



**Volvo entra  
no século 21**



Editora TM Ltda.

# transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 370 - AGOSTO/1995 - R\$ 5,00

**FENATRAN**  
FEIRA NACIONAL DO TRANSPORTE  
DE 7 A 12 DE AGOSTO DE 1995 - EXPO CENTER NORTE - SP

INICIATIVA



ORGANIZAÇÃO



APOIO:

*transporte*

FENATRAN'95

**Portas abertas  
para o futuro**

# A REVISTA TRANSPORTE MODERNO COLOCA AS



# NO SEU MERECIDO LUGAR

A edição Maiores do Transporte 1995, publicação da revista Transporte Moderno, vai divulgar o ranking das maiores empresas do setor e destacar especialmente as Melhores do Transporte dos modais rodoviário de carga, rodoviário de passageiros, metropolitano de passageiros, fretamento/turismo, ferroviário, marítimo/fluviál e aéreo. Cada empresa merecerá ampla reportagem contando os caminhos que a levaram à distinção entre os cerca de 700 balanços analisados especificamente para Transporte Moderno pela Dinamic Auditores Independentes, empresa de consultoria contábil.

As Melhores do Transporte serão homenageadas no Hotel Meliá, SP. Na mesma ocasião, será anunciada a Personalidade do Transporte'95 e os ganhadores do 28º Concurso de Pintura de Frotas.

**transporte**  
MODERNO



## 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, Carmen 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), Jorge  
Miguel dos Santos (mercado)

Jornalista Responsável: Ariverson Feltrin (Mtb 8.713)

## DEPARTAMENTO COMERCIAL

### Representantes

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

### Rio de Janeiro

SHR 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

Fortek

### 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  
Fundada, CEP 01139-000, São Paulo, SP  
Tel.: (011) 862.0277  
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 Setembro/1995

## SUMÁRIO

**PANZAN NA DISPUTA** – O duplê de transportador e líder sindical Adalberto Panzan lança sua candidatura e esquentando a disputa da presidência da NTC, a entidade nacional do transporte rodoviário de carga **9**

**VOLVO NA ESQUINA DO SÉCULO 21** – Um caminhão equipado com turbina, motor elétrico, suspensão ativa, entre outras inovações, é a senha da Volvo sueca para entrar no próximo milênio **10**

**ABTI PEDE MORALIZAÇÃO** – O presidente da entidade que reúne os transportadores internacionais critica a abertura desenfreada da concorrência na ligação do Mercosul **30**

**FROTA LEVE** – Montadora de Minas Gerais, a JPX começa a vender picape equipada com motor diesel Peugeot para 1,05 tonelada de carga. O veículo tem autonomia para 800 km e tração 4x4 **41**

## OS EFEITOS DA FENATRAN'95

A Fenatran'95 foi sucesso de público, congraçamento e negócios: autoridades prestigiaram, transportadores e embarcadores compareceram, evento chegou à maioria e consolidou-se para a próxima edição, em 1997 **12**

**MAIS IMPORTADOS** – A Fenatran'95 serviu para a Mercedes-Benz mostrar ao público brasileiro o 2038S, o primeiro caminhão que importa depois de quase 40 anos no Brasil. O veículo foi uma das fortes atrações da feira **14**

**IMPLEMENTOS E TECNOLOGIA** – Rodas de alumínio, suspensão a ar, eixos direcionais, controles computadorizados, pneus *supersingle*, baús lonados reduzem peso e melhoram performance dos implementos **17**

## E MAIS:

- As transportadoras na era da realidade virtual **20 a 29**
- Nicho do transporte atrai setor bancário à Fenatran'95
- Novidades em produtos e equipamentos

## SEÇÕES

Cartas	4
Editorial	5
Atualidades	6
Indicadores & Mercado	32
Memória	40
Pérolas	42

Foto de capa (Fenatran'95): Marcelo Spatafora

## Vans Hyundai

Na edição nº 368 (maio-junho/1995), deparei-me na página 44 com um artigo sobre as Vans Hyundai onde o redator cometeu uma gafe, dizendo que a Besta possui tração dianteira, sendo uma inverdade, pois a mesma possui tração traseira. Gostaríamos que a revista publicasse uma errata, apesar de não repor o prejuízo causado à marca pelo dito artigo.

**ALFREDO S. OGG**

Gerente  
Vecopar - Veículos e Peças Ltda.  
Curitiba, PR

Na edição nº 368 de sua conceituada revista, em reportagem sobre a Van Hyundai, são mencionadas algumas informações inverídicas sobre o modelo Topic, da marca Asia, da qual somos distribuidores, a saber:

1. Nosso modelo Hi-Topic tem tração traseira, e não dianteira, como divulgado.

2. Dispõe ainda o modelo Hi-Topic de 16 lugares, e não 15 como registrado.

Dispomos de veículos Topic para transporte de passageiros, em dois modelos, um luxo e um standard, além de modelo furgão, para transporte de carga (capacidade de cerca de 1.500 kg), motor de 2.702 cc, movidos a diesel, cinco marchas, tração traseira, sobre chassi.

**ROBERTO JACOBI**

Casarini Motor Ltda.  
Diretor Comercial  
São Paulo, SP

TM errou

## FENATRAN'95

Quero agradecer todo o apoio e o interesse demonstrado pelos senhores por ocasião da Fenatran'95, evento que serviu de apresentação de Kinedyne ao setor de cargas rodoviárias do Brasil.

Quero felicitá-los e sua equipe de colaboradores pelo alto nível e excelente qualidade de suas publicações.

