental. É importante lembrar que todos têm a ganhar com a integração, e não apenas o Brasil”, destaca.

Para a embaixadora Maria Celina de Azevedo Rodrigues, o individualismo e a falta de “estrutura política e empresarial” são os principais entraves à consolidação da integração dos países da América do Sul. Maria Celina afirma que o governo deve criar marcos regulatórios, mas precisa da colaboração da iniciativa privada. “As empresas devem exigir que essa integração seja uma política de Estado e não de governo, a fim de firmar o caráter permanente das ações.”

A embaixadora acredita que, para que as obras de integração saiam do papel, é necessário mais do que financiamento governamental e da iniciativa privada — é necessário planejamento. Pode-se aprender

muito com o modelo da União Europeia no que se refere à criação de locuções internacionais, segundo a embaixadora. “Temos que ter interesses em comum. Não há mais espaço para olharmos apenas para o nosso quintal. Devemos enxergar além das nossas fronteiras”, declara.

A recente criação da Unasul (União das Nações Sul-Americanas), em 2008, e o surgimento do Conselho de Infraestrutura e Planejamento da entidade, devem favorecer a realização de ações de integração e pode ser o fórum que faltava para que os projetos se concretizem, afirma o Ministro João Mendes Pereira.

O ministro destaca o pacote de obras anunciado pela Unasul, que reúne 31 projetos estruturantes, que incluem a construção de pontes, túneis, anéis viários, gasodutos, hidrovias e ferrovias. “Os projetos de infraestrutura não podem mais ser concebidos como empreendimentos individuais. A configuração desta agenda ampla, que contempla o equilíbrio econômico, social e ambiental da integração, se consolidou como uma das principais estratégias para o desenvolvimento socioeconômico da América do Sul”, afirma.

A maioria das obras é de transporte — apenas dois são de energia — e deverá custar cerca de US\$ 21 bilhões. A meta é que os projetos sejam concluídos até 2022. Dos 31 projetos de infraestrutura, 11 terão ligação com o território brasileiro, sendo que

dez deles já estão previstos no (PAC) Programa de Aceleração do Crescimento. Serão construídos 2,4 quilômetros de pontes, 14 quilômetros de túneis, 57 quilômetros de anéis viários, 360 quilômetros de linhas de transmissão, 379 quilômetros de dragagem de rios, 1,5 mil quilômetros de gasodutos, 3,4 mil quilômetros de hidrovias, 5,1 mil quilômetros de rodovias, e 9,7 mil quilômetros de ferrovias. Entre os projetos de maior destaque estão os três corredores bioceânicos que irão conectar, por meio de rodovias, ferrovias ou hidrovias, as costas dos oceanos Atlântico e Pacífico.

Mendes Pereira diz que o Banco do Sul será muito importante para o financiamento de projetos de integração e infraestrutura na região, mas ressalta que o Brasil tem investido nestas ações. Desde 2003, o governo brasileiro aprovou garantia de crédito para cerca de 100 financiamentos do BNDES, aprovados ou em fase de aprovação, para projetos de infraestrutura em diversos países da América Latina e do Caribe, totalizando cerca de US\$ 14 bilhões.

Argentina, Bolívia, Equador, Paraguai, Uruguai e Venezuela, além do Brasil, assinaram o Convênio Constitutivo do Banco do Sul em 26 de setembro de 2009. Trata-se de uma entidade financeira de direito público internacional, personalidade jurídica própria, autossustentável, com sede em Caracas (Venezuela), uma subsede em Buenos Aires (Argentina) e outra em La Paz (Bolívia). ■

Expansão da Bolívia cria alternativas para transportadores

Empresas da região sul do Brasil, La Asuncena Logística e Transfepaje oferecem rota semanal regular para país vizinho

■ WAGNER OLIVEIRA

AO CONTRÁRIO DO QUE MUITA GENTE pensa, as potencialidades da Bolívia enterram a imagem estereotipada de país sul-americano atrasado. Quem sabe muito bem disso são a operadora logística La Asuncena Logística e a transportadora Transfepaje, que formaram parceria para implantar a primeira rota regular semanal de transporte de cargas secas entre a Bolívia e o Brasil, a partir de Guarulhos (SP).

Denominando "BtoB Cargo", o serviço prevê uma saída semanal de caminhão transportando um "mix" de autopeças, material de construção, higiene e limpeza, insumos agrícolas, óleos lubrificantes, roupas, utilidades domésticas, alimentos não perecíveis e outros itens produzidos no Brasil e de grande consumo no mercado boliviano.

"Nosso objetivo é atender empresas brasileiras que mantêm operações em várias localidades bolivianas e vice-versa", afirmou o diretor da La Suncena Logística, Carlos Antonio Gonzalez. "Além disso, vamos atender comerciantes daquele país que regularmente fazem compras no Brasil para revender lá as mercadorias", disse.

Para Gonzalez, a possibilidade do crescimento de serviços para a Bolívia é imensa. De acordo com dados apresentados por ele, o Brasil é o principal parceiro econômico



Carlos Gonzalez: é imensa a possibilidade do crescimento de serviços para a Bolívia

do país vizinho, a ponto de 30% das importações bolivianas terem como origem o mercado nacional.

