

# transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 363 - NOVEMBRO 1994 - R\$ 4,00



1040: como converter um número em logomarca



Bel-Tour: como fundir as imagens de três empresas

PINTURA DE FROTAS

## SUPERANDO DESAFIOS COM ENGENHO E ARTE

A comunicação nas coletas e nas entregas

Franquia ajuda transporte a crescer



Editora TM Ltda



**A mangueira não era Sabó.  
A excursão foi por água abaixo.**



**Peça perfeição.  
Peça Mangueira Sabó.  
Não é dura, por isso  
dura muito mais.**

**SABÓ**  
Mangueiras

Ano 32 - n.º 363 - Novembro de 1994  
ISSN n.º 0103-1058 - R\$ 4,00

# SUMÁRIO

**LOGÍSTICA** **12** **Parceria Granero-Alcoa otimiza a produção**  
A viagem redonda une as três fábricas de alumínio**SALÃO DO AUTOMÓVEL** **18** **Poucos caminhões e recordes de negócios**  
Montadoras nacionais não deram importância à feira**INTERNACIONAL** **19** **Estudo prevê fusões de montadoras na Europa**  
Retomada do mercado depende de novas estratégias**PINTURA DE FROTAS I** **20** **Marca que é número vence o concurso TM**  
Transportadora 1040 inova na marca e nas mudanças**PINTURA DE FROTAS II** **24** **Bel-Tour é premiada após fusão de empresas**  
Pintura foi composta com elementos de três marcas**FRANQUIA** **28** **Forma de expansão sem exigir investimentos**  
Parceria já é muito utilizada no ramo de transporte**EUROTÚNEL** **34** **A travessia submarina atrai primeiro as cargas**  
Opção preferida por cargas perecíveis e urgentes**TELE-COMUNICAÇÕES** **40** **Ajuda na coleta e na proteção contra furto**  
Mais eficazes do que telefonia e radiocomunicação**POLÍTICA** **44** **Empreiteiras sugerem obras para o transporte**  
Seminário reúne propostas para enviar ao governo**MARÍTIMO** **47** **Porto de São Sebastião cresce e baixa custo**  
Terminal amplia atividades e conquista mais mercado

## Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

**INTERNACIONAL I** **51** **Neoplan introduz novo conceito de transporte**  
Lança veículos de plástico, rebaixado e megaônibus**INTERNACIONAL II** **55** **Santiago do Chile organiza transporte urbano**  
Desregulamentação não dá certo e governo reageNeuto Escreve - 4 Atualidades - 5 Rumos e Rumores - 48  
Produtos - 50 Última Parada - 57

## SEÇÕES

Capa: Paulo Igarashi

**REDAÇÃO****Editor**  
Neuto Gonçalves dos Reis  
**Redatora-Chefe**  
Valdir dos Santos  
**Redator Principal**  
Gilberto Penha de Araújo  
**Colunista**  
José Luiz Virú do Carmo  
**Fotógrafo**  
Paulo Igarashi  
**Arte/Produção**  
Quatrix Produção Gráfica e Editorial Ltda.  
**Assistente de Arte/Produção**  
Lucy Midori Tanaka  
**Jornalista Responsável**  
Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)  
**Impressão e Acabamento**  
Cia. Lithographica Ypiranga  
Rua Cadete, 209  
Fone: (011) 825-3255 - São Paulo-SP**DEPARTAMENTO COMERCIAL****Diretor**  
Ryniti Igarashi  
**Gerente**  
Marcos Antonio B. Manhanelli  
**Representantes**  
Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto**Representantes****Paraná e Santa Catarina**  
Spala Marketing e Representações  
Gilberto A. Paulin  
Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704  
CEP 80060-100 - Fone (041) 222-1766  
Curitiba-PR**Rio Grande do Sul**  
CasaGrande - Representações  
Ivano CasaGrande  
Rua Gonçalves Ledo, 118  
Fone: (051) 224-9749 - Fone/Fax: (051) 224-5855  
90810-250 - Porto Alegre-RS**DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO****Gerente**  
Mitugi Oi**DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO****Gerente**  
Cláudio Alves de Oliveira  
**Distribuição**  
LDBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.**Assinaturas**  
Anual (doze edições) R\$ 40,00  
Pedidos com cheque ou vale postal  
em favor da Editora TM Ltda.  
Exemplar avulso R\$ 4,00. Em estoque  
apenas as últimas edições.  
Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme  
R.E. Proc. DRT. 1 n.º 14 498/95 de D6/12/95.**Circulação:** 18 000 exemplares  
Registrado no 2.º Dfício de Registro de Títulos e  
Documentos sob n.º 705 em 23/03/1993; última averbação  
n.º 26 394 em 20/07/1998.  
As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são  
necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.  
Uma publicação de**Editora TM Ltda.**  
Rua Vieira Fazenda, 72  
CEP 04117-030 - Vila Mariana - São Paulo - SP  
Fone: **575-1304** (Linha seqüencial)  
Fax: **(011) 571-5869**  
Telex: **(011) 35247**C.G.C. 53 995 544/0001-05  
Inscrição Estadual n.º 111 168 673 117