**ROBERTO PANELO**

Presidente  
Kinedyne South America S.A.  
Buenos Aires, Argentina



MUSEU DO CAMINHÃO

Gostaríamos de parabenizá-los pela qualidade da edição nº 369 (julho/95), principalmente a matéria "Museu do Caminhão".

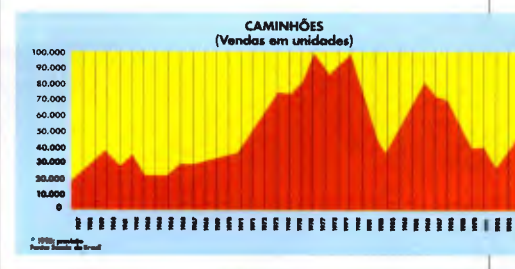
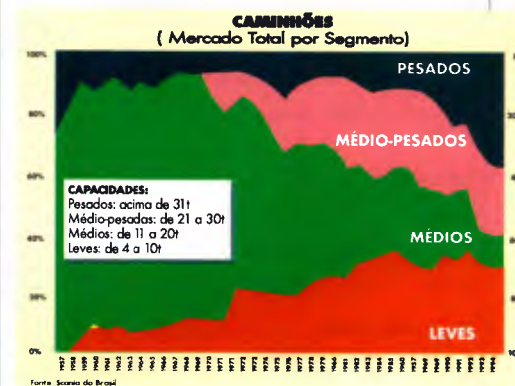
Informamos que, dentro de nossas instalações, temos um museu onde expomos produtos e documentos referentes ao setor automobilístico e acreditamos que a matéria citada irá enriquecer o nosso acervo.

**FRANCISCO A. WANDERLEY**

Bridgestone/Firestone do Brasil  
Santo André, SP

## DIVISÃO DO MERCADO

Na última edição, a TM publicou um gráfico com erro de digitação e outro incompleto, nas reportagens "Amarradas para o ano 2000" (pág.15) e "Uma luta de pesos-pesados" (pág.18), sobre as montadoras de caminhões. Abaixo, os dois gráficos corrigidos.



## FOTOS DE CAMINHÕES

Lendo a edição nº 369 de TM, da qual somos assinantes, me delicieei com as fotos dos veículos expostos no Museu do Caminhão, na Fenatran'95, todos ótimos.

Como aficionado por veículos, de preferência antigos, sugiro que fossem publicados posteres de boa qualidade e encartados nas edições da revista.

**GUMERCINDO P. CONCEIÇÃO**

Expresso Guarapari Ltda.  
Guarapari, ES

# Um outro Brasil

Por que o brasileiro é conhecido internacionalmente por comprar à exaustão? Sem dúvida, a resposta está na cultura inflacionária de nosso povo. A indisciplina comeu solto durante os primeiros meses do Plano Real.

No exterior, além de comprador contumaz, o brasileiro é estigmatizado, uma discriminação, de resto, feita em relação a pessoas de todos os países de mão-de-obra farta e exportável. Nem poderia ser diferente: cada qual quer preservar e administrar seu mercado de trabalho, sua gente. De receptor de estrangeiros, décadas atrás, nos tornamos expedidores de brasileiros.

Há um jeito para reverter essa condição de cidadãos de terceira classe: crescer economicamente.

Para isso, certamente as autoridades econômicas precisam parar de pensar em juros estratosféricos. Juro alto é inibidor de investimento: empresário nenhum se arrisca a tomar dinheiro emprestado. "As pressões inflacionárias surgem não do excesso de consumo, mas da falta de investimentos produtivos", sublinha Stephen Kanitz, diretor da Kanitz & Associados.

O mesmo Kanitz dispara: nos ambientes mais saudáveis, as dívidas fazem parte do jogo. Nos Estados Unidos, as 500 maiores empresas têm um endividamento de 84% em relação ao total do ativo. No Brasil, as dívidas são de 39,8%.

Quem não arrisca não petisca, mas também não gera riquezas, nem empregos. Em um Brasil que coloca todo ano 1,5 milhão de jovens no mercado de trabalho, de duas, uma: ou o país cresce ou atola-se mais nos problemas sociais, manifestados no dia-a-dia do transporte nos incontáveis roubos de carga e assassinatos de caminhoneiros.

O Plano Real foi sábio. Permitiu que todos os agentes econômicos nivelassem seus preços por cima. Em um primeiro momento, livre do imposto inflacionário, o brasileiro saiu comprando a torto e a direito. Afinal, da taxa mensal de 50%, a inflação foi derrubada para pouco acima de 1%. E agora? O que vem pela frente? Sem trocadilhos, neste momento, estamos caindo na real. Neste cenário, não há espaço para fantasias, nem para compras desregradadas. De agora em diante, nada será como antes. Às empresas, não há mais como repassar ineficiência aos preços. Aos cidadãos, não há mais como esbanjar. O resultado dessa nova regra certamente será a produção de bens e serviços que incorporem qualidade e preço ajustado ao bolso do novo figurino do brasileiro.

O Brasil, que por anos indexou a ineficiência e a mesmice, definitivamente é outro.

O editor



## ITD sob comando único

O empresário Thiers Fattori Costa, que detinha apenas 19% das ações da ITD Transportes, tornou-se, em agosto, sócio majoritário com 95% de controle acionário ao adquirir 38% de Moacir Ferro e outros 38% do espólio de Sinvaldo Pereira Dias. A empresa, com sede em Osasco (SP), tem 37 filiais, opera com seiscentos veículos, dos quais quatrocentos próprios e tem 1.400 empregados. Costa afirma que a sociedade que mantinha com Ferro em empreendimentos imobiliários será suficiente para cobrir o valor negociado de sua participação. Já para pagar os herdeiros de Pereira Dias, Costa acertou prazo de

dois anos e diz que usará recursos próprios e de amigos.

