

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 318 - ANO 27 - JULHO 1990 - Cr\$ 350,00


Editora TM Ltda



*Mercedes-Benz testa
cara chata semipesado
para aproveitar o novo
limite de peso*

LEI DA BALANÇA
**O impacto das
seis toneladas**

PALETE
**A polêmica da
padronização**

Motores diesel de alto desempenho não devem trabalhar com óleos comuns. Use a nova tecnologia do Mobil Delvac 1400 Super.



Mobil Delvac 1400 Super foi desenvolvido para motores de grande desempenho. Porque os novos motores de injeção direta e turbo alimentados funcionam com temperaturas mais altas. São mais eficientes mas exigem um óleo de alta qualidade para impedir a formação de carbono e o desgaste dos anéis.

Mobil Delvac 1400 Super, ao contrário de muitos óleos, foi formulado exatamente para atender a estas exigências técnicas. É um lubrificante que possui o nível de TBN necessário para a proteção contra os ácidos



corrosivos, gerados na queima de combustível com alto teor de enxofre. Tem, além disso, excepcional característica de detergência para reduzir depósitos nas canaletas dos pistões.

Se você opera com motores de alto desempenho, exija um óleo à altura dele. Exija Mobil Delvac 1400 Super.

Para maiores informações, consulte o Departamento Técnico da Mobil Oil do Brasil. Av. Paulista, 1009 - 6º andar CEP 01311 - São Paulo Tel. 011 - 284-6211

Mobil®

Se não economizarmos seu dinheiro, não o mereceremos como cliente.

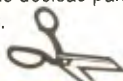
QUEM DECIDE PRECISA DE INFORMAÇÃO

QUEM DECIDE
NA ÁREA DE
TRANSPORTE COMERCIAL
PRECISA DE
TRANSPORTE MODERNO

Há 26 anos que TRANSPORTE MODERNO vem cumprindo o papel de principal ferramenta de trabalho para o gerenciamento de frotas comerciais e contratação de serviços.

Com TRANSPORTE MODERNO, você acompanha de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais, manutenção, pintura, segurança, tarifas, alternativas energéticas, seleção dos meios de transporte, problemas logísticos etc.

Faça uma assinatura de TRANSPORTE MODERNO. É a primeira grande decisão para os seus negócios.



transporte
MODERNO

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Desejo fazer uma assinatura anual de **TRANSPORTE MODERNO**, ao custo de 80 BTN\$

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

- Cheque n° _____ do Banco _____ em nome da Editora TM Ltda., no valor de R\$ _____
- Solicito cobrança bancária

Empresa _____ Quero recibo:

Em meu nome Em nome da empresa acima: CGC: _____ Insc. Est. _____

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Nome de quem assina: _____ Cargo que ocupa _____

Ramo de atividade _____ Telefone: _____ Telex: _____

Envie meus exemplares para: Endereço da empresa Endereço Particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Carimbo e Assinatura _____

Enviar este cupom para Editora TM: Rua Vieira Fazenda, 72 - Vila Mariana - 04117 - São Paulo - SP



OFERTA ESPECIAL!
Com a sua assinatura anual de
TRANSPORTE MODERNO, você
paga apenas 10 exemplares e
recebe 12. Além do anuário AS
MAIORES DO TRANSPORTE



Editora TM Ltda

R. Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana

04117 - São Paulo - SP

Tels.: (011) 572-8867/575-1304/

575-4236/575-3983

Telex: (11) 35247

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

CARTÃO RESPOSTA

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo - SP.

SUMÁRIO

REDAÇÃO

Editor

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Carmen Lígia Torres
Walter de Sousa
Reinaldo de Andrade (Caderno S. Paulo)

Colaboradores Autônomos

Marco Piquini (Londres) Antonio Arnaldo Rhormes (Pesquisa) Lourenço Fráguas (Brasília) Roberto Galieti (Rio de Janeiro) Orides Canton (Porto Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte) Elaine Saboya (Santos)

Fotógrafo

Paulo Igarashi

Colaboradores Autônomos

Alberto Marques (Santos)
César Lima (Rio de Janeiro)
Vânia Coimbra (Londres)
Luís Roberto da Silva (Brasília)

Chefe de Arte

Alexandre Henrique Batista

Secretária Editorial

Sérgio Figueiró

Assessor Econômico

Jorge Miguel dos Santos

Documentação

Angela Maria Tomazelli

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

Rynlfi Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo
Carlos F. Soares Jr.
Roberto Lucchesi Jr.