Filial à ANATEC e à ABEMO

Circula em Dezembro/1994



NEUTO

ESCREVE

## O cinto e a Constituição

*O prefeito Paulo Maluf acaba de sancionar lei tornando obrigatório o uso do cinto de segurança pelos ocupantes dos bancos dianteiros dos automóveis particulares e de aluguel que trafegam pela cidade de São Paulo.*

*Cinto compulsório, mesmo na cidade, longe de caracterizar atentado contra a liberdade individual, constitui medida absolutamente necessária para preservar a vida de motoristas e de passageiros. As estatísticas mostram que a maior parte dos acidentes ocorre nas áreas urbanas, especialmente naquelas cortadas por rodovias.*

*É verdade que as velocidades urbanas são bem menores que as rodoviárias. Convém lembrar, no entanto, que, mesmo a velocidades mais baixas, um acidente pode provocar muitos estragos. A energia cinética de veículos em movimento varia com o quadrado da velocidade. Assim, uma colisão frontal de um veículo que esteja viajando com uma velocidade de cerca de 50 km/h contra um obstáculo imóvel tem o mesmo efeito que se ele caísse de uma altura de quase 10 m. Para duplicar esta altura, basta que a velocidade aumente para cerca de 70 km/h. A 100 km/h, a mesma colisão equivale a uma queda de uma altura quatro vezes maior, ou seja, de quase 40 m.*

*De nada adianta obrigar as fábricas a equi-*

*parem os veículos com vidros laminados e com cintos sofisticados se os motoristas continuam circulando sem afivelar esse último dispositivo. Desse modo, continuarão a ter os seus rostos desfigurados ou a ficar cegos devido às colisões.*

*Da mesma maneira, as campanhas educativas, até mesmo as mais bem-sucedidas, conseguem motivar apenas uma pequena parcela dos motoristas, e têm impacto passageiro. Tão logo terminam, a utilização do cinto retorna aos índices anteriores.*

*Desse modo, não resta outra alternativa senão coagir, por intermédio de legislação adequada, de fiscalização rigorosa e de multas exemplares, os motoristas que insistem em atentar contra a sua própria vida, as dos seus acompanhantes e as dos eventuais ocupantes de outros veículos.*

*Se nada se tem a opor ao uso obrigatório do cinto, nem por isso a lei paulistana está isenta de críticas. A primeira delas, de natureza técnica, recai sobre maneira apressada como está redigida. Por que se limitar aos automóveis, quando, devido às suas características de grandes dimensões, baixa relação potência/peso e maiores dificuldades para frear, os caminhões e os ônibus deveriam preocupar muito mais as autoridades de trânsito do que os veículos de passeio? Por exemplo, o caso dos ônibus, especialmente os urbanos, é bastante complexo e exige estudos aprofundados. Daí, talvez, a solene ignorância do assunto por parte da lei malufista.*

*Por que restringir a medida aos ocupantes do banco da frente? Teriam a prefeitura e os edis paulistanos poderes para revogar seletivamente a lei da inércia? Se não os possuem, pelo menos imaginam-se suficientemente poderosos para desconhecem o Inciso XI do Artigo 22 da Constituição Federal. Reza esse dispositivo, herdado da carta anterior, que compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte.*

*Nem mesmo pode alegar o senhor Prefeito que não existe jurisprudência sobre o assunto. Todas as vezes em que foi chamado a manifestar-se sobre questões semelhantes, o Supremo Tribunal Federal fez valer esse preceito constitucional. Ainda recentemente, o governo da Bahia viu cair por terra uma lei estadual que exigia cinto de segurança nos ônibus.*

*Assim como o governador bahiano, o prefeito paulistano é incompetente para legislar sobre trânsito. Se está realmente interessado em defender a vida humana e não apenas em aparecer nos jornais, melhor faria se tratasse de convencer os senadores do seu partido a votarem, finalmente, o novo Código Nacional de Trânsito. O documento, cuidadosamente preparado pelo executivo, aprovado pela Câmara após exaustivas discussões e que prevê o cinto obrigatório nas cidades, aguarda, desde há meses, votação pelo Senado.*



Foto: Paulo Igarashi

Carmen Torres, Valdir dos Santos (e Gilberto Penha que não quis sair na foto)

## TM ganha o Prêmio Embraer de Jornalismo

O Prêmio Embraer de Jornalismo — Jubileu de Prata, para comemorar 25 anos de atividades da empresa foi vencido pela reportagem “Embraer: Mudar para Continuar Voando”, publicada na edição de agosto (TM 361). TM concorreu com outros cinco trabalhos. O prêmio internacional ainda não havia sido julgado até a ocasião de fechamento desta edição porque, segundo a Assessoria de Imprensa da Embraer, os trabalhos estavam em fase de tradução, inclusive para o polonês.

