

ANUÁRIO DO

TRANSPORTE DE CARGA 2010

www.revistatransportemoderno.com.br - Ano 15 - 2010 - R\$ 50,00



CARGAS CRESCENTES MOBILIZAM OPERADORES

Rodoviário
recompõe frete

Ferrovário em
ritmo acelerado

Marítimo se prepara
para expansão

Aéreo enfrenta
o reaquecimento

Hidroviário recebe
investimentos

Logística esbarra
em entraves

Caminhão na trilha
de novo recorde

Implementos
recuperam demanda

GUIA DE MONTADORAS DE CAMINHÕES – TODA A LINHA DE PRODUTOS, COM AS RESPECTIVAS FICHAS TÉCNICAS |
GUIA DE FABRICANTES DE IMPLEMENTOS | GUIA DE OPERADORES LOGÍSTICOS | GUIA DE TRANSPORTADORAS |
GUIA DE EMPRESAS DE RASTREAMENTO | GUIA DE FORNECEDORES DE COMPONENTES E SERVIÇOS

**4º SEMINÁRIO NACIONAL
DE GESTÃO DE FROTAS**



27 E 28 | SETEMBRO | 2010



NOVAS BANDAS VIPAL ECOTREAD

10% DE ECONOMIA NO COMBUSTÍVEL.
6% DE GANHO NA QUILOMETRAGEM.
100% DE INOVAÇÃO PARA VOCÊ.

Resultados obtidos em testes realizados segundo método da Vipal.



O pioneirismo é uma vocação da Borrachas Vipal, que há quase 4 décadas investe pesado em novas tecnologias. E uma prova disso é que mais uma vez ela sai na frente para lançar uma das maiores inovações em reforma de pneus: as bandas ECOTREAD. Graças ao seu composto diferenciado, as bandas ECOTREAD oferecem menor resistência ao rolamento, melhorando o desempenho do pneu, garantindo maior rendimento de quilometragem, menor consumo de combustível e mais lucratividade para você. Com isso, a Vipal reafirma seu compromisso com a SUSTENTABILIDADE no TRANSPORTE, além de preservar o seu dinheiro e o nosso planeta.

PROCURE UM REFORMADOR DA REDE AUTORIZADA VIPAL OU ACESSE WWW.VIPAL.COM.BR

 **ecoTREAD**



 **VIPAL**®

VR

Infraestrutura exige melhorias aceleradas

O setor de transporte no Brasil ainda se ressentia da lentidão das decisões governamentais e de maiores investimentos para aprimorar a atividade de movimentar com velocidade matérias-primas e mercadorias e tornar o País mais eficiente e mais competitivo nos mercados internacionais. A privatização das ferrovias e a abertura dos portos à gestão por empresas privadas, entre outras medidas, contribuíram para que os serviços de transporte ficassem mais eficientes. É na área de infraestrutura que requer atenção especial das autoridades para eliminar os gargalos logísticos. É inegável o avanço operacional que permitiu, por exemplo, o crescimento contínuo da movimentação de cargas nas ferrovias. O mesmo precisa acontecer nos outros modos de transporte. Por isso, a ampliação da malha viária, a expansão da infraestrutura aeroportuária e hidroviária e investimentos em melhorias nos portos são bem-vindos. No caso das hidrovias, o governo federal já destina para este ano verbas de cerca de R\$ 1 bilhão para aumentar a navegabilidade nos rios, o que reduzirá os custos do escoamento de grãos e commodities minerais principalmente no Norte e no Centro-Oeste. Mas essas obras exigem coordenação entre os diversos órgãos responsáveis. Diante da necessidade de dar luz própria ao tema portuário o governo criou a Secretaria Especial dos Portos ligada diretamente à presidência. Nessa condição, ainda que revestido de poderes, o universo portuário ressentiu-se do isolacionismo e da falta de ações coordenadas do governo. "Não adianta ter portos modernos, com profundidade e terminais dotados de tecnologia, se não houver um acesso terrestre eficiente", alerta nessa edição Wilen Manteli, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP). Uma ação determinada e rápida das autoridades na área de infraestrutura de transporte é decisiva para que o Brasil não se atrase em relação aos países do Brics como a China e a Índia cujo desenvolvimento caminha a todo vapor.



