

visite a
FENATRAN
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTADORES
DE 7 A 12 DE AGOSTO DE 1995, 1500 CENTER NORTE, SP

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 368 - MAI-JUN/1995 - R\$ 5,00



**O Sprinter da
estrela que
chega em 1997**



**O inédito
articulado
Busscar**

INTERNACIONAL
**Por que o setor
rodoviário
cresce na Europa**

TERMINAIS
**Transportadoras
retomam
planos e obras**

RECURSOS HUMANOS
**Ródano treina
motoristas e
reduz acidentes**

PNEUS
**Racionalidade e
ecologia impõem
mais durabilidade**



Caminhões e ônibus sustentam leasing

*Entre num
último tipo com
o Leasing Bamerindus.*

LEASING



COM O LEASING BAMERINDUS, VOCÊ PRODUZ NA VELOCIDADE DO MERCADO. SEM SE DESCAPITALIZAR, VOCÊ ADQUIRE TODOS OS TIPOS DE BENS: CAMINHÕES, COMPUTADORES, MÁQUINAS, ETC. O LEASING BAMERINDUS OFERECE PRAZOS DE 24 E 36 MESES, AS DESPESAS SÃO DEDUTÍVEIS DO IMPOSTO DE RENDA E A COBERTURA É DE 100% DO VALOR DO BEM. LEASING BAMERINDUS. CONTE COM A GENTE PARA PRODUZIR MAIS E MELHOR.

L E A S I N G



Conte com a gente.

DIRETORES

Oclair Locanto
Marcelo Fontana

REDAÇÃO

Editor-chefe: Ariverson Feltrin

Redatora-chefe: Valdir dos Santos

Editor-executivo: Eduardo C. Ribeiro

Redatores: Gilberto Penha de Araújo, Camen Lúcia Torres

Arte: Eduardo Gragnani Jr. (Editor), Alexandre Batista (Sub-editor), Daniel Lamano da Costa (Assistente)

Fotografia: Paulo Igarashi, Marcelo Spatafora

Colaboradores: Edson Álvares da Costa (reportagem)

Jornalista Responsável: Ariverson Feltrin (Mtb 8.713)

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Representantes

São Paulo: Paulo Igarashi, Carlos A. B. Criscuolo,
Vito Cardaci Neto

Rio de Janeiro

SFR Serviços de Assessoria
Sérgio Ribeiro
Rua Alcindo Guanabara, 24, conj. 1.510
Fone/fax: (021) 532-1922
CEP 20031-130 - Rio de Janeiro- RJ

Paraná e Santa Catarina

Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704
Fone: (041) 222-1766
CEP 80060-100 - Curitiba - PR

Rio Grande do Sul

Casa Grande Representações
Ivano Casagrande
Rua Gonçalves Ledo, 118
Fone: (051) 224-9749 - Fone/fax: (051) 339-4926
CEP 90610-250 - Porto Alegre - RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente: Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente: Cláudio Alves de Oliveira

Fotolitos

Grafcolor

Distribuição

LOBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (dez edições): R\$ 50,00. Pedidos com cheque ou vale postal a favor da Editora TM Ltda. Exemplar avulso: R\$ 5,00. Em estoque apenas as últimas edições. Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme R.E.Proc.DRT.1 nº 14 498/85 de 06/12/85.

Circulação

18.000 exemplares
Registrado no 2º Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob o nº 705 em 23/03/63; última averbação nº 26.394 em 20/07/1988. As opiniões expressas nos artigos assinados e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.



Editora TM Ltda.

Av. Marquês de São Vicente, 10, Barra Funda, CEP 01139-000, São Paulo, SP
Tel.: (011) 826-6760
Fax: (011) 825-6869 e 826-6120
CGC - 53.995.544/0001-05
Inscrição Estadual nº 111.168.673.117



Filiada à ANATEC e à ABEMD
Circula em Julho de 1995

SUMÁRIO

CAMINHÕES PUXAM O LEASING

Com as restrições de crédito aos automóveis, os caminhões e os ônibus tornam-se o nicho preferido e procurado pelos bancos e financeiras

12

EUROPA DOMINADA PELO CAMINHÃO

O transporte rodoviário é líder absoluto na movimentação das cargas européias, embalado pela logística e pelas boas estradas

16

A RACIONALIDADE CHEGA AOS PNEUS

A tendência mundial é de conservação dos pneus, seja para reduzir custos ou preservar a ecologia. Efeitos dessa onda chegam ao Brasil

18

A RETOMADA DOS TERMINAIS

A estabilização da economia trouxe uma retomada de planos e obras de infra-estrutura nas transportadoras

20

LUTA PELA SUCESSÃO NA NTC

Carlos Roberto Mira lança candidatura e abre polêmica

15

AEROPORTOS EM OBRAS

Avessa à privatização dos aeroportos, a Infraero faz pesados investimentos

22

FERNÃO DIAS

Previsto o reinício de obras após nova concorrência

23

FERROVIA DO FRANGO

Em estudo, a revitalização de trecho ferroviário para transporte de aves

24

SPAL RENOVA FROTA

Engarrafadora de Coca-Cola compra veículos mais eficientes

25

A QUALIDADE ACENDE SEMINÁRIO

Seminário TM apresenta cases de qualidade e produtividade no transporte

28

LIÇÕES DA SAFRA

A Cargill alerta para os perigos gerados pelo descaso no transporte agrícola

30

TREINAMENTO REDUZ ACIDENTES

A transportadora Ródano acaba com acidentes após curso de direção

31

ÔNIBUS

BUSSCAR INVESTE EM ARTICULADO

A Nielson mostra protótipo do urbano articulado de seis portas

33

CONGRESSO ESTIMULA PARCERIA

Debates realçam parceria entre setores privado e público no transporte

33

LOW DRIVER COMEÇA A OPERAR

Sofisticação e conforto do novo modelo atraem as empresas de turismo

34

FROTA LEVE

NOVA FAMÍLIA DE UTILITÁRIOS

Conheça a van Sprinter que será fabricada na Mercedes da Argentina em 1997

43

HYUNDAI BUSCA ESPAÇO

Van da coreana Hyundai disputa mercado com a bem sucedida Besta

44

SEÇÕES

Editorial	5
Atualidades	6
Indicadores & Mercado	36
Produtos	45
Memória	48
Pérolas	50

Capa: Eduardo de Gragnani Jr.