O afastamento de Moacir Ferro, de quem é sócio desde 1957, segundo Costa, ocorreu sem grandes traumas porque "nós estávamos convencidos da necessidade de comando único para enfrentar a maior dificuldade já vivida pela empresa, com a recessão dos últimos meses". A ociosidade registrada em julho foi de 44%, revela. Ele acrescenta que a morte súbita, em maio último, de Paulo Sérgio Pereira Dias, de 32 anos – que tinha assumido o lugar do pai, Sinvaldo, morto em 1990 – contribuiu para acelerar a decisão. Seu irmão mais novo,



**Costa: agora, dono de 95%**

José Roberto, se desinteressou e substituiu-o.

Costa esteve fora da administração do Grupo MST – formado por ITD Transportes, Amazon Modal, Transfarma e ITD Internacional, – desde 1982, para se dedicar à atividade sindical (foi presidente da NTC por duas ges-

tões e da CNT). Retornou no ano passado, sugerindo mudanças como a incorporação de todas as empresas na ITD Transportes, que enxugou a estrutura em 20%, e a saída do diretor operacional, Gilvan Ferreira, entre outras.

Para comandar a ITD após a saída dos sócios, Thiers Costa trouxe de volta, o advogado Geraldo Vianna – que o acompanhou nas lides sindicais por treze anos – na função de diretor de Administração e como sócio minoritário. A nova administração tem na figura de Jesu Araújo, o diretor de Vendas e Marketing e, como diretor de Operações, o engenheiro Agostino Palino.

## Projeto Pacífico quer desbravar costa noroeste do continente



**O Scania do Projeto Pacífico: vedete na Fenatran'95**

Um Scania R 113 de 3 eixos, com diferencial bloqueável, baú de 2,45 m por 7,50 m de comprimento da Randon, rodas de alumínio Alcoa, pneus Goodyear sem

câmara, sistema rodoar VDO, estará viajando 4 mil km pela costa noroeste do continente latino-americano, durante o mês de setembro, para mostrar a viabilidade da rota ro-

doviária para as mercadorias exportadas para Bolívia, Chile e Peru. Além do caminhão, outros veículos de apoio estarão levando cerca de 50 pessoas, que sairão de Porto Velho (RO), cortarão a Bolívia e chegarão até o porto de Arica, no Chile. De lá essa caravana seguirá até o porto de Ilo, no Peru, e retornará ao Brasil, à cidade de Rio Branco, no Acre.

Programada em conjunto pela transportadora Expresso Araçatuba e governo de Rondônia, a maratona tem como objetivo despertar a atenção para as vantagens das rotas rodoviárias a noroeste para chegar até o Oceano Pacífico.

Há duas estradas brasileiras que dão acesso aos países vizinhos ao Brasil. A BR-

364, partindo de Porto Velho, encontra-se totalmente pavimentada. A outra, BR-317, a partir de Rio Branco, no Acre, necessita de pavimentação em um trecho de 120 km e melhorias em outros 180 km. Segundo o governador de Rondônia, Valdir Raupp, já existem negociações para essas obras com o governo federal. "Os governos dos outros países também estão procurando recursos para melhorias na infra-estrutura viária", afirma.

Segundo Oswaldo Xavier Dias, gerente do Expresso Araçatuba, essas rotas promovem uma redução do frete da ordem de 40% a 50% em relação ao frete pago para a exportação ou importação para o Norte do país, via porto de Santos ou Paranaguá.

## Ford promete Cargo leve para 1996

“Gostaríamos de ter esse caminhão ainda este ano, mas só poderemos apresentá-lo ao mercado em 1996”, afirma Cláudio Tombolato, gerente de Marketing de Produto da Ford, ao informar que a Engenharia da Ford está desenvolvendo uma nova versão do Cargo de 8 t de pbt. A Cummins vai fornecer o motor. O Cargo leve, segundo Tombolato, não vai afetar o mercado do

F-4000, o maior sucesso de vendas da marca na categoria leve. “O Cargo vai concorrer com os demais de cabine avançada”, explica Tombolato.

A Ford assegura que a cabine será a mesma da série Cargo e o trem de força, além do motor novo (série B), sofrerá alterações na caixa de transmissão e no eixo traseiro, que estão nos bancos de teste da engenharia.

## Volvo promete investir US\$ 150 milhões até 1999

Depois que se instalou no Brasil há quinze anos, a Volvo anuncia pela primeira vez um investimento em suas instalações de Curitiba. Deve ser de US\$ 150 milhões em quatro anos no aperfeiçoamento de produtos, nacionalização de itens e melhorias na produção.

Carl Lindstrom, presidente da empresa, não confirmou se um dos produtos seria da sé-

rie FH, de cabine avançada, mas lamentou não ter podido vender mais do que trezentos no primeiro semestre deste ano por falta de entrega pela matriz sueca.

“O mercado europeu cresceu muito este ano”, contou Oswaldo Schmidt, diretor de Vendas. Segundo ele, qual quer encomenda hoje na Europa tem espera de sessenta dias.