Segundo o executivo, a Bolívia aumenta ano a ano seus indicadores sociais, o que faz aumentar o consumo interno. Um país com grande parte da população vivendo em áreas rurais, já existem lá 10 milhões de aparelhos celulares, um seja, um para cada habitante. A taxa de analfabetismo boliviana é uma das mais baixas do continente.

A parceria La Asuncena/Transfepaje investiu R\$ 3 milhões na rota, entre frota, pessoal e sistema de acompanhamento

da carga. Dez caminhões estão em operação na rota, que teve a primeira viagem iniciada em março.

As cargas partem do depósito da Transfepaje localizado em Guarulhos (SP) todas as sextas-feiras para entrega no depósito fiscal da cidade boliviana nas quartas-feiras seguintes. Em Santa Cruz de La Sierra, os clientes poderão optar diretamente pela retirada de suas encomendas no próprio depósito ou recebê-las em seus estabelecimentos por um sistema operacional complementar que será mantido pela La Asuncena.

Tanto a transportadora quanto o operador logístico, o primeiro baseado em Foz do Iguaçu (PR) e o segundo em Porto Alegre (RS), conhecem bem os países sul-americanos. As duas empresas operam rotas entre o Brasil e a região há cerca de 20 anos. Com a economia dos países sul-americanos em expansão, a transação comercial entre o Brasil e os países vizinhos deverá seguir ritmo de crescimento.

"Conhecemos muito bem o território dos países vizinhos, além de termos muitos contatos e relacionamentos na Argentina, Chile, Paraguai, Uruguai, Peru e também agora na Bolívia", afirmou Edmilson Souza Santos, sócio-diretor da Transfepaje Transportes Rodoviários de Cargas.

A viagem entre São Paulo e Santa Cruz de

La Sierra é feita em seis dias. O longo tempo gasto no circuito ocorre porque os caminhões só circulam com luz do dia, além da demora para o desembaraço dos trâmites aduaneiros na fronteira entre os dois países.

Na Bolívia, os veículos percorrem 1.500 quilômetros com estradas muito bem asfaltadas, que também fazem parte do corredor bi-oceânico entre o Brasil (Atlântico) e o Peru (Pacífico), vias que são preparadas para o tráfego pesado. Segundo a empresa, ainda existe um pequeno trecho de 50 quilômetros da estrada no território boliviano que ainda não está pavimentado, mas já está em processo de licitação para obras.

De acordo com Geraldo Nogueira Gama, outro diretor da La Asuncena, três grandes empresas já aderiram ao "BtoB Cargo". São elas a Scania (peças de reposição), Ipiranga (óleos lubrificantes) e Nestlé (alimentos não perecíveis). No sentido Santa

Cruz de La Sierra-São Paulo, a direção da La Asuncena espera obter boas cargas de retorno, com produtos derivados de minérios, soja e artesanato, entre outros.

A Transfepaje opera uma frota 40 caminhões próprios, além de 400 agregados. Só no Mercosul, a transportadora atua há cerca de 20 anos. Parte dos caminhões colocados na rota com a Bolívia já é Euro 5, embora nem todos os pontos do país vizinho tenha o diesel S-50. Como grande importadora de veículos, parte da frota boliviana já é composta de caminhões Euro 5.

Segundo Santos, a maior parte dos produtos transportados para a Bolívia neste início de operação é de óleo lubrificante, em uma grande operação de abastecimento da Ipiranga a partir do Brasil. O empresário disse que a rota tem trechos sinuosos no lado boliviano, que não apresenta grande incidência de roubos e assaltos.

"Sabendo trafegar na hora certa e respeitar os limites de velocidade, você não vai se envolver em problemas", afirmou Santos, que já realizou muitas viagens para o país vizinho. "Os problemas de roubo de cargas lá estão muito abaixo do que é registrado no Brasil."

Empresa de porte médio, a La Asuncena Logística tem bases de apoio em Uruguaiana, Livramento, Chuí, Foz do Iguaçu e Corumbá. De origem paraguaia, a empresa também conta com gerenciamento de armazéns alfandegados na capital argentina, paraguaia e em Porto Alegre, onde tem centro de distribuição, assim como São Paulo e Curitiba. Ainda no exterior, mantém escritórios em Assunção, Buenos Aires, Montevidéu e Santiago.

Fundada em 2005, a Transfepaje vem construindo sua história não só com base no conhecimento do mercado nacional, como também do Mercosul.