UM BOM NEGÓCIO LEVA A OUTRO.

LINHA FORD CARGO. A melhor relação custo x benefício do mercado feita para você trabalhar e sua empresa faturar. Cabine com novo visual: grade estilizada e para-choques na cor do veículo para toda a linha Cargo. Mais conforto e segurança: banco do motorista com suspensão a ar, cabine com pacote acústico e baixo nível de ruído interno, excelente visibilidade com grande área envidraçada e espelho retrovisor bipartido. Passe em um Distribuidor Ford Caminhões e confira.

fordcaminhoes.com.br



0800-703 FORD
3673



JWILLUMDK

FORD **CARGO**

Um cantinhão carregado de oportunidades.

DIRETORMarcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br**SECRETÁRIA EXECUTIVA**Maria Penha da Silva
mariapenha@otmeditora.com.br**FINANCEIRO**Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br**EVENTOS CORPORATIVOS**Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br**MARKETING**Camila Novo
camila@otmeditora.com.br**REDAÇÃO****Editor**Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br**Colaboradores**Ariverson Feltrin, Márcia Pinna Raspanti,
Raimundo Oliveira, Renata Passos, Sônia Moraes**Projeto Gráfico**Artworks Comunicação
www.artworks.com.br**EXECUTIVOS DE CONTAS**Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br**Vito Cardaci Neto**

vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana

fontal@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃOTania Nascimento
tania@otmeditora.com.br**Representante Paraná e Santa Catarina**Gilberto A. Paulin / João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3027-5565 - spala@spalamkt.com.br**Tiragem**

10.000 exemplares

Impressão:

Neoband

Assinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e quatro Anuários).

Pagamento à vista: através de boleto bancário, depósito em
conta-corrente, cartão de crédito Visa ou cheque nominal à
OTM Editora Ltda. Em estoque apenas as últimas edições.As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não
são necessariamente as mesmas da OTM Editora.**Redação, Administração, Publicidade
e Correspondência:**Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 702
Campo Belo

CEP 04604-006 - São Paulo, SP

Tel./Fax: (11) 5096-8104 (sequencial)

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a:



