

transporte

Todos os modais MODERNO



www.revistatransportemoderno.com.br

Ano 47 - nº 440 - R\$ 18,00

Transportadores diversificam para crescer



Crescimento sustentável norteia GM, VW e Fiat

Vem aí Açú, um superporto de R\$ 4,3 bilhões

Brasil recebe navio gigante da Hamburg Süd

GM usa o mar para racionalizar a distribuição

Unilever troca estrada por trilho

Transpetro faz País redescobrir rios e barcaças

Iveco lança Daily Massimo e Stralis NR

MAN dá novos passos no Brasil



4º SEMINÁRIO NACIONAL DE GESTÃO DE FROTAS



27 E 28 | SETEMBRO | 2010

TEM MUITO DE VOCÊ NESTE CAMINHÃO.

O Iveco Stralis NR nasceu de tudo aquilo que você pediu. Afinal, ouvimos dezenas de clientes e motoristas, trabalhamos 30 mil horas com 110 engenheiros, designers e técnicos e rodamos 2 milhões de quilômetros para colocar os seus desejos na estrada. O resultado é um caminhão inspirado no que você quer e precisa para o seu sucesso: maior produtividade e menor custo operacional.



*Fotos e desenhos meramente ilustrativos. Alguns itens opcionais. A Iveco, em respeito aos seus clientes e visando atendê-los com o melhor custo-benefício, reserva-se o direito de alterar, sem aviso prévio, o design e as especificações constantes neste paper, a qualquer momento e sem prejuízo aos seus produtos e serviços.

MAIOR PRODUTIVIDADE COM MENOR CUSTO OPERACIONAL | 460 NR • 410 NR • 380 NR | VERSÕES: 4x2 • 6x2 • 6x4



ESTAS SÃO AS TECNOLOGIAS QUE POSSIBILITAM AINDA MAIS ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL.



NOVO MOTOR IVECO FPT CURSOR 13
460 cv | 415 cv | 380 cv
Mais potência.
Mais torque.
Maior desempenho.



NOVO CONJUNTO DE FREIO MOTOR
O mais potente de série entre seus concorrentes diretos.



NOVO ECONÔMETRO
Medidor de consumo instantâneo e da pressão do turbo.



NOVA TRANSMISSÃO ZF DIRECT DRIVE
Relação de marchas reduzida.



NOVOS CÂMBIO E EMBREAGEM SUPERMACIOS
Menor esforço e maior conforto na condução.



CUSTOS DE MANUTENÇÃO REDUZIDOS
Maior durabilidade dos componentes de troca programada.



NOVO SISTEMA DE TELEMETRIA ABERTA "FROTA FÁCIL"
Liberdade de acesso para rastreamento.

IVECO

VOCÊ À FRENTE.



Demetra/Photo

Acesse www.ocaminhaoqueeuquero.com.br
e descubra as histórias por trás do novo Iveco Stralis NR.

NOVO IVECO STRALIS NR

INSPIRADO POR VOCÊ, FEITO PARA SEU SUCESSO.



SUCESSO MUNDIAL
PRODUZIDO NO BRASIL



CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE
0800 702 3443
www.iveco.com.br

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
mariaopenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Vidal Rodrigues
vidal@otmeditora.com.br

EVENTOS CORPORATIVOS

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

MARKETING

Juliana Rosa
juliana@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

Editor

Eduardo Alberto Chau Ribeiro
ecribeiro@otmeditora.com.br

Colaboradores

Ariverson Feltrin

Márcia Pinna Raspanti

marcia.pinna@otmeditora.com.br

Renata Passos

renata.passos@otmeditora.com.br

Projeto Gráfico

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana

fontal@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

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

Tiragem e distribuição
10.000 exemplares

Auditado por

PRICEWATERHOUSECOOPERS 

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

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



Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:

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

otmeditora@otmeditora.com.br

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

Circula no mês subsequente ao de capa

TRANSPORTADORAS

Diversificar e integrar as operações é uma das fórmulas que as empresas encontram para a um só tempo ampliar o leque de clientes e criar diferenciais de valor **6**

ANFAVEA

Cledorvino Belini assume presidência da entidade com a missão de consolidar a posição do Brasil como um dos maiores produtores mundiais de veículos automotores **14**

MAN

Presidente mundial do grupo, Georg Pachta-Reyhofen, anuncia uma série de investimentos que reforçam a presença brasileira de marca **16**

MERCEDES-BENZ

Juiz de Fora, fábrica inaugurada em 1999, foi escalada para integrar o sistema de montagem de veículos comerciais da marca da estrela de três pontas **20**

IVECO

Montadora inova com Daily cabine dupla, consulta cliente para desenvolver nova linha pesada Stralis NR e cria centro de peças para aperfeiçoar o pós-vendas **24**

FORD

Novo chassi-cabine Transit, de vans e furgões atende demanda criada pelas restrições vigentes no tráfego dos grandes centros urbanos **28**

GENERAL MOTORS

Montadora recebe no porto de Suape carro importado por navio para facilitar a distribuição no Norte e Nordeste, regiões que mais crescem no País **30**

INFRAESTRUTURA

Ambos em construção e privados e com investimento de R\$ 6,1 bilhões, Superporto do Açu e Porto Sudeste reforçam logística nas regiões Sudeste e Centro-Oeste **32**

LOGÍSTICA

UNILEVER

Polpa de tomate importada agora viaja pelos trilhos de duas ferrovias até a fábrica de Goiás **62**

FARMÁCIAS PAGUE MENOS

Rede nordestina planeja atuar mais nos mercados do Sul e Sudeste com mais 50 lojas e novo centro logístico **64**

GEFCO

Subsidiária brasileira expande atuação na América do Sul e desenvolve clientes fora do grupo PSA **66**

CENTERANEL

Perto do Rodoanel (SP), empreendimento nasce ajustado às exigências da nova legislação de transporte **68**

PESQUISA

Aslog apura que decisão sobre terceirização da logística é da diretoria e que preço tem grande peso na escolha **70**

SEÇÕES

Editorial	5
Novas	38
Custos Operacionais	82

CORREIOS

Governo corre contra o tempo para transformar a empresa em uma sociedade anônima com o objetivo declarado de ampliar o portfólio de suas atividades **40**



SUSTENTABILIDADE

GM	42
MAN	44
FIAT	46

AVIAÇÃO

Depois da queda de volume ano passado, Lufthansa Cargo põe aviões parados para voar e volta a crescer nas operações com rotas para o Brasil **48**

CONSTRUÇÃO NAVAL

Depois dos navios petroleiros, Transpetro lança licitação para encomendar barcas com objetivo duplo: revitalizar as atividades dos estaleiros e impulsionar a hidrovía **50**

ÔNIBUS ESCOLAR

MAN Latin America vence licitação de R\$ 800 milhões de 4 mil veículos para o Programa Caminho da Escola com entrega até a metade do segundo semestre de 2011 **52**

METROFERROVIÁRIO

Novas tecnologias entram cada vez mais no cotidiano da mobilidade urbana para garantir, por exemplo, melhor desempenho e mais conforto aos usuários **54**

FERROVIAS

Valec anuncia licitação de novos trechos ferroviários, ampliação da malha em milhares de quilômetros e estuda adotar o modelo espanhol de concessão **58**

Governo, empresas, universidades e profissionais compartilham experiências e perspectivas para o setor diante do crescimento econômico em evento capixaba **60**

Marítimo & Comércio Exterior

PORTO DE MARSELHA

Quarto maior terminal europeu busca atrair cargas brasileiras e anuncia novos investimentos **72**

PORTO DE PARANAGUÁ

Apesar dos investimentos, terminal paranaense enfrenta dificuldades por falta de dragagem **74**

AGENCIAMENTO

Asia Shipping reestrutura parcerias e Custom Comércio Internacional passa representar a MOL Logistics **76**

SERVIÇOS

Com retração do setor automotivo, a Tito Global diversifica mercados e prevê crescer 24% neste ano **78**

HAMBURG-SÜD

Mesmo com a queda nos negócios, armador prepara o lançamento de embarcações para 7.100 TEUs **80**

STANDARD

Operadora investe no Sul e Sudeste para ampliar estrutura e atingir metas de crescimento em 2010 **81**

Edição com cardápio recheado

Esta edição de TM está particularmente apetitosa. Num clima de economia brasileira crescendo a taxas chinesas, os transportadores, tema da reportagem de capa, exibem números e projeções que não dão margem a pessimismo.

Os oito entrevistados mostram que suas empresas, passado o susto da crise de 2009, estão com as garras afiadas para crescer.

A expansão, na ótica destes empresários, está acompanhada dos verbos diversificar e integrar. O primeiro para permitir a diluição da carteira de clientes e reduzir riscos, o segundo como forma de conjugar fidelização e agregação de valor.

Ainda na área de carga, destaque-se nessa edição a estratégia da General Motors de instalar um centro de distribuição no Porto de Suape como forma de racionalizar as operações logísticas nas áreas Nordeste e Norte, as regiões que mais compram carros.

Se a GM está inaugurando o transporte de carros por navios para levar carros da Argentina até o Nordeste, a Unilever trocou a rodovia pelos trilhos para levar polpa de tomate importada entre o Porto de Santos até Anápolis, em Goiás. A operação tira caminhões das estradas e reduz emissões de poluentes.

Também merece destaque a matéria que trata do lançamento do Promef Hidrovia, programa da Transpetro para revitalizar as atividades de construção de barcaças e o modal hidroviário.

No rumo da racionalização, a Hamburg Süd prepara-se para receber na rota do Brasil navios gigantes capazes de transportar 7.100 contêineres de 20 pés.

Supernavios exigem superportos. Ainda neste ano estará funcionando o Superporto do Açu, no Rio de Janeiro, uma obra de fôlego que exigiu R\$ 4,3 bilhões de aportes.

Outro tema tratado nesta edição é o avanço da tecnologia a serviço do aperfeiçoamento da mobilidade urbana.

É com um cardápio com estes e outros temas que preparamos para você a edição de TM.

Bom proveito!

Integrar e diversificar para sobreviver

A crise reforçou lições, entre elas ampliar o leque de clientes e criar diferenciais que tragam valor às operações

LIVRES DOS ENTRAVES GENERALIZADOS que sufocaram os negócios em 2009, transportadores extraíram durante a crise lições que reforçaram o arsenal de suas práticas. Uma das lições: desconcentrar, evitar ao máximo o portfólio mínimo de embarcadores e serviços. Dentro dessa tendência está aberta a temporada de aprofundar a identificação de novos clientes e operações.

"Nosso maior cliente representa apenas 0,4% do que fa-

turamos. Tal desconcentração nos permite muita segurança", assinala Urubatan Helou, presidente da Braspress, a caminho de faturar neste ano R\$ 610 milhões, 17,3% acima do valor apurado em 2009.

BRASPRESS	
Fundação:	1977
Faturamento 2009:	R\$ 520 milhões
Previsão para 2010:	R\$ 610 milhões
Funcionários:	4.660
Veículos próprios e de terceiros:	1.485

Depois do estresse do ano passado, o G10 Transportes, de Maringá, respira mais aliviado. A crise trouxe lições para o grupo criado há 10 anos: "Estamos abrindo o leque, evitando a concentração", diz o presidente

do G10, Cláudio Adamucho. "Nessa linha, em 2011 vamos passar a atuar no segmento de bi-caçamba, ou seja, passaremos a transportar produtos agrícolas a granel do centro de produção ao porto. No retorno, levaremos insumos para a agricultura."

De início concentrado no transporte de grãos, o G10 vem diversificando a carteira. "Passamos a atuar no segmento de tanques, entramos nos

G10	
Fundação:	2000
Veículos:	750
Funcionários:	1.500

"Maior cliente representa 0,4% do nosso faturamento"

Urubatan Helou,
presidente da Braspress



"Estamos abrindo o leque, evitando a concentração"

Cláudio Adamucho,
presidente do G10



baús e, em 2009, estreamos no transporte de cana em operação dedicada para usina no Mato Grosso do Sul", diz Adamucho.

Quem também já estreou na operação em canaviais foi a Ouro Verde Transporte e Locação. Criada em 1973, investiu R\$ 50 milhões em colheitadeiras, tratores, caminhões e carretas para participar da operação chamada de CCT— corte, carregamento e transporte — em dois empreendimentos sucroenergéticos no Mato Grosso do Sul. Transportou ano passado, na estreia, 4 milhões de toneladas de cana, serviço que rendeu faturamento na casa de R\$ 40 milhões, 10% do total de R\$ 415 milhões amealhados pela operadora. "Para 2010 projetamos receita total de R\$ 515 milhões, 10% vindos da operação CCT nas mesmas usinas. Queremos acompanhar bem os custos para, com segurança, crescer nesse segmento", diz o presidente Celso Frare, que arremata: "Apesar da operação puxada e de altos investimentos, sujeita a interrupções nas chuvas, nos canaviais não

temos estradas cada vez mais perigosas e entupidas, fatores de redução de produtividade e aumento de custos", enfatiza.

"Não gostamos de depender de poucos segmentos", lembra o presidente da Atlas Transportes, Francisco Megale. A empresa movimenta, entre outros, produtos farmacêuticos, eletroeletrônicos, têxteis e autopeças. "As crises nos ensinaram que a diversificação é menos traumática".

Atlas e G10 não cresceram em 2009 em decorrência da crise. "Foi um ano muito difícil. Além de não reajustar, tivemos casos de redução do valor do frete", diz Megale. "Como aconteceu com todo o mercado, clientes pediram redução de frete", fala Adamucho, que acrescenta: "2010 está diferente: aplicamos correções

entre 4,5% a 7%. O menor índice valeu para embarcador que concedeu algum repasse ano passado. O maior foi para compensar os cortes".

ABRINDO O CAPITAL — Das raras empresas de transporte rodoviário com

capital aberto, a Tegma Logística, também busca pulverizar o leque de cargas. "No médio prazo vamos perseguir a diversificação", diz o presidente Gennaro Oddone. A cadeia automotiva representa a grande parte do negócio da empresa que fechou o primeiro trimestre de 2010 com receita bruta consolidada de R\$ 306,7 milhões, mais 7,2% em relação ao mesmo período do ano passado.

Crescer exige reforço financeiro, como fez a Julio Simões Logística, que em abril deste ano celebrou a abertura de capital no Novo Mercado da Bolsa de Valores de São Paulo atingindo captação de R\$ 494,5 milhões. Primeira classificada no ranking de Maiores & Melhores de OTM Editora, a empresa, fundada em 1956, particularmente desde o ano 2000 vem diversificando seu leque de prestação de serviços integrados de logística. Além do crescimento orgânico, nesse meio tempo adquiriu empresas, entre elas a

OUROVERDE

Fundação: 1973
Faturamento 2009:
R\$ 415 milhões
Previsão para 2010:
R\$ 515 milhões
Funcionários: 1.565
Veículos próprios
e de terceiros: 450

TEGMA

Fundação: 1969
Faturamento 2009:
R\$ 1,33 bilhão
Veículos próprios
e de terceiros: 3 500
Funcionários: 2.900

“Queremos crescer na operação canavieira, novo segmento”

Celso Frare,
presidente
da Ouro Verde



“No médio prazo vamos perseguir a diversificação”

Gennaro Oddone,
presidente da Tegma



Transportadora Grande ABC, especializada na logística automotiva, e a Lubiani, operadora sediada em Piracicaba, interior paulista.

No primeiro balanço divulgado dentro das novas regras estipuladas pelo mercado acionário, a Julio Simões Logística no primeiro trimestre de 2010 apresentou receita bruta de R\$ 406,6 milhões, aumento de 30,2%, ou R\$ 94,4 milhões, em comparação ao mesmo período de 2009.

A Julio Simões comunicou aos novos acionistas que durante o primeiro trimestre entrou nos serviços de contratação de gestão e terceirização de frota operacional para setor de energia elétrica, iniciou a distribuição urbana no setor de alimentos e construção civil e incrementou o setor

sucroalcooleiro com operações dedicadas em três novas usinas.

Tegma e Julio Simões valorizam a expansão obtida por meio de aquisição de empresas do segmento de

transporte e logística. Os recursos obtidos no mercado de ações impulsionam a consolidação de tais planos.

Antes de abrir o capital, o G10 Transportes, presidido por Cláudio Adamucho, prevê um estágio de capitalização: "Podemos vender, digamos, 30% do negócio para um fundo de investimento". Seria, segundo ele, uma maneira de crescer com o monitoramento de especialistas que colocariam a empresa na rota do mercado de capitais

Geraldo Vianna, ex-presidente da NTC & Logística e que hoje dirige a Contexto, consultoria do setor rodoviário de carga, diz que a expansão econômica levará inevitavelmente à profissionalização plena do setor rodoviário de carga. "Do segundo semestre de 2009 para cá os embarcadores estão preocupados em garantir que não vai faltar transporte. Estão tentando, por isso mesmo, de fechar contratos", diz, para acrescentar: "Desde que a expansão econômica seja mantida a tendência será de acentuada valorização dos ativos do setor. E, nesse estágio, os transportadores or-

ganizados terão mais oportunidades"

ESTRATÉGIAS – Glauco do Amaral Braz, diretor do Rodoviário Líder, 21º colocado no ranking das operadoras rodoviárias de carga de Maiores & Melhores de Transporte Moderno, está convicto que o caminho para a consolidação da empresa passa pela fidelização dos clientes. "Do faturamento que prevemos para 2010, de R\$ 200 milhões, 40% já virão do transporte dedicado. São contratos que permitem crescer com segurança e investir em frota", diz o empresário, que assinala: "Continuamos a operar no frete *spot*, que não apresenta a mesma confiabilidade. Só que neste caso, trabalhamos com apenas 30% de frota própria".

Aos poucos a dependência ao setor siderúrgico, com frete *spot*, é reduzida pela expansão de outros serviços conquistados pelo Rodoviário Líder, fundado em 1957. "O transporte siderúrgico ainda representa 35% do nosso faturamento, mas avançamos em operações dedicadas

TRANSPORTADORA AMERICANA
Fundação: 1941
Faturamento 2009: 175 milhões
Previsão para 2010: R\$ 220 milhões
Funcionários: 1.275
Veículos próprios e de terceiros: 830

RODOVIÁRIO LÍDER
Fundação: 1957
Faturamento 2009: R\$ 180 milhões
Previsão para 2010: R\$ 225 milhões

“Filiais para descongestionar grandes centros e ganhar agilidade”

Celso Luchiani,
diretor da TA



“Transporte dedicado permite crescer com segurança”

Glauco Braz,
diretor do Rodoviário Líder



Obrigado Curitiba!



Novo Terminal BRASPRESS Curitiba/PR



Foi esta a forma que encontramos para agradecer ao Estado do Paraná inaugurando em Curitiba o mais moderno terminal de encomendas do estado, com área total de 33.000m². Assim, daremos muito mais agilidade às nossas operações. Com 9 filiais no Estado do Paraná a Braspress é a transportadora de encomendas que oferece a melhor capilaridade de distribuição de encomendas no estado paranaense.



Em Curitiba ligue:
(41) 3239-8200

www.braspress.com.br

BRASPRESS

A sua transportadora de encomendas em todo Brasil.

como a logística florestal, já com 18% de representatividade na receita. Atuamos no segmento há 10 anos. Nossa operação envolve todas as fases, desde a colheita da madeira até o transporte".

Uma das mais tradicionais transportadoras do País, a Transportadora Americana (TA), que em 2011 completa 70 anos de vida, está em lua mel com o futuro. A empresa que adotou de forma continuada o Conhecimento de Transporte de Carga eletrônico (CT-es) em abril atingiu o primeiro milhão de documentos emitidos eletronicamente.

A Atlas também aderiu ao conhecimento eletrônico: "Estamos operando em todos os estados que adotaram o sistema. Da nossa movimentação em nível Brasil, 70% já está coberto pelo conhecimento eletrônico. A sistemática trouxe sensível redução de custos. Desapareceu o papel e todas as despesas decorrentes, sem falar nos ganhos de agilidade", diz Megale.

Avanços dessa natureza reforçam passos seguros e

ousados. Celso Luchiari, dirigente da TA relata: em 2010, do faturamento projetado, de R\$ 220 milhões, 75% virão do rodoviário de carga, 10% da logística e 15% do transporte aéreo. "Para 2015, quando prevemos faturar R\$ 400 milhões, o rodoviário de carga terá participação de 50%, cabendo à logística e ao modal aéreo, em parte iguais, os demais 50%".

Para dar sustentação ao crescimento, a TA trata de ampliar a estrutura. "Ainda recentemente abrimos novas filiais no Rio Grande do Sul, Santa Catarina e interior paulista. E vamos inaugurar mais com o objetivo de descentralizar volumes dos grandes centros e ganhar agilidade." O presidente da TA admite, no entanto, que não dá para fazer tudo sozinho. "Estamos crescendo também através de franquias".

A integração de serviços, reivindicada pelo cliente, é cada vez mais perseguida pelos operadores. "Vamos continuar o processo de crescimento das três divisões: rodoviário, aéreo e logística", diz Megale, da Atlas. Outro

objetivo é agregar valor aos produtos dos clientes por meio de simplificação e integração da cadeia logística.

Os desafios impostos pela expansão estão sendo administrados pela TNT Brasil. Dona do Expresso Mercúrio desde 2007 e do Expresso Araçatuba, incorporado em 2009, a TNT atingiu um tamanho e complexidade tais que o *board* da empresa decidiu trabalhar um plano para promover a integração da companhia. Três consultorias estão empenhadas na reestruturação cada qual em sua especialidade - processos, planejamento estratégico e Recursos Humanos.

Os planos da TNT na América do Sul - já entre as 10 maiores operações da companhia no mundo - são ousados. "O desafio agora é liderar o mercado de entregas expressas na região e no Brasil. Nosso plano é dobrar o faturamento e triplicar o lucro operacional até 2015", diz o presidente da empresa Roberto Rodrigues.

TNT Brasil
Veículos próprios e de terceiros: 3.500
Remessas/ano: 78 milhões
Funcionários: 8.000
Filiais: 124

ATLAS
Fundação: 1952
Faturamento: 2009 - R\$ 400 milhões
 2010 - R\$ 470 milhões
Veículos próprios e de terceiros: 1.600
Funcionários: 2.600

"Plano é dobrar o faturamento e triplicar o lucro até 2015"

Roberto Rodrigues,
 presidente da TNT



"Não gostamos de depender de poucos segmentos"

Francisco Megale,
 presidente da Atlas





Quer escolher o Implemento certo para sua empresa? A Kronorte vai dar uma força

Para transporte de sólidos a granel:
Semirreboques Basculantes, Semirreboques
Silos Basculantes e Estáticos
em aço carbono, alumínio ou inox.

Para transporte de líquidos a granel:
Semirreboques Tanques
em aço carbono, alumínio ou inox.

Para transporte de cana:
Reboques e Semirreboques
em aço carbono ou alumínio.

Para transporte de cargas indivisíveis:
Semirreboques Carrega Tudo e Extensíveis
em aço carbono.



Fone: 81 3366.2288
www.kronorte.com.br





Transmissão de 6 marchas • Controle eletrônico de estabilidade • Travas, vidros e retrovisores elétricos • Freio ABS e Air Bag • Assistência de partida em rampas • Tração traseira • Capacidade de até 20,3 m³ • Instalação de implementos facilitada, sem modificações ou adaptações • E muito mais. Confira outros itens de série acessando www.fordtransit.com.br

SEJA QUAL FOR SUA CARGA,
A GENTE FAZ DE TUDO
PARA VOCÊ TRABALHAR FELIZ.



CIRCULAÇÃO LIVRE

CENTRAL DE VENDAS
FORD CAMINHÕES
0800 773 0110

0800-703 FORD
3 6 7 3





JWT.COM.BR

SEJA QUAL FOR SUA CARGA,
A GENTE FAZ DE TUDO
PARA VOCÊ TRABALHAR FELIZ.

A linha Transit cresceu. Chegou a nova Ford Transit Cnassi, o veículo que se adapta às suas necessidades de carga. Versatilidade para você trabalhar melhor e mais feliz.

FORD TRANSIT. QUEM TRABALHA FELIZ, TRABALHA MELHOR.



Belini teme invasão dos importados

Novo presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores defende “choque de competitividade” para o Brasil

AOS 61 ANOS, CLEDORVINO BELINI tem novo desafio – talvez um dos mais complicados de sua brilhante carreira construída em várias áreas da indústria automobilística. Não bastasse integrar o *board* mundial da Fiat, presidir a montadora líder no Brasil e comandar as operações da multinacional italiana na América Latina, o executivo também é o presidente da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores). Com currículo notável construído há quase 40 anos no Grupo Fiat no Brasil, o paulista Belini pretende conduzir o setor para novo patamar de produtividade e concorrência global. Ele defende “choque de competitividade” em que toda a cadeia e o governo se esforcem para encontrar soluções que permitam “aproveitar todas as oportunidades”.

Em sua posse na Anfavea, Belini fez essas colocações diante do presidente Lula, que talvez conheça a indústria automobilística como pouco governantes. Ciente do poder que tem o setor na economia brasileira, o presidente da República ouviu a explanação de Belini, mas sabe que muito do esforço pedido pelo executivo terá de ser resolvido por seu sucessor. Um dos pedidos que Lula enfatizou a Belini foi esforço no sentido de melhorar o acesso do autônomo ao caminhão novo por meio do financiamento do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social).

A despeito da crise mundial que abalou as principais economias do mundo, o mercado brasileiro mostrou crescimento sur-

Belini: “Corremos o risco de termos um mercado interno forte sem uma indústria forte para atender à demanda”



preendente de vendas em 2009. Nos primeiros quatro meses de 2010, o comércio de carros novos subiu 18% em relação ao mesmo período do ano passado. A projeção de 3,4 milhões de unidades deve ser alcançada até dezembro, o que fará do Brasil o quarto maior consumidor do mundo, tirando o posto da Alemanha.

Para Belini, no entanto, os tempos são de precauções e não de comemorações. Com sua experiência na área de vendas e compras da Fiat, o executivo teme invasão de importados em razão do excesso de oferta em vários mercados produtores. Nas contas do executivo, 2010 pode terminar com 1 milhão de importados.

Há oito anos no comando industrial da Fiat em Betim (MG), Belini diz que o Brasil tem ainda baixa escala de produção. Mesmo tendo duplicado seu mercado e produção em sete anos, o Brasil produz pouco por marca. “Se formos dividir o mercado por 24 fabricantes, vamos ver que a escala ainda é muito baixa”, afirma. Para comparar, ele cita que, nos Estados Unidos, cada montadora tem escala de 2,5 milhões de veículos ao ano. Para ser rentável, cada plataforma tem de gerar pelo menos 400 mil automóveis anualmente, na visão do executivo.

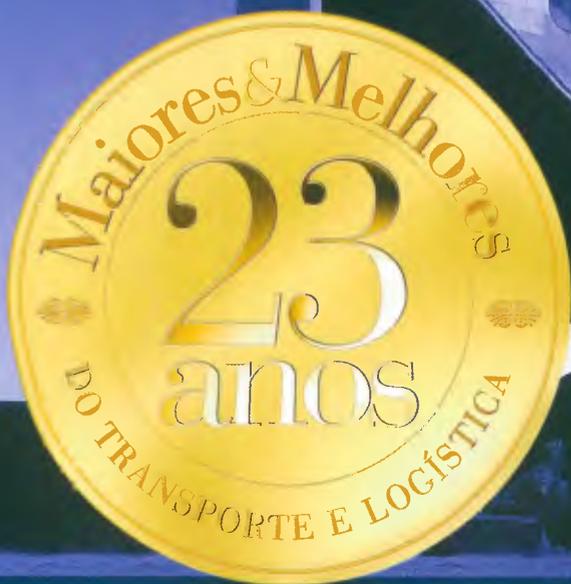
Para chegar a um mercado entre 5 milhões e 6 milhões de unidades em 2014 sem temer os produtos estrangeiros, o Brasil precisa rever seus velhos problemas estruturais. A saber, deficiência logística, alta carga tributária em cascata, infraestrutura viária insuficiente, matéria-prima cara e burocracia, entre outros. “Os desafios têm de ser superados entre a indústria e o governo. Todos têm de dar sua parcela de contribuição”, acredita.

Primeiro brasileiro a presidir a Fiat, o executivo também é o primeiro presidente de uma montadora a assumir a direção da Anfavea. “Sem resolver questões que dificultam a competitividade global, corremos o risco de termos mercado interno forte mas não termos indústria forte para atender à demanda”, disse.

Para o novo presidente da Anfavea, o Brasil não pode abrir mão neste momento da tributação de 35% sobre veículos importados. Mesmo com o alto imposto, o País já importa mais do que exporta. ■

O MAIS TRADICIONAL
PRÊMIO DO SETOR
JÁ TEM DATA MARCADA.

Dia 30 de Novembro de 2010



Hotel Unique
Av. Brig. Luís Antônio, 4.700
São Paulo | SP

Maiores & Melhores

DO TRANSPORTE E LOGÍSTICA

Edição 2010

Ganhar prêmios, ser reconhecido pelo mercado é sempre bom. Quando este reconhecimento vem acompanhado da credibilidade e da tradição de Maiores & Melhores, o prêmio ganha outra dimensão. Criado há 23 anos, o evento tornou-se uma referência por premiar resultados e eficiência, ganhando respeito de empresas de todos os modais de transportes, de operadores logísticos, da indústria e comércio exterior.

Maiores & Melhores do Transporte & Logística também presta uma homenagem aos empresários que ao longo de décadas deram suas contribuições para o fortalecimento do setor.

Segmentos premiados:

Aéreo de Carga, Aéreo de Passageiros, Ferroviário de Carga, Ferroviário de Passageiros, Marítimo e Fluvial, Rodoviário de Carga, Operadores Logísticos, Rodoviário de Passageiros, Fretamento e Turismo, Metropolitano de Passageiros, Prestadores de Serviços e Indústria

Associe sua marca ao evento "Maiores & Melhores" e garanta visibilidade e retorno institucional para seus produtos e serviços.