Assine as publicações da OTM Editora e tenha o máximo de informação:

transporte
Todos os modais MODERNO

6 edições + 4 Anuários:
Anuário de Carga,
Anuário
de Logística,
Gestão de Frotas e
Maiores & Melhores



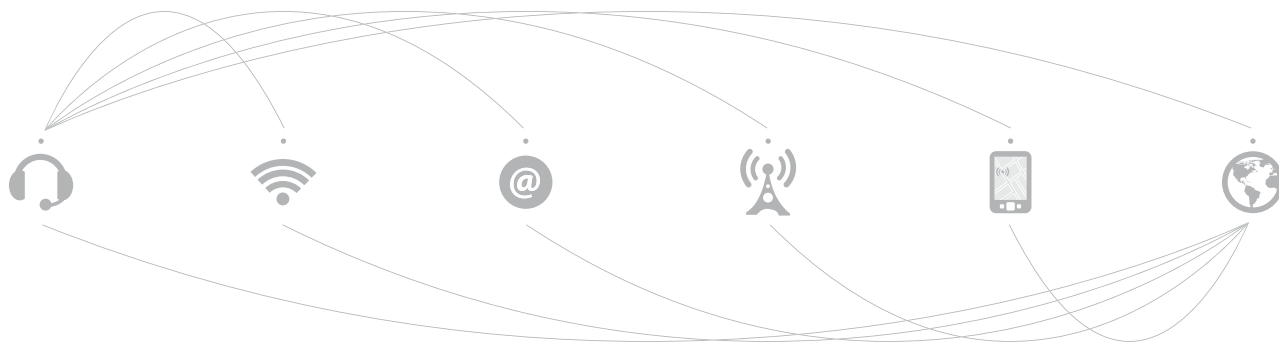
TM é a mais tradicional publicação do setor de transporte de carga. Editada há 49 anos a revista tem conteúdo específico sobre as melhores formas de transportar, de otimizar equipamentos de transporte, e traz as últimas novidades sobre manutenção, caminhões, custos, peças e equipamentos, implementos, serviços e empresas, além de cases de sucesso recente no setor. Publicação especializada para transportadores, operadores logísticos, compradores de frete (embarcadores), e quem administra frotas em todos os modais de transporte de carga (rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo, fluvial) e de passageiros.

Para mais informações ligue:
11-5096-8104

ou pelo e-mail:
assinaturas: circulacao@otmeditora.com.br



Acesse www.otmeditora.com.br e faça já sua assinatura



FÓRUM NACIONAL DE GESTÃO DE FROTAS 2012

24 E 25 DE SETEMBRO
AMCHAM SÃO PAULO | SP

Ao longo dos últimos seis anos de edições consecutivas do Fórum Nacional de Gestão de Frotas o setor de transportes vem se mostrando cada vez mais profissional, utilizando ferramentas de gestão mais elaboradas e tecnologicamente avançadas.

As empresas, assim como seus gestores, já se equiparam em competência e modernidade e o que passa a fazer a diferença para tornarem-se mais rentáveis e competitivas em relação à concorrência é a redução de custos. É nesse momento que a boa gestão da frota assume o topo da lista de itens que merecem cuidados especiais.

O Fórum Nacional de Gestão de Frotas tem o objetivo de conscientizar os profissionais da importância de uma atualização constante do conhecimento para acompanhar os avanços tecnológicos que são constantemente implementados nos veículos desse segmento, que é responsável por 60% da movimentação de toda a riqueza do País. **Agende-se.**

mais informações:
www.otmeditora.com.br - 11 5096-8104

Patrocínio:





Realização:

Organização:

Tecnologias com foco em transporte urbano sustentável

Mercedes-Benz, MAN, Volvo e Scania participaram do evento de sustentabilidade realizado no Rio de Janeiro, com a apresentação de modernas tecnologias que já estão sendo aplicadas no País

■ SONIA MORAES

AS MONTADORAS DE CAMINHÕES APROVEITARAM a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, a Rio+20, para apresentar as modernas tecnologias que garantirão um transporte urbano sustentável nas metrópoles.

Enquanto a Volvo aposta na tecnologia híbrida, que passa a equipar os novos ônibus que serão produzidos na sua fábrica de Curitiba (PR) para reduzir a emissão de poluentes e economizar combustível, a MAN concentra as suas pesquisas no combustível proveniente da cana e no sistema flex GNV+Diesel. Já a Mercedes-Benz opta pelo diesel proveniente da cana e a Scania avança os seus estudos no uso do etanol.

O destaque da Volvo no evento foi o ônibus Hibribus, que funciona com motor elétrico mais 100% de biodiesel de soja produzido pela empresa gaúcha BR Bios. Com carroceria Viale BRT da Marcopolo, esse veículo será fabricado inicialmente com chassi padrão na configuração 4x2. Mas a empresa já tem planos de fabricar também a versão articulada e biarticulada deste ônibus híbrido. "A empresa pretende aumentar a autonomia do veículo com o uso da eletricidade", disse Luis Carlos Pimenta, presidente da Volvo Bus America Latina, durante a Rio+20.

A MAN escolheu o modelo Volksbus 17.280 flex GNV+Diesel, que pode rodar com até 90% do combustível alternativo e reduz em 20% as emissões de gás carbônico e de 80% de material particulado.

Segundo Roberto Cortes, presidente da

MAN Latin America, essa é uma tecnologia inédita no País. "Colocamos à disposição das delegações durante a Rio+20 não só para reduzir a pegada de carbono do evento, mas sobretudo para destacar algumas das soluções que os participantes da conferência buscam para o futuro do transporte sustentável", explica Cortes.