www.anatec.org.br

SUMÁRIO**APRESENTAÇÃO**

3

ANÁLISE

8

RODOVIÁRIOPassada a crise econômica, transportadoras tentam
renegociar os fretes e recuperar as tarifas que ficaram
defasadas no último ano 16**FERROVIÁRIO**A demanda de transporte de carga geral aumenta
em ritmo acelerado, enquanto a malha ferroviária
se expande lentamente 20**MARÍTIMO**Mercado vive momento de recuperação gradual em rela-
ção ao movimento de 2009, impulsionada pelo aumen-
to das importações 26**PORTOS**Após uma queda de quase 5% na movimentação de carga
em 2009, o volume já começa a crescer neste ano, enquan-
to muitas melhorias são realizadas nos portos 28**AÉREO**Com o reaquecimento da economia brasileira, as empre-
sas aéreas preparam novas estratégias para atender à
demanda do mercado de cargas 34**FLUVIAL**O governo federal lança Plano Hidroviário Estratégico e re-
toma planejamento de longo prazo para as vias fluviais,
com a meta de dobrar o volume de cargas até 2025 39**CARGA EXPRESSA**Empresas de courier apostam em produtos mais econô-
micos e redução de custos para contornar os efeitos da
crise econômica 42**COMPORTAMENTO**Estudo da Fundação Dom Cabral investiga o nível de estresse
dos motoristas de veículos de carga e os efeitos que isto
gera na qualidade dos serviços prestados 44**LOGÍSTICA**Uma série de fatores dificultam a implementação de ope-
rações logísticas que sejam eficientes e ecologicamente
adequadas no Brasil 48**CAMINHÕES**A produção brasileira de caminhões em 2010 deve con-
tinuar a bater recordes, estimulada pelo mercado interno
que deve absorver 90% do total fabricado 60**RASTREAMENTO**A necessidade de garantir a segurança no transporte de
cargas impulsiona o mercado de rastreamento de veícu-
los no Brasil, que hoje tem mais de 200 empresas 160**FINANCIAMENTO**O Banco Itaú amplia a oferta de crédito para as empresas
de transporte de cargas, além de oferecer linhas de crédi-
to voltadas para a gestão das empresas do setor 164**IMPLEMENTOS**Indústrias do setor fazem uma revisão otimista de suas
metas para 2010 e esperam um crescimento de 20% em
relação ao ano passado 166**MOTORES**Fabricantes acreditam que o mercado deve crescer de
20% a 25% em 2010, e planejam novos investimentos
e expansão da capacidade produtiva 174**PNEUS**Indústria de pneus prevê cenário positivo para 2010, com
a recuperação do segmento de veículos comerciais, o cres-
cimento do PIB e as obras de infraestrutura 176**REFORMA DE PNEUS**Expectativa de expansão do mercado brasileiro leva as
empresas de reforma de pneus a programar lançamentos
e investimentos 180**RECICLAGEM**Programa criado pelos principais fabricantes de pneus
do Brasil já recolheu e deu destinação ambientalmente
correta a 240 milhões de pneus inservíveis 182**AUTOPEÇAS**Após reduzir os investimentos em 2009, e desestimulado
pelo aumento das importações de componentes, o setor
mantém em ritmo lento novos investimentos 184**MONTADORAS**

Agrale	64	Mercedes-Benz	86
Caoa	66	Nissan	92
Citroën	67	Peugeot	95
Fiat	68	Renault	96
Ford	70	Scania	98
General Motors	75	Toyota	102
Iveco	76	Volvo	104
MAN	80		

FICHAS TÉCNICAS 106**GUIAS**

Operadores Logísticos	52
Transportadoras	130
Fabricantes de Implementos	168
Fornecedores de Componentes e serviços	185

IVECO

NÓS ESTAMOS AQUI PARA COLOCAR VOCÊ À FRENTE.

Em 2007, a Iveco pisou no acelerador. Desde então, construiu um Centro de Desenvolvimento de Produto no Brasil, o primeiro fora da Europa. Inaugurou uma unidade de caminhões pesados na fábrica de Sete Lagoas (MG). Duplicou a rede de concessionárias e triplicou sua capacidade de atendimento. Lançou cinco novas famílias de caminhões e apresentou seu primeiro modelo desenvolvido no País. Foi pioneira no E5, no caminhão elétrico e promove ações econômicas, sociais e ambientais que colocam a empresa como uma protagonista do transporte sustentável no Brasil.

O resultado de tudo isso: em apenas três anos, a Iveco vendeu 30.000 caminhões, duplicou seu *market share* e conquistou o tricampeonato inédito do "Caminhão do Ano"*.

A Iveco continua acelerando em 2010 e começa a operar, nas próximas semanas, seu novo e informatizado Centro de Distribuição e Logística de Peças em Sorocaba (SP), construído para dar suporte, hoje e no futuro, ao melhor serviço de pós-venda.

A Iveco faz tudo isso pensando em você, porque é para você, cliente, que a Iveco desenvolve os melhores produtos, os melhores serviços e as melhores soluções para o transporte.

Afinal, a Iveco acelera para colocar você à frente.

IVECO. VOCÊ À FRENTE.





Brasil dribla os tropeços

Iniciativa privada usa criatividade para amenizar os insuficientes investimentos em infraestrutura

O País evoluiu em serviços e infraestrutura de transportes? Há evidências muito positivas na área de serviços, mas há muito por evoluir na questão da infraestrutura.