Mais informações :11 5096-8104 - marcelofontana@otmeditora.com.br

REALIZAÇÃO:



MAN reforça investimentos no Brasil

Fase econômica auspiciosa do País faz empresa aumentar produção, ampliar quadro de pessoal e anunciar nova família de produtos

NEM VOLKSWAGEN, EM 1979, TAMPOUCO MAN, trinta anos depois, estão arrependidas de terem entrado no mercado de veículos comerciais num País de 8,5 milhões de quilômetros quadrados chamado Brasil.

No final da década de 1970 a Volkswagen estreou mundialmente na área de caminhões comprando no Brasil o negócio da Chrysler que fazia os caminhões Dodge. Em 2009, a MAN incorporou a Volkswagen Caminhões e Ônibus e criou a MAN Latin America.

A Volkswagen semeou no Brasil e colheu bons frutos com o negócio de veículos comerciais. Em apenas três décadas saiu do ostracismo para a liderança de um dos maiores mercados mundiais de caminhões, superando a tradicional e conterrânea Mercedes-Benz. Nos ônibus, obteve outro feito: a vice-liderança. A MAN, que na Alemanha desenvolveu a cabine VW no início da trajetória brasileira, também não tem do que reclamar da marca no Brasil. Afinal, ano passado, quando es-



Cavalo mecânico MAN: veículo experimental montado em Resende, cuja produção em série começa em 2011

treou em Resende (RJ), a Europa registrou a maior queda de demanda de veículos comerciais dos últimos 80 anos.

Efetivamente, o Brasil não navega na crise que atinge os países ricos. Ao contrário, vive uma fase econômica auspiciosa. Tanto que o presidente mun-

dial do grupo MAN Georg Pachta-Reyhofen esteve aqui em abril para anunciar uma série de investimentos. Um deles: a nova linha de produção dos caminhões MAN extrapesados TGS e TGX. A capacidade de produção será de 5 mil veículos por ano e o investimento atingirá R\$ 150 milhões.

O PASSO A PASSO

1979

- Volkswagenwerk AG adquire 67% da Chrysler Corporation do Brasil.
- Início das atividades da Chrysler Motors do Brasil Ltda.

1980

- A Volkswagenwerk AG adquire 100% da Chrysler Motors do Brasil Ltda.

1981

- Lançamento do E 13, primeiro caminhão a álcool

1985

- Volkswagen apresenta na China o caminhão VW 11.130
- Início do programa de exportações

1987

- Formação da Autolatina

1990

- Transferência da fábrica de caminhões VW para o Complexo Industrial do Ipiranga

1993

- Lançamento do chassi para ônibus Volksbus 16.180 CO.

1994

- Comemorada a marca de 100 mil caminhões produzidos

1995

- Inauguração da linha de montagem provisória na Rheem Metalúrgica

No próximo ano estes veículos já serão comercializados. De início terão componentes trazidos da Alemanha. A nacionalização virá gradativamente. "Este é mais um passo para alavancarmos ainda mais o nosso crescimento no mercado de caminhões. Até hoje produzíamos caminhões Volkswagen de 5,5 a 57 toneladas de peso bruto total. A partir de agora estamos viabilizando a ampliação da nossa presença no segmento de veículos extrapesados", disse o presidente da MAN Latin America, Roberto Cortes.

Junto com o anúncio da produção dos extrapesados, a MAN informou que três fornecedores, ArvinMeritor, Maxion e Suspensys, terão fábricas em Resende, a partir de 2011. O objetivo do investimento de R\$ 85 milhões é localizar a produção estratégica mais perto para facilitar o processo de pré-montagem, logística e distribuição de peças. ArvinMeritor cuidará da montagem completa de eixos com cubos, freios e tambores para incorporação nos veículos. A Maxion ficará responsável pela montagem completa e fechamento de quadro de chassi, enquanto à Suspensys, do grupo Randon, caberá a usinagem e montagem de cubos, tambores, freios e submontagem de kits de suspensão. Lembre-se que as três empresas atuam em Resende com módulos de montagem, dentro da linha de produção, integrando o time do chamado Consórcio Modular.

Os investimentos da MAN e de seus for-



Pachta-Reyhofen: "Ainda bem que investimos no Bric"

necedores, além de atender aos novos produtos, suprem a demanda que passa a ser exigida com novos produtos e aumento de capacidade da fábrica de Resende de 50 para 72 mil caminhões e ônibus por ano.

A fábrica fluminense começou a operar em novembro de 1996 depois que a Volkswagen e Ford desfizeram a união em torno da Autolatina. Iniciou com 20 veículos por dia para atingir hoje 200 caminhões ônibus diários em regime de três turnos vigentes desde março. Nos 13 anos acumulou produção de 400 mil veículos.

A FORÇA DOS EMERGENTES – O chamado Bric, sigla de Brasil, Rússia, Índia e

China, deixou a condição de bloco de países emergentes para, com mercados crescentes, serem salvadores de algumas pátrias. "Ainda enfrentamos uma situação bem difícil na Europa. Ainda bem que decidimos investir antes da crise nesses países", disse em sua viagem de estreia ao Brasil o presidente do grupo MAN, Georg Pachta-Reyhofen.

As participações da MAN variam em cada país. Na China, por exemplo, tem 25% da Sinotruck. Na Índia atua por meio de joint venture com a Force Motores Production. Na Rússia tem uma fábrica que atua na montagem final. No Brasil, a marca, que fincou sua bandeira ao incorporar a Volkswagen Caminhões e Ônibus, simplesmente é líder do mercado de caminhões.

O respeito à operação brasileira transpareceu em todos os momentos dos pronunciamentos do presidente mundial do grupo MAN, que esclareceu: "A marca Volkswagen vai permanecer. Está no coração dos brasileiros e é líder de mercado."

Os números da operação da América Latina são exibidos como raros troféus nos resultados operacionais da companhia. Enquanto a crise mundial derrubou os mercados de caminhões nos países desenvolvidos, a MAN Latin America "teve desenvolvimento melhor que o esperado: os rendimentos sobre o faturamento em 2009 (abril a dezembro) foram de 10,1%", informa o relatório dos resultados.

1996

- Inauguração da fábrica definitiva em 1/11, com a transferência da linha completa de produtos do Complexo Ipiranga

2001

- Lançamento do VW 17.240 OT, primeiro ônibus da marca com motor traseiro

2004

- Implantação do segundo turno de produção em Resende

- Inauguração oficial da fábrica de Puebla, no México
- Anúncio da construção da fábrica de caminhões e ônibus na África do Sul

2008

- Em novembro, a Volkswagen Caminhões e Ônibus torna-se parte do grupo alemão MAN AG

2009

- Lançamento oficial da marca MAN na

Fenatran (Feira Internacional de Transporte de SP) em outubro de 2009. Os veículos apresentados da família TGS e TGX serão os primeiros modelos a saírem da fábrica de Resende a partir de 2011.

2010

- MAN Latin America abre o terceiro turno de produção. Com isso, mais 700 colaboradores estão trabalhando na unidade de Resende que aumenta sua capacidade anual para 72 mil veículos.

Forno Micro-ondas

NST 963WRU



22
LITROS
capacidade

potência
800W

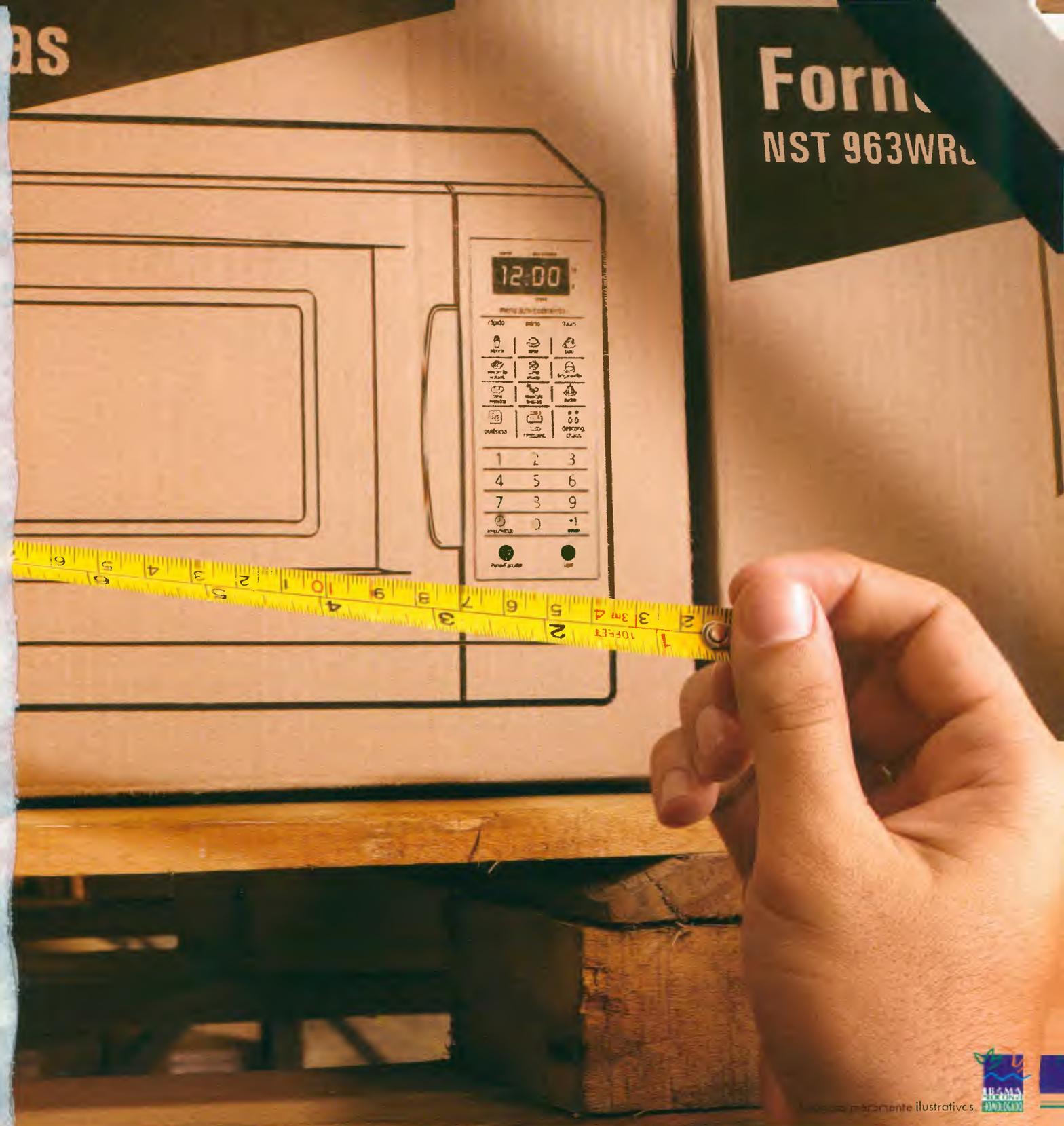
Nova Linha
Volkswagen Delivery.
Do tamanho da sua
necessidade.



Uma marca do Grupo MAN.
www.vwcaminhoeseonibus.com.br

as

Forma
NST 963WR



Imagens meramente ilustrativas

A Linha de Caminhões Volkswagen Delivery ficou ainda mais completa. Agora, são 4 modelos com 3 diferentes capacidades de carga: 5, 8 e 9 toneladas. Tocas com a tecnologia, robustez e agilidade de que você precisa, prontas para atender qualquer segmento. E com excelente espaço interno. Um deles, com certeza, é sob medida para o seu negócio.

Caminhões e Ônibus



Mercedes escala Minas para produzir caminhão

Demanda crescente no mercado brasileiro faz montadora incluir Juiz de Fora no mapa da produção de veículos comerciais em 2011



É SABIDO E VOZ CORRENTE QUE NO RANKING dos maiores investimentos feitos pelas montadoras estão os relacionados à instalação de fábricas. Além das questões financeiras, há o lado traduzido nas expectativas que as comunidades nutrem em relação à ascensão social carreada pelo setor automotivo, responsável por 25% do PIB industrial brasileiro.

Nesse sentido a comunidade mineira, especialmente, recebeu uma boa notícia. A fábrica de Juiz de Fora da Mercedes-Benz, inaugurada em 1999 para produzir carros, integrará o sistema de produção de veículos comerciais da empresa a partir de 2011.

Mais especificamente, a unidade passará a montar caminhões superpesados

Actros, hoje importados.

"A decisão de integrar a planta de Juiz de Fora ao sistema de produção de veículos comerciais da Mercedes-Benz confirma a importância estratégica da unidade para os negócios da empresa. Essa medida reafirma uma clara perspectiva de futuro aos colaboradores, profissionais altamente capacitados. Essa expansão é a

Jürgen Ziegler: inclusão da fábrica mineira confirma importância estratégica da unidade

melhor solução para ampliar o nosso sistema de produção de veículos comerciais no Brasil", disse em comunicado Jürgen Ziegler, presidente da subsidiária brasileira.

É a segunda boa notícia transmitida por Ziegler que assumiu em janeiro último o comando da Mercedes-Benz do Brasil. No início de ele março anunciou um investimento de R\$ 1,5 bilhão para aumentar a capacidade de produção de caminhões e ônibus na fábrica de São Bernardo do Campo (SP) que, até 2012, terá condições de montar 75 mil veículos por ano. "Graças a esse expressivo investimento, o limite da capacidade de produção na planta será alcançado e precisaremos de uma capacidade adicional para atender às futuras demandas", explicou Jürgen Ziegler. A capacidade adicional ficará por conta de Juiz de Fora.

Com a decisão da Mercedes, Minas Gerais terá dois fabricantes de veículos comerciais. Outro é a Iveco, pertencente ao grupo Fiat, instalado em Sete Lagoas. O estado mineiro, no ranking geral do setor automotivo é o segundo maior produtor brasileiro, atrás apenas de São Paulo.

POSIÇÃO DESTACADA – Com extensão continental e dependência do modo rodoviário na matriz de transporte, o Brasil, bafejado pela expansão econômica, cada vez mais frequenta o andar de cima dos maiores mercados mundiais de veículos comerciais.

A Mercedes tem alentada história no Brasil. Desde 1956, quando se instalou, já produziu em torno de 1,7 milhão de unidades entre caminhões (1,2 milhão) e ônibus (500 mil). A fábrica de São Bernardo é a maior do mundo fora da Alemanha e única



da Daimler Trucks (divisão de veículos comerciais da Daimler AG) a produzir, num mesmo local, caminhões, chassis de ônibus e agregados (motores, câmbios, eixos e cabines).

Se o negócio de caminhões e ônibus da Mercedes no Brasil tem destaque mundial, na produção de automóveis a trajetória não mostrou êxito. Desde que instalou a unidade em Minas montou 140 mil unidades, menos de 1% do total da produção brasileira acumulada no período.

LINHA COMPLETA – A Mercedes-Benz, tanto em caminhões quanto ônibus, oferece gama integral de produtos. Nos veículos de cargas atua com 44 modelos básicos em cinco famílias: Actros, Axor, Atego, Accelo e a chamada Linha Tradicional. Os 44 modelos permitem múltiplas versões.

A empresa ao longo de 2009 fez lançamentos de 12 modelos de caminhões, metade voltada para aplicações na construção civil e obras de infraestrutura, atividades que passam por grande fase de dinamismo, puxadas pelas obras do PAC

(Programa de Aceleração do Crescimento) e por dois eventos programados para o Brasil - a Copa do Mundo de Futebol, em 2014, e as Olimpíadas, em 2016.

MERCADO DE ÔNIBUS – Nos chassis de ônibus, a Mercedes-Benz vive seu melhor momento o Brasil. Desde 2005 o volume de produção tem ficado acima de 20 mil unidades por ano graças ao dinamismo do mercado interno combinado com bons volumes de exportações.

No âmbito doméstico o segmento urbano tem acelerado as aquisições para ampliação e renovação das frotas. Demanda adicional surgiu com o Programa Caminho da Escola, medida governamental que tem possibilitado às cidades brasileiras a aquisição de ônibus escolares para o transporte de estudantes nas zonas rurais.

EXPORTAÇÕES – Ainda que os volumes tenham decrescido com a eclosão da crise mundial, a Mercedes-Benz do Brasil continua com destacada atuação nas exportações. Desde 1961, quando estreou no mercado externo, acumulou embarques de 188 mil caminhões e 165 mil ônibus, ultrapassando a marca de 350 mil unidades. Tal volume representou 20% de toda a produção nestes mais de 50 anos.

Nos chassis de ônibus, por exemplo, a Mercedes do Brasil vende para 30 países. Alguns negócios são particularmente relevantes. Um deles, fechado em outubro do ano passado, envolveu a venda de 1.045 chassis de ônibus urbanos para o transporte coletivo do Chile. Outro: a fábrica de São Bernardo entregou 460 chassis de ônibus rodoviários O 500 RSD para transportar passageiros na Copa do Mundo da África do Sul.

A unidade do ABC paulista concentra também o centro de desenvolvimento mundial de chassis da marca da estrela. ■

Chega

Para enviar o que você precisa, chame a Gollog.

A Gollog oferece serviços para fazer a sua carga chegar logo ao destino.



Express: serviço de encomendas expressas porta a porta, nos trechos interestaduais. Entrega até as 18 horas do dia útil seguinte ao dia da remessa nas capitais e principais cidades.



Voo Certo: serviço aeroporto-aeroporto para remessas urgentes e prioridade de embarque no voo definido no momento do despacho.

Conheça os outros produtos no site: www.gollog.com.br
ou ligue para nossa Central de Relacionamento: 0300 101 2001.

Para cada necessidade, uma solução.
Conheça os nossos serviços de encomendas expressas:



VOO CERTO

Disponível para retirada no aeroporto de destino 4 horas após a chegada em sua cidade de volta (*)



EXPRESS

Entrega porta a porta no dia seguinte ao despacho, em capitais e grandes cidades e em prazos definidos nas cidades do interior.



10 DEZ HORAS

Entrega porta a porta até as 10h00 do dia seguinte ao despacho, nas principais capitais.



DOC

Preços especiais para documentos até 250g, no envelope Gollog. Entrega no dia seguinte ao despacho, nas capitais e grandes cidades brasileiras.



Localizador de remessa

Destinatário

Endereço

Cidade

UF

CEP

Telefone

Gollog

Serviço de cargas da Gol

Cole aqui a etiqueta
de identificação Gollog

log

Gollog

Serviço de cargas da Gol



Imagens meramente ilustrativas.

AlmapBBDO

Passos acelerados para ganhar 10% do mercado

Montadora inova ao lançar Daily com cabine dupla, consulta cliente para desenvolver nova linha pesada Stralis NR e cria centro de peças com objetivo de aperfeiçoar o pós-vendas

WAGNER OLIVEIRA

Daily Massimo: além da versão convencional, Iveco apresenta a cabine dupla com capacidade para 7 ocupantes



EM MENOS DE UM ANO, A IVECO APRESENTOU vários feitos dentro de seu plano de metas para ser uma das maiores montadoras de caminhões do Brasil. A criação de nova linha de caminhões pesados na fábrica de Sete Lagoas (MG), atualização de produtos, inauguração do centro de desenvolvimento e engenharia e o novo ponto de distribuição e armazenagem de peças, em Sorocaba (SP), são resultados de investimento de R\$ 570 milhões entre 2007-2011. "Estamos avançando em todo o nosso planejamento e os resultados já estão apa-

recendo, o que nos dá a certeza de que vamos ser um dos maiores do País", afirmou o presidente da Iveco Latin America, Marco Mazzu.

O lançamento mais recente é o novo caminhão Daily, retrabalhado para ampliar a capacidade de carga e configurações. Desenvolvido em Sete Lagoas, o caminhão ganhou versão cabine dupla. No mesmo dia em que mostrou o caminhão à imprensa, a Iveco abriu as portas do Centro de Operações de Peças (Copi), um portentoso armazém de 10

mil m² que faz logística informatizada.

O caminhão leve Daily agora vem com capacidade para sete toneladas de PBT (peso bruto total). Batizado de 70C16 HD Massimo, o novo Daily traz também exclusiva cabine dupla para sete ocupantes. O veículo, que ficou mais alto e teve o chassi alongado, pode ser utilizado em mais de 50 aplicações – de bombeiro a frigorífico.

O Daily Massimo foi criado em Sete Lagoas, onde a empresa do grupo Fiat construiu um centro de desenvolvimento

integrado à fábrica de caminhões leves, médios e pesados. Além do mercado nacional, ele atenderá o mercado europeu e a Rússia.

Para ganhar espaço entre microempresas e motoristas autônomos, que muitas vezes dirigem o próprio caminhão, a Iveco também trouxe como opcional o moderno sistema de GPS, que calcula 30 rotas sequenciadas para facilitar o transporte porta a porta. Além de racionalizar a viagem e diminuir distâncias, o aparelho calcula todo o custo da logística, deixando claro o lucro da operação.

Externamente, a diferença do Daily Massimo fica por conta da nova grade, com desenho na cor preta - a mesma do parachoque. Os pneus maiores elevaram a altura do caminhão em 50 mm. A versão é identificada por uma faixa lateral na porta. O caminhão traz novos pneus 215/75, rodas 17,5 polegadas e suspensão dianteira reforçada. Com isso, o PBT aumentou 400 kg em relação à versão anterior - a capacidade de carga também aumentou em 400 kg, chegando a 4.385 kg. Na versão cabine dupla, a capacidade de carga chega a 4.170 kg.

A cabine dupla foi desenhada pelo elogiado design Giorgetto Giugiaro. Para facilitar o acesso, as portas grandes têm abertura ampla. Os degraus de acesso tiveram a altura reduzida em relação ao solo. O interior do caminhão lembra o de um automóvel pela ergonomia e funcionalidade.

Elétrico, o motor Iveco FPT F1C oferece 155 cavalos. O torque máximo é de 41,0 mkgf a 900 rpm. A transmissão é Eaton de cinco marchas. O Massimo também traz novo sistema de freios de acionamento pneumático. É o mesmo conceito aplicado nos ca-

Linha Stralis NR atende aplicações rodoviárias como basculante, graneleiro, carga seca entre outras



minhões médios e pesados.

Com duas versões, Luxo e Exclusive, o Iveco Daily Massimo traz pacote de itens de série e opcionais. A versão luxo sai de fábrica com preparação para som, direção hidráulica e piloto automático. Já a Exclusive traz ainda trava, vidro, espelhos e retrovisores elétricos.

Na lista de opcionais, estão ar-condicionado, CD player com MP3 e *air bag* para o motorista. A cabine simples custa a partir de R\$ 94 mil. Já a dupla parte de R\$ 122 mil. "O mercado em que o Daily Massimo vai atuar é formado por grandes e pequenas empresas, do transporte urbano e interurbano de porta a porta, de viagens normalmente curtas, com muito para e anda", afirmou Marcello Motta, gerente de plataforma de caminhões leves e médios da Iveco. "O comprador desse segmento busca eficiência no custo operacional, durabilidade e conforto para o motorista."

A flexibilidade do Daily aumenta com a

possibilidade de customização. Com a cabine dupla, a Iveco cria um novo caminhão-guincho. A configuração amplia o uso para o resgate, porque permite transportar de uma só vez dois automóveis, além de dar condução aos proprietários do veículo socorrido. A inovação é de interesse de seguradoras e concessionárias de veículos.

STRALIS – Embragem mais macia que a de um automóvel, maior torque, potência e economia. A Iveco ouviu clientes e usuários de extrapesados para desenvolver sua nova linha de caminhões Stralis NR (*New Range*), que, renovada, chega com a incumbência de ajudar a aumentar a participação da montadora de origem italiana para 10% no mercado de caminhões do Brasil.

São três novos modelos, oito versões e mais de 60 configurações em ampla gama de opções. Os preços variam de R\$ 280 mil a R\$ 490 mil. A versão de 380 cv continua como entrada, a 410 NR é a intermediária,

cabendo à versão 460 NR o topo de linha.

Dirigir um desses Stralis, que disputam o segmento acima das 45 toneladas de pbt, é constatar a evolução dos cavalos mecânicos, projetados com cabines amplas e confortáveis, direção simples e prazerosa e sofisticação tecnológica.

Essa é a impressão para quem admira, mas tem rara oportunidade de conduzir uma dessas máquinas, voltadas para várias aplicações - cargas fracionadas, combustíveis, minério e produtos agrícolas, entre outras. Os modelos 460 NR e 410 NR vêm com três versões de tração: 4x2, 6x2 e 6x4. O 380 NR está disponível nas versões 4x2 e 6x2.

A Iveco afirma que a nova linha Stralis entrega o maior torque em cada uma de suas faixas de potência - 380 cv, 415 cv e 460 cv. Segundo a montadora, o modelo 460 NR é o caminhão pesado mais potente da América Latina, atingindo torque de 229,4 mkgf entre 1.500 e 1.900 rpm.

Maior torque significa menor perda de velocidade em subidas, menos trocas de marchas e, conseqüentemente, economia de combustível. "Essas foram algumas das muitas observações que buscamos aprender com os clientes", afirma Marco Mazzu, presidente da Iveco Latin America.

Também como sugestão, a Iveco ampliou o intervalo das revisões - o número de checagens caiu pela metade em dois anos de utilização. Tanque de alumínio de 900 litros, aerofólios e opcionais (como geladeira) permitem customização.

Todos os modelos Stralis vêm equipados com nova transmissão ZF, cuja relação de marchas foi reduzida e otimizada para aplicações no transporte brasileiro. O sistema



*Centro de Operações de Peças:
com capacidade para
armazenamento de 100 mil m³*

de embreagem foi redesenhado e ficou 40% mais macio que o anterior. Desenvolvida em Sete Lagoas, a embreagem já tem pedido de patente mundial.

O sistema de freio motor ficou mais potente com a adoção intarder, sistema integrado à transmissão. Outra novidade é a telemetria frota fácil, que permite monitorar caminhão e motorista. A ferramenta possibilita o controle dos custos operacionais. Para acioná-lo, basta conectar-se à entrada USB no painel. As informações podem ser lidas, inclusive em forma de gráficos, em um *laptop*.

Marco Mazzu diz que a empresa decidiu apostar no País como um dos mercados-chave no mundo. "Confiamos no potencial da economia brasileira", afirma. A indústria de caminhões só cresce

quando a economia de um país vai bem, pois o produto é essencial para a movimentação de bens e valores.

"Num cenário otimista, o mercado brasileiro pode crescer 10% ao ano até 2016", prevê Mazzu, que acredita que o segmento de pesados será estimulado pelas obras do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), Copa do Mundo e Olimpíadas.

CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO

- O novo centro de distribuição e armazenagem de peças da Iveco foi estrategicamente criado para dar suporte ao crescimento que a empresa projeta no mercado brasileiro.

Com 100 mil m³ de capacidade para armazenamento de peças, o Copi foi construído para atender o cliente com a maior agilidade possível. "A peça certa tem de estar na quantidade certa, no lugar certo, no tempo certo", afirma

Maurício Gouveia, diretor de pós-venda da Iveco América Latina.

A expedição média da Iveco gira atualmente em torno de 80 mil peças e 135 mil toneladas por mês - três vezes mais que a média mensal que a empresa movimentava em 2006. As peças vêm de 150 fornecedores brasileiros, sendo que alguns itens são importados da Europa e Argentina.

Toda a operação é informatizada - desde o recebimento até a saída. Os códigos de barra das peças são lidos por pistolas de radiofrequência. O sistema faz o registro físico e contábil, atualizando o inventário e o local em que deve ser armazenada. Foram investidos R\$ 30 milhões na construção do pavilhão, projetado dentro da filosofia construção verde. ■

ANUÁRIO de Comércio Exterior

LANÇAMENTO

Uma edição que vai detalhar o Comércio Internacional do Brasil.

A EVOLUÇÃO DO SETOR | A CONJUNTURA ATUAL | AS PERSPECTIVAS DO COMÉRCIO EXTERIOR.



O Anuário de Comércio Exterior é a mais nova publicação da OTM Editora. Ele nasce da experiência da empresa em editar revistas especializadas sobre o tema. Na primeira edição, o Anuário de Comércio Exterior trará uma análise da evolução do comércio internacional brasileiro desde a entrada do presidente Lula, além das mudanças que estão ocorrendo em função de resquícios da crise na economia mundial, da valorização cambial e ainda tratará as perspectivas do que pode ocorrer no próximo governo.

Fechamento de publicidade
10/09/2010

Fechamento de redação
17/09/2010

Circulação
24/09/2010



COMO ESTÁ
O "CUSTO BRASIL"?



QUAL A TENDÊNCIA
DOS PRINCIPAIS SETORES
EXPORTADORES BRASILEIROS.

O Anuário de Comércio
Exterior tratará ainda:



O APOIO FINANCEIRO PARA
O DESENVOLVIMENTO
DO COMÉRCIO INTERNACIONAL



COMO A EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA
CONTRIBUI PARA O COMÉRCIO
EXTERIOR DO PAÍS.

Mais informações: 11 5096-8104 - otmeditora@otmeditora.com.br



Ford apresenta a versão chassi-cabine da Transit

Modelo se encaixa na demanda de veículos de carga que possam driblar as restrições de tráfego nos grandes centros urbanos



O chassi-cabine permite duas versões de baús: 18,4 m³ e 20,3 m³ de capacidade volumétrica

A FORD COLOCOU NO MERCADO A VERSÃO chassi-cabine de sua linha de vans e furgões, a Transit. Com capacidade para receber um baú de até 20,3 m³, a versão brasileira da Transit chassi-cabine é mesma vendida pela montadora norte-americana no mercado europeu há mais de quatro décadas. "A Transit Chassi traz mais versatilidade para o transporte urbano. É uma solução prática e moderna para os clientes que exigem o melhor, com economia em todo o ciclo de operação", afirma o diretor de operações de caminhões da Ford América do Sul, Oswaldo Jardim.

Equipada com motor Ford Duratorq 2.4litros TDCI, com potência de 115,6 cv a 3.500 rpm, sistema de injeção common rail Euro

III, transmissão Getrag MT 82 (6 marchas à frente e 1 ré), a Transit Chassi possui suspensão independente McPherson com molas helicoidais, barra estabilizadora e amortecedores telescópicos pressurizados a gás na parte dianteira e eixo motriz com feixe de molas semielípticas parabólicas e amortecedores telescópicos pressurizados a gás na parte traseira. O veículo tem um entre-eixos de 3,954 metros, sendo 3,596 metros de plataforma para implementos.