O desenvolvimento do ônibus flex GNV+diesel da MAN faz parte do Programa Rio Transporte Sustentável, que busca garantir à capital fluminense e região um transporte mais eficiente e sustentável para a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016.

A Mercedes-Benz levou para o evento dez ônibus rodoviários O 500 RS, movidos 100% a diesel de cana. "O uso de 100% de diesel de cana demonstra a alta competência do nosso Centro de Desenvolvimento Tecnológico na preparação de motores para combustíveis sustentáveis", diz Gilberto Leal, gerente de desenvolvimento de motores da Mercedes-Benz. "Isso também atesta a confiança da empresa nessa nova fonte energética para o presente e o futuro da mobilidade nos veículos comerciais."

Cerca de 100 ônibus Mercedes-Benz a diesel de cana já circulam regularmente na cidade de São Paulo, fazendo parte da Ecofrota. Numa primeira fase de testes nos bancos de prova de seu Centro de Desenvolvimento Tecnológico, a montadora utilizou em um tanque de combustível 90% de diesel comercial (com teor de enxofre S50) e 10% de diesel de cana. Mesmo com um percentual

aparentemente pequeno, esse combustível proporcionou redução de 9% nas emissões de material particulado, sem aumentar as emissões de óxidos de nitrogênio (NOx).

A Scania levou para a Rio+20 dois modelos de ônibus, o K 270 6x2 de 15 metros com piso baixo, disponibilizados pela Viação Tupi Transportes de São Paulo, e dois K 270 4x2, cedidos pela Viação Metropolitana também de São Paulo, todos com motores de 9 litros e 270 cavalos de potência. Essas empresas operam os 60 ônibus movidos a etanol que já circulam em São Paulo no Projeto Ecofrota da prefeitura. Os outros dois veículos foram disponibilizados pela própria Scania com a identificação "Etanol é Agora!"

Equipados com motores que atendem às normas europeias de emissão de gases poluentes Euro 5 e a ainda mais rigorosa EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicles), os veículos movidos a etanol são capazes de reduzir em até 90% a emissão de CO² na atmosfera. Esse combustível renovável também proporciona a redução de material particulado, NOx (óxidos de nitrogênio) e hidrocarbonetos.

Para Wilson Pereira, gerente executivo de vendas de ônibus da Scania Brasil, o etanol é um dos combustíveis renováveis mais econômicos disponíveis no momento para aplicação urbana. "O etanol oferece a melhor relação custo-eficiência, além de apresentar alta disponibilidade e reduzir significativamente a emissão de gases poluentes", afirma o executivo. ■



Mais que uma edição, um documento histórico que mostra a evolução do setor de transportes no Brasil.

O Brasil mudou. Somos a 6ª maior economia do mundo e o setor de transporte acompanha esta evolução. Maiores do Transporte & Melhores do Transporte há 25 anos retrata o desenrolar desta história

e, em sua 25ª edição, além do tradicional ranking com as melhores e maiores empresas do setor de transportes, faz um balanço deste último quarto de século:

- Qual a receita total das empresas ano a ano ao longo dos 25 anos? • Qual o faturamento das empresas nos últimos 25 anos?
- Quanto estes valores representam do PIB. • Qual foi a receita média anual neste quarto de século. • Qual a participação dos estados da União. • Como se distribui o faturamento das empresas do setor pelas Grandes regiões geográficas do Brasil. • Como evoluiu a concentração da receita do transporte. • Qual a receita das 50 maiores empresas em relação à receita total. • A evolução dos operadores de transporte.

DESTAQUES:

- Receita total do setor ano a ano.
- Receita média anual de cada modal
- Concentração da receita das 10 maiores empresas em relação ao total do modal
- Receitas em relação ao PIB ano a ano.
- Trajetória das empresas ao longo destes 25 anos.
- 3.000 empresas que participaram destes 25 anos da história recente do transporte
- Comparação das receitas da primeira participação de cada empresa e de sua participação mais recente com os valores atualizados a preços de 2011.
- Ranking das empresas que mais vezes participaram.



Sessenta anos de acrobacias

Com uma agenda lotada, a Esquadrilha da Fumaça brasileira faz cerca de 120 apresentações por ano; as acrobacias aéreas servem para divulgar a FAB no território nacional e no exterior

■ AMARILIS BERTACHINI

MESMO TRABALHANDO TODOS OS FINAIS de semana e feriados, o Esquadrão de Demonstração Aérea (EDA) da Força Aérea Brasileira (FAB), mais conhecido como Esquadrilha da Fumaça, não consegue atender ao crescente número de pedidos que chegam para apresentações de suas acrobacias aéreas, em eventos por todo o país. “Recebemos cerca de mil solicitações por ano para realizar demonstrações em diversas cidades do Brasil e no exterior. Mas a média de demonstrações que conseguimos atender é de 120 por ano, o que significa todos os fins de semana completos e feriados”, declara a primeiro-tenente de relações públicas Josiana Tortorella Mendes.