NOVO ENDEREÇO

EXPRESSO MIRA MOSTRA ALTA TECNOLOGIA NA FEIRA



VICK

ESTAMOS PLUGADOS
NOS COMANDOS DA INFORMÁTICA.
O SOFTWARE TOMA CONTA E O MUNDO FALA A
LÍNGUA UNIVERSAL DO BIT. PROMOVEDO ESTA EVOLUÇÃO O **EXPRESSO MIRA** REALIZA, EM
AGOSTO, A *1ª SEMANA DE TECNOLOGIA EM TRANSPORTES* NA FENATRAN.
VOCÊ VAI CONHECER AS MAIS RECENTES CONQUISTAS NESSE CAMPO, ALÉM DA ALTA QUALIDADE
EM SERVIÇOS QUE O **EXPRESSO MIRA** TEM A OFERECER.

PROGRAMAÇÃO

Dia 07: Código de Barras e Radiofrequência . *Dia 08:* Roteirização e Rastreamento . *Dia 09:* Multimedia e Processamento de Voz .
Dia 10: Radiofonia e Telecomunicações . *Dia 11:* Internet.
Informações: Fone (011) 229.0455 Fax (011) 229.0744



transporte de qualidade

EXPRESSO MIRA LTDA
Rua Araguaia, 460 - Canindé
03034-000 - São Paulo - SP

Mamatas em desuso

Desta vez o governo federal parece de fato empenhado em solucionar o gravíssimo problema de abandono de suas estradas. O eixo da mudança começa com o novo Plano Nacional de Viação, já concluído, que substitui o anterior, concebido em 1973, na época do então ministro dos Transportes, Mário Andreazza.

Na versão atualizada do Plano Nacional de Viação, a União, hoje dona de 55 mil km de estradas, propõe-se a ficar com 35 mil km e transferir os outros 20 mil km aos estados.

O governo federal alega que perdeu recursos para os estados com a Constituição. Os estados, na interpretação da União, ficaram com os direitos, mas não assumiram os encargos. E aí estaria, na ótica do governo federal, a principal explicação para o abandono das estradas.

Chorar leite derramado de nada adianta. Daí, o empenho da União em obter do Banco Mundial, o Bird, US\$ 1 bilhão para tocar um projeto de recuperação dos 20 mil km de rodovias. Só a partir do investimento feito seria dado o passo seguinte, ou seja, transferir a operação aos governos estaduais. A estadualização das estradas resolveria parte dos problemas, certamente.

Em paralelo, há outras ações complementares: a privatização da Ponte-Rio Niterói (desde junho operada pelo consórcio Camargo Correa/Andrade Gutierrez) é apenas um aperitivo. No total, 800 km de estradas federais, incluindo a Dutra, estão no rol das privatizações. Se der tudo certo, ou seja, se os 20 mil km passarem para as mãos dos estados e os 800 km ficarem com a iniciativa privada, um bom pedaço do drama das estradas deverá estar resolvido, pois é de se supor que a convivência próxima ao problema se constitui em fonte geradora de soluções. Ao menos, espera-se que isto aconteça na prática.

Outro caminho para melhorar a condição das estradas começou a ser materializado em maio último, mês que marcou a destinação da cobrança do imposto sobre importação de petróleo em benefício da recuperação das rodovias. No primeiro mês o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, DNER, segundo seu diretor de Operações Rodoviárias, Italo Mazzoni, recebeu R\$ 35 milhões do novo imposto. Diz antigo provérbio que de grão em grão a galinha enche o papo. A administração destes grãos é tarefa que não admite negligências. O Brasil, que entra no segundo ano do Real, tenta se livrar da inflação e da ineficiência que sempre a acompanhou.

Nós, brasileiros, estávamos acostumados e acomodados a repassar nossa ineficiência para o vizinho. De tanto ser amamentado pelas tetas da indexação, o chamado custo Brasil inchou e explodiu.

A nova ordem econômica, globalizada, reza em uma só cartilha: eficiência, redução de custo, qualidade são as palavras mais recitadas pelos neo-alfabetizados. A quebra de tabus começou, está em curso e, claramente, não tem fim. O mundo moderno privilegia a eficiência e condena os privilégios herdados nas mamatas e cascatas dos negócios de outrora.



O editor

GENTE

Foto: Divulgação



● Michael J. Roney (foto) é o novo diretor-presidente da Goodyear do Brasil, em substituição a

John Polhemus, promovido a vice-presidente da empresa para a América Latina. Roney, de 41 anos, que ingressou na Goodyear há 14 anos, vinha exercendo a mesma função na filial da Argentina.

● Franco Meloni (foto), 57 anos, tem um Iveco EuroCargo 1993 com motor de 230 cv, comprado com financiamento em cinco anos a juros de 7,5% por ano, financiado pelo Banco Piacenza. Ao contrário dos caminhoneiros brasileiros,



Meloni trabalha pouco – dez horas por dia –, dorme à noite, roda pouco (70 mil km/ano), tem recurso subvencionado para a compra de veículos e deduz do imposto de renda o tributo que incide sobre o preço do óleo diesel.