De acordo com a montadora, por conta de seu entre-eixos, dos espelhos com hastes estendidas e do para-choques e lanternas compatíveis com implementos com balanço traseiro maior, o modelo chassi cabine da Transit tem capacidade de transporte de

1.696 quilos e oferece uma das maiores capacidades volumétricas em seu segmento. Segundo a empresa, o modelo pode receber implementos com largura de 2,2 metros e 2,26 metros de altura. Com peso bruto total (PBT) homologado de 3,5 mil quilos, a Transit Chassi pode ser conduzida por motoristas com carteira de habilitação tipo 'B'. A capacidade máxima de tração do conjunto trem de força é de 6 toneladas.

Indicada pela montadora para o transporte de alimentos, móveis, flores, roupas e outras cargas volumosas com baixo peso específico, a Transit Chassi vai disputar o concorrido segmento de veículos urbanos de carga (VUC) que tem tido aumento na demanda nos últimos anos por conta das

crescentes restrições ao tráfego de caminhões nos grandes centros urbanos. Entre os concorrentes da montadora norte-americana que já estão no mercado com versões de chassi cabine estão a Mercedes-Benz, com a Sprinter, e a Iveco com a Daily.

A Sprinter, por exemplo, lançou recentemente uma nova versão de seu modelo chassi-cabine para atender as necessidades de transportadores que atuam nas áreas centrais de grandes cidades, como a capital paulista, por exemplo. O novo modelo sai de fábrica com a cabine integrada ao chassi, sem a parede traseira, o que permite acesso às cargas da própria cabine e garante agilidade nas entregas e maior segurança para os condutores. A Iveco tem no mercado quatro versões de seu modelo Daily chassi-cabine, com opções de cabine simples e cabine dupla, e dimensões diferenciadas, com entre-eixos que variam de 3 metros a 3,75 metros e PBT de 3,5, 4,2, 5,3 e 6,6 toneladas (ver mais Iveco na pág 24). Os modelos de comerciais leves nas versões chassi-cabine tiveram aumentos expressivos nas vendas nos últimos dois anos. Em 2008, as vendas cresceram 52,5% em relação ao ano anterior e em 2009 o aumento foi de 64,2% em relação a 2008. A expectativa para 2010 é de crescimento de 20%, atingindo um volume de vendas

de 2.430 unidades. De acordo com Oswaldo Jardim, o objetivo da Ford é abocanhar 14% deste mercado com o modelo chassi cabine da Transit.

DESEMPENHO E SEGURANÇA – Entre as vantagens apontadas pela montadora estão o baixo consumo de combustível e a baixa emissão de poluentes de seu modelo. Compatível com o padrão Euro III de emissões, o modelo também pode atender as exigências do padrão Euro V, segundo a empresa. Equipado com um sistema de partida em rampa (HLA) integrado ao ABS do freio, o Ford Transit Chassi não desliza em subidas quando o motorista tira o pé do pedal do freio. Segundo informações da montadora, ao detectarem que o condutor não está com o pé no freio, sensores mantêm o freio acionado, o que permite ao motorista tempo para acionar o acelerador. O veículo também é equipado com controle eletrônico de estabilidade (ESP) integrado ao motor e ao sistema ABS, que auxilia a tração e impede que as rodas patinem nas partidas em terrenos com baixa aderência.

O Ford Transit Chassi possui travamento e abertura das portas com controle remoto e sai da linha de montagem também com vidros e retrovisores elétricos, rádio

CD player com controle no volante, código antifurto, entrada de áudio auxiliar, travamento automático das portas a uma velocidade de 8 km por hora, duas tomadas de 12 v no painel e luz de cortesia com temporizador. De acordo com a montadora, o único item opcional do modelo chassi-cabine é o ar condicionado. O banco do motorista possui oito níveis de ajuste e o veículo é equipado com porta objetos e o painel tem espaço para *laptops*, teclados de sistemas de monitoramento e pastas.

Com 40 anos de estrada no mercado europeu, a Ford aponta como uma das vantagens de seu modelo chassi cabine o aperfeiçoamento feito pela montadora durante este período, como baixo consumo de combustível, cesta básica de peças com preços baixos, com índices de 34% a 42% de diferença em relação a concorrentes, de acordo com a empresa, assistência técnica dos 130 distribuidores da Ford Caminhões e um índice de 95% de possibilidade de reciclagem dos materiais usados na confecção do veículo.

DIMENSÕES – Equipada com um baú de 20,3 m³, a versão chassi-cabine da Transit terá uma altura de 2,26 metros e largura de 2,2 metros no implemento (comprimento de 4,1 metros) e comprimento e altura total do veículo de 6,535 metros e 2,993 metros, respectivamente. Na versão com baú de 18,4 m³ a altura e a largura se mantém as mesmas do modelo de 20,3 m³ e o comprimento do implemento fica menor, 3,710 metros, assim como o comprimento total do veículo (6,150 metros). Além das possibilidades de dimensões para o transporte de cargas, a montadora aponta a facilidade na colocação de implementos em seu modelo como um diferencial no mercado. De acordo com a empresa, toda a fiação corre por baixo do chassi e não há necessidade de alterações para instalar as carrocerias, o que preserva a originalidade do veículo e reduz o tempo na colocação dos implementos.



O veículo é equipado com porta objetos e o painel tem espaço para laptops, teclados de sistemas de monitoramento e pastas

GM inaugura rota entre Argentina e Suape

Empresa passa a usar navio para levar o modelo Agile do porto de Zarate, na Argentina, para seu centro de logística no porto pernambucano

■ RAIMUNDO OLIVEIRA

OS AUTOMÓVEIS AGILE, DA GENERAL Motors, fabricados em Rosario, na Argentina, trocaram as estradas e os caminhões por um navio para chegar aos 14 estados das regiões Nordeste e Norte do Brasil. Desde o dia 4 de abril os veículos da montadora norte-americana são transportados pela costa do Atlântico em navio que sai do porto de Zarate, na Argentina, até o Porto de Suape, em Ipojuca (PE), com uma escala pelo porto gaúcho de Rio Grande. De Suape, onde a GM instalou o primeiro centro de distribuição de automóveis do porto, eles seguem para as 49 revendas da empresa nas duas regiões por meio do transporte tradicional, os caminhões. Com a nova operação logística em navios de longo curso, a GM diminuiu de 7 a 10 dias para 5 dias o prazo para levar seus carros da fábrica na Argentina até os consumidores do Norte e Nordeste, responsáveis por quase um terço das vendas da montadora no Brasil. Para o presidente da GM do Brasil, Jaime Ardila, a diminuição do tempo de entrega dos automóveis nas duas regiões vai representar economia nas operações de logística, melhora no atendimento do mercado que mais cresce no País e também é um indicativo da estratégia da empresa para a região. Durante a inauguração do CD em Suape, os executivos da GM foram cutucados a montar uma fábrica no estado pelo governador Eduardo Campos (PSB). Questionado sobre a "provocação" do governador, Ardila afirmou que se o desempenho das vendas no Nordeste continuar no ritmo



aquecido que tem mantido dos últimos anos, futuramente a empresa poderá decidir por uma fábrica na região. De acordo com Ardila, no momento não há necessidade de aumentar a capacidade produ-

va da empresa no Brasil, mas, quando houver, a região Nordeste será uma das opções em caso de uma nova planta.

Inicialmente, a expectativa da GM com sua operação em Suape é transportar por

navio entre 700 e 800 veículos por mês até seu CD no porto, afirma o vice-presidente global de compras e cadeia de suprimentos da GM, Edgard Pezzo, com previsão de chegar a 1 mil até o final deste ano. Segundo ele, o principal ganho da montadora com este volume de veículos transportados, ainda pequeno, é a redução no prazo de entrega para as vendas. Futuramente, a intenção da empresa é utilizar seu CD no porto para receber também os modelos Camaro, fabricados no Canadá, Captiva, feitos no México, e o Malibu, fabricados nos Estados Unidos, todos vindos por meio de navegação de longo curso pela mesma empresa que traz os Agile da Argentina e que também percorre a costa dos países da América do Norte. A intenção da GM é atingir um volume anual de 25 mil carros movimentados em seu pátio em Suape. Por enquanto, para dar conta dos cerca de 800 veículos que abastecerão o CD a cada mês, a GM vai utilizar a navegação de longo curso em duas operações por mês. "Por enquanto, a maior vantagem da empresa com esta operação entre a Argentina e Pernambuco é a economia de tempo", afirma Pezzo.

Para os veículos da montadora fabricados no Brasil, a empresa depende de modificações na legislação federal que proíbem o transporte de cabotagem em navios com bandeiras estrangeiras. Por conta da legislação, a empresa não pode levar seus modelos fabricados nas plantas de São Caetano do Sul e São José dos Campos (ambas em SP) e de Gravataí (RS) pelo mesmo operador que faz o trajeto em navegação de longo curso entre a Argentina e Pernambuco, o que representaria economia no transporte. Segundo informações do governo de Pernambuco, outras montadoras, entre elas Volkswagen e Fiat, já procuraram as autoridades para conversar sobre a instalação de centros de distribuição no Porto de Suape.

Entre as costuras que a GM teve de fazer para transformar em realidade o pro-



Para Jaime Ardila, presidente da GM, a operação logística vai permitir diminuição do tempo de entrega dos automóveis nas regiões Nordeste e Norte, mercado que mais cresce no País

Suape. Antes de receber os Agile trazidos da Argentina por navio, o pátio do Porto de Suape já havia recebido automóveis da própria GM e também da montadora italiana Fiat, mas estes eram levados por terra, nas cego-nheiras, das fábricas das duas empresas instaladas nos estados das regiões Sul e Sudeste.

O principal porto de Pernambuco é um retrato do desenvolvimento da região Nordeste e, principalmente, do estado. Nele está instalado o Estaleiro Atlântico Sul, de onde já saiu o primeiro dos 22 petroleiros encomendados pela Petrobras, e um número crescente de empresas que fazem da região um mega canteiro de obras. Próximo ao porto está em construção a refinaria de petróleo Abreu Lima, que está sendo construída em parceria entre a estatal brasileira e sua congênere venezuelana, a PDVSA, e deve começar a operar no próximo ano. Suape movimentou 2 milhões de toneladas nos três primeiros meses deste ano, volume 23% maior que o registrado no mesmo período do ano passado.

Os carros da GM que iniciaram as operações regulares em Suape desembarcaram no cais 4 do porto no início de abril e foram levados pelo navio Istra Ace, da K.Line, armadora que está à frente das operações de longo curso entre os portos de Zarate, Rio Grande e Suape. A montadora já havia feito um operação experimental entre Zarate e Suape anteriormente. Segundo o gerente da K Line, Fernando Castro Neves, a operação do Istra Ace, navio com bandeira de Nassau, no Porto de Suape também é uma novidade. A embarcação tipo *roll-on/roll-off* (conhecida como ro-ro) possui 11 andares para acomodar os veículos e percorre a costa das Américas, mas a escala em Pernambuco é inédita.

Novos portos para o Rio de Janeiro

Porto Sudeste e Superporto do Açu são projetos da LLX, que abrirão novas possibilidades para escoamento de cargas nas regiões Sudeste e Centro-Oeste, com mais eficiência nas operações logísticas

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

A infraestrutura do setor portuário do Rio de Janeiro – e de toda a região – será beneficiada com dois novos empreendimentos desenvolvidos pela LLX, empresa do Grupo EBX: o Superporto do Açu, em São João da Barra (RJ), que está em construção desde outubro de 2007 e deve iniciar as operações em 2010; e o Porto Sudeste, em Itaguaí (RJ), cujas obras começam ainda no primeiro semestre deste ano e devem ser concluídas até o final de 2011. Os investimentos previstos para implementação desses terminais portuários são de R\$ 6,1 bilhões – sendo R\$ 4,3 bilhões para o Porto do Açu e R\$ 1,8 bilhão para o Porto Sudeste.

Os dois terminais portuários serão de uso misto, situados em uma área estratégica para facilitar o comércio internacional de mercadorias em uma das regiões mais movimentadas do País. Reunindo várias operações complementares que funcionarão em áreas próximas (espaço destinado à instalação de empresas e à estocagem, acesso a ferrovias e outros modais de transporte, terminais segmentados), os custos deverão ser mais baixos devido a maior eficiência logística.

O Superporto do Açu fica próximo à área de maior produção de petróleo e gás do Brasil. Do total investido no Terminal Portuário do Açu, R\$ 1,9 bilhão é proveniente da LLX Minas-Rio (responsável pela implantação do terminal dedicado ao minério de ferro) e R\$ 2,4 bilhões pela LLX Açu



Superporto do Açu: investimento de R\$ 4,3 bilhões inclui ponte de 2,9 km de extensão

(responsável pela operação das demais cargas como produtos siderúrgicos, petróleo, carvão, granito, escória, ferro gusa e carga geral). Com área total de nove mil hectares, o empreendimento será uma alternativa para o escoamento da produção

dos estados do Centro-Oeste e Sudeste do País, que atualmente sofrem com a falta de acessos logísticos. Com profundidade de 18,5 metros (com possibilidade de ampliação para 21 metros) e capacidade para receber navios de grande porte, com

fretes mais competitivos, o Superporto do Açú conta com uma ponte de acesso com 2,9 quilômetros de extensão e estrutura *offshore* com até 10 berços para movimentação de produtos como minério de ferro, produtos siderúrgicos, petróleo, carvão, granito e carga geral. A construção da ponte já foi concluída. Projetado no conceito porto-indústria, possui também uma retroárea para estocagem de produtos que serão movimentados, além de um complexo industrial contíguo que abrangerá siderúrgicas, usina termelétrica da MPX (empresa de energia do Grupo EBX), cimenteiras, pólo metalmeccânico, usinas de pelotização de minério, unidade de tratamento de petróleo, entre outros.

SIDERÚRGICA – Segundo a LLX, cerca de 60 empresas estão em negociações para se instalar ou movimentar cargas no Superporto do Açú. O Grupo EBX possui um acordo de cooperação com a Wisco, terceira maior siderúrgica da China, assinado em novembro de 2009, para a construção e operação de uma planta siderúrgica integrada no Complexo Industrial do Superporto do Açú. A previsão é que a siderúrgica tenha capacidade inicial para produção de cinco milhões de toneladas de produtos por ano, com a possibilidade de aumento nos próximos anos. Além disso, a LLX assinou acordos comerciais com a Camargo Corrêa Cimentos e com a Votorantim Cimentos para a implantação de unidades industriais para a produção de cimento no Complexo Industrial do terminal portuário.

O porto terá condição, ainda, de atender as necessidades de logística e suprimento das atividades de exploração e produção de óleo e gás na Bacia de Campos. Para isto, está prevista a instalação de unidade de tratamento de petróleo, com capacidade para 800 mil barris por dia. Serão oferecidos serviços complementares prestados por empresas especializadas, como expedição, integração interno-

dal, armazenagem e desembarço aduaneiro. Este conceito, conhecido como *one-stop-shop*, possibilitará que as empresas instaladas no local tenham acesso aos serviços necessários para a produção e escoamento de seus produtos.

ENERGIA– A previsão é que o Superporto do Açú movimente 60 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, além de 46,4 milhões de metros cúbicos de petróleo; 10,2 milhões de toneladas de produtos siderúrgicos; 12,6 milhões de toneladas de carvão; e cinco milhões de toneladas de grãos sólidos. O Grupo EBX pretende implantar ainda uma unidade termelétrica de 2.100 MW, que atenderá todo o complexo portuário, inclusive as empresas instaladas na área industrial, com o fornecimento de energia confiável e direto.

Cerca de 2,4 mil pessoas trabalham atualmente na construção do porto, e metade reside em Campos e em São João da Barra. A LLX, em parceria com o Senai e a prefeitura local, ofereceu cursos de qualificação para os moradores. Os cursos já beneficiaram 440 alunos em áreas direta e indiretamente ligadas às atividades do terminal portuário, como mecânica, operadores de empilhadeira, técnicos hidráulicos, soldadores, pedreiros, almoxarifes, carpinteiros, armadores de ferro e assistentes administrativos. No segundo semestre, haverá uma segunda etapa para a formação de mais profissionais.

Quando o porto e o Complexo Industrial estiverem funcionando, a previsão é que sejam gerados cerca de 50 mil postos de trabalho. Além disso, a estimativa é que o Superporto do Açú irá atrair US\$ 36 bilhões em investimentos para a região. Os dados divulgados pela LLX constam na Avaliação Ambiental Estratégica, estudo realizado pela Consultoria Arcadis Tetraplan, sobre a ocupação da área industrial e seus respectivos impactos socioambientais. O estudo foi apresentado aos governos municipais e estadual.

MINÉRIO DE FERRO – O segundo projeto da LLX no Rio de Janeiro é o Porto Sudeste, outro terminal portuário privativo de uso misto, que será dedicado a movimentação de minério de ferro. O empreendimento será instalado na Ilha da Madeira, em Itaguaí. As obras devem começar no primeiro semestre e a previsão é que a operação seja iniciada no final de 2011. Estrategicamente localizado, o Porto Sudeste representa a menor distância entre os produtores de Minas Gerais e o oceano. O empreendimento terá área de 52 hectares, profundidade de 21 metros e estrutura *offshore* com dois berços de atracação.

O empreendimento deve movimentar 50 milhões de toneladas por ano, com possível expansão para 100 milhões de toneladas. Para que a movimentação de minério de ferro no Porto Sudeste seja feita integralmente por ferrovia, serão construídos, a partir da linha principal da MRS, um ramal e uma pêra ferroviária (linha férrea para a realização do descarregamento dos vagões e manobra dos trens). O minério será estocado em dois pátios de estocagem, um deles será localizado onde hoje funciona a Pedreira Sepetiba e o outro será construído na parte interna da pêra ferroviária. A instalação do pátio na Pedreira permite o reaproveitamento de uma área industrial já degradada, gerando menos impacto ambiental.

QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL – O Porto Sudeste será uma possibilidade de crescimento para os pequenos produtores de minério de Minas Gerais, pois irá oferecer uma opção logística para que essas empresas possam exportar seus produtos, a custos competitivos. A LLX, em parceria com o Senai e com as prefeituras de Itaguaí e de Mangaratiba, implementou o Programa de Qualificação Profissional. Os participantes terão prioridade nas contratações para o Porto Sudeste.

Gestão de Frotas: cases e práticas de sucesso.

O Seminário Nacional de Gestão de Frotas, em sua quarta edição, vai exibir as melhores experiências de gestão, trazendo *cases* práticos de empresas que se destacaram pela eficiência no transporte de carga e passageiros, pela qualidade de suas operações logísticas e pelo emprego de novas tecnologias veiculares. A grande inovação do 4º Seminário é a participação dos inscritos, que poderão indicar trabalhos, *cases* ou projetos que possuam relevância e que contribuam para o aperfeiçoamento dos processos de gestão de frotas.

Participe! Dê sua contribuição para a dissiminação das melhores práticas em Gestão de Frotas.

EFICIÊNCIA NO TRANSPORTE DE CARGA E PASSAGEIROS

MAIS QUALIDADE NAS

O 4º Seminário será dividido em quatro áreas temá-

| Peças | Pneus | Combustíveis |

| Estradas | Pedágios | Postos |

Gestão de Transportes

Infraestrutura nos Transportes

Cases

Projetos inéditos implantados. Proposta, planejamento e resultados com ilustrações e, se possível, com testemunho da empresa envolvida

Comunicações Técnicas

Trabalhos inéditos, que trazem contribuição para a dissiminação da aplicação de técnica inovadoras na solução para problemas de transportes.

REALIZAÇÃO:



APOIO EDITORIAL:



ORGANIZAÇÃO:



PATROCÍNIO MASTER:



4º SEMINÁRIO NACIONAL DE GESTÃO DE FROTAS

27 e 28 de Setembro de 2010



Novotel SP Morumbi
R. Ministro Nelson Hungria, 450 - Morumbi
Tel.: 11 3787.3440

OPERAÇÕES LOGÍSTICAS

NOVAS TECNOLOGIAS VEICULARES

Operações subdivididas em quatro categorias de trabalhos:

| Sistemas de gestão de TI |
| Meio Ambiente |
| Sustentabilidade |

| Manutenção, planos de pós-vendas |
| Rotas e Tráfegos |
| Cadeia de Transporte e Abastecimento |

Planejamento
na Gestão
de Transportes

Logística
na Gestão
de Transportes

Relatórios
Técnicos

Trabalhos inéditos com descrições de projetos e pesquisas de soluções técnicas para o transporte, desde o levantamento de dados até os resultados obtidos

Projetos em
andamento

Trabalhos inéditos de implantação de soluções em sistemas de transportes. Levantamento de necessidades, projeto e expectativas de resultados

Para mais informações e inscrições antecipadas,
acesse www.revistatransportemoderno.com.br
ou www.revistatechnibus.com.br

PATROCÍNIO PLATINUM:



PATROCÍNIO STANDARD:





display

gráfica

sinalização

Sinalização de frotas



Impressão fotorrealística de alta resolução

Aplicação de verniz de proteção UV

Garantia de 1 ano



 **neoband**

vendas@neoband.com.br | tel. [11] 2199 1256 | www.neoband.com.br

a neoband é flex



Brasil lidera ranking da Mercedes-Benz em vendas



A Mercedes-Benz vendeu 1.205 caminhões pesados no mês de abril, segundo maior volume mensal da empresa, e registrou um aumento de 90% neste segmento em relação às vendas entre janeiro e abril de 2009. No mês de março a empresa vendeu 1.383 unidades de pesados e cravou um novo recorde histórico para a empresa, seu maior volume mensal de vendas deste segmento no mercado brasileiro. Entre janeiro e abril, a empresa acumula 4.417 caminhões pesados vendidos, quase o dobro do volume atingido no mesmo período do ano passado. Segundo a empresa, os modelos mais vendidos no primeiro trimestre foram o Axor 2544 e 2540, para ope-

rações rodoviárias, e 3344 e 2726, para aplicações fora-de-estrada. De acordo com o diretor de vendas de veículos comerciais da empresa, Gilson Mansur, setores como o de infraestrutura, construção civil, comércio atacadista, agronegócio e bebidas estão entre os destaques nas vendas de caminhões no primeiro quadrimestre do ano. O mercado brasileiro foi responsável por 14.444 unidades dos 35.338 comerciais com PBT acima de 6 toneladas vendidos pela Mercedes em todo o mundo entre janeiro e abril e se consolidou como líder mundial nas vendas de caminhões da empresa, seguido pela Alemanha, Turquia e França.

Effa Motors revê metas e prevê vender mais

Com 1.005 veículos vendidos nos quatro primeiros meses deste ano, cerca de 10% maior que o volume registrado no mesmo período do ano passado, a Effa Motors atualizou suas metas e decidiu trazer para o mercado brasileiro 6,5 mil carros até o final de dezembro. A previsão feita no início do ano era importar 4,2 mil unidades em 2010. Segundo informações da empresa, o líder de vendas entre janeiro e abril deste ano foi o utilitário Effa Hafei



Picape, com um volume de 671 unidades. A expectativa da empresa é atingir a marca de 3,6 mil picapes vendidas até o final do ano, nas configurações de carroceria standard ou estendida. Para seu modelo M100, para passageiros, a expectativa é atingir 2 mil unidades vendidas em 2010. O número de revendas da empresa deverá saltar dos atuais 55 para 90 unidades até o final do ano.

Exército vai fazer obras no Aeroporto de Guarulhos

A Infraero fechou um contrato com o Exército para a retomada das obras no Aeroporto Internacional de Guarulhos, o maior do Brasil. Orçadas em R\$ 43,7 milhões, as obras de ampliação, revitalização e adequação das pistas do aeroporto devem durar 13 meses e serão executadas pelo Departamento de Engenharia e Construção do Exército Brasileiro.

Seleção Brasileira de Judô vai de Scania



Os atletas da Confederação Brasileira de Judô (CBJ) serão transportados em um ônibus double decker montado sobre chassis Scania, patrocinadora da CBJ há três anos. O veículo, feito sobre o modelo de chassi K 380 6x2, está sendo usado pelos atletas desde o dia 22 de maio e é equipado com uma sala de reuniões no piso inferior para atender a comissão técnica da CBJ.

Airbus entrega primeiro A380 para Lufthansa

A Lufthansa recebeu o primeiro dos 15 A 380 comprados da Airbus. Até o final do ano a empresa alemã de aviação deverá receber outras três unidades do A 380, o maior avião comercial do mercado com capacidade para até 845 passageiros. As aeronaves serão usadas nos voos da Lufthansa da Alemanha para Tóquio, Pequim e Joanesburgo.



Rapidão Cometa quer crescer 15%

Com um volume de 11,7 mil toneladas de cargas movimentado em sua divisão aérea no ano passado, a Rapidão Cometa, sediada em Recife (PE), espera um crescimento de 15% no mesmo segmento em 2010 por conta do aquecimento da economia brasileira. A Rapidão Cometa atua com a TAM Cargo há 14 anos e recebeu um prêmio na categoria ouro do 1º Prêmio Maiores e Melhores do ano passado promovido pela empresa de aviação.

Saint-Gobain Sekurit lança para-brisa antiembaçante

O primeiro carro brasileiro que pode ser equipado com para-brisa com tecnologia antiembaçante é o novo Uno, lançado pela montadora italiana Fiat no início de maio. O equipamento é produzido pela Saint-Gobain Sekurit e possui uma resistência elétrica formada por filamentos de tungstênio, com espessura medida em microns, e desembaça os vidros em poucos minutos. Para fornecer para-brisa com tecnologia antiembaçante ao mercado brasileiro de automóveis, a Saint-Gobain Sekurit construiu uma nova linha de montagem em sua unidade de Mauá, no ABC Paulista.

Honeywell Turbo supera recorde de 2008

A Honeywell Turbo Technologies atingiu nos quatro primeiros meses do ano um volume de produção 10% maior que o do mesmo período de 2008, até então. Em relação ao primeiro quadrimestre de 2009, a produção de janeiro a abril de 2010 dobrou de volume, com 80 mil turbos Garrett produzidos. No mercado de reposição, o crescimento em relação aos quatro primeiros do ano passado atingiu 70%. Além do aquecimento do mercado automotivo, a empresa aponta como causas de seu cres-

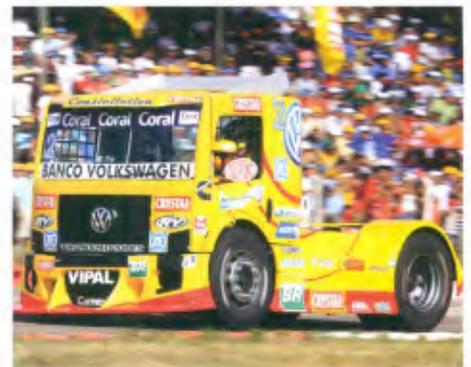
cimento a contratação de novos funcionários, ampliação da rede de vendas e de assistência técnica, apoio ao segmento esportivo e o lançamento do programa de instalação assegurada com garantia de turbos remanufaturados com preço da metade de um produto novo. Segundo o diretor geral da empresa, José Rubens Vicari, a carteira de pedidos continua cheia para o primeiro semestre e a expectativa é fechar 2010 com 240 mil turbos produzidos, volume 70% maior que o do ano passado.



Paulo Caleffi é reeleito na CIT

O gaúcho Paulo Caleffi foi reeleito para o cargo de secretário-geral da Câmara Interamericana de Transporte (CIT). Participam da CIT 19 países do continente americano. A entidade também aprovou a filiação do Sindicato Nacional de Transportes Ferroviários (SNTF), do Brasil, da Associação Brasileira das Locadoras de Automóveis (ABLA), Instituto de Altos Estudos para a Integração (IDL), do Equador, e da Câmara Bolivariana de Transportes (CBT), da Venezuela. Caleffi é diretor da Confederação Nacional do Transporte (CNT), vice-presidente para assuntos internacionais da Associação Brasileira de Transportes de Cargas (ABTC), presidente da Federação das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Estado do Rio Grande do Sul (Fetransul) e do Conselho Regional do Sest/Senat do Rio Grande do Sul.

Volkswagen vence etapa de Caruaru da F-Truck



Pela quarta vez consecutiva, a equipe da Volks na Fórmula Truck venceu o circuito de Caruaru (CE). Com uma vitória de ponta a ponta de seu piloto Valmir Benevides, a equipe da Volks lidera o campeonato com 164 pontos, 65 pontos na frente da segunda colocada. Felipe Giaffone venceu as três etapas anteriores em Caruaru pilotando os modelos Constellation da montadora alemã.



Progress Rail compra a paranaense Zeit

A norte-americana Progress Rail, subsidiária da Caterpillar, comprou a paranaense Zeit Comércio e Montagem de Equipamentos Eletrônicos, fabricante de equipamentos de automação destinados a locomotivas. A Progress Rail atua no mercado bra-

sileiro desde junho de 2008, quando adquiriu a MGE Equipamentos e Serviços Ferroviários. Com a compra da Zeit, a Progress pretende aumentar sua atuação nos mercados brasileiro, de outros países da América do Sul e também dos Estados Unidos

TWO Aviation cria rota entre SP e Buenos Aires

Com crescimento de 30% no faturamento no ano passado, a TWO Aviation, empresa do Grupo Jad, passou a ser a primeira companhia de táxi aéreo do país com autorização da Receita Federal a voar em rotas internacionais. De acordo com o executivo de vendas e de marketing da TWO, Manoel Ferreira, o transporte de cargas pelo sistema de fretamento em voos tipo *charter* responde por cerca de 90% das operações da empresa e, com a autorização da Receita Federal, a meta é criar uma rota contínua entre São Paulo e Buenos Aires, via aeroportos de Guarulhos (SP) e Ezeiza, na capital argentina, com voos diretos.