Essa ocupada agenda completou recentemente 60 anos. A Esquadrilha da Fumaça foi criada em 14 de maio de 1952, com sede no Rio de Janeiro, e com apenas quatro aeronaves. Atualmente, sua sede está em Pirassununga, no interior paulista, e o esquadrão conta com sete aviões T-27 Tucano — o quarto modelo de aeronaves usadas desde o início de suas atividades — fabricados pela Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer).

Além de ser de fabricação nacional, a escolha pelo T-27 Tucano resultou, de sua característica altamente manobrável, uma qualidade essencial ao fim que se destina, e por ser a aeronave de instrução da

Academia da Força Aérea, que foi introduzida justamente no período em que o EDA estava sendo reativado.

O EMB-312 T-27 Tucano foi desenvolvido para substituir os jatos Cessna T-37. Em setembro de 1983, as primeiras 133 unidades foram entregues à Força Aérea, com a designação T-27 para treinamento e AT-27 para configuração armada. Segundo informações do EDA, o T-27 Tucano inovou o mercado ao introduzir assentos ejetáveis Martin Beaker BR8LC em seu conjunto. Seu motor é um turboélice Pratt & Whitney PT6A-25C, de 750 hp. Sua cabine é similar à de um caça, o que contribui para a familiarização do cadete com esse

tipo de aeronave. Esse modelo também é produzido na Inglaterra, sob licença, pela Shorts Brothers, com o nome de Shorts Tucano, e no Egito, pela Aol de Kadar.

No caso dessas unidades destinadas a espetáculos aéreos, o T-27 tem, como diferencial, um tanque especial para o óleo lubrificante que vai gerar a fumaça. Para dar início aos efeitos especiais, o piloto aciona um botão específico em sua nacele (área onde fica o assento do piloto) e o óleo é injetado no escapamento direito da aeronave. Em contato com o escapamento, que está quente, o óleo se transforma em fumaça. O tanque tem capacidade para 694 litros de combustível. A mistura que origina a fumaça colorida é feita com a adição de corante e solvente ao habitual óleo utilizado nas demonstrações. Desde 2002 as aeronaves exibem as cores da bandeira nacional.

Mesmo quando as apresentações são em locais distantes, os T-27 Tucano deslocam-se voando, acompanhados por uma aeronave de apoio, um C-130 Hércules, ou um C-105 Amazonas. Além de transportar carga e pessoal, essa aeronave de apoio, que tem instrumentos mais precisos, permanece por perto dos Tucanos, durante toda a viagem, para oferecer respostas sobre as condições climáticas da rota e para ajudar, no caso de uma eventualidade, lançando botes salva-vidas às tripulações. O recorde de tempo de voo do EDA é de oito horas e quinze minutos, realizado durante a travessia do Oceano Atlântico, em 2008. O esquadrão já se apresentou em mais de vinte países, sendo os mais distantes o Canadá, a Inglaterra e a Alemanha.

A esquadrilha é composta por 13 pilotos altamente treinados e capacitados para as manobras. Existem sete posições de voo. A posição de número um é do comandante



da esquadrilha, atualmente ocupada pelo tenente coronel aviador Wagner de Almeida Esteves. As outras seis posições são revezadas a cada dois pilotos, e o piloto mais experiente pode revezar, também, a posição de número um, em ocasiões eventuais. Os macacões usados pelos pilotos, durante os voos, são os mesmos utilizados por todos os aviadores da FAB, com característica antichama. O grupo ganhou um grito de guerra "Fumaça... Já!", que é a ordem que o comandante dá para o acionamento da fumaça nas demonstrações. Durante as apresentações, os pilotos conversam entre si através de rádios, para trocar orientações sobre a posição de cada um e o momento exato em que será acionada a fumaça.

O objetivo da esquadrilha é divulgar a FAB em todo o território nacional e internacional. Oficialmente, entre suas atribuições, estão a de valorizar a FAB e o sentimento de nacionalismo; comprovar a qualidade dos produtos da indústria aeronáutica brasileira e demonstrar o alto grau de treinamento e a capacidade dos pilotos brasileiros.

Para fazer parte da EDA, é preciso ser oficial aviador da FAB, com pelo menos 1.500 horas de voo, sendo 800 horas na instrução na Academia da Força Aérea. O interessado precisa voluntariar-se e ser admitido por um conselho operacional.

No dia a dia, entre as apresentações,

os fumaceiros, como são chamados, intercalam sua rotina entre o treinamento intensivo de voo e atividades administrativas. Cada integrante responde por um setor específico dentro do esquadrão, desempenhando funções nas seções de operações, de material, de pessoal ou de comunicação social.

A equipe conta também com um grupo de membros chamados de Anjos da Guarda, que são especialistas graduados, suboficiais e sargentos, responsáveis pela manutenção das aeronaves, todos formados pela Escola de Especialistas da Aeronáutica (EEAER), em Guaratinguetá (SP). Para cada sistema da aeronave existem mecânicos especialistas em sua respectiva manutenção.