As vantagens do defletor

Nos anos 70, no auge da crise do petróleo, muito se falou do defletor como equipamento eficaz no combate ao desperdício de diesel. Mas, a galopante inflação funcionava como escudo de qualquer racionalidade. Hoje, como está difícil repassar ineficiências para o frete, certamente defletores são usados (e notados).

A Empresa de Transportes Sopro Divino (frota de 350 unidades, somando-se semi-reboques

pela RM Campinas que equipam há dois anos cavalos cara-chatas Scania R-113. Ernison Sturaro, gerente de Suprimentos da Sopro Divino, em conversa com Transporte Moderno, comenta:

TM - O equipamento traz economia de diesel?

Sturaro - Sete por cento em relação à mesma composição (com carreta sider) sem defletor.

TM - Em quanto tempo o investimento é pago?

Sturaro - Rodamos 12 mil km/mês. Sem defletor teríamos um consumo de 6 mil litros de diesel/mês. Com defletor, o gasto cai para 5.580 litros, menos 420 litros, o que multiplicado por R\$ 0,34, preço do diesel, resulta em R\$ 142,80 de redução de gasto. O defletor custa R\$ 2,5 mil. Portanto, é pago em 17,5 meses.

TM - Há outras vantagens?

Sturaro - Notamos que o defletor dá mais estabilidade à composição, porque quebra a massa de ar frontal. Outra coisa: dá um visual melhor à frota.



Empresa de Transportes Sopro Divino economia e melhor visual

Esso padroniza com super-carreta

A Esso Brasileira de Petróleo em breve terá toda sua frota de caminhões pesados rodando

com carretas - tanque Recrusul em alumínio, para 40 mil litros, um recorde nacional.

Uma das grandes vantagens do tanque de alumínio é a redução de peso. Em paralelo ao alumínio, a empresa adotou no semi-reboque, de três eixos, pneu single e rodas de alumínio. Tais providências resultaram em ganho: a nova composição carrega simplesmente 8 mil litros a mais que a anterior, com carreta de aço e dotada de três eixos de rodados duplos.



Foto: Paulo Igarashi

Single com rodas de alumínio: menos peso

FERROVIA

Ferroeste nos trilhos

Um sonho da década de 30 poderá se materializar ainda neste ano, quando, prevê-se, o terminal rododiferroviário de transbordo estará concluído em Cascavel, no oeste paranaense. Nesta época, a Ferroeste – Ferrovia Paraná Oeste, reivindicada há mais de 60 anos, poderá iniciar suas operações em parceria com a Superintendência Regional 5, a SR-5, da Rede Ferroviária Federal.

A Ferroeste, na parceria, entrará com a captação da carga, mais a linha permanente (já concluída) de 248 km entre Guarapuava e Cascavel – incluindo, nesta última

cidade, o terminal de transbordo. A Rede, por sua vez, cederá vagões e locomotivas.

A Ferroeste exigiu US\$ 250 milhões de investimentos feitos pelo governo paranaense, informa o gerente comercial da Estrada de Ferro Paraná Oeste, Newton Sotto Maior.

O trecho compreendido de Cascavel a Paranaguá, segundo Sotto Maior, movimentará 10 milhões de toneladas, 5 milhões hoje transportadas por trem, no sistema rododiferroviário. Outros 5 milhões de toneladas são movimentadas por caminhão.

NAVEGAÇÃO

Novas exigências de segurança

As companhias de navegação têm prazo de três anos para organizarem sistemas eficazes de gerenciamento da segurança e proteção ao meio ambiente. A determinação é da IMO – Organização Marítima Internacional, com base no Código ISM, aprovado como um novo capítulo da Convenção Solas, que trata da salvaguarda da vida humana no mar. Esse código incorpora os conceitos de qualidade do ISO 9002 para a navegação marítima.

Segundo Carlos Eduardo da Costa, representante brasileiro na IMO, as

estatísticas de acidentes registrados na década de 80 mostram que a falha humana substituiu as falhas mecânicas como causa principal dos acidentes marítimos. Por isso, a IMO decidiu adaptar seu regulamento à essa nova realidade. "O ISM Code é o primeiro produto dessa mudança de enfoque e terá força de lei a partir de julho de 1998". Por sua vez, Alain-Michel Chauvel, gerente da Divisão Marítima do Bureau Veritas, da França, informa que 30 mil navios serão afetados pela nova exigência.

NEGÓCIOS

Mercedes vende no Nordeste

Os grupos Edson Queiroz, de Fortaleza e Schwambach, de Recife, acabam de investir mais de R\$ 10 milhões na compra de caminhões e ônibus Mercedes-Benz. O grupo cearense, que tem mil caminhões, adquiriu 119 unidades para suas empresas Nacional Gás Butano, Indaiá, Minalba, Sistemas Verdes Mares de Comunicação e Esmaltec, como parte do plano de renovação de frota.

Já o Grupo Schwambach comprou 50 ônibus, dos quais 42 da série O-400 rodoviários e oito O-371 urbanos. O grupo, que tem 900 ônibus (90% da marca Mercedes-Benz), controla as empresas Borborema Imperial Transportes e Norasa, em Recife; Real Alagoas de Viação e Rodoviária Borborema, que operam em Recife, Macaíó e Aracaju.

Ford no porto

A Ford venceu a concorrência feita pela Companhia Docas do Estado de São Paulo para compra de 30 caminhões pesados. Depois de testar exemplares de quatro marcas no transporte de contêineres, acabou optando pelo Ford Cargo 4030. A entrega dos caminhões será entre setembro e outubro, informa a Ford.