O júri, formado pelos jornalistas Antônio Augusto de Oliveira, chefe de reportagem da TV Globo do Vale do Paraíba, José Luiz Proença Filho, editor do jornal *Vale Paraibano* e Maria de Fátima da Silva, chefe do Departamento de Comunicação Social da Universidade de Taubaté, e responsável pelo jornal da Universidade, concedeu o prêmio a TM por unanimidade, embora os três jurados tenham feito separadamente a análise dos trabalhos e sem que nenhum deles soubesse quem eram os outros membros do júri. A professora Silva elogiou não só o conteúdo da reportagem como também a linguagem e o fato de não ter encontrado um erro de português sequer. Este item, segundo sua avaliação, foi um dos principais responsá-

veis pela eliminação dos outros concorrentes.

A reportagem especial de TM, elaborada pelos redatores Carmen Lígia Torres, Gilberto Penha de Araújo e Valdir dos Santos, obteve, como prêmio, uma visita à EAC — Embraer Aircraft Corporation, na Flórida (EUA), que será realizada por Carmen Torres.

## Concessão da Ponte Rio—Niterói

O governo Itamar Franco conseguiu concretizar a primeira concessão na área dos transportes. O consórcio formado pelas empresas Andrade Gutierrez e Camargo Correia venceu a concorrência realizada pelo DNER para administrar a Ponte Rio—Niterói, ao estipular em R\$ 0,78 a tarifa de pedágio, contra R\$ 1,04 do segundo colocado, o consórcio Cowan/Mirak. O grupo vencedor comprometeu-se a investir em torno de US\$ 50 milhões para obras de reformas, quantia que deverá ser ressarcida em oito anos por meio dos recursos do pedágio, segundo cálculos do DNER.

Porém, o contrato ainda não foi assinado, pois dois consórcios perdedores, o Cowan/Mirak e o Mendes Jr./Dragadas, interpuseram recursos, que deverão ser apreciados até o final de novembro. “Se os recursos administrativos não forem acatados e se não houver apelação, o contrato de

concessão poderá ser assinado ainda neste ano, diz José Henrique Sadok, da diretoria do DNER.

Segundo a diretoria do DNER, o programa de concessão de rodovias federais, do Ministério dos Transportes, foi protelado devido a denúncias de irregularidades feitas pelo Sindicato dos Trabalhadores do Serviço Público Federal no Rio de Janeiro. Por isso, o TCU — Tribunal de Contas da União vem acompanhando, desde abril do ano passado, a condução dos processos de licitação.

Ainda segundo a diretoria do DNER, o TCU considerou legítima e legal a condução do processo de licitação da concessão da Ponte Rio—Niterói.

A concessão da ponte, por vinte anos, para o consórcio Camargo Correia/Andrade Gutierrez foi criticada pelo colunista Jânio de Freitas, da *Folha de S.Paulo*, notório crítico das licitações e das concorrências públicas. De acordo com o seu artigo, de 5 de novembro, o custo das obras, orçado, inicialmente, em US\$ 200 milhões, caiu para US\$ 54 milhões. Admitindo que os 100 mil veículos que passam por dia pela ponte paguem o pedágio, o consórcio recuperará esse investimento em 22 meses e meio, recebendo, no período restante (217 meses), US\$ 516 milhões. Isto é, as empresas investirão, segundo seus cálculos, apenas 10% do que arrecadarem.



Foto: Arquivo TM

Ponte exigirá US\$ 54 milhões em obras



# 2635 6X4. O caminhão que arrasta um trem pela sua julieta.



**Mercedes-Benz L/LS-2635 6X4**

A Mercedes-Benz faz o que casa direitinho com o que você precisa. Quando o assunto exige força, entra em cena o 2635 6X4, o extrapesado da Mercedes-Benz que serve de treminhão na versão L e rodotrem na versão LS. Como todo Mercedes-Benz, o extrapesado 2635 6X4, L ou LS, foi dimensionado para garantir alto desempenho com baixo consumo de combustível, trabalhando nos terrenos mais difíceis e acidentados.



A Mercedes-Benz é uma empresa do Grupo Daimler-Benz. Este produto está em conformidade com o PROCONVE.

Principalmente no transporte madeireiro e canavieiro. Pode ter certeza de que com o 2635 6X4, L ou LS, você está deixando a sua Julieta em boas mãos.