A empresa acaba de incorporar em sua frota uma aeronave Pilatus PC 12 por conta da expansão de seus voos com o tráfego além-fronteiras. O investimento no novo avião foi de R\$ 4 milhões e a frota passou a ser de 29 unidades. "A decisão de investir na compra de um avião Pilatus surgiu quando decidimos ser a primeira empresa de táxi aéreo a atuar com voos internacio-

nais", afirma o executivo. O monomotor tem capacidade para transportar 1,5 tonelada e será usado pela empresa em voos sem escala em rotas domésticas.

De acordo com ele, o aquecimento das economias brasileira e argentina, principalmente do setor automotivo nos dois países, favorece uma linha para transporte de carga com alto valor agregado entre os polos produtores das montadoras de automóveis. No mercado doméstico, um dos focos da empresa é o transporte de numerário, como o feito pelos carros-forte. "Este é um mercado com tendência de crescimento", afirma Ferreira. Outros segmentos que compõem a carteira de clientes da empresa são os de laboratórios farmacêuticos, empresas jornalísticas, de segurança e de mercadorias.

Segundo Ferreira, nos primeiros quatro meses de 2010 a TWO tem registrado crescimento em seu mercado nos mesmos patamares verificados em 2009 e a expectativa é fechar o ano com aumento na casa dos 30%.



Consórcios ultrapassam R\$ 13 bi no 1º trimestre

A Associação Brasileira de Administradoras de Consórcios (Abac) registrou um crescimento de 13,9% no volume de adesões entre janeiro e março deste ano em comparação com os três primeiros meses do ano passado e atingiram R\$ 13,7 bilhões. No mesmo período do ano ano passado, o volume de vendas atingiu R\$ 9,9 bilhões. Segundo a Abac, no primeiro trimestre de 2010 foram vendidas 498 mil cotas novas e no mesmo período de 2009 o volume foi de 438 mil unidades. Entre os principais itens vendidos por meio de consórcio no primeiro trimestre estão os imóveis e os veículos comerciais leves. As vendas de cotas para os veículos utilitários cresceram 43% em comparação com o primeiro trimestre de 2009 e atingiram 124,8 mil unidades entre janeiro e março. No segmento de caminhões, ônibus, implementos rodoviários e tratores o crescimento na venda de cotas de consórcios aumentou 15%, passado de 8,6 mil unidades no primeiro trimestre do ano passado para 9,9 mil entre janeiro e março de 2010.

Frota é de 28 Cessna e um Pilatus



A TWO Aviation foi fundada pelo Grupo Jad em 2001 e está sediada no Aeroporto Estadual de Jundiaí (SP). A empresa opera com 28 aviões

monomotores, a maioria Cessna Grand Caravan, fabricados pela norte-americana Cessna Aircraft, modelo utilitário usado no transporte de cargas e também de passageiros, com capacidade para transportar até 14 pessoas e 1,5 tonelada. A partir de junho a TWO passa a operar com a nova aeronave, o Pilatus C12, fabricado pela empresa suíça Pilatus Aircraft.

Corrida contra o tempo para tornar Correios S/A

O objetivo declarado é permitir que a companhia amplie o portfólio de atividades e negocie, no futuro, ações na Bolsa de Valores



Cerca de 60% da receita da empresa vem de serviços monopolizados da entrega de carta, telegrama e correspondência agrupada

A CASA CIVIL, VINCULADA À PRESIDÊNCIA da República, finaliza o texto da medida provisória que transformará a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) em uma sociedade anônima. Assim que a MP for concluída, será assinada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva e enviada ao Congresso Nacional. O governo corre contra o tempo e pode não conseguir implementar as mudanças ainda neste ano.

Ao optar por estabelecer um marco regulatório para os serviços postais no último ano de uma administração de dois mandatos, a gestão do presidente Lula aumentou a probabilidade de a medida ficar apenas na intenção. Com a Copa do Mundo, a tendência é de o Congresso encerrar os trabalhos em junho e retomá-los

em agosto para uma espécie de recesso branco na espera dos resultados das eleições. Outra dificuldade, caso o governo opte por iniciar o processo ainda sem o aval do Congresso, é implementar uma mudança desse calibre entre o fim de um governo e início de outro. Caso seja iniciada a transformação dos Correios em uma S/A, praticamente todo esse trabalho tende a ser feito pela próxima administração federal, que pode ou não se manter nas mãos do PT e de sua base de coalização.

INVESTIMENTO – Simultaneamente a essa tentativa de alterar o perfil empresarial da Empresa de Correios e Telégrafos, que permitirá à companhia ampliar o portfólio de atividades e negociar, no fu-

turo, ações em bolsas, o governo reforçou o investimento federal para os serviços postais quase duplicando o montante, que passou de R\$ 384 milhões em 2009 para R\$ 639 milhões em 2010. Os dados são do Ministério do Planejamento.

O desafio é acelerar os investimentos. Nos anos anteriores, a companhia teve valores menos expressivos para investimentos e ainda assim não conseguiu executá-los integralmente. Do orçamento total disponível no ano passado para o investimento da melhoria dos serviços postais em geral, os Correios usaram R\$ 234,8 milhões, 61% do total. Em 2008, o montante era de R\$ 370 milhões, sendo que 58% foram efetivamente empregados. E, em 2007, dos R\$ 496 milhões em carteira para investimento, foram empregados apenas 41,7%.

Em 2010, do montante reservado foram gastos R\$ 20,4 milhões entre janeiro e fevereiro (último dado disponível), representando 3,2% do total. Ou seja, reflete a dificuldade da companhia em acelerar os projetos.

Parte dos recursos para investimento será usado para transformar os Correios em uma moderna plataforma digital com a finalidade de disputar o mercado externo em um contexto de expansão do e-commerce.

MARCO REGULATÓRIO – O texto da medida provisória ainda em análise no Poder Executivo foi formulado pelo Ministério das Comunicações e enviado à



Preservação da natureza alia-se à modernidade

Para comemorar os 85 anos de Brasil, a General Motors lançou a Flexpedition 2010 com uma programação das ações da empresa focadas na reciclagem e combate ao desperdício

NA TERCEIRA EDIÇÃO DA FLEXpedition, que a montadora denominou "Um passeio pela GM do futuro", cerca de 30 jornalistas de todo o Brasil foram conhecer *in loco* o que a General Motors, sediada em São Caetano do Sul, na Grande São Paulo, tem feito na área de sustentabilidade. Os visitantes foram recebidos por Jaime Ardila, presidente da montadora e por José Carlos Pinheiro Neto, vice-presidente, que explicaram o motivo principal da programação da expedição deste ano: mostrar em

detalhes as ações de sustentabilidade da empresa. Ardila ressaltou que o momento é ideal para os jornalistas conhecerem melhor a GM do Brasil por dois motivos, além das comemorações dos 85 anos da empresa. "É a mudança por que passa atualmente a indústria automobilística e também os grandes investimentos feitos pela GM para renovar a linha de veículos Chevrolet e para conquistar a liderança no mercado", afirmou. Em seguida, Ardila e Pinheiro Neto deram a largada simbólica da expedição.

Uma das ações mais recentes da empresa na área de sustentabilidade é a construção do mais novo e moderno prédio do Centro Tecnológico, o CT20, dentro do complexo de São Caetano — que tem as inovações calcadas no conceito global *Green Building*, cujo objetivo é reduzir sensivel-



Centro Tecnológico, em São Caetano: conceito Green Building reduz o uso de energia elétrica e preserva recursos naturais

mente a utilização de energia elétrica e de recursos naturais pela empresa. O prédio, inaugurado no segundo semestre de 2009, abriga o Grupo Global de Facilidades, o departamento responsável por todos os projetos, construções, instalações, meio ambiente e utilidades da General Motors do Brasil.

Cláudio Eboli, diretor do Grupo Global de Facilidades, acompanhou os jornalistas na visita ao CT20, onde trabalham mais de 900 funcionários. Ele explicou detalhadamente como o moderno edifício de 9.290 metros quadrados de área construída contribui para a preservação de recursos naturais. Entre as inovações, ele mostrou as paredes "dry wall", que proporcionam isolamento térmico e acústico, as cortinas "roll-on", que bloqueiam

90% dos raios violeta e permitem a passagem de 68% da luz. Além disso, o novo sistema de ar condicionado e o sistema inteligente de sensores de presença de alta precisão que ativam lâmpadas e luminárias dos escritórios ajudaram a empresa a reduzir 13% nos gastos com a energia. Nos banheiros do CT20 as torneiras têm maior vazão de água, o que garante uma economia de 23% no consumo. Fora do prédio, Eboli mostrou aos jornalistas o sistema automatizado de captação

de água de chuva por meio de calhas e galerias que é enviada a um reservatório, onde ela é tratada posteriormente antes de seguir para os lavatórios e vasos sanitários. A estação de efluentes da fábrica de São Caetano do Sul, inaugurada em 1951, recebe toda a água utilizada nos processos industriais do complexo. Foi a primeira indústria automobilística brasileira a colocar em operação uma estação de tratamento de efluentes, que trata a água após seu uso na fabricação e a devolve limpa à origem. A empresa já investia no meio ambiente bem antes de a preservação ambiental se tornar um assunto cotidiano. Tudo que passa dentro da empresa, como materiais, alimentos e outros itens são monitorados pelos funcionários responsáveis por questões ambientais.

Há mais de 20 anos, quando ainda não se falava em sustentabilidade, a GM já iniciava a reciclagem de seus resíduos industriais como sucatas de metal e de madeira, plásticos, papel e papelão, lubrificantes, borra de tinta, entre outros materiais. Em diversos casos transforma-os em matéria-prima para fabricação de componentes de veículos. Para cuidar disso, em cada planta dois engenheiros ambientais acompanham todo o processo e asseguram o cumprimento das normas ambientais, que periodicamente são verificados por auditores vindos da matriz americana.

Os jornalistas visitaram ainda a linha de montagem de veículos, onde as ações sustentáveis são indispensáveis. Na estamparia, conferiram o trabalho seguro das máquinas e dos operários e viram que a maior parte dos retalhos de aço é reaproveitada. Cerca de 100 toneladas são enviadas diariamente ao fornecedor da matéria-prima para serem reprocessadas e transformadas em novas chapas.

Na seção de pintura viram a integração perfeita entre robôs e pessoas. Com a ajuda desses robôs, que aplicam uniformemente materiais como primer, base, verniz na superfície dos veículos, 60 automóveis são pintados a cada hora na planta de São Caetano. É a melhor transferência de tinta para a carroceria dos veículos graças à atomização que reduz o desperdício. Nesse processo 90% da tinta são fixados, apenas 10% são descartados. No processo manual, quase 70% se perdem. Outra ação foi a troca de solventes como tiner e querosene por outros materiais biodegradáveis, o que permite a redução no consumo de água porque exigem-se menos banhos de água de limpeza do veículo, sem afetar a qualidade do produto destinado ao consumidor.

No restaurante os jornalistas verificaram que todo o lixo é separado. Os materiais recicláveis, como metal, plástico e vidro, seguem para o processo de reciclagem e os restos orgânicos vão para a compostagem, que é sua transformação em adubo natural.



Cláudio Ebofi: GM foi pioneira em tratar água empregada no processo industrial

De acordo com Nelson Branco, gerente do Grupo Global de Facilidades da GM, a empresa tem atualmente um índice de reciclagem de 97%. Ou seja, a cada ano cerca de 158 mil toneladas de resíduos não têm como destino o lixo. Os restantes 3% são de materiais como papel e guardanapos usados e lixo externo da fábrica, que vão para aterros ecologicamente corretos e homologados pela GM, comenta Branco.

Os funcionários são envolvidos pela filosofia de sustentabilidade da empresa e participam efetivamente na diminuição do uso de matérias-primas e na coleta dos resíduos. Segundo o presidente da GM, a meta é atingir 100% de reciclagem de resíduos. Menos desperdícios, menos poluentes e o meio ambiente agradece.

PLANTAGENS DE NOZES – No Campo de Provas Cruz Alta da montadora em Indaiatuba, no interior de São Paulo, a preservação ambiental também está entre as prioridades. É o primeiro e maior campo de provas da América Latina, onde os veículos fabricados pela GM são testados e validados exaustivamente. Possui 11,27 milhões de metros quadrados dos quais cerca de 90% correspondem a áreas verdes, incluindo áreas de preservação ambiental e plantações de noz macadâmica, eucalipto, mogno, pinheiral e milho. A área de preservação ambiental é de 2,22 milhões de metros quadrados.

Ricardo Bogar, gerente de operações do campo de provas, que acompanhou toda a visita a essa unidade da GM, disse que o

campo completou em julho do ano passado 35 anos de operações. No total há 17 pistas e cinco laboratórios.

Alguns dos jornalistas já conheciam o campo de provas. No entanto, pela primeira vez todos tiveram a oportunidade de conhecer os laboratórios, como o de Análise de Emissões, ampliado em 2008 e que tem por objetivo otimizar a queima de combustível nos motores, para melhorar o rendimento e a redução da emissão de gases, e o de Segurança Veicular, que realiza testes de impacto completos e supera as exigências das legislações tanto do Brasil como dos Estados Unidos e da Europa. Também foram conhecidas as plantações de macadâmica e de milho, o minhocário, a estação de compostagem e a de tratamento de esgotos.

Mais de 500 funcionários trabalham nesse campo, que parece uma grande fazenda, onde animais silvestres podem cruzar seus caminhos. Existem ali cerca de 450 mil árvores nativas, que ajudam a refrescar o clima quente da região.

A comida que sobra nos pratos dos seus funcionários tem utilidade. É levada a um depósito e passa pelo processo de compostagem. Por meio de fermentação, os restos de comida são transformados em adubo para uso nos canteiros, jardins e na preparação de mucas destinadas a recompor áreas verdes. A empresa já plantou 20 mil árvores nativas desde a inauguração do campo de provas e, conforme acordo feito com as autoridades, conserva pelo menos 25% de sua área total como reserva de mata nativa. Como existe muito espaço livre dentro e fora das pistas de testes, a GM decidiu ampliar a área verde com plantação de pés de noz macadâmica. São 15 mil pés dessas árvores nativas da Austrália. A cada safra a empresa colhe 5 milhões dessas nozes, vendidas a duas indústrias vizinhas a R\$ 8,00 por quilo.

Com esse passeio pela "GM do Futuro" a empresa quis mostrar como deverá ser a vida das próximas gerações.



Criatividade a serviço do meio ambiente

A Volkswagen do Brasil baseia seu modelo de gestão em princípios da ecoeficiência: conscientização ambiental, responsabilidade social, inovações tecnológicas e uso racional de recursos naturais

EM 2010, A VOLKSWAGEN ADOTOU COMO um de seus objetivos estratégicos, o lema "Desenvolver a sustentabilidade como princípio de gestão". Assim, o crescimento sustentável passa a fazer parte das metas de todas as áreas e de todos os gestores da empresa. Assumir esse objetivo, neste ano, não significa que a montadora começou agora a desenvolver seu programa de sustentabilidade. Pelo contrário, há várias décadas a Volkswagen desenvolve ações que buscam reduzir os impactos ambientais no processo produtivo e na circulação de seus veículos.

Atualmente, todas as fábricas da Volkswagen do Brasil trabalham de acordo com o Sistema de Gestão Ambiental (SGA), que busca o aperfeiçoamento contínuo das atividades de preservação do meio ambiente. Todas as unidades fabris realizam destinação adequada de resíduos, reciclagem de materiais, tratamento de efluentes e emissões – sempre em parceria com fornecedores e empresas especializadas.

Por meio do desenvolvimento de metas ambientais fundamentadas na legislação brasileira e nas diretrizes corporativas mundiais, a Volkswagen também atua na conscientização e treinamento de seus empregados. Com isso, a empresa conquistou a certificação ISO 14001 nas suas quatro fábricas: São Bernardo do Campo, Taubaté e São Carlos, em São Paulo; e São José dos Pinhais, no Paraná.



Revestimentos de teto e compartimento de bagagem são peças desenvolvidas com mantas feitas do curauá, planta nativa da floresta amazônica

CARPETE DE GARFAFA PET – Desde 2003, a Volkswagen utiliza nos veículos fabricados no País, componentes fabricados com matéria-prima reciclada, feita a partir de garrafas PET. Os revestimentos do assoalho (carpete) e todo o interior do porta-malas dos veículos (carpete do assoalho e caixa de rodas) são produzidos com garrafas recicladas. São necessárias aproximadamente 100 garrafas PET de 2 litros para fornecer, por meio do processo de reciclagem, matéria-prima suficiente para produzir esses revestimentos. O poliéster de PET mantém, após o processo de reciclagem, as mesmas características originais do material processado, o que significa que a qualidade, a resistência e

a durabilidade dos produtos produzidos com esta tecnologia são preservadas.

Outra iniciativa interessante e inovadora da Volkswagen do Brasil é a utilização da fibra do curauá em parte de seus produtos. Os veículos Fox e Polo Sedan são comercializados com peças que utilizam a fibra da planta nativa da floresta amazônica, cujo cultivo vem sendo realizado por pequenas comunidades de baixa renda nas imediações de Santarém, Pará. Os revestimentos de teto e a cobertura do compartimento de bagagem são peças desenvolvidas com o curauá, que possuem o mesmo nível de qualidade exigida nas peças produzidas com o material e processo convencionais, e ainda trazem o benefício

de serem feitos com material renovável e biodegradável, além de contribuir com desenvolvimento economicamente sustentável da população local.

VEÍCULOS MAIS LIMPOS – A Volkswagen busca oferecer ao mercado brasileiro veículos com níveis mais baixos de emissão de poluentes. Em 2003, durante as comemorações de 55 anos das suas atividades no Brasil, a empresa lançou no País seu primeiro veículo flex. O Gol Total Flex foi um dos primeiros modelos nacionais a utilizar a tecnologia que possibilita o uso de dois combustíveis – álcool ou gasolina, e ainda a mistura dos dois combustíveis em qualquer proporção.

As fábricas da Volkswagen obedecem aos princípios de respeito ao meio ambiente adotados pela empresa. A ampliação e a adequação das fábricas da Volkswagen, em Taubaté e São Bernardo do Campo em São Paulo – implementadas para a produção da nova família Gol, a partir de 2008 – trouxeram avanços, como o uso de máquinas frigoríficas com gás que não afeta a camada de ozônio (selo verde); cores de resfriamento que utilizam resinas e materiais reciclados; transformadores elétricos resinsados a vácuo, o que elimina qualquer risco de vazamento; filtragem dos resíduos gerados no processo que são tratados e reciclados; uso de telhas translúcidas para permitir melhor iluminação natural; luminárias com lâmpadas "multi-vapores metálicos" que consomem menos energia.

ÁGUA INDUSTRIAL – Em 2009, a Volkswagen conseguiu reduzir em 10% o consumo de água por carro produzido. O reaproveitamento de água industrial em todas as unidades fabris ajuda a reduzir o impacto ambiental do processo produtivo e a aumentar o grau de sustentabilidade das operações, além de diminuir o custo da água industrial. A tecnologia utilizada no processo de tratamento de efluentes e reciclagem de água reduz o uso de ener-

gia e o espaço necessário para a produção, em relação a modelos convencionais e ainda gera menos odor e ruído.

O processo utiliza a mesma tecnologia de reciclagem de água aplicada em países como Alemanha, República Tcheca e Estados Unidos. Os efluentes recebem tratamento inicial na Estação de Tratamento de Efluentes (ETE) já existente, e depois seguem para o sistema de reuso, onde são filtrados e bombeados sob pressão até sistemas de membranas de ultrafiltração, que retêm os resíduos sólidos e libera água limpa. Após ser desinfetada, a água é armazenada para uso. Somente na fábrica Anchieta, em São Bernardo do Campo, a capacidade da estação de reciclagem possibilita uma economia de cinco mil metros cúbicos de água por mês.

Para diminuir a emissão de poluentes na atmosfera, foram implantados processos com tecnologias limpas, como o uso de gás natural nas caldeiras, sistemas de aquecimento e de secagem.

RESÍDUOS E DESPERDÍCIOS – Na unidade de motores de São Carlos foi criado o projeto da central de compostagem, que permite a utilização de todos os resíduos orgânicos produzidos na fábrica como adubo. O material é usado para adubar o solo nos jardins da fábrica, que têm cerca de 280 mil metros quadrados.

A pintura dos veículos na fábrica de São José dos Pinhais, no Paraná, opera com tintas à base de água, reduzindo significativamente o impacto ambiental. A área adota a mesma tecnologia da fábrica da Audi em Ingolstadt, na Alemanha, e tem capacidade para pintar 25 cores diferentes, alternadamente. Além disso, a pintura das partes externas do veículo é automatizada.

Dentre os programas da Volkswagen do Brasil que buscam estimular a reciclagem de resíduos e materiais, com o objetivo de reduzir o impacto ambiental de suas fábricas, destaca-se o projeto de reciclagem de

borra de tinta, um resíduo que se forma no processo de pintura dos carros. O projeto, que teve início em 2002, na fábrica Anchieta, recicla cerca de 600 toneladas de tinta por ano e gera uma economia de 1 mil mudas para recuperação da vegetação original de cerrado ao redor da fábrica.

O projeto é uma parceria entre a montadora e o departamento de Hidráulica e Saneamento, da USP de São Carlos. Com a reciclagem da borra de tinta, cerca de 70 toneladas de descarte deixam de ser enviados para aterros sanitários anualmente, o que equivale a 40% do resíduo destinado a aterros pela fábrica. Com a iniciativa, 100% dos resíduos orgânicos já estão sendo reaproveitados.

Atualmente, os motores produzidos pela Volkswagen são testados a frio, ou seja, sem o uso de combustível, e, consequentemente, sem a emissão de poluentes. O teste a frio é mais rápido e eficiente que os testes a quente, que geram emissões e necessitam de lavadores de gases para evitar a poluição atmosférica.

Para redução de consumo de energia em todas as fábricas, as Comissões Internas de Consumo de Energia (CICE), formadas por representantes de todos os empregados, atuam constantemente em processos de melhoria contínua.

AÇÕES SOCIAIS – Com 30 anos de atuação, Fundação Volkswagen desenvolve e coordena os projetos de responsabilidade social. A fundação tem dois focos principais de atuação: o pilar da educação e o pilar do investimento social. A instituição desenvolve projetos, que são parte integrante de um programa maior, o "Território Escola", voltado à construção de uma educação pública de qualidade no Brasil. Em 2010, os projetos educacionais devem beneficiar mais de 7,5 mil educadores e 500 mil estudantes, abrangendo um total de 241 municípios brasileiros, dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Paraná.



Veículos menos poluentes e recicláveis

Fiat desenvolve ações contínuas para racionalizar o uso de recursos naturais, como água e energia, além de investir no reaproveitamento de materiais e diminuição dos resíduos gerados pela produção

DESDE SUA INSTALAÇÃO NO BRASIL, EM 1976, a Fiat Automóveis se preocupa em atuar com responsabilidade socioambiental. O programa de sustentabilidade da empresa prevê desenvolvimento de novos produtos mais eficientes e que gerem menos poluição; menos desperdícios e resíduos no processo produtivo; e redução dos impactos negativos na utilização de seus veículos. "Hoje, o foco da Fiat está no desenvolvimento de carros menos poluentes e na sua reciclagem no fim de sua vida útil", afirma Windson Paz, diretor de Qualidade da Fiat e responsável pelo comitê de sustentabilidade da empresa.

A fábrica da Fiat em Betim, Minas Gerais, foi idealizada segundo as diretrizes de uma construção ambientalmente adequada. Por isso, foram instaladas estações de tratamento de água, resíduos e ar. Na década de 1990, a montadora aperfeiçoou suas instalações com a criação da área de ecologia e energia; a reforma e ampliação das estações de tratamento; e a implementação da coleta seletiva e a construção da Ilha Ecológica, espaço destinado à reciclagem de materiais. O Sistema de Gestão Ambiental (SGA) abrange uma série de medidas de melhoria contínua para prevenir e reduzir a poluição do ar, do solo e das águas.

Dentro do modelo de sustentabilidade adotado pela Fiat, são desenvolvidos ainda programas sociais junto aos funcionários, fornecedores e colaboradores, além de ações conjuntas com a comunidade do en-



Ilha Ecológica: uma área de 30 mil m², dentro da fábrica, que recebe todos os resíduos sólidos gerados no processo produtivo

torno de suas fábricas, oferecendo cursos de qualificação profissional, fóruns de discussão, projetos ligados à conscientização ambiental e à cidadania.

PRODUÇÃO – A empresa adota o modelo de produção denominado "World Class Manufacturing" em todas as fábricas do Grupo Fiat no mundo, um sistema inspirado no modelo *lean*, praticado nas principais empresas japonesas. Segundo Windson Paz, o objetivo do sistema é "obter zero desperdício, com zero retrabalho e nenhuma ocorrência de acidentes. A preocupação ambiental está no cerne dessa filosofia, que abrange conceitos aplicados desde a coleta seletiva até a definição dos processos industriais". A eliminação dos resí-

duos nos processos químicos, como o da pintura, e a própria arquitetura industrial da Fiat são exemplos de como tais conceitos são aplicados.

Os galpões projetados na atual expansão da Fiat já adotam conceitos bioclimáticos ecológicos, com o favorecimento da iluminação natural e ventilação natural e sistemas inteligentes de descarga sanitária.

RECICLAGEM – A Ilha Ecológica está instalada em uma área de 30 mil metros quadrados, dentro da fábrica, para onde são destinados todos os resíduos sólidos gerados no processo produtivo. Cerca de cem funcionários trabalham no espaço, que produz diariamente um volume de 400 toneladas de material processado. Nos últimos

10 anos, a Ilha Ecológica viabilizou a reciclagem de 16 mil toneladas de papel e papelão (o equivalente a 320 mil árvores). 16 mil toneladas de plástico e 1,6 mil toneladas de isopor (que correspondem a 75 toneladas de petróleo).

Em 1996, cada carro produzido gerava 400 quilos de resíduos. Hoje, este volume foi reduzido para 210 quilos. Por outro lado, o percentual de resíduo reciclado subiu de 70% para 93%. Todo resíduo sólido gerado na fábrica tem um destino ambientalmente correto, de acordo com Paz. Um exemplo são as caixas de isopor que a Fiat recebe como embalagem de peças e componentes. São quatro toneladas por dia. "Em 1995, foi desenvolvida uma tecnologia pioneira no mundo para o picotamento e condecação do isopor, transformando-o em poliéstereno, utilizado como matéria-prima para a fabricação de peças plásticas como canetas, solas de sapato, utensílios domésticos, entre outros. Todo o isopor recebido pela Fiat é reciclado por meio desse processo", explica o diretor da Fiat.

ÁGUA PELA METADE – A Fiat também desenvolveu ações para reduzir o consumo de água e ampliar a utilização de água tratada (reuso). Em 1996, o consumo de água no processo produtivo era de 3 milhões de metros cúbicos por ano. Em 2006, foi reduzido à metade – 1,5 milhão. O consumo de água por veículo produzido foi reduzido de 8 metros cúbicos para 3,2 metros cúbicos, entre 1996 e 2006. A quantidade tratada e reciclada de água aumentou, subindo de 60% para 92% – e a meta é atingir 95%. Os efluentes são tratados nas estações da Fiat, de onde saem em condições de serem reutilizados, gerando uma economia significativa no consumo de água da fábrica.

A Fiat controla totalmente as emissões atmosféricas de gases tóxicos, com pós-combustores dos fornos de secagem da pintura – a instalação desses equipamentos teve um custo de US\$ 11,5 milhões. Os gases tóxicos, decorrentes dos solventes químicos pre-

sentes nas tintas, são coletados e incinerados nos pós-combustores. Assim, apenas os gases inertes são liberados na atmosfera.

CARRO TETRAFUEL

No produto final, a Fiat registra índices superiores aos números que a legislação brasileira determina, no que se refere às emissões veiculares nos veículos a gasolina. A produção de 100% dos veículos destinados ao mercado interno com a tecnologia flex, também contribui para aumentar a utilização do álcool combustível, um combustível bem mais limpo que os derivados de petróleo. A Fiat é uma das primeiras a produzir o veículo tetrafuel, que pode ser movido por gasolina pura, gasolina com álcool, álcool puro ou gás natural veicular (GNV). Atualmente, a Fiat desenvolve, em parceria com a Itaipu Binacional, o projeto do Palio Elétrico, com zero de emissão atmosférica, com o objetivo de viabilizar o carro elétrico em uma escala produtiva.

Na Itaipu, a montadora desenvolve o programa F.A.Re (Fiat Automotive Recycling), que viabiliza o rastreamento de peças metálicas e plásticas para a reciclagem inteligente, ou seja, que permite o uso de um mesmo material em sucessivas aplicações. Como exemplo, o plástico utilizado no para-choque pode ser reciclado para utilização em tubulações, e posteriormente em caixas de ar do veículo e, ainda, em tapetes e revestimentos internos, até sua incineração em um processo de geração de energia.

A Fiat obteve por dois anos consecutivos, 2007 e 2008, a média mais baixa de emissões de dióxido de carbono dos veículos vendidos na Europa. De 1995 a 2008, as emissões médias dessa substância nos veículos comercializados pelo grupo Fiat na



Paz: pioneirismo em picotar isopor

Europa caíram 22%.

ASCAREL – Em 1997, a Fiat recebeu a certificação de seu sistema de Gestão Ambiental pela Norma ISO 14001. Em 1991, a montadora decidiu eliminar a substância ascarel em seu processo produtivo, ação que consumiu um investimento de US\$ 9 milhões para incinerar 442 toneladas da

substância, na Inglaterra. "Foi a primeira empresa brasileira a tomar esta iniciativa", diz Windson Paz.

O ascarel é uma substância altamente tóxica que foi amplamente utilizada no resfriamento de transformadores, que não é biodegradável e pode contaminar o solo e as lençóis freáticos. Há evidências de que a substância seja carcinogênica e afete o sistema nervoso central. A fabricação e comercialização deste tipo de substância foram proibidas no Brasil em 1981, porém, o uso de equipamentos que utilizem o ascarel ainda é permitido.