Para toda problemática há uma solução. Depende de ações. A privatização das ferrovias e a abertura dos portos para a operação de terminais privados oxigenaram os trilhos e as zonas portuárias. Se problemas estruturais ainda persistem, há inegável avanço operacional.

Tome-se o exemplo dos trilhos. A de-

manda por transporte ferroviário, graças à soma de necessidade e agilidade, não para de crescer. De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) desde o início do período de concessão à iniciativa privada, a produção do setor saltou de 137,2 bilhões de TKU (tonelada por quilômetro útil) para 243,4 bilhões de TKU no ano passado, expansão de 77%. Pode-se até dizer que o crescimento poderia ter sido maior não fosse o desaquecimento da economia global, que propiciou retração de 10,1% na produção ferroviária em comparação a 2008.

O crescimento da movimentação das fer-

rovias é fruto de investimentos da iniciativa privada. Em 2010, estão previstos aportes de R\$ 2,8 bilhões no sistema. Em 2009 as empresas concessionárias investiram R\$ 2,5 bilhões – 80% dos quais em via permanente e material rodante e equipamentos. A frota mais que dobrou: em 1997 eram 1.154 locomotivas e 43.816 vagões ante 2.876 locomotivas e 92.890 vagões contabilizados em 2009.

O avanço em produção e frota ocorre em paralelo ao retrocesso da malha. Segundo dados da ANTT, na época da concessão à iniciativa privada, entre 1996 e 1999, sua extensão era de 25.599 km. Hoje, a malha



concedida às empresas de transporte de carga é de 28.476 km. Registre-se que há cerca de 50 anos a malha tinha 38 mil km.

“A ampliação da malha é tudo que queremos. Desejamos que ela cresça cinco, dez vezes em relação ao tamanho atual. A Norte-Sul é um exemplo de obra contida no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Ainda assim, apesar das ideias de novas ferrovias, não há modelos claros para novas concessões”, diz o presidente do Conselho da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Marcello Spinelli. A entidade reúne 11 das 12 concessões existentes no País.

Prudentemente, a ferrovia tem ampliado o leque de cargas. “Houve aumento do market share da ferrovia em segmentos como o açúcar, por exemplo”, acrescenta Spinelli.

“Ao longo de 2009 e no início de ano, apresentamos negócios que têm possibilitado boas perspectivas para a movimentação de cargas dentro da logística da Vale e dos corredores que atua, especialmente

no agronegócio e mais especificamente no setor sucroalcooleiro”, diz o gerente geral comercial da Vale, Fabiano Lorenzi.

O setor sucroalcooleiro tem trocado as rodovias pelos trilhos. A Bunge, por exemplo, fechou um contrato com a Vale de 11 anos para o transporte de até 200 milhões de litros de álcool por ano pela Ferrovia Norte-Sul (FNS), para atender aos clientes do estado do Tocantins. Para esse transporte, inicialmente, serão utilizados 25 vagões-tanque disponibilizados pela MRC (Mitsui Rail Capital), responsável pelos investimentos nos equipamentos para a Bunge.

Para Lorenzi, este é o modelo é economicamente mais viável. “Com a locação de vagões, os clientes têm um custo menor. Assim, conseguimos unir forças de investidores, neste caso a MRC, e empresas com vontade de crescer, mas que querem manter o foco no core business e desejam usar os recursos de maneira mais eficiente”.

Outra modalidade em expansão é a carga ferroviária containerizada. Dados da

ANTF apontam que essa operação cresceu 77 vezes desde o início do processo de concessão, em 1997.

O diretor-executivo da ANTF, Rodrigo Vilaça, destaca ainda a construção de cerca de 50 terminais intermodais nos últimos três anos. Apesar de todo ganho de desempenho operacional, ainda é preciso superar gargalos físicos e operacionais a fim de que as metas do setor ferroviário sejam alcançadas.