## Confiança com Aeromax importado

A Mudanças Confiança, de Fortaleza (CE), importou um Aeromax Ford, câmbio 10 marchas, motor Cummins N14 pelo valor de US\$ 140 mil, informa o diretor da empresa, José Wyron Diniz. A Confiança, com 30 anos de mercado, 16 filiais, uma delas em Miami, Estados Unidos (de onde trouxe o veículo), tem mais de

300 caminhões na frota. O único estrangeiro, o Aeromax, 6x4, puxa carreta de três eixos. Leva rotineiramente mudanças e, eventualmente, outras cargas. “No Carnaval, puxamos trio elétrico”, diz Diniz, que elogia a assistência técnica da Cummins. “Tivemos uma queima de fusível e fomos prontamente atendidos”.



## Randon anuncia quinta-rodas mais resistente

A Jost Brasil Sistemas Automotivos, com sede em Caxias do Sul, nova empresa do Grupo Randon, começa a produzir em abril de 1996, opções de quinta-rodas, incluindo modelo especial para uso canavieiro, com tecnologia da Jost-Werke alemã. Duas usinas de açúcar paulistas já estão testando quintas-rodas da Jost, com acompanhamento da Randon desde o ano passado. Segundo João Pedro Crespi, gerente comercial da

nova empresa, normalmente, a quinta-rodas mal aguenta uma safra de cana. O modelo em teste é de uso rodoviário e não apropriado para esse serviço. “Com a quinta-rodas fora-de-estrada, a vida útil será ainda maior”, assegurou.

A Jost Brasil também produzirá pino-rei, macaco, rala para reboque e *twist-lock* para contêiner. Com investimento de US\$ 8,2 milhões, tem 51% de seu capital controlados pela Randon e 49% pela Jost.

## Manutenção terceirizada cresce 420%

Antes de iniciar o Programa de Terceirização da Manutenção, a rede de concessionários Mercedes-Benz mantinha apenas dez contratos para 81 veículos. No primeiro ano (1992), esses números se multiplicaram para 101 e 2.572, respectivamente. Até julho deste ano, a rede comemorava 1.117 contratos, enquanto o número de veículos atendidos saltava para 13.078, próximo da meta dos 15 mil até dezembro.

Ronaldo Lopes, gerente de Pós-Venda da marca, atribui esse interesse às vantagens da substituição da oficina própria pela terceirizada: redução de 30% a 40% nos custos de manutenção; diminuição do tempo de parada dos veículos em 50%; e aumento de até 150% nos intervalos para a revisão.

Esses dados foram apurados junto a cerca de cem concessionárias que participam do programa.



## O *single* na berlinda

O pneu *single* foi, sem dúvida, uma das vedetes da Fenatran'95. Além de mostrado nos estandes dos fabricantes Pirelli e Goodyear, o também chamado pneu solteiro (por não ter o par) foi visto no estande de alguns dos principais fabricantes de implementos.

A recente Resolução do Conselho Nacional de Trânsito, Contran, forneceu a senha de abertura quando liberou o uso do *single* nos implementos e reboques desde que tais equipamentos sejam dotados de suspensão a ar.

A Goodyear mostrou o *single* 385/65R 22.5, de 385 mm de largura na banda. Há cerca de 50 deles rodando nas carretas da Esso, Shell, Transpex e Grecco, as duas últimas, transportadoras de vidros. A Esso, que tem cerca de 30 *singles* em uso, destaca as vantagens de segurança e redução de peso, mas faz restrição à não disponibilidade de recapagem no mercado.

A Pirelli, pioneira em trazer para o Brasil o *supersingle*,

mostrou na Fenatran'95 seu pneu solteiro, um produto, como explica Sebastiano Gentile, supervisor da área técnica, com vantagem irrecusável nos dias de hoje: "Economiza-se em um eixo com dois pneus *single* e rodas de alumínio (em relação à medida 11.00x22 radial com câmara, com roda de aço) mais de 300 kg. Numa composição de três eixos, o *single* representa quase uma tonelada a menos de peso morto. Ou seja 1.000 kg a mais de carga".

Cálculos superficiais indicam, hoje, entre 500 e 1.000 pneus *single* em uso no Brasil. O pneu solteiro exige projeto do semi-reboque e (por determinação da Contran) deve estar sempre acompanhado de suspensão a ar. Algumas empresas, como a Recrusul, estão otimistas em relação à tecnologia.

A fabricante de implementos de Sapucaia do Sul, RS, prevê que em 1996 já estará produzindo 50% de seus equipamentos com pneus solteiros.



Super single na Fenatran'95: Goodyear (esq.) e Pirelli

## Primeiro jato da Embraer está no ar



Com a presença do presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, e o governador do estado de São Paulo, Mario Covas, a Embraer lançou oficialmente o seu primeiro avião a jato, o EMB 145 (foto) em 18 de agosto. Centenas de pessoas, entre clientes em potencial do mundo todo, fornecedores e parceiros de fabricação da aeronave estiveram presentes às instalações da fábrica, em São José dos Campos (SP), para assistir ao batismo de champagne feito no bico da aeronave, por Fernando Henrique. "Ter uma indústria nacional de aeronáutica não é luxo, como muitos acreditam", lembrou o presidente, ressaltando a importância da tecnologia de ponta para o desenvolvimento das comunicações via satélite, lançamento de foguetes, e outras atividades espaciais essenciais para o desenvolvimento do país.