FATOS & DESTAQUES

● A Transportadora Latinoamérica foi distinguida com o Prêmio Guia Marítimo 1994 na categoria de transporte rodoviário no Mercosul por se destacar nos quesitos qualidade e pontualidade.

● De 12 a 25 de julho, um evento de forte repercussão junto à opinião pública vai percorrer oito estados – começa no Rio Grande do Sul e termina em Brasília. Neste período, com o objetivo de alertar a população para o grave problema dos acidentes rodoviários, vários núcleos de parentes e vítimas de trânsito, comboiados por policiais rodoviários federais e estaduais, promoverão a "Chama pela Paz nas Estradas", com o apoio do Programa de Redução de Acidentes nas Estradas (PARE). A caravana pela paz levará a chama desde Passo Fundo até a Praça dos Três Poderes, em Brasília, onde será entregue ao ministro dos Transportes, "como expressão de uma vontade nacional pela aprovação de um novo Código Nacional de Trânsito".

GENTE



● O bicampeão de Fórmula 1 Nelson Piquet (foto) vendeu sua participação de 49% na revenda

Mercedes-Benz Brasília Motors para o grupo Real Expresso, que, segundo seu superintendente, Eder Augusto Pinheiro (foto abaixo), passou a controlar integralmente a empresa.



Foto: Paulo Igarashi

● Rogério Belda, um dos criadores da ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos e seu diretor executivo por mais de 20 anos, foi escolhido para presidência da entidade, na renovação da diretoria, que ocorre a cada dois anos. O vice-presidente continua Nazareno Affonso Stanislaw, atual secretário dos Transportes do Distrito Federal, e a diretoria executiva ficou a cargo de Ailton Brasiense, assessor especial da Secretaria dos Transportes paulista.

Rodobens e Bradesco lançam o Super Auto

Desde 1º de julho a Rodobens Seguros, empresa do grupo Verdi, em parceria com o Seguro Bradesco, estão operando o batizado Seguro Super Auto, que traz algumas características peculiares, entre elas, o pagamento do prêmio em 12 parcelas e o serviço dia e noite para casos de pane ou acidente. Cobre exclusivamente caminhões com até cinco anos de fabricação.

Ronald Macedo Torres, diretor da Rodobens Seguros, explica: em caso de furto ou perda total, caminhões com até um ano de fabricação são indenizados pelo valor do caminhão zero. A partir de um ano, as indenizações serão pagas pelo valor "efetivamente praticado no mercado".

O Super Auto é renovado automaticamente caso o proprietário não interrompa os pagamen-



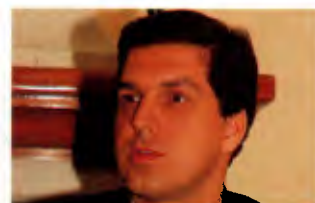
Torres: mercado é crescente

tos, o que evita novo contrato.

Torres destaca que os reparos serão feitos pela rede Mercedes-Benz.

A parceria Rodobens/Bradesco quer ampliar a faixa de caminhões segurados – cerca de 140 mil veículos, 12% da frota rodante.

A estabilidade do Plano Real trouxe condições para expansão. "O mercado de seguros cresceu 63% em 1994 em relação a 1993 e as perspectivas de crescimento para os próximos anos são muito boas", diz Torres. A Rodobens que o diga: ano passado, como um todo, acumulou US\$ 39 milhões de prêmios. "No primeiro semestre de



Nabuco: produto diferenciado

1995 contabilizamos US\$ 35 milhões. Vamos adicionar US\$ 45 milhões e fechar o ano com US\$ 80 milhões em prêmios".

Luiz Carlos Almeida Braga Nabuco de Abreu, dirigente da Bradesco Seguros, diz que a instituição já operava em parceria com o Rodobens. "Agora, temos um produto diferenciado e vamos ampliar nossa atuação nos caminhões".

O seguro de casco cobre hoje um total de 2 milhões de veículos, dos quais 140 mil (7%) são caminhões. Em prêmios, no entanto, os veículos de cargas absorvem cerca de R\$ 420 milhões – 14% de um total aproximado de R\$ 3 bilhões.

Seguro da Apisul cobre risco de motorista



A nova modalidade de seguro de acidentes pessoais coletivos, lançada pela Apisul – corretora gaúcha especializada no transporte rodoviário de cargas, inclui cobertura adicional de despesas médico-hospitalares para o motoris-

ta. "Até agora, os seguros cobriam os riscos inerentes à carga e ao veículo, deixando por conta da empresa os eventuais custos de atendimento ao motorista", esclarece Alfredo Gomes, gerente da área de Seguro de Pessoas da Apisul. Essa nova modalidade beneficia não só o profissional como também a empresa, que dei-

xa de ter essa despesa. O adicional para a cobertura de motorista no contrato de seguro do veículo e da carga é insignificante, se comparado com a taxa de seguro convencional para motorista, assegura Gomes. O seguro oferece indenização por invalidez permanente e por morte acidental, além de auxílio-funeral e de traslado.



GM 52 com carreta Translor: desfile de relíquias

Foto: Paulo Igarashi

Um show à antiga

Arthur Mascioli, diretor da Viação Cometa, e Odair Locanto, diretor da Pacaembus e do grupo Technibus, expuseram suas relíquias no XII Encontro Nacional de Automóveis Antigos. Um Cadillac 1927 da dupla de empresários mereceu

o prêmio originalidade: o veículo mantém a mesma pintura de quase sete décadas atrás. Outro destaque foi o cavalinho GM 1952, pertencente ao acervo da revista Transporte Moderno. Atrelado a uma carreta Nova Era, da Translor, ele carregou os "velhinhos menores".