De acordo com a entidade, a solução dos principais gargalos na malha existente representa hoje investimentos na ordem de R\$ 4,3 bilhões. Isso é menos do que o valor recolhido à União nos leilões das malhas da extinta Rede Ferroviária Federal mais as parcelas trimestrais de concessão e arrendamento pagas pelas concessionárias e que totalizam R\$ 5,7 bilhões.

Apesar das deficiências crônicas, o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e ações que incluem a captação de novas cargas, o setor ferroviário mantém ascen-



Imagens meramente ilustrativas.

**Seja bem-vindo à
MAN Latin America.**



A Volkswagen Caminhões e Ônibus agora faz parte do Grupo MAN. Surgiu assim uma nova empresa no Brasil, chamada MAN Latin America.

A MAN Latin America vai unir o profundo conhecimento do mercado brasileiro que a Volkswagen Caminhões e Ônibus detém à experiência acumulada pela MAN, uma empresa alemã com mais de 250 anos e uma das líderes globais do setor de transportes.

Você terá acesso a inovações tecnológicas e a um portfólio de produtos com a futura chegada dos modelos MAN. Fora isso, nada muda. A MAN Latin America continuará focada no mesmo diferencial que fez os Caminhões Volkswagen conquistarem rapidamente a liderança do mercado nacional: o atendimento ao cliente.

Simplificando, o que já era ótimo ficou ainda melhor. Seja bem-vindo à MAN Latin America.

dente os volumes. Em 2010 a expectativa é que possam ser transportadas 455,5 milhões de toneladas úteis.

Reformas nos portos – Depois da queda de 5% na movimentação de carga em 2009, o setor portuário começa a crescer neste ano. A sensação é que, apesar de indesejável, a menor tonelagem provocada pela crise econômica mundial veio em boa hora. Por quê? Ora, porque os portos ainda não estão convenientemente preparados para suportar o aumento de volumes.

A esperança: há sinais de mudança para melhor. Segundo o diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Wilen Manteli, as obras do Programa Nacional de Dragagem, implementado pela Secretaria Especial de Portos (SEP) começaram a ser realizadas no ano passado.

“A aprovação da lei que criou o programa de dragagem trouxe uma mudança efetiva e resolveu um problema crônico. Anteriormente, não havia um plano permanente e toda vez que se licitava alguma obra tinha uma série de brigas que levavam tempo para ser solucionadas. E tempo é um problema sério para o sistema portuário”.

Apesar do avanço, Manteli reconhece que ainda são necessários reajustes no plano. A proposta inicial era que os contratos vigorassem por cinco anos com mais cinco de prorrogação.

Porto sem papel – No balanço dos avanços no sistema portuário Manteli contabiliza a implantação do projeto Porto Sem Papel (PSP), que começou em Santos no início de abril. O PSP informatiza os procedimentos e integra, na medida em que promove a comunicação de dados entre os agentes intervenientes no processo portuário, e elimina o trâmite de 112 documentos, em diversas vias, e 935 informações em duplicidade junto às autoridades. A expectativa é que o projeto permita redução de aproximadamente 25% no tempo de estadia dos navios nos portos. “Com isso, haverá economia para todos. Ou seja, para os termi-

nais, armadores, além de empresas rodoviárias e ferroviárias”.

Santos e Suape crescem – A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), responsável pela administração do porto de Santos está se preparando para promover a expansão do terminal. O plano de envolve os três próximos quinquênios. As projeções indicam uma movimentação, em 2024, de 230 milhões de toneladas. Atualmente, o porto tem uma capacidade de atendimento de cerca de 115 milhões.

Mas não é apenas Santos que está de olho no aumento da movimentação. O porto de Suape (PE) quer atingir em 2016 um volume de 58 milhões de toneladas por ano, seis vezes mais que o volume atual.