O programa do jato regional EMB 145 começou em setembro de 1991. Quando a empresa foi privatizada há nove meses, sua nova diretoria assumiu como bandeira a conclusão da aeronave, que deverá estar homologada no segundo semestre de 1996, depois de voar 1.300 horas. Na faixa de 50 assentos, e com preço de comercialização previsto de US\$ 14,5 milhões (em janeiro de 1995), o EMB 145 teve um desenvolvimento em parceria de risco. Assim, dos US\$ 300 milhões de custo total, 33% foram arcados pelos parceiros de estruturas, 10% pelos parceiros fornecedores, 23% pelas instituições financeiras brasileiras e, finalmente, 34% em recursos da própria Embraer. Os registros de vendas do jato regional têm, hoje, 18 encomendas firmes, 16 opções, e 127 cartas de intenção assinadas por 15 empresas de nove países.





# Esquenta a disputa

## Panzan fala como se já tivesse sido eleito novo presidente da NTC

“Sou candidato, não abro mão de minha candidatura para nenhum outro e vou disputar com quem vier competir”. Com essa disposição, Adalberto Panzan, superintendente da Transportadora Americana, pretende enfrentar Carlos Alberto Mira na eleição para presidente da NTC (ver TM nº 368), que se realiza em outubro. Em 1992, Panzan candidatou-se, mas não disputou com Antônio Pereira de Siqueira, presidente do sindicato da Bahia, preferindo abrir mão em favor da unidade da categoria, que preferiu colocar Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro como candidato.



Panzan: "Brigo pela classe"

Foi por causa dessa possível disputa, que seria a primeira na história da NTC, que o estatuto foi mudado, substituindo a eleição direta por outra em dois turnos. Primeiro, é eleito um conselho de 32 membros que, em seguida, escolhe a nova diretoria da entidade para um mandato de dois anos. Assim, os dois candidatos estão em plena campanha para a escolha dos membros do conselho.

Panzan, que é presidente da Fetcesp, a federação das empresas paulistas, e do conselho estadual do Sest-Senat, não se diz constrangido com a possibilidade de acumular as funções, se for eleito, embora diga que não pretende continuar na Fetcesp. Os mandatos terminam em dezembro de 1997. Seu irmão, Romeu Natal Panzan, preside o sindicato das empresas da capital e seu filho Adalberto

Panzan Jr., faz parte da diretoria, o que leva alguns críticos do candidato a chamar o Palácio dos Transportes, sede das entidades patronais do setor, de condomínio da família Panzan.

"Se funcionar bem, não tem problema", comenta. "Quem acompanha minha atuação sabe que eu sempre brigo pelos interesses da classe. No sindicato de São Paulo, defendo as empresas de São Paulo, na Fetcesp, as de todo o estado". Lembrou, porém, que ninguém decide sozinho. "A NTC é um colegiado e São Paulo tem um peso proporcional à sua participação".

Panzan conta que, há cinco anos e meio, quando Domingos Fonseca foi eleito, sugeriu que a NTC tivesse três presidentes, um para fazer política em Brasília, outro para a política classista e outro para cuidar do Conet, o conselho de tarifas do setor. Na atual gestão, Sebastião Ribeiro criou três diretorias, sendo que Flávio Benatti cuida da administração e do Conet; Domingos Fonseca faz política classista e Romeu Luft, a de Brasília, substituído recentemente por Denisar Arneiro. E isto faz parte do estatuto.

Instalado em uma espaçosa sala no terceiro andar do palácio, Panzan reúne periodicamente os presidentes dos nove sindicatos paulistas, entre eles seu fiel escudeiro Braz Paulo Salles, do sindicato de Piracicaba, para quem a vitória de Panzan está assegurada: "Não dá para comparar os dois candidatos. O Adalberto

é um líder nacional, conhecido e respeitado na Fiesp e em Brasília. O Mira ainda não tem experiência, precisa começar por um sindicato antes de pleitear a NTC".

Como Mira, Panzan pretende levantar as carências do setor, mas assegura conhecer os limites de atuação da entidade. Concorde com seu adversário que o número de associados, em torno de seiscentos, para um universo de 15 mil empresas é pequeno. "Não dá para pensar em mais do que 10% de associados e é para chegar a isso que vamos trabalhar", diz, contra a proposta de Mira de ter participação ainda maior.

Panzan promete dar especial atenção ao Mercosul e sua primeira providência no comando dos transportadores rodoviários de carga é fazer dois seminários, um em Buenos Aires ou Montevideu, em 1996, e outro em São Paulo, por ocasião da Fenatran, no ano seguinte.

Outro assunto que faz parte de sua plataforma é o desenvolvimento tecnológico do setor. Para suprir as empresas de informações sobre os produtos novos e os diferentes serviços oferecidos, Panzan pretende produzir dossiês com dados técnicos e exemplos de experiências de empresas de outros países sobre o assunto. Ele cita, por exemplo, que as transportadoras, grandes usuárias de seguro, não conhecem outro modelo praticado no exterior. "Vamos saber como é a legislação lá fora e como as empresas influenciaram na regulamentação para tentar modificar o modelo brasileiro", adianta.

Da mesma forma, pretende levantar informações, junto à IRU, com sede na Suíça, que reúne transportadoras de todo o mundo e da qual a NTC é representante no Brasil, e à ATA, associação dos transportadores americanos, sobre as vantagens de utilização dos diferentes componentes, sistemas, equipamentos e serviços oferecidos às empresas brasileiras. "Muitas vezes, incorporamos uma nova tecnologia dentro da empresa, sem a segurança de que o investimento trará benefícios", explica. ■



# O caminhão que roda de esguelha

Anda de lado, tem suspensão ativa, turbina a álcool e motor elétrico: é o ECT, da Volvo

Ariverson Feltrin de Göteborg

**E**le roda de lado, feito cavalo manga-larga, parecido com o andar de caranguejo de praia. O fenômeno é possível graças ao eixo traseiro direcional. Nas velocidades baixas, em tráfego urbano, as rodas traseiras simplesmente viram no sentido contrário das dianteiras.