Uma parceria Avel/Remaza

A Avel S.A., concessionária de caminhões Volkswagen de São Bernardo do Campo (SP), firmou acordo com a administradora de consórcios Remaza para a venda de cotas com prazos de pagamentos de até 100 meses. Pelo acordo, a Avel treinou 60 funcionários da Remaza sobre as técnicas de vendas de caminhões. E a Remaza, por sua vez, orientou 45 vendedores da Avel sobre a legislação de consórcio. Conforme o gerente comercial da Avel, Rodolfo Quintana Mansberger, há um trabalho voltado para as associações, com a possibilidade de formação de grupos personalizados.



O Centro Integrado de Distribuição em fase final de obras

Foto: Paulo Igarashi

Souza Cruz centraliza

Em agosto a Cia. de Cigarros Souza Cruz vai inaugurar na Marginal do Tietê, em São Paulo, o Centro Integrado de Distribuição, que desativará cinco depósitos – Barra Funda, Mooca, Butantã, Itaquera e São José dos Campos. O centro integrado recebe o produto

acabado da fábrica e faz a pré-seleção dos cigarros, por cliente. É o segundo centro (o primeiro está em Pavuna, Rio de Janeiro) e tem pé direito de 10 m. A Souza Cruz tem uma das maiores frotas de entregas do país. A distribuição é estratégica, pois, como se diz, "cigarro não fumado hoje não será fumado em dobro amanhã".

DESTAQUES

● Após um verdadeiro novelão e disputas entre estados, foi decidido: será em Resende, RJ, a nova e supermoderna fábrica de caminhões e ônibus da Volkswagen, um investimento de US\$ 250 milhões, com capacidade anual de 30 mil veículos (40 mil em 1997) e com 2 mil funcionários. O anúncio foi feito no início de julho. Executivos da montadora dizem: será a fábrica mais enxuta do mundo, para disputar mercados internacionais. Lembre-se: o Brasil é o único país no mundo onde a marca alemã produz caminhões e ônibus. Aqui será o centro de excelência, disse a TM o presidente da VW brasileira, Pierre-Alain De Smedt. Até mudar para Resende, os veículos comerciais serão produzidos na fábrica da Ford, no bairro paulistano do Ipiranga.

● A Mercedes-Benz do Brasil recebeu no último dia 6 de julho o certificado ISO-9001, o mais completo (cobre desde o projeto do veículo até o pós-venda) conferido por dois órgãos, o BRTÜV, da Alemanha, e o IBQN, instituto nuclear brasileiro. Presentes à cerimônia, em São Paulo, Helmut Werner, presidente mundial da Mercedes, e a ministra da Indústria e Comércio, Dorothea Werneck

Empresas gaúchas formam pool

Três operadoras da região mais densamente povoada de Porto Alegre, com demanda mensal de 7 milhões de passageiros, resolveram unir forças para otimizar o transporte da região. Em uma experiência pioneira no país, a Nortran, a Fênix e a Sopal criaram a Conorte – Consórcio Operacional da Zona Norte e passaram a gerenciar a operação da frota de 354 veículos que atende a região, em sistema de pool. A Conorte cotizou a quantidade de linhas de cada empresa, e usa o percentual conseguido para o repasse da remuneração dos serviços, independentemente do efetivamente realizado. "O critério inicial permanece como base, mesmo depois de certas mudanças operacionais realizadas", conta o diretor executivo Cláudio Porto.

-A união entre as transportadoras possibilitou a racionalização de linhas e frequências, e a eliminação da competição por passageiros, com resultados operacionais e financeiros satisfatórios. Porto afirma que o índice de viagens perdidas por mês caiu de 2% para, no máximo, 0,3%. "Há punição para a transportadora que não cumprir a programação", afirma.

Tuca começa a operar B10M em Campinas



Os primeiros Volvo B10M a rodar como articulados

Iniciaram operação em meados de junho, em Campinas (SP), os pri-

meiros dez ônibus articulados encarroçados no Brasil sobre chassis

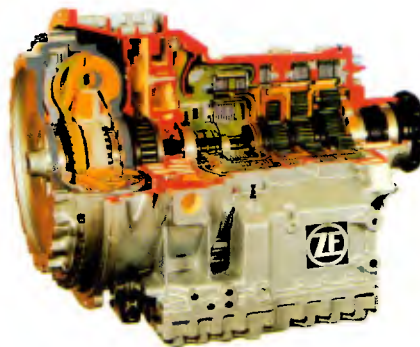
Volvo. Os veículos têm carrocerias Busscar e caixas ZF automáticas.

ZF mostra caixa a frotistas

O anúncio da instalação de uma fábrica de caixas de câmbio automáticas pela Allison, empresa do grupo General Motors, levou a ZF do Brasil a promover em São Paulo um *workshop* para frotistas de ônibus urbanos, para demonstrar as vantagens da caixa ZF-Ecomat, produzida na Alemanha desde 1978 e em uso nos ônibus articulados Volvo em operação em São Paulo e Curitiba. "O nosso objetivo foi nos aproximarmos dos empresários que estarão participando da concorrência para operar os corredores a

serem construídos em São Paulo, onde a caixa automática será obriga-

no painel. Mas suas principais virtudes, segundo a fábrica, são: contribuir para o conforto do motorista e para a redução do consumo de combustível porque elimina as trocas constantes, aumentando o intervalo de manutenção do motor, do diferencial, das rodas e dos freios.



Caixa de câmbio automática ZF

tória", informa a ZF.

A ZF-Ecomat é produzida em três versões, de quatro marchas (HP500), de cinco marchas (HP 590) e de seis marchas (HP600). O comando eletrônico que gerencia suas funções detecta falhas e alerta o motorista por meio de sinal luminoso

os. O retardador primário hidrodinâmico acoplado à caixa pesa apenas 11 kg e aciona o freio-motor somente quando o veículo está quase parado, o que, segundo a fábrica, contribui para multiplicar por quatro a vida útil do freio-motor.