A Esquadrilha da Fumaça brasileira diferencia-se por uma manobra exclusiva que faz: o chamado voo de dorso, ou voo invertido em formação no qual conquistou o recorde, em 2006, com 12 aeronaves nessa formação. A principal dificuldade dessa manobra é que durante essa ação todos os comandos do voo ficam invertidos, ou seja, para fazer uma curva para a direita o piloto tem que movimentar os comandos no sentido oposto, assim como nas subidas e descidas. Cada apresentação da esquadrilha tem duração de 30 minutos, e inclui 24 sequências de manobras e 55 acrobacias de alta performance.

No Brasil existem outras esquadrilhas e times acrobáticos, porém apenas no meio civil, como a Extremo e a Textor. No exterior, há esquadrões militares também conhecidos como o do Chile, chamado Esquadrilha de Alta Acrobacia Halcones.

A Esquadrilha da Fumaça brasileira fez seus shows aéreos durante a 15ª edição da Expo Aero Brasil, que aconteceu no final de maio, em São José dos Campos (SP). A feira recebeu cerca de 45 mil visitantes nos quatro dias do evento.



Caminhões e ônibus já esboçam reação

Indicadores de vendas e produção melhoram em maio, gerando boas expectativas para o segundo semestre

AS VENDAS DE CHASSIS DE ÔNIBUS SE recuperaram na última quinzena de maio e fecharam o mês com alta de 5,91%. De acordo com a Associação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), foram comercializados em maio 2.310 ônibus contra 2.181 unidades em abril. O número positivo sinaliza que as vendas de veículos Euro 5 começaram a decolar, já que em maio quase não havia mais estoque de produtos Euro 3.

Embora em menor escala, o mesmo raciocínio serve para caminhões. Em maio foram emplacadas 10.790 unidades de pesados contra 10.847 em abril – queda de apenas 0,53%. Foi a menor queda dos últimos cinco meses, o que pode ser interpretado como uma reação, mesmo que ainda tímida. Em junho, com estoque somente de Euro 5, a expectativa é que as vendas se recuperem ainda mais, já que as

medidas de diminuição de juros e alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) podem estimular novos negócios no setor de transportes.

No acumulado do ano, no entanto, as vendas de chassi de ônibus apresentam queda de 6,07%, com o emplacamento de 12.907 unidades. Já em caminhões a redução é maior. Entre janeiro e maio o mercado recuou 13,52%, segundo a Fenabrave. Os números, entretanto, já estavam no planejamento das montadoras, que esperavam encolhimento do mercado em razão da mudança tecnológica do Euro 3 para o Euro 5.

Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), a produção de ônibus cresceu 33,5% em maio em relação a abril, saltando de 2.596 para 3.466. No acumulado do ano, a queda ainda é significativa. Entre janeiro

e maio foram produzidos 12.995 chassi de ônibus, comparados com 17.961 no mesmo período do ano passado – redução de 31%.

Já na produção de caminhões, maio também sinalizou uma estabilização. Segundo a Anfavea, em maio foram fabricados 11.275 pesados contra 11.586 em abril – queda de 2,7%, que foi a menor do acumulado de 2012. Com diminuição de 40,9% na produção entre janeiro e maio, montadoras, como a Mercedes-Benz, Scania, Volvo e MAN anunciariam medidas para desacelerar a produção, cadenciando a demanda com o ritmo do mercado.

Tanto a Fenabrave quanto a Anfavea ainda estão otimistas em relação a 2012. As entidades esperam que as vendas e produção se recuperem no segundo semestre, o que levará o mercado a fechar com alta de 2% a 5% nas vendas. ■

XIII CONGRESSO NACIONAL INTERMODAL DOS TRANSPORTADORES DE CARGAS

19, 20 e 21 | Setembro | 2012 Maceió | AL



Realizado anualmente, o Congresso da ABTC tornou-se uma referência no setor de transporte de todo o País, com a discussão de relevantes temas e presença de palestrantes renomados ao longo das últimas 12 (doze) edições.

Soma-se às palestras, a realização concomitante da Feira Automotiva, com as principais novidades nas áreas de tecnologia e serviço para elevar a produtividade nas empresas.

Este ano, o XIII Congresso Nacional Intermodal dos Transportadores de Cargas será realizado em Maceió. Cidade esta que se apresenta com grandes diversificações nos setores produtivos e com um intenso crescimento econômico e na infraestrutura. Possui, atualmente, o maior PIB (Produto Interno Bruto) do Estado, tem um dos portos mais movimentados do Nordeste - Porto de Jaraguá -, em que a capacidade operacional abrange as frotas de navios mais modernas do mundo.

Venha participar do XIII Congresso da ABTC e atualize-se sobre os principais desafios, alternativas e tendências, bem como da discussão sobre a multimodalidade e como ela pode solucionar os principais problemas enfrentados pelos modais rodoviário, ferroviário, portuário, aéreo e aquaviário.