O nome dele é ECT, sigla que corresponde a Environmental Concept Truck, caminhão conceito apresentado no final de agosto pela Volvo sueca. A empresa gastou cerca de US\$ 13 milhões e dezoto meses para desenvolvê-lo em parceria com dez fornecedores. A idéia não é colocar o ECT em produção, mas demonstrar que muitos dos avanços incorporados no veículo podem ser aplicados na prática.

## Turbina a álcool

Uma das direções do projeto foi a preservação do meio ambiente, daí a escolha do álcool para alimentar uma turbina integrada a um gerador que funciona em alta rotação, a 70 mil rpm. Esta unidade geradora – cerca de 150 cv – aciona um motor elétrico ligado ao eixo traseiro.

O conjunto propulsor é híbrido. Nas baixas solicitações de força, o sistema produz um excesso de energia que é armazenado em baterias níquel-metal. Se a solicitação aumenta, as baterias liberam a energia armazenada, proporcionando tração com autonomia de 25 km, com emissão zero de poluentes.

Hans Hallung, que dirige o desenvol-

vimento do ECT, reconhece: as baterias pesam muito, cerca de 2 t, “e representam uma alternativa cara para se obter emissão zero de poluentes”.

Nem tudo é problema. O motor elétrico oferece uma solução eficiente: no ECT a potência de frenagem é utilizada para carregar as baterias, em vez de ser dissipada sob a forma de calor.

## Cabine: trabalho e escritório

A cabine alia *design*, conforto, tecnologia, praticidade e baixo peso. O desenho futurista, que esbanjou contornos suaves e arredondados, e eliminou cantos vivos, não desprezou as necessidades diárias: em um caminhão urbano o motorista entra-e-sai sessenta vezes por turno de trabalho. Para facilitar sua vida, o piso é o mais baixo possível, a 60 cm do solo. Ainda em nome do conforto: a cabine tem 1,90 m de altura interna.

O painel mostra sofisticação de *design* e muita praticidade: os instrumentos são logicamente agrupados e permitem acesso fácil. A Volvo pensou no motorista do futuro, que, além de dirigir, terá que administrar e talvez vender. Por essa razão, a cabine está dividida em um módulo de condução e em outro para escritório, dotado de computador portátil com funções administrativas e dados sobre o veículo. Outro avanço do ECT é um receptor que processa continuamente dados do GTS – sistema de posicionamento global, que permite ao motorista ver sua própria posição no trânsito e,



em uma situação de engarrafamento, escolher uma rota alternativa.

O alumínio – na estrutura e no chapeamento – foi o material utilizado para a construção da cabine. A razão foi o baixo peso – 1/3 menos que o aço –, um fator importante em um caminhão urbano: menor peso morto, maior carga útil e menor número de veículos exigidos. O alumínio foi escolhido também por ser mais fácil de reciclar.

## Câmera de tv e chuva sob controle

O ECT não tem espelho retrovisor, substituído por duas câmeras de televisão. Dentro da cabine, em um monitor, o motorista vê o que ocorre na traseira. Uma terceira câmera, que cobre a área imediatamente posterior, é ativada automaticamente quando a ré é engatada. As câmeras são de fibra ótica, imune a interferência elétrica. O sistema inclui também sensores que identificam objetos que estejam na traseira a uma distância de 0,2 m a 1,5 m de caminhão.

Outra novidade tecnológica incorporada no ECT é o limpador automático: sensores no pára-brisa fazem a leitura do tamanho e intensidade dos pingos de chuva e o computador encarrega-se de regular a velocidade da palheta.



LIGUE JÁ: (011) 826.6700

# ASSINE

# transporte

MODERNO

# E GANHE

# O SEGUINTE

# PRESENTE →

FAX: (011) 825.6869

# A NOVA

QUERO FAZER UMA ASSINATURA ANUAL (10 EXEMPLARES) DE **TRANSPORTE MODERNO** AO CUSTO DE **R\$ 50,00** SEI QUE, COM ESTA ASSINATURA, ESTOU RECEBENDO, GRATUITAMENTE UM EXEMPLAR DO ANUÁRIO "AS MAIORES DO TRANSPORTE".

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

Cheque nº \_\_\_\_\_ do Banco \_\_\_\_\_  
em nome da Editora TM Ltda, no valor de R\$ \_\_\_\_\_

ou

Não mande dinheiro agora!  Solicito cobrança bancária (pagável em qualquer banco)



Empresa: \_\_\_\_\_

CGC: \_\_\_\_\_ Data de fundação \_\_\_\_\_

Nome (ou depto.): \_\_\_\_\_

Ramo de atividade: \_\_\_\_\_

Cargo que ocupa: \_\_\_\_\_

Telefone: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_

Quero cobrança  Em meu nome  Em nome da empresa acima

Envie meus exemplares para: \_\_\_\_\_

Endereço \_\_\_\_\_

Bairro \_\_\_\_\_ CEP: \_\_\_\_\_

Cidade \_\_\_\_\_ Estado: \_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_\_

Carimbo e assinatura

**NÃO É NECESSÁRIO SELAR**

# ASSINE TM E GANHE AS MAIORES DO TRANSPORTE



A revista Transporte Moderno está ainda melhor! Agora sob a nova direção do Grupo Technibus, seu visual foi totalmente reformulado para ganhar maior agilidade e ficar mais fácil de ler!