Na briga com o automóvel

Marcelo Falinks

A empresa Rápido Ribeirão Preto, que há 27 anos faz a linha de Ribeirão Preto até a capital paulista, em uma extensão de 320 km, programou a renovação de sua frota de 45 ônibus com carrocerias Marcopolo e chassis Scania, só que com terceiro eixo, ar condicionado, geladeira e sanitário.

A Rápido já encomendou vinte carros e segundo o seu diretor, Calmo Odraci Ferreira Motta, apesar de cada um desses ônibus ter um custo 30% maior que o convencional, espera em três anos pagar toda a dívida. A tarifa é a mesma do serviço comum, R\$ 13,50 (em junho). "Optamos pelo ar condicionado porque estamos em uma região muito quente. Já o terceiro eixo, além da maior estabilidade, é para evitar problemas com a ba-

lança", sustenta o diretor da Rápido Ribeirão Preto.

"É preciso melhorar a qualidade e acompanhar a modernização, pois hoje o público está bem mais exigente", lembra



Motta, ao lado dos novos carros: "O público hoje exige mais"

o diretor da empresa, que também passou a aceitar cartão de crédito para a compra de passagens. "O cartão dá facilidade ao passageiro que não precisa ficar carregando dinheiro." O investimento não é só em tecnologia. "Estamos investindo também no material humano. Cada motorista passa por um curso de direção defensiva e reciclagem de tratamento ao passageiro", diz Calmo Odraci.

Em média, a empresa transporta 32 mil passageiros por mês. No Plano Cruzado, em 1986, chegou à média de 45 mil a 60 mil passageiros.

"Naquela época a passagem não valia quase nada e muita gente saía de São Paulo para vir tomar chope em Ribeirão Preto, lembra o diretor. Quando o plano acabou, a média voltou a ser de 32 mil passageiros e depois, no

Plano Collor, o movimento caiu em 50% e a empresa dificilmente chegava ao total de 19 mil passageiros mensais.

Com o Plano Real aumentou o número de pessoas que viajam, e os ônibus passaram a rodar cheios. Odraci espera que o movimento cresça ainda mais. "Com esse investimento e um melhor serviço prestado, o passageiro poderá abandonar o automóvel e passar a viajar de ônibus".

Volksbus na longa distância

A Viação Novo Horizonte está utilizando um chassi Volksbus, vestido com Condottiere 3.40, da Comil, para operar a linha São Paulo/Brumado (BA), de 1.600 km. Equipado com motor MWM de 180 cv, esse veículo percorre o trajeto gastando cerca de três horas a mais do que outros veículos da empresa que operam a mesma distância, com chassis Scania e Mercedes-Benz, na faixa de 300 cv. Adquirido para a operação a título de teste, o chassi não traz problemas de ruído excessivo e tampouco desconforto para o operador, provocado pela alta temperatura.

Frota paulistana já é avaliada

Começou em primeiro de julho, o programa de qualidade do sistema urbano da cidade de São Paulo (TM nº 365). As 64 operadoras dos lotes de linhas da cidade receberão classificação trimestral, baseada em três blocos de avaliação: opinião dos usuários sobre o serviço, cumprimento da viagem e frota estabelecidas pela gerenciadora, e nível de gestão de qualidade interna. As classificadas com o total de 1.500 pontos, no máximo, receberão prêmios que podem chegar até o valor de um ônibus mensal.

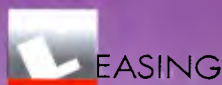
Real Expresso financiará passagens

A Real Expresso estuda o parcelamento dos valores das passagens, como forma de incentivar as famílias a viajarem de ônibus, informa Rubens Pontes, assessor da

diretoria da empresa.

Além disso, a Real já programou a inauguração do primeiro dos dez pontos de parada que construirá em diversos estados do país, para dar

suporte aos seus passageiros e à operação. Pontes adianta que a transportadora já entrou na corrida para conseguir a certificação ISO 9001 em transporte rodoviário.



Caminhão rouba espaço do carro

Operações de leasing de caminhões deverão bater recorde neste ano

Edson Álvares da Costa

As operações de leasing de caminhões estão contribuindo para alavancar os negócios de arrendamento mercantil no país. De janeiro a maio, as operações de leasing totalizaram US\$ 4,5 bilhões, comparados com US\$ 6,5 bilhões em todo o ano passado, informa o presidente da Abel – Associação Brasileira das Empresas de Leasing, Antônio Bornia. Para este ano, ele espera um crescimento nos negócios de pelo menos 30% em relação a 1994, o que significaria um recorde para o setor. No mercado, há quem aposte em uma expansão ainda maior, para um volume ao redor de US\$ 10 bilhões. E as operações com caminhões estão contribuindo de forma significativa para esse resultado.

Segundo Bornia, tradicionalmente os veículos (caminhões, ônibus, comerciais

leves e automóveis) respondem por mais da metade das operações de leasing no Brasil. E, apesar da proibição do governo para o leasing de automóveis, a partir de 22 de fevereiro, o segmento de veículos deverá manter a sua participação nessa modalidade de compra. Assim, os chamados veículos comerciais tomam o espaço — e o crédito das instituições financeiras — antes reservado para a aquisição de carros de passeio.