Local: RITZ LAGOA DA ANTA / Maceió/AL - Av. Brigadeiro Eduardo Gomes, 546, Lagoa da Anta - Maceió – Alagoas

REALIZAÇÃO:



APOIO INSTITUCIONAL:



APOIO EDITORIAL:



ORGANIZAÇÃO:



Já estão abertas as inscrições para o 44º Concurso de Comunicação Visual e Pintura de frotas



acesse www.otmeditora.com.br, consulte o regulamento e faça já sua inscrição.



CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO FIAT MODELO UNO MILLE FIRE FLEX QUILÔMETRO/MÊS 2.500			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIÇÃO	286,89	0,1148	19,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	204,07	0,0816	13,6
LICENCIAMENTO	78,05	0,0312	5,2
SEGUROS	186,40	0,0746	12,5
SALÁRIO DE MOTORISTA			
SUBTOTAL CF	755,41	0,3022	50,5
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	62,50	0,0250	4,2
PNEUS	37,25	0,0149	2,5
COMBUSTÍVEL	580,00	0,2320	38,8
LUBRICANTE DE MOTOR	10,25	0,0041	0,7
LUBRICANTE DE CÂMBIO	0,00	0,0000	0,0
LAVAGEM	50,00	0,0200	3,3
SUBTOTAL CV	740,00	0,2960	49,5
CUSTO TOTAL NO MÊS	1.495,41	0,5982	100,0

VEÍCULO VOLKSWAGEN MODELO 15.180 4X2 BAÚ QUILÔMETRO/MÊS 10.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIÇÃO	815,42	0,0815	6,1
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.254,21	0,1254	9,4
LICENCIAMENTO	245,86	0,0246	1,8
SEGUROS	776,72	0,0777	5,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.436,26	0,2436	18,2
SUBTOTAL CF	5.528,47	0,5528	41,3
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.662,00	0,1662	12,4
PNEUS	922,00	0,0922	6,9
COMBUSTÍVEL	4.404,00	0,4404	32,9
LUBRICANTE DE MOTOR	254,00	0,0254	1,9
LUBRICANTE DE CÂMBIO	41,00	0,0041	0,3
LAVAGEM	580,00	0,0580	4,3
SUBTOTAL CV	7.863,00	0,7863	58,7
CUSTO TOTAL NO MÊS	13.391,47	1,3391	100,0

VEÍCULO VW MODELO KOMBI FURGÃO FLEX QUILÔMETRO/MÊS 3.500			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIÇÃO	484,96	0,1386	19,9
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	346,08	0,0989	14,2
LICENCIAMENTO	121,28	0,0347	5,0
SEGUROS	289,76	0,0828	11,9
SALÁRIO DE MOTORISTA	0,00	0,0000	0,0
SUBTOTAL CF	1.242,08	0,3549	51,0
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	148,05	0,0423	6,1
PNEUS	99,40	0,0284	4,1
COMBUSTÍVEL	870,10	0,2486	35,7
LUBRICANTE DE MOTOR	7,00	0,0020	0,3
LUBRICANTE DE CÂMBIO	0,00	0,0000	0,0
LAVAGEM	70,00	0,0200	2,9
SUBTOTAL CV	1.194,55	0,3413	49,0
CUSTO TOTAL NO MÊS	2.436,63	0,6962	100,0

VEÍCULO MERCEDES-BENZ MODELO ATEGO 1725 4X2 CS QUILÔMETRO/MÊS 10.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIÇÃO	898,83	0,0899	6,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	1.375,99	0,1376	9,5
LICENCIAMENTO	273,66	0,0274	1,9
SEGUROS	989,58	0,0990	6,8
SALÁRIO DE MOTORISTA	2.436,26	0,2436	16,8
SUBTOTAL CF	5.974,32	0,5974	41,1
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	1.835,00	0,1835	12,6
PNEUS	887,00	0,0887	6,1
COMBUSTÍVEL	4.955,00	0,4955	34,1
LUBRICANTE DE MOTOR	254,00	0,0254	1,7
LUBRICANTE DE CÂMBIO	54,00	0,0054	0,4
LAVAGEM	580,00	0,0580	4,0
SUBTOTAL CV	8.565,00	0,8565	58,9
CUSTO TOTAL NO MÊS	14.539,32	1,4539	100,0

VEÍCULO FORD MODELO F-4000 BAÚ QUILÔMETRO/MÊS 5.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIÇÃO	563,81	0,1128	7,2
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	908,79	0,1818	11,7
LICENCIAMENTO	199,41	0,0399	2,6
SEGUROS	509,80	0,1020	6,5
SALÁRIO MOTORISTA	2.436,26	0,4873	31,2
SUBTOTAL CF	4.618,07	0,9236	59,2
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	649,00	0,1298	8,3
PNEUS	281,50	0,0563	3,6
COMBUSTÍVEL	1.982,00	0,3964	25,4
LUBRICANTE DE MOTOR	83,50	0,0167	1,1
LUBRICANTE DE CÂMBIO	9,00	0,0018	0,1
LAVAGEM	175,00	0,0350	2,2
SUBTOTAL CV	3.180,00	0,6360	40,8
CUSTO TOTAL NO MÊS	7.798,07	1,5596	100