**Fora da estrada, um motor fora de série.**

O 2635 6X4 possui motor de 354 cv a 2.100 rpm e torque de 158 mkgf entre 1.100 e 1.600 rpm. É a exclusiva curva de torque plana, que proporciona menor número de mudanças de marcha, menor consumo e velocidades médias maiores, mantendo o pique nas subidas. O motor OM-447 LA dos 2635 6X4 tem camisas úmidas removíveis e cabeçotes individuais, facilitando a manutenção. O extrapesado 2635 6X4 está equipado com a embreagem de disco duplo, com acionamento servoassistido. A caixa de mudanças de 16 marchas sincronizadas assegura engates precisos e rápidos.



**Capacidade de sobra.**

O extrapesado 2635 6X4, nas versões L ou LS, tem capacidade técnica para 32 toneladas de Peso Bruto Total e pode transportar até 45 toneladas de Peso Bruto Total Combinado, com 73, 95 ou 123 toneladas de Capacidade Máxima de Tração.

Os eixos traseiros podem suportar até 13 toneladas cada um, contam com redução planetária nos cubos, bloqueio longitudinal e transversal no diferencial. A suspensão dianteira é composta de feixe de molas semi-elípticas, amortecedores telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora. Na traseira, a suspensão é em tandem, com feixe de molas semi-elípticas. O chassi é formado por longarinas duplas. Para completar, direção hidráulica, com batente hidráulico, que proporciona maior conforto.

**A garantia de um Mercedes vai longe.**

A Mercedes-Benz garante o seu 2635 6X4 antes e depois da compra. Primeiro vem a qualidade em que você já confia, depois o atendimento total em qualquer um dos 200 concessionários distribuídos pelo Brasil. A garantia para os veículos 2635 6X4 é de 100.000 km ou 12 meses, mais a garantia exclusiva para o trem de força de 200.000 km ou 24 meses, o que primeiro ocorrer. A Mercedes-Benz assegura também manutenção plena e gratuita nas revisões preventivas até 100.000 km, sem limite de tempo. Em qualquer concessionário da rede Mercedes-Benz, o pessoal que irá atender você é o mais especializado e competente. Por isso, quem escolhe Mercedes está no caminho certo e lucrativo.



O caminhão que dá resultado.



TurboDailyCity, de 3,5 t de PBT

## Iveco mostra furgão intercity em Hanôver

A distribuição urbana na Europa ganhou um novo modelo de van produzido pela Iveco: o TurboDailyCity, de 3,5 t, equipado com duas opções de motor turbo, de 103 cv e de 116 cv, e distância entreeixos de 3 310 mm. O furgão de série oferece altura interna de 1 880 mm e 12,4 m<sup>3</sup> de espaço interno para carga, e também uma opção de 2 100 mm de altura interna e volume de 14 m<sup>3</sup>, o que permite a circulação interna do motorista. O aproveitamento do espaço interno é facilitado pelos pneus 165/55 R 14 (extralargo) no eixo traseiro. Para facilitar o trabalho do condutor, que, em geral, faz o serviço sozinho, o acionamento elétrico das portas é efetuado à distância.

Os furgões da Iveco, Daily e TurboDaily, na faixa de 2,8 t a 6 t, são os veículos de maior êxito no transporte urbano na Europa. O DailyCity utiliza motor de

aspiração natural de 75 cv, e sua construção robusta, associada à fácil manobrabilidade, atende às necessidades dos serviços de entrega rápida. A versão com motor turbinado é indicada para as operações de maior distância, e que exigem maior urgência na entrega.

## Reeleição de Andrade na CNT, sem polêmica

O representante dos transportadores autônomos na diretoria da CNT, José Fioravante, mostrou-se tranqüilo quanto às repercussões de sua decisão de indicar o nome do atual presidente da entidade para representar os seus comandados. Recuperando-se de uma cirurgia que lhe retirou 40 cm do intestino, Fioravante disse que, se a saúde lhe permitir, continuará como dirigente sindical das classes dos taxistas e dos caminhoneiros até 1997, quando terminarão seus mandatos à frente das duas federações, e também da atual diretoria da CNT.

Presidente de sindicatos e de federações desde 1956, Fioravante



José Fioravanti: decisão coletiva

disse estar seguro de que nenhum deles estaria preparado para assumir a responsabilidade de presidir a CNT justamente no momento em que começam a ser construídos os Capits e os Pates, órgãos do Sest e do Senat, que envolvem milhões de reais. "Ninguém melhor do que o Clésio [Soares de Andrade], que conseguiu a aprovação das entidades, para dar continuidade a essa tarefa", argumentou.

Sua atitude, de ceder a vez, tendo, para isso, de alterar o estatuto da entidade, "trará benefícios para a classe dos autônomos". Fioravante negou que tivesse sofrido qualquer pressão. "A iniciativa foi das 22 federações, e só não houve unanimidade porque o representante de uma delas não compareceu, e outro votou em branco."