Um Brasil maduro – Depois de um 2009 difícil, operadores do transporte rodoviário de carga aproveitam a recuperação da economia para colocar as tarifas em dia e retomar planos. “A crise parou tudo. O embarcador chamou o transportador para renegociar os fretes, um ato normal, pois fizemos o mesmo com nossos fornecedores”, depõe Francisco Megale, presidente da Atlas Transportes & Logística, fundada há 58 anos.

Passado o tsunami, é tempo de reconstrução. “Se em 2009 houve redução de frete, em 2010 estamos corrigindo as distorções e voltando a crescer”, diz Megale.

A Transportadora Americana, na véspera de completar 70 anos de vida, comemora a retomada do crescimento econômico. “Voltamos ao patamar anterior à crise e isso deu a oportunidade de recompor a tarifa”, diz Celso Luchiarri, diretor financeiro da empresa.

Mais cargas, maiores desafios. Por conta do crescimento de volumes, as transportadoras foram às compras. O reflexo é observado nas fábricas de caminhões, que operam com carteiras cheias e ritmo acelerado de produção.

Se há espaço para recompor tarifas e renovar a frota, não há brecha para virada de mesa na área política. “Quem tiver de

ganhar a eleição vai encontrar um país arrumado”, dizia o presidente Luiz Inácio Lula da Silva a oito meses do final do seu mandato. “Não há eleição que me faça jogar fora as conquistas que conseguimos”, acrescentava, referindo-se ao controverso aumento da taxa Selic decidida pelo Banco Central em abril.

“É sabido que inflação é mais psicológica do que técnica. Se o BC não aumentasse a taxa sinalizaria que o lado político havia prevalecido, o que alimentaria a inflação”, interpreta Gennaro Oddone, presidente da Tegma Logística, empresa que ano passado ultrapassou a barreira de R\$ 1 bilhão de faturamento.

Os empresários concordam que não há como mudar os rumos da economia. “Poucas vezes o País viveu tão perfeita democracia. Ganhe quem ganhar as eleições, o Brasil está maduro suficientemente para não permitir retrocessos”, entende Celso Luchiarri, da TA.

Urubatan Helou, também presidente do conselho consultivo da NTC & Logística entende que o fortalecimento das bases econômicas impedem desvios na sucessão presidencial. “A verdade é que a economia brasileira evoluiu. Mesmo com uma política anã.”

Carga aérea – A retomada dos setores industriais e a volta da confiança na estabilidade econômica do País trazem reflexos positivos nas operações logísticas das companhias aéreas de cargas, que prepararam novas estratégias para atender ao aumento da demanda do mercado aéreo de carga. A disciplina de custos continuará sendo um fator decisivo em 2010.

A estratégia da Gollog, unidade de serviços de cargas aéreas da Gol Linhas Aéreas, para recuperar o período difícil de 2009 e crescer mais de 20% em 2010 é investir na informação. Diante das perspectivas de aumentar a demanda de carga, a Gollog também vai ampliar as estruturas em dois aeroportos de São Paulo e aumentará sua rede de franquias no Brasil para atender ao setor de carga.

CTF, sua frota ao alcance das mãos.



O CTF BR, o Controle Total de Frotas da Petrobras Distribuidora, registra automaticamente, em todo o território nacional, o abastecimento de 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 na Petrobras.



SAC 0800-789001 • www.br.com.br

BR **PETROBRAS**

O DESAFIO É A NOSSA ENERGIA

A MELHOR SOLUÇÃO PARA CONTROLAR O PAGAMENTO DO TRANSPORTE DE CARGA VOCÊ CARREGA NO BOLSO: **CARTÃO TRANSPORTES BRADESCO.**



Presença é ter um cartão que serve tanto para quem está na empresa como para quem está na estrada. O Cartão Transportes Bradesco é um cartão pré-pago que proporciona segurança e facilidade para os caminhoneiros, além de trazer agilidade e controle para as transportadoras. Com ele, a empresa transportadora concentra o pagamento das despesas do seu negócio:

PAGAMENTO DO FRETE • o caminhoneiro utiliza o valor creditado em seu cartão na função débito Visa Electron, além de realizar saques e consultas em toda a rede de autoatendimento Dia&Noite.