PESQUISAS – A empresa também desenvolve pesquisas para utilização de novas matérias-primas de fontes renováveis, que possam substituir materiais provenientes do petróleo, como o plástico. Um grupo de pesquisadores estuda a possibilidade de uso de um plástico feito a partir do álcool caçana de açúcar (etanol) que poderá estar presente, no futuro, em várias partes do automóvel, como o tanque de combustível, a tubulação de ar condicionado e o reservatório de água do para-brisa. Para a produção de um quilo de plástico de etanol, são capturados 2,5 quilos de CO₂ da atmosfera; enquanto, para produzir a mesma quantidade de polietileno de petróleo são lançados 2,5 quilos de CO₂ na atmosfera. ■

Lufthansa Cargo volta a crescer no Brasil

Depois da queda de volume em 2009, companhia retoma vôos; de janeiro a abril houve aumento de 32% no peso bruto movimentado



Expectativa da empresa é aumentar em 10% o volume transportado no Brasil

DEPOIS DO GRANDE IMPACTO DA CRISE econômica mundial a Lufthansa Cargo retoma gradualmente a operação de suas aeronaves. De quatro cargueiros que estavam parados, um já voltou a operar em seções extras e será integrado na malha regular a partir de junho. Outra aeronave deverá decolar em outubro e dois aviões estão programados para voar no final de 2010, diz Eduardo Nascimento Faria, analista regional de vendas e marketing da Lufthansa Cargo na América do Sul, Caribe e Flórida.

A aeronave que vai entrar em operação regular em junho é para atender a demanda do Brasil, Índia, Estados Unidos, com vôos adicionais. A empresa também pretende abrir um novo destino para a China, diz o funcionário.

Na América do Sul, a Lufthansa Cargo

transporta cerca de 1.000 toneladas de mercadorias por semana - volume que lhe assegura 10% da carga aérea regional. No Brasil a média semanal é de 420 toneladas em sete frequências semanais (participa com 12% do negócio). A contar de junho a empresa pretende aumentar o volume para 500 toneladas semanais e elevar para oito as frequências no aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP). Em outras localidades do continente, como na Argentina, no Chile e no Uruguai, a companhia movimenta cerca de 140 toneladas de carga por semana. Já na costa oeste, que inclui a Colômbia, Peru, Equador e Venezuela, transporta 275 toneladas semanais.

Segundo Faria, o movimento de cargas em 2009 ficou abaixo do esperado. Ao todo, a Lufthansa Cargo transportou 13,5

mil toneladas brutas de cargas no Brasil, volume 32% abaixo de 2008. Este volume representa 40% das operações totais da empresa na América do Sul. "O fraco desempenho foi consequência da crise financeira mundial, que atingiu o comércio internacional, impactou na produção das empresas e obrigou vários setores a reduzir custos, principalmente o automotivo, que tem grande participação no transporte aéreo", justifica o analista.

Para 2010, a estimativa da empresa, segundo Faria, é aumentar em 10% a quantidade de cargas transportadas no mercado brasileiro. De janeiro a abril a Lufthansa Cargo registrou um aumento de 32% no peso bruto de carga transportada no País em relação ao mesmo período de 2009, com o total de 4,5 mil toneladas de cargas. "Planejamos um crescimento de 20% em peso taxado para 2010 em relação a 2009", revela ele. Segundo Faria, o *budget* de peso taxado do Brasil representa aproximadamente 40% das operações da América do Sul.

Diante de tantas turbulências Faria diz que o ano de 2009 foi desafiador. "Além da crise mundial, ainda tivemos que enfrentar a desvalorização do dólar e a morosa retomada das exportações principalmente de produtos da indústria automotiva e perecíveis, como carne e frutas. Em compensação o aumento da importação favoreceu o crescimento de nossa malha para a América do Sul, o que fez a empresa aumentar a capacidade no mercado brasileiro, principalmente em Curitiba que opera com duas frequências cargueiras por semana", diz o analista. Segundo ele, as

importações (peso taxado) para o Brasil aumentaram em 60% no primeiro quadrimestre de 2010 em relação ao mesmo período de 2009.

No primeiro quadrimestre de 2010 o faturamento mundial da Lufthansa Cargo representou 9,7% do faturamento do grupo Lufthansa. O Brasil teve uma participação de 2% no resultado global. Na região da América do Sul o País tem 40% de representatividade no faturamento da companhia.

SAIR DO VERMELHO - Em 2009, a Lufthansa Cargo registrou prejuízo operacional de 171 milhões de euros e queda (ante 2008) de 32,9% no faturamento para 1,951 bilhão de euros. Com a volta do crescimento das atividades industriais, a companhia começou a retomar gradualmente a jornada integral de trabalho, que havia reduzido em março do ano passado por causa da retração do mercado, e prevê até setembro a volta das atividades em período integral se mantida a evolução dos negócios.

Para enfrentar a difícil situação econômica global a Lufthansa Cargo desenvolveu programa de metas para toda a organização e tomou como base a redução de custos e a geração de receita por meio de gerenciamento de oportunidades.

Segundo Faria, para recuperar a perda dos negócios com a crise, a Lufthansa Cargo reajustou em 25% os preços dos serviços em outubro de 2009 e em 10% em março deste ano. "A meta da empresa para 2010 é sair do prejuízo", diz o analista de vendas. "A companhia utilizou o plano de crise para contenção de custos, gerar sinergia e aumentar a flexibilidade da malha. Agora o foco é manter a regularidade da frequência nas operações".

O analista de vendas diz ainda que o ajuste das tarifas de carga em outubro de 2009 foi essencial para a companhia manter a regularidade da malha, além do padrão de qualidade do serviço. "Outro fator importante tem sido a comunicação ativa

sobre a performance da empresa em relação a crise, mantendo os funcionários informados sobre os alcances parciais em relação as metas estipuladas", completa.

Faria afirma ainda que a estratégia da Lufthansa é preservar o funcionário. Em alguns países, a empresa vem aplicando soluções legais com o objetivo de reduzir custos. Na Alemanha, por exemplo, com a redução de carga horária temporária, um incentivo oferecido pelo governo, o funcionário tem a garantia do seu emprego e a empresa consegue minimizar os custos no período da crise. No Brasil a empresa reduziu o quadro de funcionários por meio de acordos com alguns aposentados que ainda estavam na ativa.

Segundo o analista de vendas, o crescimento por meio de parcerias é essencial no mercado atual. "Um exemplo no mercado global é o acordo com a Jade Cargo, com seu primeiro voo em parceria com a Lufthansa Cargo em agosto de 2006 e a Aerologic, joint venture com a DHL Express com o primeiro voo em 30 de junho de 2009".

"Junto com a DHL Express desenvolvemos uma aliança para atender produto expresso principalmente no mercado europeu. Em janeiro de 2009 as duas empresas lançaram uma nova companhia aérea cargueira chamada Aerologic, baseada em Leipzig. O início das atividades de suas quatro primeiras aeronaves 777-200LRF foi em 2009. Em 2010 adicionamos mais duas aeronaves e há previsão de crescer mais até 2012", afirma Faria.

OPERAÇÃO AUTÔNOMA - Diante da importância da carga aérea, a Lufthansa Cargo se tornou autônoma do grupo Lufthansa em novembro de 1994. Hoje a companhia está posicionada entre as maiores transportadoras de cargas aéreas do mundo. Emprega mais de 4.600 funcionários em todo o mundo e o foco da empresa é o serviço "aeroporto-aeroporto".

Dos 19 aviões que utiliza para as operações de carga, 12 são de passageiros e

sete são cargueiros exclusivos. Entre os produtos que a companhia transporta estão frutas, carnes, autopeças, máquinas em geral, componentes eletrônicos, aparelhos de comunicação e animais vivos. A companhia voa para mais de 500 destinos entre operações de cargas e de passageiros.

No Brasil a Lufthansa Cargo tem sete frequências cargueiras por semana, sendo dois vôos via aeroporto internacional de Dakar, no Senegal, dois via aeroporto internacional de Ezeiza, na Argentina. Dos três restantes (via aeroportos de Quito, no Equador, e de Bogotá, na Colômbia) dois vôos têm origem preferencial do aeroporto Afonso Pena, em Curitiba. A empresa também opera sete frequências de passageiros semanais de Guarulhos a Frankfurt e cinco de Guarulhos a Munique, na Alemanha.

Segundo Faria, no período de crise o que sustentou as operações da empresa no Brasil foi o transporte de autopeças da Bosch e na Argentina foi o embarque da picape Amorek da Volkswagen para a Europa, além do transporte de cavalos.

ANÁLISE MUNDIAL - Em comunicado recente o presidente mundial da Lufthansa Cargo, Carsten Spohr, afirmou que o setor de carga aérea perdeu quatro anos de crescimento durante a crise. "Por isso, a disciplina de custos continuará sendo um fator decisivo em 2010. Os custos unitários da Lufthansa serão reduzidos em 10% com base na estruturação mais enxuta e em procedimentos mais eficientes. A companhia também pretende obter um aumento de 20% nas receitas".

Também em comunicado a companhia informou que ela e a Austrian Airlines decidiram intensificar a cooperação no setor de carga aérea. Para isso, vão otimizar as vias de tráfego de cargas que passam pelos centros de distribuição de Frankfurt, Munique e Viena. A companhia informa também que em breve as duas empresas vão direcionar e ampliar as vias de carga aérea conjuntamente pelo centro de distribuição de Viena. ■

Brasil redescobre os rios e as barcaças

Promef Hidrovia, lançado pela Transpetro, vai revitalizar os estaleiros e impulsionar o modal aquaviário na matriz de transporte

EM TIME QUE ESTÁ GANHANDO não se mexe. A conhecida frase, muito usada em época de Copa do Mundo, pode ser facilmente aplicada à decisão da Transpetro de investir na compra de barcaças e empurradores fabricados no país, utilizando as mesmas regras das duas primeiras fases do Programa de Modernização da Frota (Promef). Quase sete anos depois de contri-

buir para a retomada do setor de construção naval no Brasil, a empresa lançou em março o Promef Hidrovia, concorrência para a construção de 20 comboios que vão inaugurar, a partir de 2011, o transporte de etanol pela companhia em barcaças.

No total serão 20 empurradores e 80 barcaças, que levarão o combustível para os mercados interno e externo pela hidrovia Tietê-Paraná. A concorrência seguirá os moldes do modelo de sucesso adotado no Promef, com a obrigatoriedade de construção em estaleiros situados no Brasil, conteúdo nacional mínimo de 70% e a intenção de dotar os construtores de competitividade internacional depois da curva de aprendizado.

A expectativa da companhia é que as propostas para a concorrência sejam entregues até o fim do primeiro semestre. Em março foram enviadas cartas-convite para 25 empresas e a licitação permite a participação de estaleiros existentes e de empresas em processo de constituição. No caso das duas primeiras fases do Promef, o Estaleiro Atlântico Sul (EAS) ainda estava em processo de constituição e mesmo



Transpetro quer estimular a mudança da matriz de transporte na direção das hidrovias

assim foi o que conseguiu o maior número de encomendas, com 22 contratos dos 49 navios licitados.

“Assim como o Promef foi a mola propulsora que possibilitou o renascimento da nossa indústria naval, tenho certeza de que este novo programa abrirá caminho para uma nova era de uso intenso do modal hidroviário no país”, afirmou o presidente da Transpetro, Sergio Machado, na ocasião do lançamento do Promef Hidrovia, que aconteceu em março, na Feicana/Feibio, principal feira do setor sucroalcooleiro no Brasil, que acontece anualmente no município paulista de Araçatuba.

Atualmente, a Transpetro opera barcaças juntamente com a BR e a própria Petrobras. Os combustíveis produzidos pela refinaria de Manaus são transportados neste tipo de equipamento, mas, embora as embarcações ostentem a marca BR, elas são na realidade terceirizadas.

“Esta prática também ocorre no modal rodoviário e a terceirização pode ocorrer para a BR, Transpetro ou Petrobras. Já no caso do Promef Hidrovia, a operação das barcaças será própria da Transpetro e não terceirizada,

marcando o início da operação da Transpetro neste modal”, explicou Danny Aronson, gerente de hidrovias da Transpetro.

Apesar do foco no etanol, as barcaças do Promef Hidrovia poderão movimentar outros combustíveis líquidos. Segundo Aronson, desde o lançamento do edital diversos estaleiros se apresentaram e solicitaram a

participação no projeto.

“Com isso, foi possível constatar que o mesmo efeito de revitalização da indústria naval brasileira, iniciado em Suape com o Estaleiro Atlântico Sul e o lançamento do navio João Cândido, deverá ocorrer na hidrovia”, disse Aronson, em referência ao primeiro navio do Promef, lançado ao mar no começo de maio em Pernambuco.

A expectativa do executivo é de que o nome dos estaleiros responsáveis pela construção das barcaças e dos empurradores seja conhecido no segundo semestre e que os contratos para construção sejam assinados ainda em 2010. A previsão é de que a construção das embarcações gere 400 empregos diretos e 1.600 indiretos no país.

O Promef Hidrovia prevê que cada comboio terá capacidade para transportar 7.200 metros cúbicos, o equivalente a 7,2 milhões de litros de combustível, o que significará uma capacidade anual de transporte de 4 bilhões de litros, correspondente a cerca de 20% do mercado nacional de etanol.

A construção e a operação dos 20 com-

boios integram o Programa de Logística Integrada de Escoamento de Etanol da Petrobras, que inclui a construção de novos dutos, centros coletores e terminais.

Entre as vantagens enumeradas pela estatal para o uso da hidrovia para o transporte de etanol está o início de uma mudança na matriz de transporte brasileira na direção das hidrovias, menos poluentes e mais econômicas. Em média, o transporte hidroviário emite um terço do dióxido de carbono (CO2) produzido pelo modal rodoviário, responsável pelo movimento da maior parte da carga do país. Além disso, o volume de combustível usado no modelo aquaviário equivale a apenas 25% do que é utilizado para movimentar o mesmo volume de carga pelas rodovias.

O Promef Hidrovia ainda vai ao encontro do Plano Nacional de Logística e Transportes do Governo Federal, que prevê o cres-

cimento da fatia hidroviária dos atuais 13% para 29% do total da carga movimentada no país nos próximos 12 anos. Além das hidrovias, o governo espera que a navegação de cabotagem contribua para esse crescimento.

"O uso da hidrovia vai permitir reduzir o custo da logística do nosso etanol. Com isso, ganharemos maior competitividade, em todos os mercados," declarou, também na Feicana/Feibio, a ex-ministra Dilma Rousseff, que foi chefe da Casa Civil e agora concorre à sucessão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Com o início do transporte de etanol por barcas na hidrovia Tietê-Paraná, a Transpetro vai operar em um sistema que abrange as regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste e dispõe de eclusas que garantem a navegabilidade e o escoamento de grande parte da produção agrícola dessas regiões.

No total são 12 terminais portuários, que ajudaram a movimentar 5 milhões de toneladas de carga no ano passado.

O Promef Hidrovia entra em cena no mesmo ano em que o primeiro navio construído no âmbito da primeira fase do Promef foi lançado ao mar, em cerimônia que contou com a presença do presidente Lula. A embarcação do tipo Suezmax, batizada de João Cândido em homenagem ao líder da Revolta da Chibata, foi construída no Estaleiro Atlântico Sul e tem 274 metros de comprimento, capacidade para 1 milhão de barris de petróleo, o que é pouco menos da média diária de produção de óleo. Será utilizado principalmente em viagens de longo curso.

A previsão é que o segundo navio construído no âmbito do Promef seja lançado ao mar em junho pelo Estaleiro Mauá (RJ). Batizada de Celso Furtado, a embarcação será destinada ao transporte de derivados. ■



CROSS DOCKING

ESTRATÉGIA LOGÍSTICA PARA SUA EMPRESA.

CARGOLIFT®

Superando expectativas.

MAN vende R\$ 800 milhões

Montadora vence megalicitação para fornecer 4 mil unidades para o Programa Caminho da Escola. Os ônibus serão entregues até a metade do segundo semestre de 2011



SEGUNDO MAIOR FABRICANTE DO BRASIL, a marca Volkswagen fez a maior venda desde que em 1993, ainda nos tempos da Autolatina, estreou no mercado de ônibus.

O negócio, avaliado em R\$ 800 milhões, anunciado pela MAN Latin America, dona da marca Volkswagen, envolve um total de 4 mil ônibus escolares dentro do Programa Caminho da Escola desenvolvido pelo governo federal para atender à demanda na rede pública da zona rural.

A montadora, instalada em Resende (RJ), fornecerá os modelos Volksbus ORE 02R (Ônibus Rural Escolar Reforçado Médio) em parceria com a Marcopolo e ORE 03R

(Ônibus Rural Escolar Reforçado Grande) junto com a Caio-Induscar. Os veículos têm capacidades que variam de 48 e 59 alunos sentados. O compromisso da MAN é entregar os veículos completos até a metade do segundo semestre de 2011.

Da venda total, dois mil ônibus são do modelo médio, com 9 metros de comprimento, entre-eixos de 5,18 metros, capacidade útil líquida de 3 toneladas e 48 alunos sentados.

Outros dois mil veículos são do modelo grande, com 11 m de comprimento, entre-eixos de 5,95 m e capacidade útil líquida de 4 toneladas e 59 alunos sentados.

Os dois modelos utilizam motor MWM 4.12 TCE e têm eixo traseiro com diferencial equipado com dispositivo de bloqueio.

Os ônibus escolares estão amparados pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, dentro do Programa Caminho da Escola. O objetivo é reduzir a evasão escolar, ampliando, por meio do transporte diário, o acesso e a permanência na escola dos estudantes matriculados na educação básica da zona rural das redes estaduais e municipais.

Desde sua criação (até fevereiro de 2010), o Caminho

da Escola atendeu 2.697 municípios. Cada ônibus pronto é certificado pelo Inmetro como garantia de que foi fabricado dentro das normas de segurança levando em conta as condições adversas das zonas rurais brasileiras.

A encomenda de 4 mil veículos (mais do que o dobro em relação aos 1.600 ônibus escolares entregues pela MAN desde junho de 2009) foi arrematada em licitação. "Após 32 dias de pregão eletrônico a MAN Latin America conquistou dois dos três lotes de que participou numa licitação bastante criteriosa, concorrida e técnica", informa a montadora.

Estratégia e criatividade superam problemas de infraestrutura

MAIS:
Guias de
Operadores Logísticos,
Transportadores
e de Serviços logísticos

A 6ª edição do anuário "Logística no Brasil 2010/11" terá como tema principal as estratégias utilizadas pelas empresas para superar os conhecidos problemas da infraestrutura brasileira que se mantêm ao longo dos anos. O objetivo é entender como vêm sendo praticados os serviços de logística de embarcadores e operadores em um ambiente em que a economia brasileira mostra rumos de crescimento, mas permanece a precariedade que já se tornou característica dos modais de transportes rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário.

Como embarcadores/operadores logísticos conseguem entregar suas mercadorias mantendo suas atividades competitivas?

Quais métodos e práticas são adotados pelos embarcadores/operadores logísticos em seus processos produtivos para compensar dificuldades na movimentação de cargas?

Como a cadeia de abastecimento das empresas está sendo preparada para responder à expectativa de crescimento da demanda nos próximos anos?

EMBARCADORES E OPERADORES LOGÍSTICOS
Quais os impactos de grandes eventos, como Copa 2014 e Olimpíadas 2016.

ENTIDADES DE CLASSE
Qual análise se faz do desempenho de cada sistema diante dos problemas de infraestrutura que existem?

Quais as expectativas para os próximos 10 anos?

GOVERNO
Quais foram os avanços registrados nos sistemas de transportes nos últimos anos?

Quais os planos e as garantias para a consolidação do setor nos próximos anos?

Como está o andamento de projetos como PAC, PNLT e outros?

ANUÁRIO DE LOGÍSTICA NO BRASIL 2010/11

A arte de superar obstáculos:
problemas crônicos de infraestrutura estimulam flexibilidade das operações

A evolução dos sistemas
Rodoviário
Ferroviário
Aéreo
Aquaviário

EMBARCADORES E OPERADORES LOGÍSTICOS
Aquecimento da economia
e aumento da produção
Impactos de grandes eventos,
como Copa 2014 e Olimpíadas 2016.

Como embarcadores/operadores logísticos conseguem entregar suas mercadorias mantendo suas atividades competitivas?

Quais métodos e práticas são adotados pelos embarcadores e operadores logísticos em seus processos produtivos para compensar dificuldades na movimentação de cargas?

Como a cadeia de abastecimento das empresas está sendo preparada para responder à expectativa de crescimento da demanda nos próximos anos?

Artigos de especialistas em logística | Indicadores econômicos e de cada área em foco | GUIAS: Operadores Logísticos & Transportadores e Serviços Logísticos

Fechamento 12/07 | Entrega de material 15/07 | Circulação 22/07

Mais tecnologia no cotidiano da mobilidade

O objetivo é garantir melhor desempenho operacional, eficiência energética, redução de custos e maior segurança e conforto aos usuários



Estação Sacomã do Metrô de São Paulo: portas de plataforma reforçam segurança

O CASO DO CARRO-BOMBA QUE ACABOU não explodindo em Times Square, Nova York, no início de maio de 2010, chamou mais uma vez a atenção para o significado do monitoramento urbano, feito com câmeras que vigiam silenciosamente o deslocamento de pessoas e o tráfego de veículos, e permitem ação rápida e coordenada de autoridades e serviços públicos em casos de acidentes, ocorrências

suspeitas, ou desastres naturais, possibilitando, ainda, a apuração de eventuais falhas e responsabilidades nessas ocasiões. O fato é que, como nos Estados Unidos e em muitos outros países, com frequência crescente, novas tecnologias passam a fazer parte da vida de milhões de brasileiros que moram nas cidades, integradas aos principais sistemas de transporte e de organização da vida urba-

na. O objetivo é garantir um melhor desempenho operacional, mais eficiência energética, redução de custos e, também maior segurança, mais conforto e melhor atendimento aos usuários.

Há uma sigla que designa internacionalmente as tecnologias inteligentes aplicadas aos sistemas de mobilidade ou monitoramento urbano: ITS - Intelligent Transport Systems, ou Sistemas Inteligen-

tes de Transporte. Sob esse nome se abrigam soluções que têm como base a combinação dos recursos da informática e das telecomunicações em iniciativas voltadas a facilitar a gestão a distância e a trazer velocidade ao tratamento de dados para que se consiga um melhor desempenho dos sistemas. O Brasil experimentou inicialmente um considerável impulso na aplicação de conceitos e sistemas de ITS em auto-estradas e complexos rodoviários com pedágios. Outra velha conhecida é a bilhetagem eletrônica; vista num primeiro momento como solução para reduzir a evasão de receita das operadores, expandiu-se tremendamente nos últimos quinze anos, e hoje é um recurso adotado em todas as capitais brasileiras e outras grandes e médias cidades. A bilhetagem se consolida como instrumento de gestão do transporte urbano e também como elemento facilitador da implementação de políticas tarifárias capazes de ampliar o acesso ao transporte público.

POTENCIALIDADES - As potencialidades de todo esse campo de negócios se mostram significativas, a ponto de atrair a atenção de players do mercado internacional. Um recente exemplo disso foi o 1º Seminário Brasil-Coreia de Sistemas Inteligentes de Transporte - ITS Road Show, no dia 15 de abril de 2010, uma iniciativa conjunta da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e da Divisão Comercial do Consulado Geral da República da Coreia em São Paulo - Kotra.

O encontro reuniu alguns pesos pesados da indústria coreana, interessados em expandir seus negócios - a entidade associativa ITS Korea e as empresas Korea Expressway Corporation, Samsung SDS, LS Industrial System, Posco ICT e Cheil Engineering. Grosso modo, essas empresas atuam em um amplo conjunto de áreas, o que inclui serviços de gerenciamento de tráfego (controle de fluxo, gerenciamento de ocorrências, controle automático e informações sobre o

Central Integrada de Campinas: referência nacional em monitoramento urbano



tráfego), prestação de informações aos motoristas e usuários do transporte público, monitoramento de rodovias, informação para logística de veículos comerciais, informação e gerenciamento de transporte público e cobrança eletrônica de pedágios e de tarifas.

Também estiveram representadas algumas importantes empresas e organizações brasileiras fornecedoras e compradoras de tecnologia de ITS. O engenheiro e consultor Peter Alouche apresentou as atividades e projetos da Trends Tecnologia, um grupo que atua não apenas no Brasil, mas também na Argentina, Colômbia, Venezuela, Guatemala e México, nas áreas de rodovias, corredores de transporte público, sistemas sobre trilhos, integração de terminais, controle e monitoramento de veículos, centros operacionais e sistemas de bilhetagem.

Fernando Luiz Chiarini, gerente de Pesquisa e Documentação da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte - BHTrans, apresentou o planejamento estratégico e os projetos sustentadores dessa companhia, incluindo a ampliação da Central de Controle de Tráfego, a implantação de três corredores de ônibus e a implementação do SITBus - Sistema Inteligente de Transporte de Belo Horizonte.

Laurindo Junqueira mostrou como se organiza o transporte em São Paulo - considerando as companhias que representava na ocasião: SPTrans e CET-SP, ambas, vinculadas à administração municipal paulistana, e o Metrô-SP e a CPTM, que são empresas estaduais; ele sublinhou oportunidades de negócios que envolvem tecnologia inteligente em São Paulo, nas áreas de trânsito, transporte por ônibus e transporte sobre trilhos.

NEGÓCIOS - As palavras de Kim Jeong Wan, diretor do Ministério da Terra, Transporte e Assuntos Marítimos da Coreia do Sul, explicam o interesse no Brasil: a Coreia iniciou o desenvolvimento de ITS em torno de 1990 e hoje ocupa a segunda colocação entre as nações que dominam conhecimentos e tecnologias nesse setor; o país tem estrutura e políticas para o segmento, incluindo um plano de ação, com patamares de evolução tecnológica até 2020 e o incremento de exportações. A Coreia do Sul já vende sua tecnologia para países da Ásia, está negociando com outros países latinoamericanos, e quer fazer mais negócios com o Brasil.

O cônsul geral da Coreia do Sul em São Paulo, Soon Tae Kim, assinalou que o comércio entre os dois países ultrapassou, já



em 2008, a casa dos US\$10 bilhões, com destaque para os negócios que envolvem a área de tecnologia de informação (TI) e as indústrias naval e de automóveis. "Nosso comércio tem crescido intensamente e, portanto, é preciso desenvolver uma relação ganha-ganha entre os dois países, enfatizando os seus respectivos pontos fortes. Tenho certeza de que este evento é muito bem-vindo e é extremamente oportuno", disse, sugerindo que um bom motivo para esse esforço seja o fato de que o Brasil será sede da Copa do Mundo em 2014 e dos Jogos Olímpicos em 2016.

REFERÊNCIA - Um dia após o encontro, os visitantes coreanos seguiram para Campinas, a 90 quilômetros da capital paulista, para conhecer uma referência nacional em termos de monitoramento urbano - a Central Integrada de Monitoramento de Campinas (CIMCamp), implantada em julho de 2006. A partir de uma proposta surgida do segmento da mobilidade, a CIMCamp inte-

gra cinco órgãos municipais, voltados para combater a criminalidade, garantir a segurança no trânsito e a qualidade no transporte, e observar e assegurar o uso e a ocupação ordenada do solo, além de estar pronto para atuar em casos de desastres naturais, e de colaborar com as polícias civil e militar, instituições estaduais. Três fontes de informação orientam o trabalho da CIMCamp: sistema de câmeras e radares, sistema de rádio-comunicação utilizado pelos agentes e a central telefônica.

Com um custo de implantação de R\$29,5 milhões em recursos públicos, mais investimentos R\$ 5 milhões do setor privado, via doações habilitadas por um decreto municipal, e com custeio anual na faixa de R\$ 5,1 milhões (esse valor é de 2008). Utilizando 340 câmeras que retransmitem imagens à central, são monitorados 133 pontos da cidade: 39 em escolas municipais, 7 pontos em entradas e saídas da cidade, 3 pontos concernentes à segurança do patrimônio (Cemitério da Saudade e

Largo do Pará), 12 pontos em terminais urbanos e estações de transferência, 11 pontos em praças e parques, 34 pontos em cruzamentos viários e 27 pontos em unidades básicas de saúde.

BERÇO TECNOLÓGICO - Os metrô brasileiros, que já nasceram em berço tecnológico, entendem que a agregação de novas tecnologias é um caminho confiável para responder melhor às necessidades das principais cidades do País. No Rio de Janeiro, em dezembro de 2009, houve a inauguração de um novo centro de controle de tráfego do metrô, com tecnologias que dissolveram cerca de três décadas de atraso. Além disso, a empresa Concessão Metroviária Rio de Janeiro S/A, que opera o metrô carioca, inaugurou a Estação Ipanema/General Osório, que, a exemplo da estação Cantagalo, também na Zona Sul, conta com vários dispositivos que facilitam a acessibilidade para pessoas com necessidades especiais, inclusive

seis esteiras rolantes, que ajudam o usuário a vencer com conforto parte das longas distâncias internas da estação. A Estação Ipanema/General Osório está sendo conectada a morros do seu entorno, onde moram comunidades carentes, por meio de um sistema de 75 metros de altura que compreende duas torres interligadas, uma com 55 metros e outra com 20 metros. Cada torre contará com dois elevadores, com capacidade para 30 e 20 pessoas cada. O sistema terá também um mirante para moradores e turistas.

Em São Paulo, no final de janeiro, aconteceu a inauguração da Estação Sacomã, anunciada como "a mais moderna da América Latina", justamente em razão das novidades de sua configuração, em especial as portas de plataforma feitas de vidro resistente, que se abrem apenas quando o trem estaciona, impedindo que o usu-

ário tenha acesso à via. Esse dispositivo será gradativamente instalado também em estações mais antigas e estará presente em todas as estações da nova Linha 4 - Amarela, com 12,8 km inaugurada no final de maio. Há outras novidades que o público consegue perceber na Estação Sacomã: portas de vidro na linha de bloqueio, para conferir maior agilidade ao embarque; equipamentos especiais, que regulam a umidade do ar com microgotículas de água, e, ainda, recursos técnicos com finalidades ambientais, como o reuso da água das chuvas e melhor aproveitamento da iluminação natural para economizar energia elétrica. A estação é totalmente acessível a deficientes ou pessoas com mobilidade reduzida.