## Unitown faz vinte anos e busca ISO 9000

Responsável por 61,7% do transporte de produtos farmacêuticos na região metropolitana de São Paulo, a Unitown Ltda., de Domingos Fonseca, comemorou, em outubro, vinte anos de atividades, com uma frota de sessenta veículos próprios com idade média de dois anos. Nos últimos doze meses, essa frota percorreu, ao todo, um milhão de quilômetros.

Investindo seus recursos na informatização das operações e no treinamento dos seus 180 funcionários, Fonseca diz que a próxima etapa consistirá em instalar um sistema de rádio em toda a frota, que está se preparando para obter o certificado ISO 9000 de garantia de qualidade total.

## PISCA

■ O Geipot está divulgando mais alguns exemplares das séries "Trabalho sob Análise" e "Corredores de Transporte", que versam sobre as condições operacionais e as potencialidades dos portos e das vias de acesso para exportação. A biblioteca de TM os mantém à disposição, para consulta. Os novos

relatórios tratam dos portos de Tubarão, no Espírito Santo, e de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, além do Corredor Paraná—Santa Catarina.

■ A Lufthansa Cargo transportou mais de 120 obras de arte de vinte países da Europa para a 22.ª Bienal

de São Paulo, entre elas duas salas especiais completas de Malevich e Per Kirkeby. Renato Reckmann, do setor de Vendas da empresa, em São Paulo, disse que esse serviço foi possível porque a empresa opera diferentes linhas no Leste Europeu e mantém seis frequências semanais para São Paulo.





Foto: Arquivo TM

Lei municipal não vê risco de acidente para motorista de caminhão

## Motorista de caminhão livra-se do cinto

A Lei nº 11 659, promulgada pelo prefeito de São Paulo, Paulo Salim Maluf, no dia 4 de novembro, libera os motoristas de veículos comerciais do uso do cinto de segurança, estabelecendo a obrigatoriedade apenas para os ocupantes dos bancos dianteiros dos automóveis que circularem pelo município.

Para Alfredo Peres da Silva, diretor da NTC em Brasília, e membro do Contran, a inconstitucionalidade dessa lei é flagrante, pois a legislação de trânsito é atribuição da União. Mas elogia a iniciativa do prefeito de São Paulo pelo fato de ter saído na frente ao fazer o que toda a comunidade técnica gostaria de ter feito há muito tempo.

Peres da Silva lembra que o novo Código Brasileiro de Trânsito, que tramita desde há mais de dois anos no Congresso Nacional, já inclui a obrigatoriedade do uso do cinto nas áreas urbanas. Emendado e aprovado pela Câmara dos Deputados, o projeto de lei aguarda aprovação pelo Senado. "A campanha eleitoral para renovação de dois terços da casa contribuiu para adiar a decisão, que poderá demorar ainda mais porque o relator da matéria, senador Amir Lando (PMDB-RO), não foi reeleito."

Para agilizar o processo, Peres da Silva prometeu sugerir, na próxima reunião do Contran, que o órgão baixe uma resolução antecipando a decisão do Senado nesse item específico, até a aprovação do CBT. "Outra medida seria a utilização de medida provisória, já sugerida ao presidente da República pelo Ministro da Justi-

ça. Enquanto não surgir uma medida por parte dos órgãos competentes, qualquer lei municipal ou estadual será inócua", finalizou.

## Randon adota pino-rei flangeado em carretas



Foto: Divulgação

Novo pino-rei permite reposição

A Randon decidiu estender para toda a sua linha de semi-reboques o pino-rei flangeado, que já estava em uso nos modelos dotados de tanque, em substituição ao modelo soldado. O flange ao redor do corpo que sustenta o parafusamento no chassi permite a instalação de trava mecânica que impede o afrouxamento do parafuso, esclarece a fábrica. Por ser parafusado, o pino-rei flangeado permite a reposição com maior facilidade, bastando, para isso, girá-lo em relação à placa de fixação do chassi. Além disso, o pino-rei de duas polegadas pode ser trocado pelo de 3/12 polegadas, e vice-versa. O material empregado, segundo a fábrica, aumenta a vida útil do componente, mesmo quando é deslocado para três posições diferentes da original de fábrica.

## Agentes marítimos vencem luta contra ATP

A Fenamar — Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima tem motivos de sobra para comemorar o despacho de 28 de setembro do Ministro dos Transportes, Rubem Bayma Denys, que limita a cobrança da taxa ATP — Adicional de Tarifa Portuária às operações de importação e de exportação. Foi uma luta que começou em 28 de dezembro de 1988, uma semana depois da entrada em vigor a Lei nº 7 700, que instituiu a cobrança da taxa de 50% sobre todas as tabelas das Tarifas Portuárias, cujos recursos seriam destinados a investimentos para melhoramento, reaparelhamento, reforma e expansão dos portos.