VALE-PEDÁGIO • para pagamentos de pedágios em todo o Brasil.

COMBUSTÍVEL • pagamento restrito em postos de combustíveis.

A empresa transportadora carrega o cartão no Portal Transportes Bradesco escolhendo o valor necessário para cada uma das despesas, de forma separada, de acordo com a viagem.

PARA AS EMPRESAS:

OTIMIZAÇÃO DO PROCESSO E REDUÇÃO DE CUSTOS

• dispensa o processo burocrático de emissão e gestão da carta-frete e cheques. Assim elimina os custos gerados com recursos dedicados para controle do processo e custos como tarifas de emissão e devolução de cheques, cheques clonados, entre outros.

CONTROLE E GESTÃO

• no site Transportes Bradesco estão disponíveis relatórios gerenciais de carregamento, transações de pedágio e combustível que permitem a gestão do processo.

AGILIDADE NA LIBERAÇÃO DE VIAGENS

• processamento de carregamento on-line pelo site, além do cálculo da melhor rota disponível, com distâncias e o valor dos pedágios.

SEGURANÇA

• elimina o volume de cheques e dinheiro que fica no caixa da empresa. Realização de carregamento em um site específico e com acesso totalmente seguro, podendo cadastrar usuários com serviços e limites individuais.

PARA OS CAMINHONEIROS:

ECONOMIA E LIBERDADE • elimina o custo de aproximadamente 20% de água cobrado em alguns postos pela troca da carta-frete para pagamento do diesel ou para devolução em dinheiro, além de garantir a liberdade de escolha do posto baseado no melhor preço do diesel.

PRATICIDADE E SEGURANÇA • não existe mais a necessidade de carregar dinheiro ou cheque, diminuindo assim o risco de perdas devido aos assaltos.

GARANTIA DE RECEBIMENTO DO FRETE • o caminhoneiro recebe o pagamento do frete sem atrasos nem burocracia, tudo muito rápido e garantido.

FORMALIZAÇÃO DE RECEBIMENTOS DE FRETE • possibilita a comprovação de renda para facilitar a obtenção de linhas de crédito por caminhoneiros autônomos.

Para começar a aproveitar as vantagens agora mesmo, acesse transportesbradesco.com.br ou fale com um gerente Bradesco.



Cartão Transportes Bradesco, presença nas estradas de todo o Brasil.
transportesbradesco.com.br

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

 **Bradesco**
Cartões



Temporada de **recompôr** fretes

Depois de um 2009 difícil, operadores aproveitam a recuperação da economia para colocar as tarifas em dia e retomar planos

Foi-se 2009, corre 2010 e não se revogou a lei da oferta e da procura. Assim, se o ano que passou, de muito caminhão e pouca carga e foi de dureza na negociação de fretes, o exercício atual vem marcado pela recomposição gradual das tarifas. "A crise parou tudo. O embarcador chamou o transportador para renegociar os fretes, um ato normal, pois fizemos o mesmo com nossos fornecedores", depõe

Francisco Megale, presidente da Atlas Transportes & Logística, fundada há 58 anos.

"Em 2009 o embarcador nem queria conversar. Agora, aceita dialogar o que está permitindo cobrir a defasagem", diz André Pinho, gerente executivo da Rodorei Transportes, criada há 18 anos e com previsão de faturar R\$ 23 milhões, 30% de crescimento.

Passado o tsunami, é tempo de reconstrução. "Se em 2009 houve redução de frete, em 2010 estamos corrigindo as distorções e voltando a crescer", diz Megale. A previsão é fechar o ano com faturamento

de total na casa de R\$ 470 milhões, 20% de expansão.

A TA, sigla da Transportadora Americana, fundada em 1941, na véspera de completar 70 anos de vida comemora a retomada do crescimento econômico. "Voltamos ao patamar anterior à crise e isso deu a oportunidade de recompôr a tarifa", diz Celso Luchiari, diretor financeiro da empresa que prevê faturamento de R\$ 220 milhões, 25% mais do que no exercício passado.