Coordenadora

Sandra Ribeiro de Miranda Sanches

Representantes

Paraná e Santa Catarina

Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31
Fone: (041) 335-1871 - Curitiba - PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações
Ivano CasaGrande
R. Gonçalves Ledo, 118
Fones: (0512) 24-9749 / 24-5855
Telex 511917
90160 - Porto Alegre - RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LÓBRA - Mala
Direta, Comércio
e Distribuição Ltda

Assinaturas

Anual (doze edições) 80 BTN's
Pedidos com cheque ou vale postal
em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso Cr\$ 350,00. Em
estoque apenas as últimas edições.

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 26.000 exemplares

Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob nº 705 em 23/03/1963; última averbação nº 26.394 em 20/07/1988.

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, nº 72
CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone:

575-1304

(Linha sequencial)

Fax:

(011) 571-5869

Telex:

(011) 35247

C.G.C. 53.995.544/0001-05 Inscricão Estadual

nº 111 168 673 117

Filiada à ANATEC

Impressa em agosto de 1990

LEI DA BALANÇA

12

As 6 t beneficiam cara chata
Intuída para permitir a pesagem dos ônibus, a alteração da Lei da Balança favorece os caminhões de cabina avançada, o que levou a Mercedes-Benz preparar o seu

MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAIS

18

Palete - padrão ainda é polêmico
A associação de supermercados quer aprovar seu palete-padrão, mas o IPT, credenciado para fornecer o certificado, prepara outro, com medidas diferentes

INTERNACIONAL

22

Novidades em tanques de combustíveis
Na Europa, os tanques para transporte de derivados de petróleo já têm centro de gravidade mais baixo, processo de enchimento sob pressão e descarregamento automático

TRANSPORTE URBANO

25

Subsídio privado ao vale-transporte
Reunidos em Campinas (SP), especialistas e autoridades do setor reivindicam pagamento de transporte para os trabalhadores de baixa renda pelos empregadores

LUBRIFICANTES

27

Óleo sintético tem custo inviável
Os fabricantes de óleos lubrificantes já chegaram a um tipo de óleo de alta performance, mas seu custo-benefício ainda não é atrativo para o consumo

LOGÍSTICA

30

Racionalizar para reduzir custos
O III Logistech, realizado em São Paulo, analisou o modelo europeu de integração e mostrou as vantagens da racionalização e agilização logísticas

URBANO DE PASSAGEIROS

34

Projeto integra a Grande Vitória
O Projeto Transcol do governo capixaba cria corredores e impõe novas regras para o transporte na região metropolitana de Vitória (ES)

CONTROLE DE CUSTOS

39

Busca de diálogo com embarcador
O Seminário de Controle, Custos e Tarifas, promovido por TM, reuniu embarcadores e transportadores na busca de melhor atendimento

SEÇÕES

Neuto Escreve - 5 Cartas - 6 Atualidades - 8 Atualidades Internacional - 11 Publicações - 41 Produtos - 42 Mercado de Usados - 44 Produção - 48 Entrevista - 49

Capa: Foto Paulo Igarashi

IDEROL

EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS

TECNOLOGIA QUE GARANTE QUALIDADE

NA AMPLIAÇÃO OU RENOVAÇÃO DE SUA FROTA

Dotados de um design moderno e funcional, os EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS IDEROL são projetados e fabricados segundo a mais avançada tecnologia (sistema CAD/CAE) e com alto padrão de qualidade, conferindo-lhes elevada resistência, maior rentabilidade e segurança no transporte, com alto índice de produtividade.



Com Pontos de Venda e Assistência Técnica estrategicamente espalhados por todo o País, você conta também com o CONSÓRCIO NACIONAL IDEROL, administrado por uma das empresas IDEROL S/A., criada especialmente para isso.