O então presidente da Porto-brás, Carlos Teófilo de Souza Mello, enviou às entidades portuárias uma instrução estendendo a cobrança a todas as tabelas portuárias, como, por exemplo, de atracação, de utilização do porto, de suprimentos de aparelhamento portuário e de água, reboque e serviços acessórios. Os agentes marítimos, imediatamente, impetraram na Justiça pedido de medidas liminares contra essa instrução, e passaram a montar processos contra a cobrança. Em setembro de 1992, as sentenças judiciais resultaram na Súmula nº 50, do STJ — Superior Tribunal de Justiça, que encerrou as discussões na esfera judicial em favor das agências.

"Mesmo assim, as administrações portuárias continuaram cobrando a ATP sobre todas as tabelas", conta Edmir Vianna Muniz, diretor da Fenamar. Por isso, as entidades empresariais de armadores e de agentes marítimos apelaram para os ministros Alberto Goldman e Bayma Denys, e acabaram obtendo deste último a suspensão da cobrança da ATP sobre as tabelas de movimentação interna.



Foto: Divulgação

Zarif: retorno em melhores condições

## Ford se organiza para reconquistar mercado

João Jamil Zarif, diretor da Companhia Santo Amaro de Automóveis, volta, pela terceira vez, a presidir a Abradif — Associação Brasileira dos Distribuidores Ford, desta vez, segundo ele, em condições mais favoráveis que as anteriores. A marca vinha perdendo espaço no mercado desde há quatro anos, tendo chegado à metade dos históricos 22%. O projeto 'Novo Mundo Ford', anunciado pela matriz nos EUA, prevê a fusão das operações européias e norte-americanas, e a interligação com os demais mercados, inclusive com o brasileiro, com vistas à produção de novos veículos. Zarif promete reconquistar o terreno perdido graças ao lançamento de novos produtos e às importações.

## Pool de empresas livra-se do roubo de cargas

Em três meses, a partir de agosto, quando começou a funcionar

a escolta dos veículos na rota Belém—São Paulo—Belém, nenhuma carga foi roubada, assegura Antônio Augusto Morato Leite, diretor da Brasmodal-Tecnocargo, uma das oito empresas que compõem um *pool* de segurança. Para isso, investem US\$ 570 mil por mês, correspondentes a US\$ 350 por viagem escoltada, custo que é compensado nos prêmios de seguro com a queda no risco de sinistralidade. Juntas, essas oito empresas — Brasmodal-Tecnocargo, Amazon Modal, CCE Transportes, Sharp Transportes, Transportadora Bertolin, Di Gregório, Transpell e Sax Transportes — respondem por mais de 80% do mercado na rota.

A Ranger Segurança e Transporte, de São Paulo, que presta o serviço, faz a escolta desde um ponto nas proximidades de Belém até outro a 50 km de São Paulo. Nos trechos urbanos das duas pontas, a segurança é feita pelas transportadoras, que mantêm frotas próprias ou contratadas de escolta dos veículos.

A próxima etapa do programa consistirá em ampliar a escolta no trecho fluvial Manaus—Belém—Manaus. No terceiro passo, já em fase de teste, a frota de 96 veículos será equipada com uma escolta de rastreadores, para agilizar a localização do veículo roubado.

## Porto de Santos ganha R\$ 3 milhões da União

O Porto de Santos vai adquirir 25 empilhadeiras, duas pás-carregadeiras e seis caminhões-tratores, com a verba de R\$ 3 milhões,

transferida pelo governo federal, via recursos da taxa ATP — Adicional de Tarifa Portuária. A Codesp, que administra o porto, promete investir com recursos próprios mais R\$ 1,2 milhão em obras de reparo e de manutenção de outros equipamentos em operação.

Pedro Batouli, presidente da Codesp, afirmou que o ingresso desses recursos deve-se às duas greves que os operadores de guindastes e de empilhadeiras fizeram em outubro, reivindicando melhores equipamentos para trabalhar.

No dia 4 de novembro, foram publicados os editais de concorrência pública e de tomadas de preço de seis empilhadeiras de 30,5 t, para movimentação de contêineres de 20 pés e de 40 pés; de dez empilhadeiras a gás de 3 t (uma delas com torre triplex); de cinco empilhadeiras de 7 t, para contêineres vazios, de duas pás-carregadeiras articuladas com caçamba; e de seis cavalos mecânicos de 40 t.



Foto: Arquivo TM

Novos equipamentos de movimentação

## PISCA

■ A Rodoviário Ródano, de Jundiaí (SP), reduziu a zero o número de acidentes com a frota depois que implantou um programa de treinamento de motoristas sobre direção defensiva e manuseio de produtos perigosos. Jefferson José Serra, diretor comercial da empresa, diz que esse programa faz parte de

uma nova orientação da empresa para a melhoria da qualidade do serviço prestado, visando a conquista do Certificado ISO 9000.