A recuperação da economia trouxe ali-



A holandesa TNT comprou duas transportadoras, Expresso Mercúrio e Expresso Araçatuba

vio também para a Rodoviário Líder, fundada em 1957, que volta a crescer. A previsão é faturar R\$ 200 milhões em 2010, diz o diretor Glauco Braz.

Urubatan Helou, presidente da Braspress, fundada por ele em 1977, entende que "hoje mais importante que buscar novos cliente é recompor tarifas defasadas. Com demanda em alta é possível a recomposição", afirma. Sua empresa deverá fechar 2010 com R\$ 610 milhões de faturamento, cerca de 20% de expansão sobre o ano anterior.

Na Tegma Logística, que em 2009 transpôs a barreira de R\$ 1 bilhão de faturamento, o ano passado foi difícil. "Não houve como reajustar fretes", comenta o presidente Gennaro Oddone, que acrescenta. "Em 2010 estamos mais otimistas com os rumos da economia".

Mais cargas, maiores desafios. Por conta do crescimento de volumes, as transportadoras foram às compras. O reflexo é ob-

servado nas fábricas de caminhões, que operam com carteiras cheias e ritmo acelerado de produção.

A Atlas, por exemplo, para dar suporte ao crescimento investiu R\$ 11 milhões na compra de 35 utilitários, caminhões leves e tocos e mais 85 carretas para renovar a frota, composta atualmente de 1,6 mil veículos. A Rodorei comprou 40 veículos para renovar um terço da frota.

Rota política – Se há espaço para recompor tarifas e renovar a frota, não há brecha para virada de mesa na área política. "Quem tiver de ganhar a eleição vai encontrar um país arrumado", dizia o presidente Luiz Inácio Lula da Silva a oito meses do final do seu mandato. "Não há eleição que me faça jogar fora as conquistas que conseguimos", acrescentava, referindo-se ao controvertido aumento da taxa Selic decidida pelo Banco Central em abril: "É sabido que inflação é mais psicológica do que técnica. Se o BC não aumentasse a taxa, sinalizaria que o lado político havia prevalecido, o que alimentaria a inflação", interpreta Gennaro Oddone, da Tegma Logística.

"Não foi fácil chegar ao estágio que estamos chegando. Não queremos de volta a inflação. Sei quanto os trabalhadores sofreram com a corrosão da moeda", dizia Lula, para dar um depoimento de seus tempos de torneiro mecânico no ABC paulista. "Na época de metalúrgico, para me defen-

der da inflação, ia ao Makro (empresa atacadista) e enchia o carro de lata de óleo".

Os empresários concordam que não há como mudar os rumos da economia. "Poucas vezes o País viveu tão perfeita democracia. Ganhe quem ganhar as eleições, o Brasil está maduro suficientemente para não permitir retrocessos", entende Celso Luchiani, da TA.

Urubatan Helou, também presidente do conselho consultivo da NTC & Logística, entende que o fortalecimento das bases econômicas impedem desvio de rota. "A economia brasileira evoluiu mesmo com uma política anã", ressalta.

Fusões e aquisições – Se é verdade que o transporte rodoviário de cargas é extremamente pulverizado em milhares de empresas, é consenso também que, com o crescimento sustentado do País, há espaço para projetos mais ambiciosos.

Um dos caminhos para acelerar e respaldar o crescimento é abrir o capital. Depois da Tegma Logística, outra gigante do setor, a Julio Simões Logística passa a negociar ações na Bolsa de Valores de São Paulo.

"A tendência é de consolidação de empresas", diz Gennaro Oddone, o presidente da Tegma. "Prevejo que dentro de cinco anos o Brasil terá um time 10 a 20 grandes transportadoras, um grupo de médias, operando em nichos e uma grande base de pequenos transportadores",