"Estamos redirecionando os negócios de leasing dos carros e comerciais leves para o segmento de caminhões e ônibus", afirma Paulo Pinho, gerente de operações de leasing do Sistema Financeiro Volkswagen. Segundo ele, até 22 de fevereiro, os automóveis e comerciais leves respondiam por 75% dos negócios de leasing da Volkswagen. "Agora, 100% dos negócios são para caminhões e

ônibus", informa Pinho, prevendo um movimento recorde nas operações de leasing de caminhões neste ano. O departamento de Vendas da VW confirma o crescimento das operações de leasing de caminhões, informando que esta modalidade já responde por mais da metade do total de vendas da montadora.

Segundo dados da Abravo – Associação Brasileira dos Distribuidores Volvo, o leasing foi responsável, no período de janeiro a abril deste ano, por 43,1% das compras de caminhões da marca, em comparação com 29% registrados em 1993 e 1994. Na rede Scania, o leasing respondeu no período por 23,1% das compras de caminhões, comparados com 17,6% em 1994. Esses dados são ainda mais expressivos se considerarmos que as vendas de caminhões de janeiro a maio deste ano, de 27,5 mil unidades, são 66,8% maiores do que as registradas em igual período do ano passado.

Paulo Massucato, diretor-executivo da Assobens – Associação Brasileira dos Concessionários Mercedes-Benz, informa que tem recebido semanalmente a visita de pelo menos três instituições financeiras interessadas em oferecer planos para operações de leasing. "Os bancos estão fazendo convênio com as montadoras e as associações de revendedores para facilitar as operações de leasing", atesta o presidente da Abel.

A BMC Leasing, por exemplo, que até abril concedia os financiamentos só para carros importados, produtos de informática e imóveis, foi uma das instituições que se decidiram a explorar esse novo filão. Com a proibição do leasing

CAMINHÕES SCANIA FORMAS DE FINANCIAMENTO DE VEÍCULOS NOVOS (EM %)						
FONTE	1990	1991	1992	1993	1994	* 1995
CONSÓRCIO	56,0	54,0	48,0	28,0	22,0	35,4
FINAME	6,0	11,0	8,0	12,0	34,0	21,6
CDC/LEASING	6,0	10,0	22,0	37,0	17,6	23,1
OUTROS	32,0	25,0	22,0	23,0	26,4	19,9
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

* 1995 - De janeiro a abril
Fonte: Assobrasc

CAMINHÕES VOLVO MODALIDADES DE COMPRA (EM %)						
	1990	1991	1992	1993	1994	* 1995
LEASING	9,0	12,0	14,0	29,0	29,0	43,1
FINAME	10,0	15,5	27,0	12,0	36,6	34,6
A VISTA	36,5	36,0	22,0	19,0	14,7	12,6
CONSÓRCIO	28,0	30,0	20,0	8,0	2,7	8,0
OUTROS	16,5	6,5	17,0	22,0	17,0	1,7
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

* 1995 - De janeiro a abril
Fonte: Assobrovo

para carros, a BMC Leasing reestruturou seu sistema gerencial para conquistar o mercado de caminhões e ônibus, inclusive usados, informa o diretor-executivo da empresa, Paulo Ísola.

Mas não é só a proibição do leasing para carros que está aquecendo o mercado de arrendamento de caminhões. O presidente da Fenabreve – Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores, Sérgio Reze, afirma que as restrições impostas pelo governo às operações de crédito direto ao consumidor e a burocracia da linha Finame, do BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, levam o consumidor a optar pelo leasing como uma das poucas modalidades encontradas no mercado. A operação de leasing, dependendo do cliente, pode ser fechada instantaneamente, enquanto que o crédito pela linha Finame pode demorar mais de 40 dias para ser liberado.

Além disso, lembra Reze, o leasing oferece vantagens tributárias. As prestações do leasing entram no balanço da empresa como despesas operacionais, dedutíveis do Imposto de Renda.

Outro fator que está impulsionando o segmento de leasing de caminhões nos últimos meses são as compras em *pool*, lembra Pinho, da Volkswagen. Só a marca alemã fechou, do final do ano para cá,

grandes negócios com várias associações, como a Abad – Associação Brasileira dos Atacadistas e Distribuidores, Abradisa – Associação Brasileira dos Distribuidores Antártica, Apas – Associação Paulista dos Supermercadistas, Setcesp – Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo e outros. Segundo Pinho, o Sistema Financeiro Volkswagen participou de

uma parte expressiva desses negócios, via leasing, além de outras instituições. "O sistema financeiro tem de estar preparado para suportar a programação das montadoras", diz ele.

Paulo Guzzardi, superintendente de ativos do Banco Dibens, um dos mais atuantes no setor de transportes, alinhava ainda outros fatores que estão impulsionando os negócios de leasing. "A queda da inflação após o Real favorece os investimentos de longo prazo", afirma. Para ele, os empresários do setor de transporte acreditam no crescimento da economia e investem na renovação e ampliação de suas frotas.

O Banco Dibens vem mantendo neste ano a média de US\$ 30 milhões mensais em faturamento com operações de leasing, informa Guzzardi. Quase a totalidade deste montante é representado pelo setor de veículos comerciais. Tradicionalmente, 80% dos negócios ficam para caminhões e ônibus e 20% para carros e comerciais leves. Depois de 22 de fevereiro, segundo Guzzardi, os negócios se mantiveram, com a transferência das operações de carros e comerciais leves para caminhões e ônibus.

De acordo com Bornia, da Abel, boa

parte das operações de leasing é fechada com recursos captados pelas instituições financeiras no Exterior, via emissão de papéis no mercado financeiro. Aqui, o consumidor pode escolher o leasing em dólar ou real. Na primeira opção, o mercado pratica, em média, juros de 25% ao ano mais a variação cambial. Em real, os juros sobem para uma média de 35% mais a TR. Segundo Bornia, 75% dos negócios de leasing são feitos em real, pois os riscos de uma desvalorização da moeda brasileira acabam inibindo os negócios em dólar.