Além de esteiras rolantes, escadas rolantes inteligentes (acionadas por sensor apenas na presença do usuário)

e outros itens de acessibilidade nas estações, a Linha 4 - Amarela tem operação totalmente automática - no sistema 'driverless' ou, seja, 'sem condutor', e com vagões interligados, facilitando a distribuição interna dos usuários e aumentando a segurança. A Siemens, que desenvolveu o sistema que permite o 'driverless' dessa linha do metrô paulistano, informa que o sistema operará com outra solução inovadora: o retificador controlado, que permite regular o consumo de energia carreada para os trens, evitando desperdício. Os trens também são dotados de novidades tecnológicas dentro do padrão previsto para os trens novos ou recentemente reformados que operam em outras linhas do sistema, incluindo ar condicionado e monitoramento por câmeras em tempo real.



Fale com quem entende!

Você precisa de um especialista pra sua carga especial?
Fale com quem entende!



www.italianline.com.br

Matriz

Rua Santa Cecília, 1673/401 | Porto Alegre/RS Cep 90420-041

Fone: 55 51 3022.3557 / 3024.1069 | Celular: 55 51 9739.3162 / 9739.3163 | Nextel: *92*20445

E-mail: ricardo.lazzarotto@italianline.com.br

Rio Grande • Caxias do Sul • Imbituba • Itajaí • São Francisco do Sul • Curitiba • São Paulo • Santos • Rio de Janeiro

Conexões
para Freio a Ar
Produtos Originais

Tel/Fax: (11) 2914-3322

Demais Localidades: 0800.77.222.56

e-mail: vendas@cobraconexoes.com.br

www.cobraconexoes.com.br



Conexões Engate Rápido



Ligação Carreta/Cavalo



Engate Rápido

Assine *transporte*

Todos os modais MODERNO

e saiba tudo que acontece no mundo dos transportes

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 Jaboatão, 580/592 - São Paulo - SP
excelbr@excelbr.com.br
Fone: (11) 3858-7724

DESPERDÍCIOS
FRAUDES!

Promessa pré-eleição

Valec anuncia licitação de novos trechos, ampliação da malha em milhares de quilômetros e estuda adotar o modelo espanhol de concessão

EMANO DE ELEIÇÃO, AS OBRAS DE MAIOR vulto sempre começam a sair do papel. Não seria diferente desta vez. O presidente da estatal Valec, José Francisco das Neves, prometeu entregar o trecho goiano da Ferrovia Norte-Sul (da tocantinense Guaraí a Anápolis) até dezembro deste ano, para entrada em operação no primeiro semestre de 2011.

Durante o 7º Seminário sobre Ferrovias promovido em maio pela Federação e o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp/Ciesp), o presidente da estatal disse ter visto o setor ferroviário em extrema unção. "Para um país que teve quase 40 mil quilômetros de ferrovias no passado, e hoje tem 28 mil, dos quais apenas 12 mil em operação, isso é uma vergonha. Vamos entregar 1.400 quilômetros de estrada de ferro até o final do governo Lula, incluindo os pátios, e isso é uma demonstração de que o setor começa a despertar", disse Neves.

Segundo o dirigente, cerca de 400 quilômetros de ferrovia foram terminados no governo Lula, no trecho Aguiarnópolis-Guaraí (TO). Outros 978,5 quilômetros, de Guaraí a Anápolis (GO) estão em obras. Somente 215 quilômetros da Norte-Sul, construídos em governos anteriores, estão em operação comercial.

Neves anunciou que no início de junho vai licitar o prolongamento do trecho sul da ferrovia Ouro Verde (GO) até o município de Estrela D'Oeste (SP) em cinco lotes. "Esperamos assinar o contrato até o final de junho e iniciar as obras em julho e conclusão das obras em 2012", declara Neves, ao informar que as obras que ligam o Belém (PA) a Anápolis (GO) devem estar concluí-



Neves: País só tem 12 mil quilômetros de ferrovias em operação

das em dezembro deste ano.

No começo de junho, segundo Neves, sairá o edital do primeiro trecho da FIOL (Ferrovia de Integração Oeste Leste), que liga Barreiras (BA) e Figueirópolis (TO), com 1.526 quilômetros de extensão. A obra contemplada no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-2) deve receber investimentos que superam R\$ 6 bilhões e deve estar concluída em 2012, segundo Neves. Ela é dividida em dois trechos: entre Ilhéus e Barreiras (BA), já com o licenciamento ambiental, e entre Barreiras (BA) a Figueirópolis (TO). "Essa ferrovia terá uma ponte que vai passar sobre o rio São Francisco e fará conexão com a Ferrovia Norte Sul", diz o executivo da Valec.

A FICO (Ferrovia de Integração Centro-Oeste) também deve ter edital lançado neste ano, conforme Neves. Ela vai ligar, por meio de 1.638 quilômetros de trilhos, as cidades de Campinorte (GO) e Vilhena (RO). Com custos estimados de R\$ 6,4 bi-

lhões, a obra depende de aprovação de estudos ambientais. "Estamos nos esforçando para que as obras sejam iniciadas neste ano e é possível que 9.700 quilômetros sejam concluídos até 2015. Com todos esses projetos, faremos integração de todas as regiões do País", declara Neves.

SISTEMA ESPANHOL – Mas o representante da estatal não promete apenas uma série de obras. Segundo ele, a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) estuda copiar o sistema espanhol para elaborar um modelo regulatório para as malhas brasileiras, já autorizado pela presidência da República. Apesar das diferenças entre o Brasil e a Espanha, como área territorial e tipo de carga transportada, ele diz que é possível utilizar o padrão.

O modelo atual prevê que o governo conceda a malha para a iniciativa privada, que é responsável pela operação. Pelo novo sistema, a Valec seria responsável pelo controle da via e venderia o direito de passagem por capacidade de carga para empresas embarcadoras. O material rodante seria de responsabilidade da iniciativa privada. "Isso é uma democratização da malha brasileira", diz Neves, que informa que o estudo deve ser concluído em dois meses e, se aprovado, será aplicado na área de concessão da Valec, ou seja, para a ampliação da malha, e não para as concessões já realizadas.

A Fiesp e o Ciesp defendem um novo modelo de concessão, que crie maior competição entre as ferrovias. A concessionária seria encarregada de manter a via e oferecer capacidade de transporte a um ou mais operadores independentes, que

entrariam com os seus trens e pagariam pela utilização. "Já há uma maturidade do setor ferroviário, que permite aperfeiçoar o marco regulatório e até mesmo a forma de concessão. Isso precisa estar na pauta", argumentou o diretor-titular adjunto do Departamento de Infraestrutura-Logística da Fiesp, Pedro Moreira.

Para o presidente do conselho da ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários), Marcello Spinelli, com o sistema usado atualmente, adotado em vários países do mundo, como os Estados Unidos, por exemplo, as concessionárias brasileiras como operadoras e mantenedoras da malha conseguiram melhorar os índices. "A nova proposta facilita o acesso aos operadores atuais e viabiliza a questão econômica. Por outro lado, há questões que precisam ser discutidas, como seguro, responsabilidade em caso de acidentes, entre outros".

EM BUSCA DE EFICIÊNCIA – Enquanto é definido qual pode ser o modelo a ser utilizado, a indústria clama por uma malha que possibilite mais eficiência nas operações e revela preocupação com a capacidade do traçado principal da Norte-Sul em atender os diversos ramais ferroviários e conseguir chegar até a mercadoria, para escoamento e distribuição dos produtos. "A artéria principal da ferrovia é uma realidade, mas a sua eficácia depende das ramificações e dos terminais de carga. A infraestrutura brasileira certamente não suportará um crescimento superior a 6% ao ano, por três anos seguidos", apontou o diretor de infraestrutura do Ciesp, Julio Diaz.

As derivações da malha principal também preocupam o presidente da Valec. Segundo ele, é importante que as outras obras estruturais comecem a ganhar a mesma velocidade da ferrovia, para que o sistema suporte o fluxo de carga. "Em relação às ramificações, não há mais o que discutir em termos de viabilidade. É correr e fazer, porque já passamos da

hora", disse José Francisco das Neves.

Na opinião de Spinelli (da ANTF), o grande desafio de curto prazo é criar uma pauta concreta de desenvolvimento e reduzir os custos da ferrovia. "Foram investidos R\$ 22 bilhões pelo setor privado em dez anos, o que possibilitou um aumento de carga de 56%, em uma rede que estava abandonada antes da privatização. Agora o nosso desafio é retomar a euforia e atingir as 500 milhões de toneladas, sem esquecer de trabalhar uma agenda regulatória para melhorar a competição do modal".

Recursos não têm sido problema para o setor, de acordo com o gerente do Departamento de Transportes e Logística do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), Dalmo dos Santos Marchetti, o modal é que o mais tem usado os recursos do banco. "Entre 2010 e 2013, os financiamentos em logística somarão R\$ 106,6 bilhões, sendo R\$ 56 bilhões em ferrovias, sendo R\$ 31 bilhões no TAV. Portanto, nos próximos quatro anos serão financiados R\$ 25 bilhões nas ferrovias".

AÇÚCAR E OUTROS GRANÉIS – O setor sucroalcooleiro tem ampliado o uso de ferrovia. O diretor de logística da Copersucar, Maurício de Mauro, diz que a produção da cana-de-açúcar está cada vez mais distante do embarque. "Além disso, mais de 75% dos nossos produtos são destinados a clientes finais. Assim, não temos intermediários e, por isso, o modelo nos traz desafios logísticos maiores".

Segundo Maurício de Mauro, a empresa espera ampliar a participação do modal ferroviário. Na safra 2009/2010 a representatividade deve ser de 27%; em 2010/2011, passará para 41% e deve chegar a 50% na safra 2011/2012".

Carlos Eduardo Bueno Magano, diretor comercial da Rumo Logística (braço logístico do Grupo Cosan), diz que o modal já representa 50% do que é movimentado pela empresa, algo em torno de 5 milhões de toneladas. Segundo ele, com a

mudança da rodovia para ferrovia, a empresa pode oferecer melhores custos para os clientes. "Além disso, com o nosso investimento em material rodante garantimos confiabilidade no transporte, uma vez que a frota fica 'presa' ao açúcar, diferente do que acontece com o transporte rodoviário", diz o executivo

A empresa está investindo R\$ 500 milhões em via permanente. Além disso, anunciou a compra de 729 vagões (220 já entregues) e 50 locomotivas. "Estamos adquirindo a área do CNAGA (Companhia Nacional de Armazéns Gerais Alfandegados), em Sumaré, com recursos de R\$ 180 milhões. Todas as ferrovias de São Paulo utilizam o terminal. Nossa intenção não é explorar apenas a movimentação de açúcar, mas também de contêineres", antecipa o executivo.

A Rumo Logística também fará um investimento diferenciado no seu terminal do Porto de Santos, que consiste na construção de uma cobertura que permitirá que as operações aconteçam nos dias de chuva. Juntamente com a Copersucar e com a Marimex, empresa especializada em armazenagem e transporte, na construção de uma pira ferroviária no Porto de Santos. "Estamos em fase de licenciamento. Com essas obras, em 2029, a empresa espera movimentar 29 milhões de toneladas de carga por ano no terminal da Rumo".

O gerente de transporte ferroviário da Bunge, Paulo Caprioli, diz que as ferrovias representam 24% das exportações e 4% das importações da empresa. O executivo enumera fatores que dificultam o Brasil no mercado internacional: longas distâncias e modais inadequados; produto de baixo valor agregado; grande impacto da logística no custo final; exigências crescentes no exterior (certificações). "Resultado: a soja exportada do norte do Mato Grosso para a China tem custo logístico de 45,3%, enquanto a produzida em Minneapolis e remetida para o mesmo destino, o gasto com logística equivale a 29,7%".

Retomada impõe desafios aos trilhos

Governo, empresas, universidades e profissionais compartilham experiências e perspectivas para o setor diante do crescimento econômico

UM PÚBLICO DE 500 PROFISSIONAIS E 40 organizações esteve reunido no II Encontro de Ferrovias, no final de abril, em Vitória, para discutir o tema 'Desafios das Ferrovias Brasileiras Frente à Recuperação Econômica Mundial'. Na abertura, o ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, afirmou: "Há uma mudança de humor e de agenda no segmento ferroviário, um sinal claro de otimismo, depois de 20 anos de estagnação."

Para Passos, o investimento no modo ferroviário é prioritário: "Queremos a expansão da malha, integrando as áreas de produção às áreas de consumo e aos portos; o aumento da capacidade do transporte de cargas, com a duplicação de linhas, a modificação do traçado e o que for necessário; e a implantação do Trem de Alta Velocidade (TAV), para transportar passageiros nos grandes centros urbanos, como Rio de Janeiro e São Paulo, Campinas e Curitiba", disse.

A retomada do crescimento do setor é uma realidade segundo o presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate. "Este ano, as fábricas de componentes ferroviários devem produzir mais que o dobro em relação a 2009. Vamos fabricar 2.500 vagões, conforme os pedidos que já estão em carteira. Nesta década, esperamos fazer média de 3 mil vagões por ano. Estamos recuperando o patamar da década de 1970, a de maior investimento ferroviário no País", disse.

Abate lembrou que a produção de vagões de carga cresceu a partir de 2003, em decorrência dos investimentos das concessionárias privadas na operação de carga, na via permanente e no material rodante, para atender à demanda reprimida. Desde 2005, cresce a demanda por vagões de passageiros.

DESAFIOS PARA A RETOMADA – A fabricação de locomotivas revela a tendência do mercado. Há dez anos nem se produziam locomotivas no País. Em 2009, foram feitas 22 unidades e, este ano, estão previstas 60, segundo Abate.

Professor titular do Instituto de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Paulo Fleury, apresentou estudo sobre a evolução do setor ferroviário brasileiro.

Alguns indicadores: desde a privatização em 1997 o volume transportado medido em TKU cresceu 50%, o investimento aumentou 435%, o consumo de combustível caiu 13,3% e os acidentes tiveram redução de 12,5%.

Porém, destacou Fleury, durante este período a produtividade média dos vagões foi reduzida em 14,9% e a velocidade média ficou estagnada.

"Temos um trabalho gigantesco pela frente. Precisamos capacitar nossos profissionais e fazer uma série de investimentos para o desenvolvimento do modal", disse o presidente da MRS Logística, Eduardo Parente Menezes.

"Os investimentos em ferrovias foram tão escassos durante tanto tempo que, para resolver os problemas prioritários, como a recuperação e a expansão da rede,

Abate: "Estamos recuperando o patamar da década de 1970"



seriam necessários R\$ 25,8 bilhões", disse o gerente de Meio Ambiente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Vinicius Ladeira, que pediu a mudança na matriz de transportes brasileira dominada 60% pelo modal rodoviário. "O desenvolvimento de outros modais vai ao encontro do Plano Nacional sobre Mudança de Clima, elaborado em 2008. Hoje, para o transporte rodoviário de 1000 toneladas por quilômetro, são produzidos 116 kg de CO₂, contra 34 kg nas ferrovias, e 20 kg no modal aquático", destacou.

"Temos que melhorar ainda a qualidade do diesel. Hoje, as locomotivas utilizam combustível com 1.800 ppm de enxofre", disse. Ladeira lembrou que, em 1994, o combustível brasileiro emitia 13 mil ppm de enxofre, comprometendo a saúde humana, produzindo chuva ácida, prejudicando a agricultura e o meio ambiente.

TREM É O CARRO-CHEFE – "O crescimento econômico do Brasil só é sustentável se houver infraestrutura de transportes para escoamento da produção. E a ferrovia é o carro-chefe para país com essas dimensões crescer", afirmou o presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) Marcello Spinelli, que é diretor-presidente da FCA.

Para o presidente da Federação das Empresas de Transportes do Espírito Santo (Fetransportes), Luiz Wagner Chieppe - que dirige o Grupo Águia Branca, do segmento rodoviário -, o desenvolvimento do modal ferroviário fomentará o crescimento nos outros meios. "A intermodalidade é fundamental. Tem muita carga de ferrovia sendo transportada por rodovias. São segmentos diferenciados, que devem atender ao mercado em suas especificidades", disse.

Segundo o Ministério dos Transportes, o minério de ferro, agregado aos produtos siderúrgicos acabados, corresponde a cerca de 75% do transporte ferroviário de cargas. Dos 25% restantes, 15% são da área agrícola e 10% de outras cargas e de



Ministro Paulo Sérgio Passos e o presidente das ANTF, Marcello Spinelli

contêineres. Há uma tendência de crescimento do transporte de contêineres por ferrovia, que hoje representa apenas 3% do total de contêineres transportados.

Empresas e organizações presentes no II Encontro de Ferrovias concordaram com a necessidade de elevados investimentos na correção da malha ferroviária existente, para eliminar seus gargalos, e na expansão, que atualmente é de 28 mil quilômetros, desproporcional à extensão territorial brasileira.

Para o presidente Abifer, com o crescimento da economia brasileira e a superação da crise mundial, o setor precisa resolver logo os gargalos já existentes - como o contorno das cidades, passagens de nível, a invasão da faixa de domínio, o compartilhamento de linhas - ou entrará em colapso.

UM NOVO COMEÇO – O ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, apresentou as primeiras realizações do Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT), de 2008. O Plano prevê investimentos de 1% do PIB por ano até 2025 em rodovias, ferrovias, hidrovias e portos, buscando a integração dos modais, a integração entre os estados e com os países vizinhos e a produtividade para esco-

amento da produção agrícola, mineral e industrial.

Os investimentos previstos no PNLT resultarão em uma nova matriz de transportes para o Brasil. Até 2025, o modal rodoviário, que hoje transporta 60% das cargas, ficará com 30%; as ferrovias passarão de 26% para 35%; o transporte aquaviário ficaria com 29%; dutoviário, com 5%; e ainda 1% no transporte aéreo. O ministro reafirmou a continuidade do plano, como política de estado, independente de qual partido estará no governo.

O objetivo é que Brasil passe a contar com 25 mil quilômetros de ferrovias competitivas - considerando 10 mil quilômetros dos melhores trechos já existentes -, além de 18 mil quilômetros que apresentaram dificuldades, atingindo o total de 43 mil quilômetros em 2019.

Segundo o ministro, o plano contempla o Ferroanel de São Paulo e os contornos de Araraquara (SP), Joinville (SC) e São Francisco do Sul (SC). Além disso prevê a implantação do Trem de Alta Velocidade (TAV) para ligar as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas. O programa destina ainda recursos para eliminação de gargalos, como contorno de cidades e passagens de nível, e estudos de viabilidade.



Unilever troca caminhão por trem

Polpa de tomate importada agora viaja 1.079 quilômetros até a fábrica de Goiás pelos trilhos de duas ferrovias

EFICIÊNCIA NAS OPERAÇÕES LOGÍSTICAS e agilidade no desembarço de produtos importados levaram a Unilever a trocar a rodovia pela ferrovia para transportar 11 mil toneladas de polpa de tomate do Porto de Santos até Anápolis (GO). A operação economiza 400 mil quilômetros em viagens com caminhão e reduz a emissão de 1,2 mil toneladas de CO2 na atmosfera e outros agentes poluidores.

Ao todo são percorridos 1.078 quilômetros de trecho ferroviário, numa operação da qual participam a concessionária MRS Logística, no trajeto de Santos a Campinas, e a Ferrovia Centro Atlântica (FCA), no percurso de Campinas até Anápolis, estação mais próxima de Goiânia onde está a fábrica da Unilever.

O controle de todas as etapas do transporte é feito pela Libra Logística, que acompanha desde a chegada do navio ao Porto de Santos até a entrega da polpa na fábrica de extrato de tomate e ketchup da Arisco, em Goiânia. "A Unilever precisava de uma empresa que assumisse toda a operação logística de forma eficiente, sustentável e que oferecesse visibilidade e informação sobre a movimentação da carga", afirma Eduardo Leonel, presidente da Libra Logística.

O presidente da Libra conta que um dos maiores desafios da Unilever era encontrar uma saída logística que evitasse a multa por atraso na devolução dos contêineres ao armador responsável pela importação do produto. "Muitas vezes o



Leonel: "A saída foi apostar o máximo possível no modo ferroviário, menos poluente e mais racional do ponto de vista logístico"

período de desembarço da mercadoria na alfândega já consome o tempo gratuito de utilização do contêiner após o desembarque", afirma Leonel.

Com a utilização da própria capacidade de armazenamento nas duas margens do Porto de Santos, a Libra Logística conseguiu resolver o problema. "Assim que o navio chega ao Porto de Santos, os contêineres são desestufados e devolvidos imediatamente ao armador. A carga é reestufada nos próprios contêineres da Libra e aguarda o desembarço nos Redex multimodais da Libra Logística, em Cubatão e da Libra Logística Valongo, em Santos".

O outro desafio, segundo Leonel, era encontrar uma solução que fosse susten-

tável, e tivesse valor fundamental para a Unilever. "A saída, então, foi apostar o máximo possível no modo ferroviário, menos poluente e mais racional do ponto de vista logístico". Até então, a empresa fazia todo o transporte por rodovia, com um prazo de três dias, 67% menor que o do rodoferroviário.

Com exceção de 4 mil toneladas da polpa de tomate – que, por questões de demanda reprimida, precisam ser rapidamente levadas a Goiânia por caminhão –, as restantes 7 mil toneladas do produto viajam de trem.

Com a opção ferroviária, foi possível economizar 200 viagens de ida e volta, retirando 400 caminhões das estradas. "Isso significa 440 mil quilômetros menos que

no modo rodoviário. Fora a menor poluição e os transtornos ao trânsito que esses caminhões provocavam", afirma o presidente da Libra Logística.

Leonel informa que durante toda a operação, mesmo antes do desembarço, o cliente pode acompanhar a situação da carga pelo serviço Librahub, uma plataforma web que por meio de chips rastreadores implantados diretamente sobre a carga, transmite informações sobre o produto, desde seu posicionamento até temperatura e fotos.

Localizada próximo ao maior centro produtor de tomates do Brasil, a fábrica da Arisco em Goiânia tem suprimento garantido por todo o ano, mas, no início da safra - entre fevereiro e maio -, é preciso importar 20 mil toneladas do produto para equilibrar o grau de acidez, a cor e a textura do tomate local. Por isso, a companhia multinacional importa sazonalmente polpa de tomates da China e dos Estados Unidos. Do Chile vêm 9 mil toneladas diretamente para Goiânia, mas, para as demais 11 mil toneladas, a Unilever precisava de uma solução de logística.

HISTÓRIA - A Unilever é um grupo anglo-holandês, resultado da fusão, em 1929, de duas empresas que tinham nos óleos e gorduras vegetais as suas matérias-primas mais importantes: a inglesa Lever Brothers e a holandesa Margarine Unie. Hoje, com unidades industriais em mais de 100 países, é uma das maiores empresas de bens de consumo do mundo, fabricante de produtos de higiene pessoal e limpeza, alimentos e sorvetes.

A empresa está presente em 100% dos lares brasileiros e seus produtos atingem, mensalmente, 86% dos domicílios, ou seja, cerca de 37 milhões. Entre os produtos que fabrica estão marcas Omo, Comfort, Seda, Lux, Kibon, Hellmann's, Arisco, Knorr, Becel, Maizena, AdeS, Dove, Axe, Close Up e Rexona.

No Brasil, onde mantém 12 fábricas nos estados de São Paulo, Goiás, Minas Ge-

rais e Pernambuco e emprega 12 mil funcionários, a Unilever é líder em 10 das 17 categorias de produtos em que atua.

Mesmo com o incremento de 27% na produção nos últimos quatro anos, a Unilever Brasil conseguiu melhorar seus indicadores ambientais: reduziu as emissões de carbono em 56%, por tonelada produzida e cortou o consumo de água em 32%.

OPERADOR LOGÍSTICO - O grupo Libra, um dos maiores *players* brasileiros em operação portuária, logística e comércio exterior e primeiro operador privado em contêineres no País, é um diversificado conglomerado empresarial com 65 anos de experiências e três unidades de negócios - Libra Terminais, Libra Logística e Libra Participações.

A Libra Terminais, que tem 18% de participação no total de contêineres embarcados e desembarcados no Brasil, oferece soluções integradas à cadeia logística, reunindo as operações portuárias de importação e exportação de contêineres na Libra Terminais Santos e na Libra Terminais Rio. Além disso, é responsável pela construção de um novo terminal portuário em Imbituba (SC) e pela expansão e diversificação das atividades no Terminal T-33 - antes exclusivo para a comercialização de açúcar e hoje integrado a Libra Terminais Santos.

A Libra Logística dispõe de infra-estrutura com centro de distribuição para o mercado interno e gerenciamento de transporte rodoviário e ferroviário e oferece soluções integradas para operações de armazenagem, movimentação, transporte, unitização e desunitização de contêineres para exportação e importação. É composta por unidades operacionais estrategicamente localizadas junto às principais rodovias e ferrovias da região Sudeste.

A Libra Participações engloba negócios sob controle do Grupo Libra ou em associação com outras empresas, sendo o principal deles a Companhia de Navegação da Amazônia (CNA).

Leve os mais completos cursos do setor de transportes para dentro de sua empresa

Cursos
INCompany



GERENCIAMENTO DE PNEUS PARA FROTA



Como calcular preços rentáveis para o transporte



ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS DE VEÍCULOS



CURSOS TÉCNICOS, FERRAMENTAS PARA GESTÃO DE NEGÓCIOS

Para mais informações ligue:
11 5096-8104
ou pelo e-mail: sabrina@otmeditora.com.br



Pague Menos amplia operações

Com origem no Nordeste, rede planeja atuar mais nos mercados do Sul e Sudeste com abertura de 50 lojas e um novo centro logístico

A REDE VAREJISTA FARMÁCIAS Pague Menos se prepara para expandir seu complexo sistema logístico nos próximos dois anos e consolidar a atuação em mercados com grande potencial de exploração. Atualmente, a empresa concentra seus produtos em apenas um centro de distribuição, em Fortaleza, no Ceará, de onde as mercadorias são distribuídas por 350 lojas espalhadas pelo Brasil. Até o final do ano, a rede pretende inaugurar mais 50 farmácias, principalmente nas regiões Sul e Sudeste.

Em 2009, a empresa deu prosseguimento ao projeto agressivo de expansão no Sudeste, com destaque para o estado de São Paulo. Foram inauguradas lojas na capital e em cidades como Suzano, Campinas, São Vicente, Taubaté e São José dos Campos, entre outras. O interior de Minas Gerais também foi privilegiado dentro deste planejamento estratégico. Os investimentos na região Sudeste foram de R\$ 20 milhões, apenas no ano passado. Cada nova unidade aberta representa cerca de 30 novos postos de trabalho - a rede con-



Do CD de Fortaleza saem mercadorias para todo o Brasil

ta com mais de nove mil colaboradores. Dentro da estratégia de ampliar sua atuação nos mercados das regiões Sul e

Sudeste, a Pague Menos decidiu construir um novo centro de distribuição até 2011, provavelmente em Minas Gerais. O objetivo é diminuir custos com transporte de mercadorias e otimizar o abastecimento das unidades das regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste. As novas instalações têm um custo estimado de R\$ 30 milhões. Com a inauguração do espaço, a rede deve aumentar em 25% o volume de mercadorias distribuídas, que passarão a ser divididas entre os dois centros logísticos.

DESCENTRALIZAÇÃO – De segunda-feira a sábado (inclusive nos feriados), cerca de 50 toneladas (ou 600 mil unidades) de medicamentos, produtos de higiene pessoal e cosméticos saem de Fortaleza, despachados para todo Brasil em direção às lojas. Em 2009, mais de 120 milhões de unidades passaram pelo centro logístico da rede, com 30

mil m² de área e capacidade para atender a demanda de mil pontos de venda. O tempo médio de transporte varia de acordo

com a região de destino: para o Nordeste são 48 horas; para o Centro-Oeste e Norte, cinco dias. "A Pague Menos tem uma operação regular de grande volume e somos muito exigentes quanto aos prazos. Naturalmente, somos um grande cliente para as empresas de logística e transportes", diz Pedro Praxedes, diretor de Sistemas e Logística da empresa.

Segundo Praxedes, a decisão final sobre a localização do novo espaço depende da infraestrutura logística e dos incentivos que a cidade poderá oferecer à empresa - Pouso Alegre (MG) é um dos municípios que estão sendo avaliados, bem como Brasília (DF). "O novo centro logístico nos permitirá maior descentralização das atividades, minimizando os riscos operacionais", afirma.

Outro fator que levou a Pague Menos a decidir pela abertura de um novo centro de distribuição é o fato de que boa parte dos seus fornecedores também está localizada nessas regiões (Sul, Sudeste e Centro-Oeste) e, atualmente, as mercadorias precisam ser levadas por caminhões ou mesmo avião até o centro logístico de Fortaleza, de onde seguem para as lojas. A rede varejista terceiriza o transporte das mercadorias e utiliza várias operadoras para realizar tal serviço. No modal aéreo,



um avião cargueiro 727 da Variglog transporta as mercadorias. A maioria das entregas para as regiões Sul e Sudeste é feita por via aérea.

O diretor da rede varejista acredita que, dentre as maiores dificuldades para as empresas que dependem diretamente de um sistema logístico rápido e eficiente no Brasil, estão a infraestrutura deficitária, o que gera custos altos; e o fato de haver poucas alternativas de operadores profissionais disponíveis no mercado. Mesmo com todos os obstáculos, a rede tem atingido suas metas de crescimento, além de ter conseguido implementar um sistema de distribuição de mercadorias bastante seguro. "Os índices de perda e roubo nas nossas operações também merecem destaque. Os sinistros são insignificantes. Em todo ano de 2009, foram registradas ape-

nas duas ocorrências", conclui.