LINHA DE PRODUTOS IDEROL

- **BASCULANTES:** todos os tipos, sobre chassi e semi reboque
- **FURGÕES:** Carga Seca - Isotérmicos, sobre chassi e semi reboque
- **REBOQUES:** Carga Seca - Canavieiro - Furgão
- **SEMI REBOQUES:** Carga Seca - Graneleiro - Tanque - Furgão
- **TERCEIRO EIXO:** Para todos os tipos de caminhão
- **EQUIPAMENTOS PARA CAMINHÃO CAVALO MECÂNICO:** 5ª Roda - Tanque Sela
- **GUINCHOS E BROOKS**
- **CARROCERIAS ABERTAS EM DURALUMÍNIO**
- **EQUIPAMENTOS ESPECIAIS**



A IDEROL tem um canal de comunicação direto e permanente junto aos seus clientes, PROGRAMA DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA E ACOMPANHAMENTO DE SEUS PRODUTOS, que absorve as necessidades de sua empresa e aponta soluções, desde a indicação do equipamento adequado, até o desenvolvimento de projetos especiais.

IDEROL S/A. EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS

Caixa Postal: 151 - CEP 07190 - Guarulhos - SP - FAX: 209.6376 - TEL.: (011) 209.6466

IDEROL

CONSÓRCIO NACIONAL



NEUTO

ESCREVE

O imposto das 6 t

Uma das principais reportagens apresentadas nesta edição analisa o imposto sobre o transporte rodoviário brasileiro (Decreto nº 98 933, do começo de fevereiro, que elevou de 5 para 6 t o limite de peso bruto dos eixos veiculares equipados com apenas dois pneumáticos).

A medida constitui, antes de mais nada, mais um exemplo acabado da proverbial lentidão com que a máquina oficial trata os problemas do setor.

Desde o final da década-passada, esse aumento de tonelagem já deixara de se constituir em mera reivindicação de transportadoras e montadoras para ser oficialmente reconhecido como benéfico para o país.

Estudos realizados em 1969 por técnicos da Volvo e da Scania e encampados pela Anfavea já demonstravam que uma tonelada a mais, longe de aumentar o desgaste das rodovias, tinha a virtude de reduzi-lo, pois o aumento da capacidade de carga diminui o número de viagens necessárias para transportar a mesma tonelagem.

Na verdade, a adoção do limite de 5 t para eixos com dois pneus nunca passou de um mero exercício de aritmética burra. Co-

mo a carga por eixo de quatro pneus era de 10 t, o eixo de dois deveria suportar exatamente a metade da carga, justificavam antigos técnicos do DNER.

Estaria tudo correto, se cada um dos quatro pneus absorvesse exatamente 2,5 t. Saiba-se, porém, que na prática a distribuição das cargas entre dois pneus «casados» não é uniforme. Esqueceu-se também que o «casamento» gera integração entre os esforços dos dois pneus, o que não ocorre com pneumáticos isolados.

Há muito tempo que a maioria dos ônibus e caminhões pesados e semipesados já saem de fábrica com eixo dianteiro dimensionado para 6 e até 6,5 t. Assim, o que impedia os frotistas de transportarem até 1 t a mais praticamente com o mesmo custo operacional era apenas uma incompreensível restrição legal, que o então ministro dos Transportes, Elizeu Resende, já prometera revogar.

A mudança, portanto, já chega com bastante atraso. Mas, apesar de todas as suas virtudes potenciais, na prática sua aplicação poderá enfrentar obstáculos e até mesmo beneficiar de maneira desigual veículos diferentes.

Não resta dúvida, por exemplo, que os caminhões de cabina avançada serão bastante favorecidos, pois o maior espaço disponível entre a quinta roda e a traseira da cabina facilita o aproveitamento da tonelada adicional. Pouco aceito no país, devido a razões aerodinâmicas (oferece mais resistência ao ar) e até psicológicas (o motorista sente-se inseguro com a ausência do «nariz»), o cara chata, que permite uma carreta mais comprida, ganha agora argumento de vendas, capaz de estimular novos modelos da Mercedes e — quem sabe? — até da Volvo.