As taxas de juros, segundo o superintendente do Dibens, variam de acordo com o volume da operação, com o preço unitário do produto, com o porte da empresa, a sua qualidade de crédito, o prazo e o valor residual da operação. Tradicionalmente, explica ele, são feitas operações de 24 meses (com 1% de residual ou com 24% de residual diluído no período) e de 36 meses (com 1% de residual ou 36% diluídos no período).

Guzzardi diz que as operações de leasing para caminhões e ônibus requerem uma área de crédito diferenciada por parte das instituições. "O conhecimento do mercado é fundamental, pois a análise de crédito neste setor envolve variáveis diferentes dos demais, como fluxo de caixa, custo fixo e variável e a receita a ser gerada com os veículos",

Liquidez e idoneidade dos empresários contribuem para fechar bons negócios

diz Guzzardi. Para ele, a falta de conhecimento do mercado pode levar algumas empresas de leasing a negar crédito para clientes que, apesar de um balanço no vermelho, têm condições de pagar.

As empresas de leasing, entretanto, parecem estar atentas a essa peculiaridade do segmento de transporte. O diretor da Sogeral Leasing, Waldemar Tadeu Lagatta, afirma que a liquidez e a idoneidade dos empresários de transporte contribuem para o fechamento de bons negócios. "O nível de inadimplência nesse segmento é muito próximo de zero", garante.

Espaço para crescer

Caminhão é investimento a longo prazo, por isso exige financiamento com prazos maiores

Há ainda muito espaço para o crescimento das operações de leasing no Brasil. Esta é a visão de Luiz Antônio Tonin, presidente da Abad – Associação Brasileira dos Atacadistas e Distribuidores, uma entidade que reúne 850 filiados com um frota de 24 mil caminhões. "O brasileiro ainda não está acostumado a usar o leasing como forma de financiamento", diz ele. "Nos Estados Unidos e na Europa, quase todas as compras de veículos, máquinas e equipamentos são feitas através do leasing e, aqui, só de pouco tempo para cá começamos a usar mais intensamente o leasing, para a aquisição de veículos e alguns equipamentos para movimentação de carga", acrescenta.

Segundo Tonin, enquanto o mundo inteiro financia os investimentos (principalmente quando o retorno é de longo prazo) e paga à vista a compra de produtos e mercadorias, no Brasil dá-se exatamente o oposto. Ou seja: as compras de mercadorias são feitas a prazo e os grandes investimentos, à vista. Como consequência, quando o empresário precisa investir todo o seu dinheiro na compra de caminhões, por exemplo, acaba ficando descapitalizado para a operação.

"Mercadorias você compra todo o dia", diz Tonin. "Mas equipamentos, você compra para substituir depois de cinco, dez ou doze anos. Assim, como o retorno é de longo prazo, o financiamento também deveria ser", sentencia.

O relativo atraso do Brasil em relação ao resto do mundo no mercado de leasing deve-se às incertezas da economia. "O leasing é um casamento sem retorno e

você não pode estar sujeito a muitas mudanças na economia, como ocorre no Brasil dos últimos anos". Hoje, afirma Tonin, o leasing só não é maior devido a essas incertezas.



Tonin: casamento sem volta

do, são muito maiores do que os juros entre 5% e 8% ao ano praticados nos mercados internacionais. "As nossas taxas já embutem um fator de risco", assinala o presidente da Abad. "Se a economia se estabilizar mais, e os juros baixarem para algo em torno de 10% ao ano, a procura pelo leasing vai aumentar bastante".

A Abad foi a primeira associação a realizar uma grande compra cooperativa de caminhões: em agosto do ano passado, fechou com a Volkswagen a compra de 1,5 mil caminhões, num negócio que lhe proporcionou a economia de R\$ 20,3 milhões. A compra de veículos através da criação de *pool* de empresas, que tem se tornado uma tendência do mercado, também acaba por viabilizar grandes negócios de leasing. Segundo Tonin, 60% dos caminhões estão sendo pagos via leasing;

36% à vista; e apenas 4% pela linha Finame, do BNDES.

VENDAS EM QUEDA – Desde meados de maio, as montadoras registraram uma redução nas vendas e um número significativo de postergação nos pedidos de caminhões. O desaquecimento da economia, comprovado pelo alto nível de inadimplência e endividamento no comércio, levaram as transportadoras a adiar suas compras de veículos. Como consequência, o crédito está mais seletivo, afirma João Batista Saadi, diretor-executivo do Banco Fibra, uma das mais novas instituições financeiras a operar no mercado de leasing.

"O setor de transportes é o primeiro a sentir uma crise na economia", diz Saadi. De fato, os altos estoques dos atacadistas e a queda do movimento de carga verificada nas empresas de transportes são um reflexo direto desse desaquecimento da economia. E um aviso de que, pelo menos por enquanto, não há a necessidade de mais caminhões para movimentar a produção.

"Quando a economia está aquecida, é mais fácil conseguir crédito", atesta Antônio Dadalti, gerente de Vendas de Caminhões e Ônibus da Volkswagen.



Saadi: crédito mais seletivo

Para Dadalti, entretanto, esse desaquecimento da economia não deverá durar mais do que 90 a 120 dias. O executivo da Volkswagen não acredita que haja, nas atuais conjunturas, espaço para uma recessão mais prolongada. A montadora reduziu de 70/72 mil para 67,3 mil as suas previsões de vendas totais para este ano. Mesmo assim, o resultado, se for

atingido, representará um crescimento de 25% sobre as vendas do ano passado, frisa Dadalti.

Para ele, o leasing deverá, no futuro, ser a principal ferramenta para a operação do setor de transportes.