INOVAÇÕES – A sede da empresa está localizada em Fortaleza, onde fica o setor administrativo, que juntamente com a gestão de estoques, funciona de forma automatizada desde 1990. É na mesma cidade que a Pague Menos começou a operar, em 1981, com apenas uma farmácia em um bairro da periferia. Após consolidar-se no mercado

cearense, a empresa inovou, em 1989, quando decidiu ser uma das primeiras do setor a realizar venda de vales-transporte e receber pagamentos de contas de água, luz e telefone, descentralizando a operação dos bancos e facilitando o acesso dos clientes a estes serviços.

A Pague Menos também incorporou o conceito norte-americano de drugstore, ao oferecer uma gama variada de produtos a seus clientes, que inclui, além de medicamentos, itens de beleza e higiene pessoal, e artigos de uso diário, como cartões e aparelhos telefônicos. A empresa ainda implementou serviços como a Farmácia de Manipulação Pague Menos e o cartão de crédito Pague Menos Mastercard, aceito em estabelecimentos em todo Brasil. O programa Farmácia Popular está presente em todas as pontos de venda de rede.

Saiba tudo que acontece nos setores de Transportes, Logística e Comércio Exterior



ASSINE JÁ
as publicações da



11-5096.8104

circulação@otmeditora.com.br



Gefco abre o leque para crescer 30%

Subsidiária brasileira da operadora francesa expande atuação na América do Sul e desenvolve clientes fora do grupo PSA

A GEFCO LOGÍSTICA DO BRASIL já definiu estratégias para elevar em 30% o faturamento em 2010. Além de aumentar suas relações comerciais com outros países da América do Sul, como Chile e Argentina, planeja desenvolver os clientes fora do grupo PSA e intensificar a participação nos setores automotivo e industrial, informa o diretor geral da empresa, Paul-Henri Fréret.

A principal novidade que a Gefco prepara para este ano é a inauguração do hub no aeroporto de Guarulhos (SP) no último trimestre de 2010 em área de 5 mil metros quadrados.

Segundo o diretor geral, este hub prestará serviços tanto para os modais marítimo, aéreo e rodoviário quanto para a logística de armazenagem e gestão de estoques. O local será responsável também pela consolidação de mercadorias provenientes, principalmente do serviço milk run para a indústria automotiva e daquelas coletadas em fornecedores e clientes domésticos e internacionais, principalmente na Argentina.

A Gefco também pretende finalizar as obras de reestruturação de toda a área MG (sigla de Magazine Geral do Veículo) que atende a fábrica de Porto Real (RJ), onde está instalada a linha de produção de automóveis e de motores do grupo PSA. Outra meta é incrementar os negócios com clien-



Fréret: novo hub de Guarulhos fará consolidação das cargas

tes em potencial entre eles a Leroy Merlin.

Além de ações voltadas para o público externo, a Gefco Brasil trabalha no estreitamento das relações entre diretoria e colaboradores. Para isso lançará ainda neste ano a ferramenta intranet.

RECUPERAÇÃO – Apesar do forte impacto que a crise mundial causou no setor aéreo de carga, para a Gefco do Brasil o ano

de 2009 foi de recuperação, com investimento em melhorias e expansão da sua área de atuação, segundo Fréret.

A empresa estendeu sua expertise em *milk run* de linha automotiva para o setor de linha branca e vem obtendo bons resultados com a prestação desses serviços.

Em 2009 a Gefco registrou a expedição de 125 mil mercadorias e em 2010 pretende movimentar 30% a mais de cargas.

A Gefco está presente em mais de 80 países cobrindo 85% do mercado mundial. Subsidiária do grupo PSA Peugeot Citroën, está entre melhores companhias de transporte e logística da Europa graças à integração de rede e serviços multimodais (rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo). As duas áreas de expertise da empresa são: TLA - Transporte e Logística Automotiva, incluindo toda a cadeia de abastecimento automotivo, além de transporte

e preparação de veículos e TLI - Transporte e Logística Industrial. O grupo possui mais de 400 instalações e está expandindo suas atividades em três regiões: Europa Oriental, Ásia e América do Sul.

A Gefco é atualmente o segundo maior grupo de logística na Argentina, figura entre as quinze maiores empresas de logística no Brasil e ocupa o quinto lugar no ranking do setor automotivo.

29/06 a 01/07/2010

Centro de Eventos FIERGS
Porto Alegre/RS

12^A TRANSPO-SUL

FEIRA E CONGRESSO DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

A Vitrine do Transporte e Logística

- Transporte de Cargas
- Caminhões e Utilitários
- Implementos Rodoviários
- Logística e Infra-estrutura
- Distribuidores de Combustível
- Movimentação e Armazenagem
- Borrachas e Pneus
- Gerenciamento de Risco
- Transporte de Passageiros
- Comércio Exterior
- Tecnologia Embarcada
- Sistemas e Automação
- Seguros
- Agentes Financeiros

**Garanta seu espaço neste grande evento
70% da Feira já está comercializada**

Reservas (51) 3342.9299

marketing@setcergs.com.br / comercial@setcergs.com.br

www.transposul.com

Organização

SETCERGS
Transporte & Logística

Patrocinadores



Caminhões
Ônibus



Mercedes-Benz

SEST SENAT

Dipesul 30



FIERGS





Centeranel disciplina a distribuição

Empreendimento localizado próximo ao Rodoanel conta com serviços e equipamentos adequados às exigências da nova legislação de trânsito e entrega de mercadorias da Grande São Paulo

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI



Foto simulada do empreendimento que exigirá investimentos de R\$ 250 milhões

O novo condomínio logístico Centeranel Raposo foi idealizado para facilitar a entrega e distribuição de cargas na Região Metropolitana de São Paulo, atendendo às novas leis de restrição de tráfego. O empreendimento estará preparado para receber grandes caminhões com cargas inteiras, que poderão ser posteriormente fracionadas para serem distribuídas pela região, com a utilização de veículos menores. Para isso, o projeto conta com bolsões de estacionamento interno de caminhões e grande quantidade de docas para separação das cargas.

O Centeranel Raposo, empreendimento da Racional Engenharia, está em região estratégica para o escoamento de mercadorias, no cruzamento do Rodoanel e a ro-

dovia Raposo Tavares, no quilômetro 20. Com investimentos de R\$ 250 milhões, o empreendimento terá 105 mil metros quadrados de área construída, em um terreno de 180 mil metros quadrados.

A primeira fase do empreendimento, com 50 mil metros quadrados, será entregue em setembro de 2010; a segunda fase com 55 mil metros quadrados, em maio de 2011. O interesse que o condomínio tem despertado nas empresas do setor pode levar a construtora a acelerar as obras. "Estamos estudando a possibilidade de antecipação da segunda fase do projeto" afirma a engenheira Érika Matsumoto, da Racional Engenharia.

VERSATILIDADE – O projeto arquitetônico prevê a construção de três grandes

galpões com várias possibilidades de uso, divididos em unidades modulares com acessos e infraestrutura independentes no mezanino. Os galpões terão pé-direito livre de onze a doze metros, piso para sobrecarga de seis toneladas por metro quadrado e estrutura metálica de cobertura com telhas zipadas para completa vedação. "Serão três edifícios que poderão ser subdivididos em unidades modulares e com áreas de apoio, para oferecer às empresas os mais arrojados conceitos de recebimento, armazenagem e distribuição de produtos", explica Matsumoto.

Segundo a engenheira, o condomínio logístico oferece flexibilidade na locação de espaços – módulos que podem variar entre 105,3 metros quadrados e 1,7 mil metros quadrados, o que permite às empresas segmentar suas operações em módulos isolados. Os galpões e os serviços podem ser adaptados para obter licenças necessárias à movimentação e armazenagem de cargas específicas (farmacêuticas, eletrônicas, entre outras).

O condomínio terá sistema integrado de Circuito Fechado de TV (CFTV) e de acesso, com monitoramento 24 horas, e contará com áreas comuns e de serviços, que incluem portaria central, largas vias de movimentação interna, refeitório, estacionamentos de automóveis e de caminhões, área de apoio para caminhoneiros, com sala de descanso e banheiros com chuveiros. ■

XVI
Fórum
Internacional **Logística**
Expo.Logística 2010
Rio de Janeiro

13 a 15
setembro
Hotel InterContinental
Rio de Janeiro

O evento que é estratégico para o mercado e principalmente para a sua empresa.

Prepare-se para o grande evento de logística
do Rio de Janeiro.

Após 10 edições de sucesso, a **Expo.Logística** se consolida como um dos principais pontos de encontro dos executivos do setor. A feira apresenta ao mercado os melhores produtos, serviços e soluções logísticas, sendo o local ideal para a realização de bons negócios e networking de alto nível.

A feira acontecerá em um ambiente integrado ao **XVI Fórum Internacional de Logística**, realizado pelo ILOS, o mais conceituado instituto de logística e *Supply Chain* do país. O fórum é reconhecido por reunir renomados profissionais nacionais e internacionais do setor, além de divulgar pesquisas inéditas e fundamentais para o ambiente de negócios do país.

Garanta a sua participação na **Expo.Logística** e fique frente a frente com os principais tomadores de decisão do setor.



www.expologistica.com.br

Informações e Vendas:

expologistica@fagga.com.br
(21) 3035-3100
(11) 3044-4410

Realização:



Instituto de Logística
e Supply Chain

Promoção e
Organização:



Pesquisa mostra como os clientes contratam

Aslog apura, por exemplo, que decisão sobre terceirização da logística é da diretoria e que preço tem grande peso na escolha

TERCEIRIZAÇÃO EM LOGÍSTICA? A PERGUNTA foi feita pela Associação Brasileira de Logística (Aslog) a empresas contratantes de serviços logísticos terceirizados no país. É a primeira vez que uma pesquisa desse tipo é realizada e o que a motivou foi exatamente a demanda do próprio mercado por informações quantitativas e confiáveis sobre esse assunto.

Existem milhares de empresas que terceirizam parcial ou totalmente suas operações logísticas, desde apenas o transporte até 100% da operação. Participaram da pesquisa empresas do comércio e indústria, classificadas em duas categorias – de pequeno porte, que faturam até R\$ 100 milhões anuais, e de grande porte, com receita acima desse valor.

Os resultados foram apresentados no dia 11 de maio pelo presidente do Conselho Deliberativo da Aslog, Adalberto Panzan, em um evento realizado no Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Campinas e Região (Sindicamp). Os resultados, em linhas gerais, revelam as práticas e motivações em relação à terceirização de serviços logísticos.

A pesquisa revelou que o custo logístico total (transportes, movimentação e armazenagem de materiais e estoques) varia de 2% a 5% sobre o faturamento das empresas. Tal incidência é válida para as empresas pequenas e grandes.

A enquete também revelou que quem decide a terceirização em logística nas empresas é a diretoria e quem gerencia são os departamentos de Supply Chain, Logística e Transporte. O preço, para a maioria, é um



Panzan: pesquisa indica tendências

critério importante na seleção do prestador de serviços logísticos e o perfil que elas desejam contratar é de transportador de cargas que ofereça serviços logísticos e operação nacional.

As empresas elen-caram os critérios mais importantes para a escolha do operador logístico. Para as pequenas, por ordem de pontuação, estão em primeiro, o preço, depois a experiência no segmento, as ferramentas de tecnologia e a qualidade do pessoal. As grandes, além dos mesmos critérios das pequenas, exigem também o histórico do desempenho.

Adalberto Panzan acrescenta que o conhecimento técnico gerado pela Aslog ao longo de seus mais de 20 anos de atuação cria oportunidade de identificação de tendências por meio de pesquisas, enquetes, estudos setoriais junto aos mais distintos participantes do mercado, envolvendo o mercado industrial, ata-

cadista e varejista, o agronegócio, os prestadores de serviços logísticos e seus tantos fornecedores ou parceiros, tais quais os transportadores.

ANO DE EXPANSÃO –Indústrias e operadores logísticos prevêem fechar o ano de 2010 com aumento no faturamento, mais funcionários e investimentos em frota e em armazenagem. Esse otimismo todo consta de uma enquete também feita pela Aslog no período de 3 a 7 de maio. Foram analisados os reflexos diretos do crescimento econômico nas operações logísticas no País no primeiro quadrimestre de 2010 comparado a janeiro a abril de 2009, quando a economia sentia os reflexos da crise.

Responderam à pesquisa (que será realizada e divulgada a cada quatro meses) 31 indústrias e 18 operadores logísticos.

Os números positivos se confirmam no volume de transporte (toneladas) que aumentou em 89% dos operadores e 68% para indústrias. O percentual de aumento variou de 13% a 23% e vale independente da natureza das operações (transferência, distribuição, reversa).

Na outra ponta, o prazo médio de entregas manteve-se para a maioria das empresas e operadores. As empresas contrataram mais funcionários e compraram mais veículos envolvidos nas operações logísticas no quadrimestre de 2010. Esse comportamento deverá se repetir até o final do ano. E, como as próprias empresas sabem e responderam na enquete, o custo operacional, para a maioria, aumentará em relação ao restante do ano.

COM INTRALOGÍSTICA TUDO SE ENCAIXA.
ATÉ NOVOS CONHECIMENTOS.



●●●● **25ª**
NOVIMAT
2010
●●●●●

ONDE A INTRALOGÍSTICA ACONTECE,
E OS BONS NEGÓCIOS TAMBÉM.

Colocar tudo no lugar certo, no tempo certo é algo que a intralogística faz todos os dias. Como profissional da área, você sabe também o quanto é importante ampliar seus conhecimentos e estar atualizado sobre tudo o que acontece.

Por isso, você não pode deixar de participar da maior feira especializada em intralogística da América do Sul e a que **mais entende do mercado nacional.**

Além de ver as novidades de cerca de 200 expositores das áreas de **embalagem, movimentação, armazenagem, TI e serviços**, você vai poder participar da **Semana da Intralogística** com palestras e informações muito úteis para o seu dia a dia.

Inscriva-se e aproveite para ampliar seus conhecimentos.

3 A 6 DE AGOSTO

LIGUE (11) 5575-1400

Faça seu credenciamento no
www.feiramovimat.com.br

APOIO

INTRA **Logística** REVISTA
MOVIMENTAÇÃO E ARMAZENAGEM DE MATERIAS

LOCAL

UN EXPO
CENTER NORTE
CENTRO DE EXPOSIÇÕES E CONVENÇÕES

PROMOÇÃO E REALIZAÇÃO

IMAMIX
FEIRAS E COMÉRCIO LTDA.



De olho grande no Brasil

Porto de Marselha Fos busca atrair cargas e anuncia investimentos na área de contêineres, logística e graneis líquidos

■ RENATA PASSOS

A CRESCENTE IMPORTÂNCIA BRASILEIRA no cenário internacional em função dos avanços econômicos despertou a atenção do porto francês de Marselha Fos (localizado a 70 quilômetros de Marselha).

No ano passado, o comércio entre o maior porto francês (quarto no ranking europeu) e o Brasil girou em torno de 4,5 milhões de toneladas, do total das 83 milhões de toneladas operadas pelo terminal.

Como inúmeros portos europeus, Marselha Fos sofreu com a crise econômica. "Estamos passando um tempo difícil", reconhece a responsável comercial das Américas no porto, Géraldine Manzon, ao estimar a movimentação de 92 mi-

lhões de toneladas em 2010.

Embora movimente diferentes tipos de cargas, o principal volume de Marselha Fos ainda é de produtos de petróleo e petróleo bruto (cerca de 60 milhões de toneladas em 2009). Além do petróleo, o intercâmbio de mercadorias com o Brasil envolve minério bruto (de 7 milhões de toneladas que são operadas no porto, cerca de 4 milhões são provenientes do Brasil), itens alimentícios, produtos químicos, materiais de construção e equipamentos.

NOVOS PARCEIROS – Para alcançar as metas de movimentação, o porto e a iniciativa privada têm investido em diferentes

frentes e uma das apostas é no segmento de contêineres. No ano passado, o porto movimentou 880 mil TEU.

No próximo ano entrarão em operação dois novos terminais de contêineres, entregues a dois operadores privados: Portsynergy (uma parceria entre a CMA CGM-Dubai Ports) e o outro para MSC (Mediterranean Shipping Company). Com investimentos de 400 milhões de euros, eles futuramente poderão responder pela movimentação de 1,4 milhão de contêineres.

Outro terminal será o Fos 3XL, com capacidade de operar 800 mil TEU. Um volume maior poderá vir com o Fos 4XL (operado pela Hutchison Port Holdings, de Hong

Kong) que terá capacidade de 1,2 milhão de TEU e entrará em operação entre 2017 e 2018.

Com todos esses projetos, a capacidade de movimentação de contêineres triplicará para 4 milhões de TEU dentro de sete anos.

Dentro do segmento de contêineres, um dos focos é o tráfego de cargas reefer. O movimento deste segmento, de 570 mil toneladas ano

passado, incluiu 450 mil toneladas de frutas e vegetais. A infraestrutura portuária hoje é dotada de 450 tomadas frigoríficas no terminal de Fos, galpões refrigerados, posto de inspeção ao lado da alfândega, além de serviços veterinários e fitossanitários.

LOGÍSTICA E ETANOL – Outra expansão do porto francês é na área reservada à distribuição com a cessão de 160 hectares para a zona logística denominada Fos Distriport, nas proximidades dos terminais de contêineres. Um terço da área já está em operação. Até 2015, o Distriport estará concluído.

Empresas como Kuehne & Nagel, Ceva Logistics, Schenker e DB Logistics já estão na zona logística que terá ainda centrais de compras de empresas como Danone e Ikea.

A Ikea, grande indústria e varejista de móveis da Europa, escolheu Fos para implantar sua plataforma de distribuição de produtos para o Sul da Europa, mais especificamente para as redes de lojas francesas, italianas e espanholas. "O armazém conta com 135 mil metros quadrados e tem capacidade para movimentar 80 mil TEU por ano", detalha Géraldine Manzon, para quem há espaço para receber novas companhias de logística. "Contamos com 1,5 milhão de metros quadrados de armazéns dedicados à logística e à distribuição".

Com a ligação ferroviária existente, o



Contêineres: capacidade será triplicada em sete anos

porto poderá ampliar a participação do trilho na matriz de transporte. Segundo a executiva, hoje o transporte rodoviário carrega 80% do que é operado no porto; o ferroviário 14%; e o fluvial 6%. "Um de nossos objetivos é ampliar o uso ferroviário e fluvial".

O porto de Marselha Fos também pretende sensibilizar os dirigentes brasileiros da área de biocombustíveis em função de sua experiência no mercado de granel líquido. "Estamos em fase de prospecção na área de etanol. Ao mesmo tempo, estamos desenvolvendo a capacidade de estocagem".

O porto ocupa a terceira posição mundial na movimentação de petróleo com a operação de 60 milhões de toneladas de granéis líquidos em 2009 e conta com espaços disponíveis para desenvolver projetos industriais ou de estocagem. Hoje o porto é um corredor para petróleo bruto, produtos refinados e químicos e GNL para França, Suíça e Alemanha. "Até o final de 2011, teremos capacidade de 2 milhões de metros cúbicos de estocagem de GNL", destaca Géraldine Manzon.

O porto conta com dois projetos de terminais para gás. A Gaz de France-Suez e a Total colocarão progressivamente um terminal em operação em 2010, que garantirá a operação de 6 milhões de toneladas de GNL por ano para o porto francês.

A empresa Fos Faster (Vopak/Shell) tam-

bém está elaborando um projeto de terminal de gás com uma capacidade equivalente ao da GDF-Suez/Total, mas entrará em operação em 2017.

ATRAÇÃO DE CARGAS – Um dos argumentos para ampliar os volumes operados com o Brasil é a hinterlândia do porto. Para as empresas brasileiras, Marselha Fos é apresentado como alternativa eficiente

aos portos do norte da Europa.

Segundo Géraldine Manzon, Marselha Fos está apto a atender todo o Sul da Europa (como Suíça, Alemanha e Áustria), além do leste Europeu e do Mediterrâneo. "O porto tem a capacidade de fazer um rápido atendimento aos países do Mediterrâneo que estão em crescimento, graças aos serviços marítimos diretos. São dois dias para a Argélia e Tunísia; três para o Marrocos; quatro para a Grécia; cinco para a Turquia; e seis dias para o Egito e Israel", detalha. A executiva diz que é mais vantajoso fazer a operação por Marselha Fos porque o porto está muito mais próximo desses pontos. "Com a crise, as empresas pensam em reduzir cada etapa do transporte e trazer carga de outros portos pode encarecer a operação, pois o transporte terrestre tem custo superior ao marítimo. Marselha Fos está a uma distância de 960 quilômetros de Le Havre, a 1.080 quilômetros de Antuérpia e distante 1.180 quilômetros de Roterdã", ressalta. O porto francês tem um acordo de portos-irmãos com o porto de Santos desde 2006.

Ao mesmo tempo que busca atrair cargas, o porto francês tem ampliado investimentos. O programa 2009-2013, orçado em 600 milhões de euros, deverá gerar outros 3 bilhões de euros de investimentos privados na zona portuária. O objetivo é que o tráfego de mercadorias suba para 125 milhões de toneladas até 2013. 

Maré não está para peixe

Apesar dos investimentos de R\$ 365 milhões, terminal de Paranaguá enfrenta dificuldades por falta de dragagem

RENATA PASSOS



O PORTO DE PARANAGUÁ (PR) DEVE RECEBER investimentos que somam cerca de R\$ 365 milhões neste ano, entre remodelação e expansão da área primária, com edificação de novas estruturas de armazenamento de grãos e cargas refrigeradas. No entanto, o atraso na obra de dragagem no porto tem trazido uma série de problemas para as empresas que atuam no comércio internacional e utilizam o porto para enviar e receber mercadorias do exterior.

O diretor de desenvolvimento empresarial da Appa (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina), Luiz Alberto de

Paula Lenz César, diz que os projetos que serão implementados ao longo do ano garantirão mais capacidade e eficiência operacional ao porto paranaense.

As obras que receberão maior investimento, cerca de R\$ 95,7 milhões, contemplam a remodelação e ampliação do cais. Com cerca de R\$ 55 milhões é prevista a construção de um píer com 436 metros de comprimento para operação de navios. Denominado de Corredor Oeste de Exportação, ele constituirá em um aumento de 30% na estrutura física do porto. Segundo César, a expansão permitirá um aumento de até 80% na movimentação de grãos. "A obra deve durar 12

meses", estima o executivo.

DRAGAGEM — A remodelação do cais inclui a dragagem de aprofundamento dos bergs. A ideia é padronizar para que todos tenham a profundidade de 14,5 metros. No ano passado, quando foi realizada uma dragagem emergencial, foi definido que porto contaria com uma draga própria. Em janeiro deste ano, foi firmado um contrato de US\$ 25,7 milhões com a Global Connection, mas outra participante da licitação entrou com liminar contra a compra. A Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina aguarda decisão judicial para concluir o

processo de compra da draga.

Mas o atraso está prejudicando as empresas que operam suas cargas no porto. O fechamento do canal da Galheta por problemas climáticos tem colocado em cheque a infraestrutura do porto. A Appa defende-se ao dizer que os problemas climáticos afetaram a operação marítima em toda a região Sul, e não apenas em Paranaguá.

O fato é que a constante interrupção do fluxo de navios no porto paranaense, que ocorreu nos últimos meses, faz com que as embarcações descarreguem cargas em outros portos e aí que começa uma série de problemas.

Além de atrasar as operações, a deficiência tem ocasionado custos adicionais para as empresas. Segundo importadores, ao serem direcionados para outros terminais eles não recebem o desconto de cerca de 15% no ICMS previsto por decreto do governo do estado. A lei prevê o abatimento para empresas firmadas no estado e que recebam produtos do exterior pelos terminais paranaenses. Mas as cargas frequentemente são redirecionadas para fora - seja pelas limitações de navegação nos canais do porto, seja pelos problemas climáticos - como os ocorridos em Paranaguá.

Segundo o Rafael Dantas, diretor comercial da Asia Shipping, uma das empresas que utilizam os serviços do porto, existe um impeditivo legal neste tipo de operação: os contêineres só podem retornar para Paranaguá se forem transportados por navio de bandeira brasileira. Diante disso, os armadores optam por fazer transbordo no Uruguai e na Argentina para renovar a documentação aduaneira no exterior, procedimento que leva cerca de um mês. "Outra solução seria o transporte terrestre via DTA (Despacho de Trânsito Aduaneiro), mas com isso os importadores perdem o benefício fiscal", declara.

A solução, segundo Dantas, é a mobilização de toda a sociedade para que seja adotada uma medida legal que permita que essas cargas que foram descarre-

gadas em outros portos, em função do cancelamento das escalas, possam chegar via DTA com a manutenção do benefício fiscal do ICMS reduzido, "já que os problemas de infraestrutura de Paranaguá também são de responsabilidade do estado que administra o porto".

CAPACIDADE DE ARMAZENAMENTO

Enquanto a dragagem não sai do papel e a situação se mantém indefinida, a Appa investe em espaços para armazenamento de cargas. Entre as obras, estão previstas a construção de um novo silo graneleiro horizontal, com capacidade para 107 mil toneladas, e de um terminal para cargas congeladas com capacidade para 12 mil toneladas. O terminal, que ainda será licitado, deve receber investimentos de R\$ 18,5 milhões.

A aposta no segmento de congelados é ocasionada pelos números crescentes. Entre 2003 e 2009, as exportações do segmento praticamente triplicaram no porto, ao passar de 703,8 mil toneladas para 1,7 milhão. O valor gerado pelos embarques apresentou um crescimento de mais de 500%: saltou de US\$ 414 milhões, em 2003, para US\$ 2,92 bilhões, no ano passado. "Assumimos a liderança de exportação de congelados em volume, com 1,6 milhão de toneladas movimentadas no ano passado", ressalta.

Quando questionado se a liderança pode estar ameaçada em função da recuperação dos volumes do porto de Itajaí, que foi afetado pelas chuvas, o executivo da Appa diz que não crê que isso ocorra. "Temos um esforço comercial no segmento de carne vermelha. O porto de Itajaí é forte em carnes brancas", explica César, que completa: "Toda competição é necessária e bem-vinda. E o porto de Paranaguá está se preparando para isso".

Além disso, é prevista uma reestruturação e do pátio de triagem. Hoje a capacidade do pátio é de 900 e subirá para 1300 vagas. Com investimento de R\$ 8 milhões, também é prevista a incorporação de áreas de lazer.

MOVIMENTAÇÃO – Além de congelados, a movimentação de contêineres também cresceu no ano passado. Em 2009, o TCP (Terminal de Contêineres de Paranaguá) foi o único do País a registrar crescimento na movimentação de cargas em relação ao ano anterior. Os embarques tiveram alta de 7,43% e os desembarques de 0,36%. Em 2009, o porto operou 627,8 mil TEU, mais que o dobro apurado em 2003 (270,8 mil TEU). Neste ano, a expectativa é que o TCP amplie a movimentação em 10%.

O diretor-superintendente do TCP, Juarez Moraes, declarou em recente evento da Amcham de Curitiba, que as obras mais urgentes são da ampliação e modernização do cais e a dragagem do porto, que dependem de questões burocráticas. "Paranaguá tem capacidade para atender a demanda de 2010, mas, se não houver investimentos, teremos um gargalo em um ou dois anos", alertou.

No ano passado, a movimentação total do porto manteve a média anual de aproximadamente 30 milhões de toneladas. A expectativa para este ano é de 42 milhões de toneladas. O último recorde foi em 2007: 38 milhões. Caso essa projeção se confirme, o complexo poderá aumentar para 10% sua participação na balança comercial brasileira. Em 2009, foi de 8,2%, desempenho superior ao de 2008, quando atingiu 7,1% de participação.

No entanto, apesar das exportações brasileiras de agronegócio terem ampliado nos últimos anos, a movimentação de grãos no porto se mantém estável. Em 2002, a movimentação de exportação foi de 14,8 milhões de toneladas. No ano passado, ficou em 14,5 milhões de toneladas e, em 2008, atingiu 13,7 milhões. Na importação de grãos, principalmente fertilizantes, a movimentação também não teve muita variação. Em 2002, foi operado 4,3 milhões de toneladas. No ano passado, 4,5 milhões de toneladas e 6,4 milhões de toneladas em 2008.

Asia Shipping reestrutura parcerias e lança serviços

Portfólio passa a incluir, por exemplo, operação de carga consolidada de Milão para Santos

■ RENATA PASSOS

A ASIA SHIPPING TRANSPORTES INTERNACIONAIS acaba de reestruturar as suas parcerias na Europa e anunciar novos serviços que facilitam as operações de agenciamento de cargas de comércio exterior com o continente.

Na Itália, a empresa fechou acordo de exclusividade com a CSA (Central Shipping Agency S.p.a), companhia de agenciamento de carga pertencente ao Grupo Centralfin, com diversas empresas na área de logística e transporte.

Com a parceria, a Asia Shipping passa a contar com serviços de importação de carga consolidada de Milão para Santos (SP), com frequência semanal, e do mesmo ponto para Rio Grande (RS), Itajaí (SC) e Rio de Janeiro (RJ), com periodicidade quinzenal. "Na exportação, o serviço de carga fracionada tem frequência semanal de Santos para Milão. Vale lembrar que cargas de outros estados podem seguir para Santos por trânsito e depois partir para a Itália", explica o diretor comercial da empresa, Alexandre Pimenta.

PENÍNSULA IBÉRICA — A Asia Shipping também tem novos parceiros na Península Ibérica. Agora, os embarques com a Espanha serão realizados por intermédio da AGC Newtral, que pertence ao Grupo Romeu, com 100 anos de experiência e mais de 40 mil metros quadrados de armazéns. Com o acordo, a empresa passa a contar com serviço de frequência semanal nas importações de Barcelona para San-

tos e quinzenal nas exportações de Santos para Barcelona.

"Em Portugal, a AGC conta com parceria com o agente Transcenco, que possibilita que as cargas fracionadas sejam embarcadas via Barcelona. Os contêineres *full* partem diretamente de Portugal", detalha Pimenta, que acrescenta: "A estrutura logística dessas empresas foi um diferencial para estabelecermos os acordos".