Naturalmente, as fábricas procurarão adaptar seus projetos ao novo limite. Mas caminhões já em circulação poderão encontrar dificuldades para se adaptarem às 6 t. Para veículos «no toco» ou trucados, o problema, aparentemente, se resume à distribuição adequada da carga, de forma a manter inalterado o centro de gravidade. As composições rodoviárias, no entanto, podem exigir onerosas e complicadas modificações na posição do pino-rei e até mesmo redução dos balanços traseiros.

Já para os ônibus (especialmente os que têm motor central ou transportam encomendas nos bagageiros), a mudança apenas legaliza uma situação de fato, pois a maioria deles já circula impunemente com peso dianteiro superior a 5 t. Resta apenas esperar que a nova legislação elimine os obstáculos à pesagem dos veículos de passageiros. Afinal, como reza a Constituição, todos são iguais perante a lei. Ou não são?



Thamco reafirma confiança no mercado

Agradecendo o recebimento da revista **Transporte Moderno**, quero cumprimentar e parabenizar a equipe da revista pelo trabalho desenvolvido em sua edição de março último, especialmente pela imponente capa e excelente matéria interna apresentando o nosso mais recente lançamento, o novo ônibus urbano modelo "Scorpion".

Como diz a reportagem, a Thamco não quer esperar para ver. Mesmo numa época de economia difícil como a que estamos atravessando, estamos confiantes na retomada dos negócios e na recuperação do novo mercado, e é por esse motivo que continuamos investindo e inovando em nossos produtos.

MILTON REZENDE
Vice-Presidente da Thamco
São Paulo-SP

Contêiner, contentor ou "container"?

Lendo o artigo "Rodofluvial — O contêiner chega ao Madeira", publicado em **TM** n.º 314, março de 1990, ocorreu-nos consultar essa revista sobre qual a diferença entre *contêiner* e *container*. Isto por não vermos uma única denominação para tais equipamentos. Há ainda quem prefira *contentor*. O próprio Simefre, em seus catálo-

gos, refere-se a "contentores metálicos empilháveis ou não" (*container* e *pallets*) — ou será que estas são as caçambas estacionárias?

Enfim, qual o certo? Como usuários, gostaríamos de nos habituar a uma única denominação, de preferência brasileira, para um mesmo produto ou equipamento.

WALTER GRATZ
Kabi Indústria e Comércio S.A.
Rio de Janeiro-RJ

TM também é favorável a denominações brasileiras para os equipamentos de transporte. Por isso, vem usando a palavra contêiner (agora, dicionarizada) há mais de vinte anos.

Naturalmente, a palavra container (muitos a pronunciam, erradamente, como se escreve) é tão usual quanto marketing ou leasing. TM, no entanto, só usa a grafia inglesa quando se trata de razão social de empresa do ramo.

Os dicionários não registram a palavra contentor no sentido específico de contêiner, mas apenas no sentido geral de «aquilo que contém alguma coisa».

Uma carta em defesa do frete valor

Lemos, atentamente, a matéria sob o título em epígrafe inserido nas páginas 18 a 21, n.º 315, referente ao mês de abril.

O enfoque da citada reportagem não esclarece de forma correta as razões e os porquês da cobrança do frete valor, como parte integrante das despesas acessórias de uma opção de transportes.

O frete valor, praticado pela maioria absoluta dos operadores do transporte rodoviário de cargas, não se restringe, meramente, a um repasse de custos de seguro, visto que a sua abrangência é muito mais ampla, sendo assim tendenciosas algumas colocações ali inseridas

O frete valor deve ser encarado como complementação tarifária estritamente ligada às diferenças de risco suportadas pelo operador do TRC em razão do produto ou o bem manuseado

É claro e indiscutível que a responsabilidade civil do operador tanto é maior quanto é maior o risco sobre o produto transportado, pela diferença de características envolvidas na operação.