■ O engenheiro Roberto S. Scaringela, superintendente do INST — Instituto Nacional de Segurança de Trânsito, passou, em outubro, a figurar no

Hall da Fama, título oferecido pelo Sherri — Centro Internacional de Recursos para a Segurança, Saúde e Meio Ambiente, da Universidade de Missouri, EUA. Scaringela é o primeiro brasileiro agraciado com essa distinção, concedida pelo seu trabalho de 26 anos em favor da segurança de trânsito.



Foto: Arquivo TM

Tuma: Colaboração da Interpol

## Repressão a roubo de veículos no Mercosul

O I Encontro Sul-americano sobre Furto e Roubo de Veículos, realizado no dia 27 de outubro, em São Paulo, aprovou a criação do Fórum Sul-americano Inter-institucional sobre Furto e Roubo de Veículos, presidido pelo delegado Romeu Tuma e secretariado por Pedro Paulo Negrini, advogado especializado na recuperação de veículos roubados.

O Fórum terá a colaboração da Interpol e reunirá seus integrantes, periodicamente, para a troca de experiências e de informações sobre criminalidade nos países sul-americanos. Foi esta a principal dentre as 26 resoluções aprovadas no encontro. Entre as mais importantes, destacam-se as seguintes:

- Obrigatoriedade da perícia em caminhões e em automóveis, e seus agregados, por ocasião do licenciamento, da transferência e da recuperação após furto;
- criação de um cadastro único sul-americano de veículos roubados, além de estímulos aos países para assinarem acordos bilaterais;
- atualização do banco de dados do Renavam — Registro Nacional de Veículos Automotores sempre que as vistorias constatarem alterações de partes dos veículos;
- obrigatoriedade de formalizar transferência de propriedade do veículo a cada transação efetuada;
- exigência de informes sobre os sistemas de identificação dos veículos pelas montadoras e pelas importadoras para as Secretarias

- Estaduais de Segurança Pública;
- ativação dos serviços de repressão ao furto e ao roubo de veículos pelas polícias rodoviárias;
- direcionamento dos serviços de fiscalização das Receitas Federal, Estadual e Municipal contra receptadores de bens e de veículos roubados;
- agravamento do tratamento penal aos receptadores;
- controle de estoque das oficinas de desmanche, que devem indicar a correspondência de cada peça com o número de chassi do veículo a que pertencia;
- intensificação da fiscalização nas fronteiras;
- constituição de Promotorias de Justiça especializadas no combate ao crime de furto e de roubo de veículos;
- ações de ressarcimento, pelas companhias de seguro, contra os receptadores ditos de boa-fé;
- implantação de unidades móveis de informática nos pontos de fiscalização de veículos para acesso aos bancos de dados; e
- melhor uso da informática.

## Acidentados têm socorro no Distrito Federal

As rodovias federais de acesso ao Distrito Federal começaram, em outubro, a ganhar atendimento especial nos casos de acidentes. Convênio que reúne os ministérios da Justiça, da Saúde e dos Transportes com o governo do Distrito Federal propõe-se a prestar atendimento a vítimas de acidentes rodoviários nas BRs 020, 040 e 060. Ao assinar o convênio, o Ministro dos Transportes, Rubem Bayma Denys, afirmou que a segurança da circulação de cargas e de passageiros está fora do controle da autoridade pública devido à fragilidade da máquina de fiscalização e à falta de normas de prevenção.

O programa de assistência, denominado 'Salve', consta de unidades móveis de socorro, pois a ausência de operações adequadas

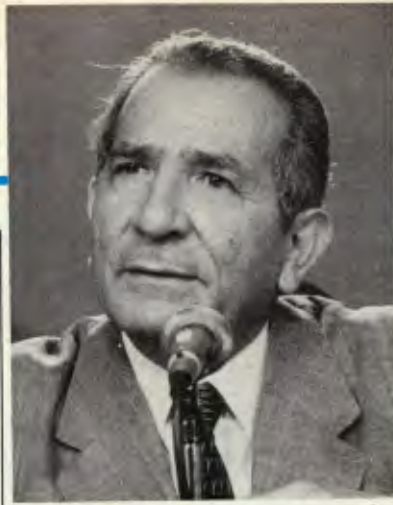


Foto: Tini Pires/Diário

Denys: Salve, esforço concentrado

de socorro é considerada uma das responsáveis pelo grande número de mortes na região de Brasília.

## Roubo de carga tem parceria policial

Foi bastante didática a entrevista concedida pelo informante da polícia paulista José Gonzaga Moreira à revista *Veja* de 19 de outubro sobre as quadrilhas que assaltam caminhões.