**Faça hoje mesmo sua assinatura de Transporte Moderno. As melhores oportunidades para você lucrar estão aqui.**



## POR APENAS R\$ 50,00

VOCÊ RECEBE EM CASA OU NA EMPRESA, POR 1 ANO (10 EXEMPLARES), A MAIS ESPECIALIZADA REVISTA BRASILEIRA DO SETOR DE TRANSPORTES.

**GRÁTIS**

COMO PRESENTE, VOCÊ GANHA

## As maiores DO TRANSPORTE

O MAIS COMPLETO RANKING FINANCEIRO DO SEGMENTO.

**transporte**  
MODERNO

LIGUE JÁ:  
**(011) 826.6700**  
E GARANTA A SUA ASSINATURA!  
**FAX: (011) 825.6869**

ISR-40 - 3723/84  
UP - AÇ. CENTRAL  
DR/SÃO PAULO

**CARTÃO RESPOSTA**  
Não é necessário selar

O seu o sera pago por



05999-999 São Paulo - SP



LIGUE JÁ: (011) 826.6700

FAX: (011) 825.6869

# ASSINE

TECHNI  
bus

E GANHE  
O SEGUINTE  
PRESENTE:



QUERO FAZER UMA ASSINATURA ANUAL (8 EXEMPLARES) DE **TECHNIBUS**  
AO CUSTO DE **R\$ 40,00**. SEI QUE, COM ESTA ASSINATURA, ESTOU RECEBENDO  
GRATUITAMENTE UM EXEMPLAR DO **ANUÁRIO DO ÔNIBUS**

Para tanta, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

Cheque nº \_\_\_\_\_ Banco: \_\_\_\_\_  
em nome de Technibus Editora Ltda, na valor de R\$ \_\_\_\_\_

ou

Não mande dinheiro agora!  Solicito cobrança bancária (pagável em qualquer banco)

Empresa: \_\_\_\_\_

CGC: \_\_\_\_\_ Data de fundação \_\_\_\_\_

Nome (ou depto.): \_\_\_\_\_

Ramo de atividade: \_\_\_\_\_

Cargo que ocupa: \_\_\_\_\_

Telefone: \_\_\_\_\_ Fax: \_\_\_\_\_

Quero cobrança  Em meu nome  Em nome da empresa acima

Envie meus exemplares para: \_\_\_\_\_

Endereço \_\_\_\_\_

Bairro \_\_\_\_\_ CEP: \_\_\_\_\_

Cidade \_\_\_\_\_ Estado: \_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_\_



Carimbo e assinatura  
**NÃO É NECESSÁRIO SELAR**

**GANHE O ANUÁRIO DO ÔNIBUS**

**POR APENAS  
R\$40,00**



ANUÁRIO DO ÔNIBUS.  
Um guia com  
nomes e endereços  
de fabricantes de  
chassis, carroçadoras,  
fabricantes de  
peças, e serviços.

**UM COMPLETO RAIO X  
DA INDÚSTRIA BRASILEIRA  
DE ÔNIBUS.**

Você recebe em  
casa 8 exemplares  
de **TECHIBUS**, a  
única revista brasileira  
dirigida ao setor de ônibus,  
mais o  
**ANUÁRIO DO ÔNIBUS**,  
que traz um guia com  
nomes e endereços  
de fabricantes de  
chassis, carroçadoras,  
fabricantes de  
peças, e serviços.  
Um completo raio X  
da indústria brasileira  
de ônibus.



**GRÁTIS**

**LIGUE JÁ:  
(011) 826.6700**  
E GARANTA A SUA ASSINATURA!  
FAX: (011) 825.6869 E 826.6120

PRT/SP - 4875/95  
UP - AC. CENTRAL  
DR/SÃO PAULO

**CARTÃO RESPONDA**  
Não é necessário selar

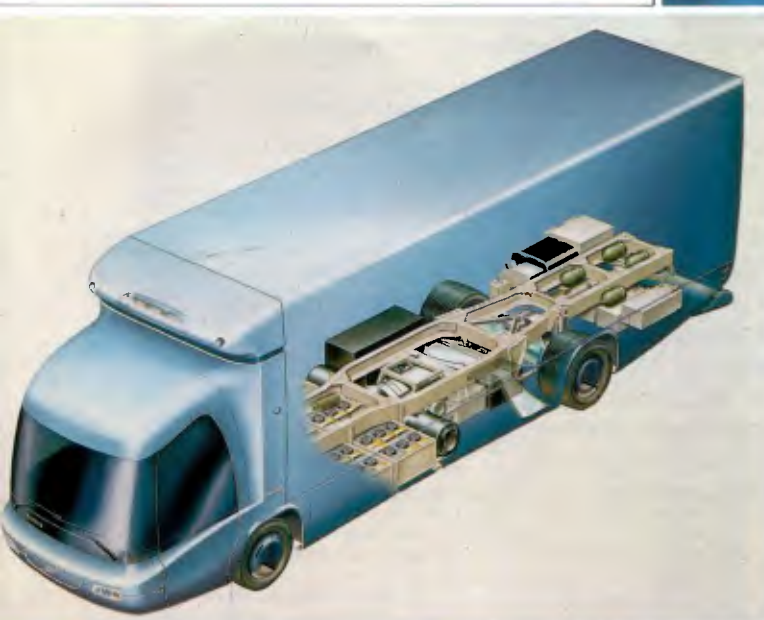
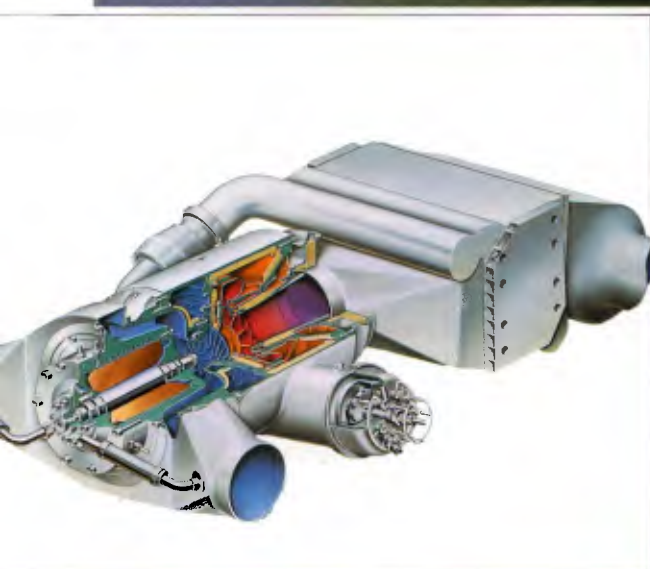
O seu o será pago por