VEÍCULO SCANIA MODELO R-420 LA 4X2 CV QUILÔMETRO/MÊS 15.000			
CUSTOS FIXOS	R\$	R\$ / km	%
DEPRECIÇÃO	1.665,34	0,1110	6,5
REMUNERAÇÃO DO CAPITAL	2.495,09	0,1663	9,7
LICENCIAMENTO	452,51	0,0302	1,8
SEGUROS	1.136,46	0,0758	4,4
SALÁRIO MOTORISTA	2.436,26	0,1624	9,5
SUBTOTAL CF	8.185,66	0,5457	31,9
CUSTOS VARIÁVEIS	R\$	R\$ / km	%
MANUTENÇÃO (PEÇAS E MO)	3.622,50	0,2415	14,1
PNEUS	1.441,50	0,0961	5,6
COMBUSTÍVEL	10.618,50	0,7079	41,4
LUBRICANTE DE MOTOR	381,00	0,0254	1,5
LUBRICANTE DE CÂMBIO	81,00	0,0054	0,3
LAVAGEM	1.305,00	0,0870	5,1
SUBTOTAL CV	17.449,50	1,1633	68,1
CUSTO TOTAL NO MÊS	25.635,16	1,7090	100,0

TranspoSul deverá superar R\$ 100 milhões em negócios

A tradicional feira e congresso de transporte e logística do Rio Grande do Sul terá mais de 60 expositores da cadeia de suprimentos para mostrar as novidades tecnológicas, equipamentos e serviços

■ SONIA MORAES

A 14ª EDIÇÃO DA TRANSPoSUL – Feira e Congresso de Transporte e Logística –, que será realizada de 4 a 6 de julho em Porto Alegre (RS) deverá superar a edição de 2011, garantindo mais de R\$ 100 milhões em negócios. É o que prevê o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado do Rio Grande do Sul (Setcergs), responsável pela organização do evento.

“Além das novidades tecnológicas dos fabricantes de caminhões, pneus, distribuidores de combustíveis, implementos rodoviários, de modernos sistemas, equipamentos e serviços de gerenciamento de riscos, a edição 2012 inova com um espaço exclusivo para a comercialização de automóveis, no hall de entrada do pavilhão de exposições”, afirma Frank Woodhead, coordenador da Comissão Organizadora da TranspoSul.

Segundo o coordenador, mais de 60 expositores de referência da cadeia de suprimentos do transporte de cargas e logística, que representam mais de 100 marcas, estarão presentes na feira. Devem participar também autoridades e lideranças nacionais e do Mercosul, além de profissionais e representantes do setor de transportes e logística.

Paralelamente ao evento serão realizadas palestras que abrangem temas atuais



A MAN apresentará duas tecnologias de motorização na feira

e estratégicos para os segmentos de transporte de cargas, passageiros, autônomos e logísticos. Uma delas terá como tema “As cinco tendências tecnológicas que irão transformar o mundo até 2017”, proferida por Cezar Taurion, gerente de novas tecnologias aplicadas da IBM Brasil. Outro palestrante confirmado para o congresso é o geólogo e coordenador-geral do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia da Criosfera, além de Jefferson Cardia Simões, diretor do Centro Polar e Climático da UFRGS, que falará sobre “Logística do Programa Antártico Brasileiro”.

MATRIZ ENERGÉTICA – Neste evento também haverá um debate sobre o tema “Matriz Energética dos Transportes - Alternativas

para o Futuro”. Para abordarem este tema, foram convidados os especialistas Gilberto Leal, gerente de desenvolvimento de motores da Mercedes-Benz, e Gian Gomes Marques, engenheiro mecânico responsável pelo pré-desenvolvimento de propulsão e combustíveis alternativos na MAN Latin America.

Nesta edição, a MAN vai trazer para a feira as duas tecnologias de motorizações disponíveis em sua linha de produtos para que se atendam aos níveis de emissão de poluentes, de acordo com o Proconve 7, ou Euro 5, conforme a regula-

mentação – os sistemas SCR (Selective Catalytic Reduction) e EGR (Exhaust Gas Recirculation). “Vamos mostrar para o mercado que apostamos nas duas tecnologias, de acordo com cada segmento de mercado”, diz Carlos Eduardo Rocca de Almeida, gerente Regional Sul da Man Latin America.

Na condição de patrocinador Master, ele declara que a TranspoSul “é um evento grandioso que cresce ano a ano e que nos faz sentir em parte responsável desta trajetória de conquistas, cujo resultado é fruto desta parceria de anos que só tende a se consolidar cada vez mais”.

Entre os fabricantes de implementos estará a Randon que vai apresentar as inovações nos implementos da linha R, como o semirreboque frigorífico paletreiro. ■

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



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



S A C 0 8 0 0 7 2 8 9 0 0 1 • w w w . b r . c o m . b r

BR **PETROBRAS**

O DESAFIO É A NOSSA ENERGIA