Segundo Moreira, o mercado do roubo de carga torna-se cada vez mais ativo porque as mercadorias são valiosas e fáceis de serem roubadas. Além do mais, os ladrões contam com um eficiente esquema de receptação, que se encarrega de repassar os produtos ao comércio, em parceria com as autoridades policiais.

Hoje em dia, explica o informante, qualquer carga vale, no mínimo, R\$ 30 mil e até R\$ 500 mil. Todo esse valor é transportado por um motorista indefeso, quando muito acompanhado por um ajudante.

Depois do assalto, a carga é armazenada em galpões alugados, onde grandes lojas, "que todo o mundo conhece", compram quase de tudo (tecidos, aparelhos eletrônicos, autopeças e alimentos), com descontos de 60% a 70%.

A impunidade é garantida por uma sociedade com a polícia, que leva, em média, metade do valor negociado. "Noventa por cento dos ladrões e dos receptadores de carga são parceiros da polícia e três quartos das delegacias são corruptas", garante.

# Três rotas em uma só viagem

A Granero interliga três fábricas da Alcoa e obtém redução de custos e de prazos de transporte

■ Por vários anos, a Alumar, de São Luís (MA), fábrica do grupo Alcoa Alumínio, engasgou-se com atrasos contínuos na entrega de lingotes e de tarugos para alimentar a produção de extrudados e de laminados da co-irmã Alconor, em Itapissuma, próxima de Recife (PE). Da mesma maneira, o abastecimento de cerca de duzentos clientes nas regiões Sul e Sudeste (indústrias de construção civil, de embalagem e de veículos) complicava-se com frequência. Os transtornos eram causados, principalmente, pela falta de transportadores autônomos para prestar atendimento ao fluxo de transporte entre as fábricas, devido à sazonalidade das safras agrícolas.

Em agosto e setembro, por exemplo, a escassez de caminhões impedia o transporte de duas mil toneladas por mês. “Quando a fábrica alcançava a produção de 4 mil t/mês, o problema se agravava ainda mais”, conta Ricardo Melchiori, superintendente de Transportes e Embalagem da Divisão de Semimanufaturados da Alcoa. Os estudos da Alcoa indicavam que, em cem viagens efetuadas no percurso São Paulo—São Luís (2 970 km), ocorriam trinta atrasos. Cerca de 30% dos caminhões que perfaziam esse trajeto consumiam de oito a dez dias para chegar ao destino. “Mas houve casos em que al-

guém levava até vinte dias para concluir uma viagem”, frisou Melchiori.

Diante disso, o grupo decidiu organizar uma rota que atendesse às necessidades de suprimento de matérias-primas e de escoamento da produção das três fábricas, e, para isso, chamou as transportadoras que já lhe prestavam serviços, a fim de tentar chegar a uma solução.

A reviravolta nesse quadro aconteceu em fevereiro último, quando a Granero Transportes, após vencer uma concorrência, da qual participaram as transportadoras Della Volpe, Rápido 900, Transasa, Trans-Aço, TNT-Transtotal e Tora, pôs em prática a operação *round-trip*, mais conhecida como ‘viagem redonda’, interligando três pontas do sistema operacional Alcoa (São Paulo, São Luís e Itapissuma).

A ‘viagem redonda’ permite o transporte de produtos em três rotas diferentes, porém integradas. Os veículos da frota própria da Granero são ocupados com a carga máxima (27 t) e asseguram o cumprimento médio dos horários de saída e de chegada. Segundo Melchiori, o objetivo é fazer com que cada um cumpra três ‘viagens redondas’ por mês, a fim de diluir ao máximo o custo fixo do caminhão.

Cada *round-trip* é completada em 7 203 km. Na estrada, o tempo

Foto: Geraldo Silva

de viagem é de 201 horas, se o caminhão rodar durante vinte horas por dia. Atualmente, o caminhão fica parado nas pontas até 96 horas para carga e descarga, mas a Alcoa pretende reduzir esse período para 36 horas. “Se as operações forem realizadas rapidamente, o veículo permanecerá um dia em cada um dos três terminais, e poderá realizar até três ‘viagens redondas’ por mês, rodando 21 609 km cada um.”

**Equilíbrio de cargas** — “Cada motorista dirige durante quatro a seis horas seguidas, dependendo da dupla, que tem autonomia para determinar a escala de tempo”, explica Melchiori. Segundo ele, a Granero concordou com as regras da licitação, que estabeleciam a utilização de dois motoristas por veículo, para garantir pontualidade nas operações de entrega, de transferência e de consolidação de cargas no regime de 24 horas por dia.

Como forma de incentivo, a Granero criou, para cada dupla de motoristas, um prêmio em dinheiro e