**bus**

TECHIBUS EDICORAL LDA

05999-999 São Paulo - SP





*O painel alia funções do veículo e de escritório; a turbina e gerador a 70 mil rpm; limpadores automáticos; câmera de TV no lugar do retrovisor; o assento do motorista é regulável em todos os sentidos e tem ventilação incorporada*

### **VOLVO ECT - FICHA TÉCNICA**

Distância entre os eixos	5,3 m
Comprimento total	10,0 m
Altura	3,3 m
Largura	2,3 m
Parte dianteira	2,0 m
Parte traseira	2,7 m
Diâmetro de viragem exterior	17,0 m
Diâmetro de viragem interior	7,0 m
Carga sobre o eixo dianteiro	5,0 t
Carga sobre o eixo traseiro	15,0 t

Fotos: Divulgação

# A Fenatran dos profissionais

**A**

Feira Nacional do Transporte, Fenatran'95, valorizou o transporte rodoviário de cargas. Principalmente, pelo público: "Pela primeira vez em uma exposição pudemos deixar as portas dos caminhões abertas. Isto prova que um público seletivo e dirigido é o canal ideal para expormos nossos produtos", declarou o experiente Ricardo de Souza Aranha, supervisor de Demonstração do Produto da Mercedes-Benz.

Público selecionado merece atendimento personalizado e produtos *up-to-date* que atendam e resolvam suas necessidades. Neste aspecto, a Fenatran'95 deu *show*: a Mercedes-Benz, na véspera da abertura, decidiu apresentar ao público brasileiro seu primeiro caminhão importado em 38 anos de Brasil: o cara-chata 2038 (ver página 14). A Iveco, longe do Brasil desde 1984, voltou em grande estilo: mostrou a família EuroTrakker e anunciou o Eurotech.

Outras empresas acreditaram firme na Fenatran'95, como é o caso da Volkswagen – que recepcionou 600 convidados nos seis dias – e da Randon, que trouxe 500 frotistas para São Paulo.

Frotistas de todos os portes e caminhoneiros foram brindados com muitas novidades tecnológicas na área de implementos. Fora de feiras há muitos anos, o segmento mostrou à exaustão o baú lonado, sobretudo para o transporte de bebidas; exibiu semi-reboques equipados com suspensão a ar e pneu *single*, dois fortes redutores de peso morto (ver reportagem, na página 17).

Outro segmento valorizado na Fenatran'95 foram as transportadoras, que puderam apresentar seus avanços tecnológicos ao público que realmente lhes interessa, o embarcador.

A Fenatran'95 teve o mérito de dar brilho a todos os setores, graças à parceria estabelecida com entidades que representam os expositores. A NTC, dos transportadores, confiou à Technibus Eventos a organização do evento pelos próximos dez anos; a Anfir, por sua vez, trouxe o apoio dos fabricantes de implementos.

Muitos contatos e negócios foram o saldo final da Fenatran'95, que reuniu cerca de 120 estandes e quase duas centenas de expositores. O setor de transporte rodoviário de carga merecia uma feira específica: afinal, segundo o presidente da NTC, Sebastião Ubson Ribeiro, congrega 40 mil empresas, fatura US\$ 30 bilhões e gera 3,3 milhões de empregos diretos.

A importância da atividade foi reconhecida pela maciça presença de autoridades à Fenatran'95, entre eles o ministro Odacir Klein, dos Transportes, que fez um discurso inflamado, reconhecendo a precariedade das estradas: "Promove-se uma feira daquilo que é necessário para o transporte, mas é preciso que a infra-estrutura seja adequada. Por isso, assumo um compromisso de ajudar a conseguir os recursos para melhorar a infra-estrutura rodoviária".

Emerson Kapaz, secretário de Ciência e Tecnologia de São Paulo foi a fundo. "A logística é determinante no desenvolvimento de um estado. Por isso, o transporte é nossa prioridade", disse.

O prefeito Paulo Maluf – certamente antevendo sua candidatura presidencial – lembrou suas raízes com o transporte e notou a ausência do caminhoneiro, categoria de preponderante força eleitoral. Maluf só esteve na abertura da Fenatran. No decorrer dos seis dias da mostra, entre os milhares de visitantes certamente estavam incluídos muitos caminhoneiros e pequenos transportadores, reverenciados no encerramento, na noite festiva do dia 12, pelo repertório estradeiro da dupla Chitãozinho & Xororó, escolhida para fechar, com alegria e profissionalismo, uma Fenatran feita para profissionais.