Segundo o executivo, a proposta da Asia Shipping é estruturar parcerias com grandes *players* do mercado europeu para oferecer melhores serviços aos clientes. "Ao mesmo tempo, queremos ampliar a nossa participação no continente e fortalecer a nossa presença global", ressalta.

Pimenta lembra ainda que a Asia Shipping mantém operações na Inglaterra por intermédio da TransGlobal e juntas as empresas oferecem o serviço de carga consolidada de importação de Tilbury para Santos, com frequência semanal. Na exportação, os mesmos portos são atendidos semanalmente.

A Asia Shipping Transportes Internacionais, uma empresa multinacional de origem brasileira, com 14 anos de existência, é a única companhia 100% nacional de agenciamento de carga a despontar na América do Sul entre grandes conglomerados mundiais, de acordo com dados da consultoria Datamar. Atua com uma rede de 17 escritórios próprios na América do Sul e na Ásia e representantes nos principais portos e aeroportos do mundo,

Custom vai representar MOL no Brasil

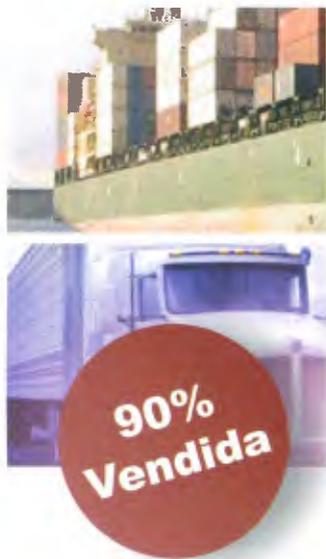
Área de atuação da agência abrange a América latina

APÓS SEIS MESES DE NEGOCIAÇÃO, A Custom Comércio Internacional é a nova representante da multinacional japonesa MOL Logistics, provedor logístico pertencente ao grupo Mitsui. Segundo o sócio-diretor da Custom, Milson Januário, a empresa foi escolhida em função de estar alinhada com os processos brasileiros e também por ter aderência à companhia japonesa em função do nível do alto nível de serviços que oferece.

"Além disso, temos experiência em projetos especiais, como transferência de fábricas. Outro motivo é a nossa estrutura geográfica e o fato de termos estrutura própria em Miami. Por intermédio de nossa unidade norte-americana, a MOL pode atuar não apenas no Brasil, mas também na América Latina", detalha Januário.

Para a Custom, a grande vantagem de assinar uma parceria com uma empresa do grupo Mitsui, um dos maiores do mundo e atuante em setores de mineração, siderurgia, infraestrutura, motores, transporte, aerospacial, químico, energia, alimentos, telecomunicações, financeiros, entre outros. "Como as empresas japonesas têm tradição em trabalhar com parcerias, devemos ampliar o volume de carga operada", diz Januário, sem estimar números.

A Custom conta com sete escritórios no Brasil e um em Miami. A MOL Logistics tem escritórios próprios em cerca de 100 cidades em todo o mundo.



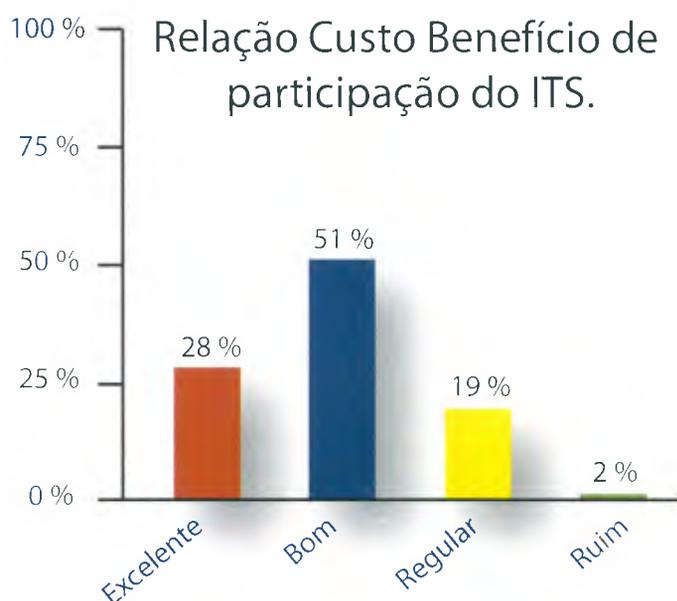
Itajaí Trade Summit 2010

Feira de Logística, Transporte e Comércio Internacional
Dias 15, 16, 17 de Setembro



4 em cada 5 expositores consideram o custo benefício do Itajaí Trade Summit excelente ou bom

Durante as duas últimas edições do Itajaí Trade Summit, a feira e os serviços oferecidos no evento foram avaliados pelos expositores. 79% dos entrevistados consideraram o custo benefício para participação excelente ou bom. Esta e demais respostas você encontra no nosso site.



Garanta já seu espaço. 90% da feira já foi comercializada

Realização:



Patrocinador :



Pulverizando os negócios

Com retração do setor automotivo, a Tito Global decidiu diversificar mercados e agora prevê crescer 24% neste ano

■ RENATA PASSOS

A CRISE FINANCEIRA INTERNACIONAL atingiu em cheio as empresas que atuam na prestação de serviços. Algumas acharam soluções que amenizaram os efeitos e que possibilitarão crescimento de negócios em 2010.

É o caso da Tito Global Trade Service que fechou 2009 com faturamento de US\$ 24,4 milhões, queda de 12,8% em relação ao período anterior (US\$ 28 milhões). A diminuição nos negócios não foi maior porque a empresa aumentou em 39% a carteira de clientes e ampliou a participação em outros setores produtivos.

De acordo com o CEO da Tito, Hermeto Bermúdez, a empresa sempre atuou fortemente no setor automotivo, uma atividade abalada pelos problemas econômicos em todo o mundo. "Frente a isso, fortalecemos nossa estrutura comercial e fomos atrás de novos nichos de mercado. E conseguimos, em 2009, aumentar em mais de 100% a atuação nos setores alimentício, varejo, embalagem, óleo e gás", destaca, ao informar que a empresa mantém-se presente na indústria automotiva.

Em 2009, a Tito operou 116 mil embarques e processos - 56% no fluxo de exportação e 44% na importação. Além disso, cresceu 50% nos serviços logísticos, com destaque para as movimentações rodoviárias e marítimas no Mercosul, e na importação aérea e marítima da China e dos Estados Unidos para o Brasil. "Mesmo com as adversidades econômicas mundiais, não deixamos de crescer, reflexo da adequação dos nossos serviços à realidade atual", explica Hermeto Bermúdez, para quem é im-



Fábio Bermúdez: é hora de ir para a China

prescindível que o País concretize mais acordos bilaterais que facilitem o acesso a mercados. "É preciso repensar, pois a camisa de força em que o Mercosul se transformou nos impede negociações flexíveis com o resto do mundo".

Para o diretor comercial da Tito, Fábio Bermúdez, a crise trouxe problemas na relação do Brasil com a Argentina. "Eles continuam exigindo o licenciamento de itens da linha branca, pneus e mais recentemente brinquedos. Além de solucionar essa questão com a Argentina, seria importante que o governo brasileiro conseguisse a extensão do acordo automotivo com o México".

NA DIREÇÃO DA CHINA – Para 2010, a expectativa é que a Tito feche o ano com

crescimento de 24% nos negócios. Para isso, investirá US\$ 600 mil no fortalecimento das unidades comerciais. "Vamos criar equipes de vendas em cada país de atuação. Queremos ampliar nossa presença junto aos parceiros atuais, prospectando também o aumento da carteira de clientes. Nosso investimento será em pessoas e processos", esclarece Hermeto Bermúdez. A Tito também investirá US\$ 250 mil em TI para melhorar sistemas de informação e tracking.

Outra novidade, segundo Fábio Bermúdez, é a provável abertura de uma unidade na China. "Costumamos ir onde estão os clientes. Está na hora de abriremos um escritório na China". Com 74 anos de vida, a empresa conta com escritórios em São Caetano do Sul, Santos, Suzano, Viracopos, Guarulhos (SP), além de Porto Alegre, Uruguaiana, São Borja, Novo Hamburgo, Rio Grande (RS) e Salvador (BA). Na Argentina, tem unidades em Buenos Aires, Zarate e Paso de Los Libres; no México, está na Cidade do México; e nos Estados Unidos, em Miami, além de uma rede de agentes.

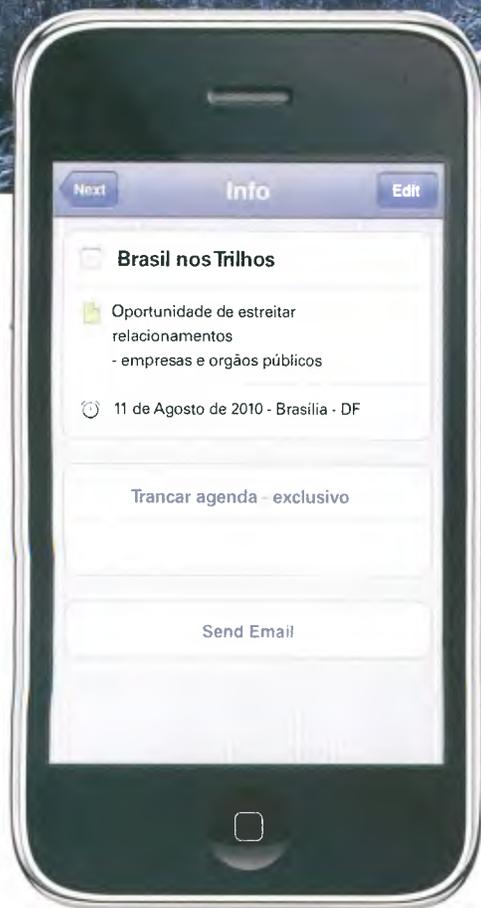
Afora ampliar os setores de atuação e a estrutura de atendimento, a empresa, que nasceu do desembaraço aduaneiro, está aumentando a participação do segmento frete, que já representa quase 40% dos negócios. Além disso, a Tito desenvolve atividades nas áreas de consultoria legal, outsourcing e gerenciamento de projetos. "Estamos caminhando para ser um provedor de serviços porta-a-porta", conclui Fábio Bermúdez.

AGENDE-SE:

Em agosto, o futuro das ferrovias do País entra em pauta no mais importante evento do setor.

IV Brasil nos Trilhos

11 | AGOSTO | 2010
GOLDEN TULIP BRASÍLIA ALVORADA
BRASÍLIA | DF



A posição do Brasil entre 2010 e 2020, dentro de sistema ferroviário de carga e passageiros

O setor ferroviário voltou à pauta de discussão das prioridades do País como meio de transporte mais adequado para impulsionar o crescimento econômico do Brasil.

Elevar a participação da ferrovia na matriz de transporte tornou-se uma meta audaciosa que só será factível quando se tornarem efetivas as ações para a redução do custo logístico brasileiro, através de mudanças que necessitam da atenção de concessionários e do Governo Federal.

O principal objetivo do IV Brasil nos Trilhos é promover um amplo debate entre o Governo Federal e a Iniciativa Privada sobre a importância do setor ferroviário para a infraestrutura de transportes do País, mudanças e investimentos necessários para assegu-

rar a competitividade do setor produtivo nacional de forma sustentável. O evento terá como tema central a posição do Brasil entre 2010 e 2020, dentro do sistema ferroviário de carga e de passageiros.

Será entregue, pela ANTF, um documento com as prioridades do setor para os postulantes ao cargo de Presidente da República e Governadores de Estado, nas eleições de 2010.

Estimamos aproximadamente 500 participantes entre executivos, acadêmicos, parlamentares, operadores logísticos, usuários do sistema ferroviário, indústria ferroviária, governo federal, entre outros.

Para quem patrocina é uma ótima oportunidade para estreitar relacionamentos e reforçar parcerias com os principais representantes do setor de transporte de cargas.

PATROCÍNIO PLATINA

MECENAS DE BRONZE

APÓC

REALIZAÇÃO

ORGANIZAÇÃO



SIEMENS

BR PETROBRAS

ABIFER



CNT



SNTF



Mais informações: 11 5096-8104 - otmeditora@otmeditora.com.br

A empresa de eventos Marcelo Fontana e Promoções Ltda, fone 11-5096.8104, representada pelo senhor Marcelo Fontana, está credenciada pela ANTF para manter os contatos necessários para as empresas interessadas em participar do evento.

Estão chegando os navios gigantes

Mesmo com a queda nos negócios, Hamburg Süd prepara o lançamento de 10 embarcações com capacidade para 7.100 TEUs

■ RENATA PASSOS

Apesar do mercado mundial de transporte de contêineres apresentar queda de 15% no ano passado e a própria Hamburg Süd ter registrado declínio de 13% mundialmente, ao passar de 2,7 milhões de TEUs em 2008 para 2,3 milhões em 2009, a companhia se prepara para receber os maiores navios já atracados no País e também da história da empresa.

Denominada de classe Santa, serão 10 navios, cada um com 7.100 TEUs de capacidade e 1.600 tomadas para unidades reefer. Os dois primeiros chegarão no segundo semestre deste ano. "Até 2012, os 10 novos navios da classe Santa já estarão em operação na Costa Leste da América do Sul. Os novos modelos substituirão navios menores da frota da empresa, que já está se preparando para a retomada do crescimento do comércio mundial", afirma o diretor-superintendente da Hamburg Süd Brasil, Julian Thomas.

Embora ainda não tenha definido qual a rota que esses novos navios farão, sabe-se que o maior fluxo de mercadorias concentra-se nos trechos Brasil e Argentina para a Europa.

Ainda no primeiro semestre deste ano a empresa receberá mais dois navios da classe "Cap", com capacidade para 4.600 TEUs. Além disso, recentemente, a Hamburg Süd também anunciou a compra de 3 mil contêineres reefer de 40 pés que serão utilizados nos novos porta-contêineres.

Mesmo com as adversidades econômicas, a Hamburg Süd deu continuidade ao

investimento em novos navios e contêineres para o período de 2008 a 2011 e que totaliza, aproximadamente, 1,7 bilhão de euros.

CAUTELA NAS PREVISÕES – Mesmo que esteja anunciando altos investimentos e tenha perspectiva de crescimento em 2010, a empresa se mantém cautelosa. De acordo com previsões de mercado divulgadas pela própria Hamburg Süd, é esperado aumento dos embarques de contêineres entre 7% e 8%. Ainda assim o volume global ficará abaixo dos embarques de 2008.

A prudência é baseada também na ociosidade dos navios porta-contêineres. Estima-se que 7,5% da frota mundial destes navios não estejam operando. Mesmo que, em virtude de mais adiamentos das entregas e do cancelamento dos pedidos de construção, menos navios novos entrem em operação em relação ao que havia sido previsto anteriormente, pode-se esperar que haja um crescimento da capacidade de slots de 10% em 2010.

Para o Brasil, Thomas diz que em 2010 haverá ligeira melhora sobre 2009. "Acreditamos que as importações vão crescer em média 15% sobre 2009, em função do dólar forte. Estamos menos otimistas sobre as exportações".

No ano passado, a forte queda dos preços de bunker aliviou a pressão sobre os custos. Mundialmente, os gastos com combustível da empresa caíram para cerca de



US\$ 700 milhões, US\$ 400 milhões menos que em 2008. Destes números, aproximadamente 75% foram atribuídos aos preços menores de bunker, e 25% ao consumo reduzido em função do *slow steaming* e da reestruturação da frota para menos unidades, porém maiores. Desde 2009, os navios porta-contêineres adotaram um programa de *slow steaming* [navegação em velocidade reduzida]. Para manter a frequência da programação, semanal em grande parte, com uma velocidade menor, houve a necessidade de navios adicionais. De acordo com Thomas, essa medida será mantida em 2010.

Terminais nos trilhos para crescer

Operadora investe no Sul e Sudeste para ampliar estrutura e atingir metas de crescimento em 2010

■ MÁRCIA PINNA RASPANTI

A Standard Logística investe R\$ 42 milhões nas unidades de Cambé, no Paraná; em Cubatão, São Paulo; e em Esteio, no Rio Grande do Sul. A empresa também adquiriu frota própria, com caminhões leves e semipesados. Com esses aportes, espera crescer 30% em 2010 e atingir a meta de R\$ 134 milhões de faturamento. Os novos projetos são resultado de uma parceria com a América Latina Logística (ALL) e o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP). A Standard atende o mercado interno e externo na logística de produtos frigoríficos.

O terminal intermodal rodoferroviário da Standard na malha ferroviária da ALL, em Cambé, faz parte do corredor de congelados de Paranaguá, criado para reduzir custos e tempo de operação na rota até o porto. A área passa a contar com unidade de armazenagem. A unidade, que recebeu investimentos de R\$ 15 milhões, inicia a operação com cinco mil posições paletes, capacidade que será triplicada na segunda fase do projeto.

Alan Fuchs, diretor financeiro da Standard, destaca a importância das parcerias com a ALL e o TCP para o desenvolvimento dos projetos desenvolvidos dentro dessa meta de crescimento da empresa. "O TCP recebe as mercadorias, vindas dos nossos terminais em Cambé e Cascavel, pela malha ferroviária da ALL. Este é o corredor de congelados do Paraná, que permite a Standard aumentar sua participação no estado agregando alternativas

inteligentes e otimizando a logística".

Segundo Fuchs, a empresa tem outros projetos em comum com a ALL, ligados ao transporte de contêineres reefers pela ferrovia. "Um deles é o corredor do Mato Grosso ao Porto de Santos, que interliga por malha ferroviária o nosso terminal em Alto-Taquari (MT) ao terminal rodoferroviário em Cubatão (SP). Também somos parceiros da ALL em terminais em Esteio e Cruz Alta, no Rio Grande do Sul; e em Curitiba e Guarapuava, no Paraná". Esse tipo de ação conjunta ajuda a agilizar o transporte das cargas e reduz os custos da operação, de acordo com o executivo.

"Para se ter eficiência, é preciso sinergia entre os operadores e transportadores. Hoje, a Standard está presente no Sul, Sudeste e Centro-Oeste do País, através de uma logística inteligente que integra todos os nossos terminais".

Serão destinados R\$ 13 milhões para o terminal rodoferroviário de Cubatão; para a unidade de Esteio, os investimentos de R\$ 7 milhões serão para ampliação da estrutura. Com esses aportes, Esteio se torna o maior terminal da Standard, com 25 mil posições de paletes. Atenderá o mercado interno e externo, permitindo o escoamento de cargas pela ferrovia até o Porto de Rio Grande.

FROTA PRÓPRIA - A intermodalidade e a sinergia entre operadores e transportadores são importantes para que a empresa consiga contornar as dificuldades re-

sultantes da infraestrutura deficitária do País. "As fragilidades estão na ferrovia, já que ainda temos um volume pequeno de escoamento de contêineres pelos trilhos. Por isso, investimos muito neste tipo de transporte e na integração com os outros modais. Falta ainda melhor estrutura de portos, áreas retroportuárias e armazenagem", afirma Fuchs.

Do total de investimentos previstos (R\$ 42 milhões), a compra de frota própria recebeu R\$ 7 milhões, com 30 veículos, que estarão disponíveis para atender todas as unidades da empresa. Os caminhões MAN-Volkswagen modelos Worker 9-150 E (leve) e Constellation 15.180 (semipesado) foram os escolhidos, para atender a diferentes demandas. A empresa continua a contar também com uma frota terceirizada. "Como oferecemos aos clientes inteligência logística com expertise nos serviços de armazenagem, cross docking, transit point, terminais de contêineres, terminais intermodais rodoferroviários, transporte e distribuição, agregar frota própria ao portfólio de serviços é mais um diferencial competitivo".

A empresa aposta no aquecimento do mercado interno para atingir a meta de aumentar 30% o faturamento. "A intermodalidade é um negócio em franca expansão. Reduz custos e representa fator importante para nosso faturamento. Além disso, contamos com serviços dos sete terminais intermodais que operam via ferrovia", assinala Fuchs.

CUSTOS OPERACIONAIS

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	FIAT Uno Mille Fire Flex 2.500		
	R\$	R\$/Km	%
CUSTOS FIXOS			
Depreciação	307,31	0,1229	21,5
Remuneração Capital	218,28	0,0873	15,2
Licenciamento	82,37	0,0329	5,8
Seguros	199,38	0,0798	13,9
Salário Motorista			
Sub-total CF	807,34	0,3229	56,4
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e MO)	67,00	0,0268	4,7
Pneus	37,75	0,0151	2,6
Combustível	460,00	0,1840	32,1
Lubrificante motor	10,00	0,0040	0,7
Lubrificante câmbio	0,00	0,0000	0,0
Lavagem	50,00	0,0200	3,5
Sub-total CV	624,75	0,2499	43,6
Custo Total no mês	1.432,09	0,5728	100,0

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	VOLKSWAGEN Kombi Furgão Flex 3.500		
	R\$	R\$/KM	%
CUSTOS FIXOS			
Depreciação	467,16	0,1335	21,1
Remuneração Capital	334,06	0,0954	15,1
Licenciamento	117,62	0,0336	5,3
Seguros	279,70	0,0799	12,7
Salário Motorista	0,00	0,0000	0,0
Sub-total CF	1.198,54	0,3424	54,3
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e MO)	142,80	0,0408	6,5
Pneus	102,20	0,0292	4,6
Combustível	689,85	0,1971	31,2
Lubrificante motor	5,60	0,0016	0,3
Lubrificante câmbio	0,00	0,0000	0,0
Lavagem	70,00	0,0200	3,2
Sub-total CV	1.010,45	0,2887	45,7
Custo Total no mês	2.208,99	0,6311	100,0

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	FORD F-4000 BAÚ 10.000		
	R\$	R\$/KM	%
CUSTOS FIXOS			
Depreciação	556,79	0,1114	7,7
Remuneração Capital	898,01	0,1796	12,4
Licenciamento	197,68	0,0395	2,7
Seguros	503,76	0,1008	6,9
Salário Motorista	1.996,41	0,3993	27,5
Sub-total CF	4.152,65	0,8305	57,2
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e MO)	621,50	0,1243	8,6
Pneus	283,00	0,0566	3,9
Combustível	1.961,00	0,3922	27,0
Lubrificante motor	63,50	0,0127	0,9
Lubrificante câmbio	8,50	0,0017	0,1
Lavagem	175,00	0,0350	2,4
Sub-total CV	3.112,50	0,6225	42,8
Custo Total no mês	7.265,15	1,4530	100

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	VOLKSWAGEN 15.180 4x2 BAÚ 10.000		
	R\$	R\$/KM	%
CUSTOS FIXOS			
Depreciação	782,58	0,0783	6,2
Remuneração Capital	1.206,91	0,1207	9,6
Licenciamento	238,30	0,0238	1,9
Seguros	747,43	0,0747	5,9
Salário Motorista	1.996,41	0,1996	15,8
Sub-total CF	4.971,63	0,4972	39,3
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e MO)	1.565,00	0,1565	12,4
Pneus	929,00	0,0929	7,4
Combustível	4.358,00	0,4358	34,5
Lubrificante motor	193,00	0,0193	1,5
Lubrificante câmbio	39,00	0,0039	0,3
Lavagem	580,00	0,0580	4,6
Sub-total CV	7.664,00	0,7664	60,7
Custo Total no mês	12.635,63	1,2636	100,0

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	MERCEDES-BENZ 1725 4x2 CS 10.000		
	R\$	R\$/KM	%
CUSTOS FIXOS			
Depreciação	809,43	0,0809	6,0
Remuneração Capital	1.246,11	0,1246	9,3
Licenciamento	252,90	0,0253	1,9
Seguros	896,18	0,0896	6,7
Salário Motorista	1.996,41	0,1996	14,8
Sub-total CF	5.201,03	0,5201	38,6
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e MO)	1.642,00	0,1642	12,2
Pneus	894,00	0,0894	6,6
Combustível	4.903,00	0,4903	36,4
Lubrificante motor	193,00	0,0193	1,4
Lubrificante câmbio	51,00	0,0051	0,4
Lavagem	580,00	0,0580	4,3
Sub-total CV	8.263,00	0,8263	61,4
Custo Total no mês	13.464,03	1,3464	100,0

VEÍCULO MODELO/CARROCERIA QUILÔMETROS RODADOS	SCANIA R-420 LA 4x2 CV 15.000		
	R\$	R\$/KM	%
CUSTOS FIXOS			
Depreciação	1.821,72	0,1214	7,1
Remuneração Capital	2.724,05	0,1816	10,6
Licenciamento	489,10	0,0326	1,9
Seguros	1.240,75	0,0827	4,8
Salário Motorista	1.996,41	0,1331	7,7
Sub-total CF	8.272,03	0,5515	32,1
CUSTOS VARIÁVEIS			
Manutenção (peças e MO)	3.889,50	0,2593	15,1
Pneus	1.452,00	0,0968	5,6
Combustível	10.506,00	0,7004	40,7
Lubrificante motor	289,50	0,0193	1,1
Lubrificante câmbio	76,50	0,0051	0,3
Lavagem	1.305,00	0,0870	5,1
Sub-total CV	17.518,50	1,1679	67,9
Custo Total no mês	25.790,53	1,7194	100,0



MasterDuty



MasterDuty
BlueVision



Novas Lâmpadas Philips para Caminhões

Alto desempenho, segurança e estilo.

As novas lâmpadas **Philips para Caminhões** oferecem soluções de iluminação duradouras para veículos pesados. Ideais para iluminação dos seus faróis com maior durabilidade, resistência e visual diferenciado.

As lâmpadas **MasterDuty** oferecem uma resistência máxima às vibrações.

As lâmpadas **MasterDuty BlueVision**, combinam um efeito xenon e a resistência extrema à vibrações.

Com as novas lâmpadas Philips para faróis, o seu caminhão permanece na estrada por muito mais tempo com segurança e estilo.

Em caso de dúvidas ou consultas, ligar para o
SPOT Serviço Philips de Orientação Técnica,
Fone: 0800 979 1925 • (11) 2125-0635
Fax: (11) 2125-0735 • e-mail: luz.spot@philips.com
site: www.luz.philips.com/auto

Iluminação é um item de segurança, por isso,
regule seus faróis para evitar acidentes.

PHILIPS
sense and simplicity



Banco do Brasil. Parceiro das Grandes Empresas.



Automotivo

BOSCH
Tecnologia para vida
Pre-Export Finance

BRIDGESTONE
US\$ 20,000,000.00
Pre-Export Finance

CAOA
Casa Montadora de Veículos S.A.
US\$ 49,951,300.00
Import Finance

FIAT
US\$ 30,000,000.00
Pre-Export Finance

FRASLE
US\$ 25,000,000.00
BNDES Exim

GM BRASIL
Prestação de Fiança

IVECO
US\$ 20,000,000.00
Pre-Export Finance

MAHLE
US\$ 80,000,000.00
BNDES Exim

MAN
R\$ 100.038.799,99
BNDES Exim

Marcopolo
US\$ 36,679,900.00
BNDES Exim

Mercedes-Benz
Pre-Export Finance

PIRELLI
US\$ 72,434,008.53
Pre-Export Finance

RANDON
IMPLEMENTOS
US\$ 30,000,000.00
BNDES Exim

RENAULT
US\$ 60,000,000.00
Pre-Export Finance

SCANIA
US\$ 45,000,000.00
BNDES Exim

SIFCO S/A
US\$ 22,000,000.00
BNDES Exim

TUPY
US\$ 81.583.813,77
BNDES Exim

ZE
R\$ 100.000.000,00
Aquisição de Recebíveis

Engenharia

ENGEVIX
R\$ 100.000.000,00
BNDES PEC

utc engenharia
R\$ 30.000.000,00
BNDES PEC

Logística

Autopista Fernão Dias
Grupo OHL
R\$ 46.000.000,00
Notas Promissórias

Autopista Fluminense
Grupo OHL
R\$ 50.000.000,00
Notas Promissórias

Autopista Litoral Sul
Grupo OHL
R\$ 65.000.000,00
Notas Promissórias

Autopista Planalto Sul
Grupo OHL
R\$ 37.000.000,00
Notas Promissórias

Autopista Régis Bittencourt
Grupo OHL
R\$ 34.000.000,00
Notas Promissórias

CART
R\$ 400.000.000,00
Notas Promissórias
Coordenador

CCR
R\$ 598.000.000,00
Emissão de Debêntures
Coordenador

MEGAPAR
UMA EMPRESA DO GRUPO **invepar**
R\$ 430.000.000,00
Notas Promissórias
Coordenador Líder

METRÓPOLIS
R\$ 131.110.590,00
Import Documentary Credit
Banco Emissor

ODEBRECHT
R\$ 239.000.000,00
Capital de Giro

OLEX
R\$ 100.000.000,00
Capital de Giro

ROTA DAS BANDEIRAS
R\$ 1.000.000.000,00
Captação Estruturada de Recursos
Coordenador

Triunfo
R\$ 50.000.000,00
Capital de Giro

Transportes

Azul
R\$ 127.075.378,00
BNDES Finem

comporte
R\$ 92.530.222,81
Finame

EMBRAR
US\$ 344,737,507.00
Pre-Export Finance

GORTIJO
R\$ 83.590.000,00
Finame

GOL
R\$ 400.000.000,00
Emissão de Debêntures

GRUPO AGUIABRANCA
R\$ 35.000.000,00
Capital de Giro

Grupo Julio Simões
R\$ 120.000.000,00
Notas Promissórias

HERMASA
R\$ 84.000.000,00
BNDES Programa de Modernização e Expansão da Frota de Navios

Localiza
R\$ 150.000.000,00
Capital de Giro

SIEM CONSUB
US\$ 24,037,470.00
Financiamento para Construção de Embarcações com Recursos do Fundo da Marinha Mercante

Stantec Services, Serviços Ltda.
US\$ 20,703,000.00
Financiamento para Construção de Embarcações com Recursos do Fundo da Marinha Mercante

TAM
R\$ 600.000.000,00
Emissão de Debêntures

TRIP
R\$ 104.845.869,28
BNDES

TUGBRASIL
R\$ 68.923.675,74
Financiamento para Construção de Embarcações com Recursos do Fundo da Marinha Mercante

Material de caráter meramente informativo.
Operações realizadas em 2009.

É DO BRASIL