Como simples exemplificação, é totalmente diferente o risco de avarias decorrentes de capotamento do veículo que transporta chapas de aço naval em relação a um mesmo evento conduzindo televisores ou vidro plano.

Da mesma forma, cargas nobres como eletroeletrônicos, jóias, confecções etc. apresentam um risco de maior relevância quando comparadas com cargas de igual peso de mercadorias baratas como tijolos, grama em placas etc.

Claro é também que o risco de quebra, má estiva, içamento é muito mais elevado numa carga de espelhos, vidros, frascos, quando comparado com o transporte de produtos como arroz, feijão, enlatados.

Óbvio também que, nos grandes centros como São Paulo e Rio de Janeiro, o risco de roubo de mercadorias nobres por ocasião das entregas é maior do que em outros centros, independente da distância, não sendo correta, por esta razão, a comparação de diferenciais encaixados na página 20, ainda que o frete valor (ad valorem) «pudesse» ser entendido como repasse de seguros, que na realidade não é.

Dada a diferença de valores médios por tonelada, entre os diferentes produtos ofertados para transporte, e os riscos envolvidos como decorrências específicas de tais diferenciais, é praticamente impossível compor-se na rubrica do frete peso/tonelada tarifa que compensasse tecnicamente as necessidades de receita do TRC.

É absurdo pretender-se e admitir que, num mesmo percurso, se aplique como forma de remuneração global do transporte um mesmo frete peso para um carregamento de grama em placas e outros para relógios, vidros planos etc.

O frete valor, assim, possibilita uma distribuição de custo frete percentual, de forma justa, em relação ao efetivo valor da carga transportada.

Algumas das colocações feitas por alguns dos entrevistados, de forma pouco abrangente, conflitantes em alguns aspectos e expostas de forma acadêmica e pouco prática, apresentaram ao leitor, mormente aqueles que se utilizam dos nossos serviços, uma ótica totalmente errada das razões do frete valor.

Por ser realmente longa uma explanação sobre o assunto, gostaríamos que a sua repórter Carmen Lígia Torres, autora da matéria, fizesse um aditamento sobre a mesma, procurando ouvir, sobre o assunto, de forma mais ampla e abrangente, nossos órgãos de classe (NTC e Setcesp), bem como a Pamcary — Administração de Serviços Técnicos, que detém hoje cerca de 80% do mercado segurador de riscos envolvidos nos transportes rodoviários de carga, a fim de que, melhor abordado o assunto, se esclareça melhor aos usuários, ou estaremos, todos nós, prestando um desserviço aos milhões de usuários do sistema.

ROBERTO TEIXEIRA NETO
Ser Ideal Transportes Urgentes
São Paulo-SP

TM não vê nada de errado no fato de ter publicado declarações de pessoas que têm posturas diferentes das defendidas pelo Sr. Teixeira Neto. Pelo contrário, a imprensa tem o dever de apresentar ao leitor todos os lados de uma mesma questão.

A revista julga desnecessário ouvir novamente os órgãos de classe sobre o assunto. Primeiro, porque já está publicando na íntegra os exaustivos argumentos do leitor em defesa do frete valor. Segundo, porque teve o cuidado de colher, durante a elaboração da matéria, a posição oficial da NTC — e o que disse o superintendente técnico da entidade, Horácio Francisco Ferreira, coincidente com a postura do Sr. Teixeira Neto.

INEC Cardans

Marca de tranquilidade em Eixos Cardan

- Recondicionamento e balanceamento eletrônico de eixos cardan com moderna tecnologia.
- Fabricação de eixos cardan industriais, agrícolas e automotivos, conforme amostra ou desenho.
- Estoque completo de peças originais.



- Maquinário de alta precisão.
- Pessoal especializado.
- Amplo pátio de estacionamento para melhor atender frotistas e caminhoneiros.



INEC - IND. E COM.
DE AUTO PEÇAS E
ACESSÓRIOS LTDA.

Matriz: Av. Condessa
Elizabeth Robiano, 3.600
CEP 03075 - São Paulo - SP
Fone: 294-1555

Rio de Janeiro
Rua Nicolau Cheuen, Qd.
10 - Lts. 12 a 15
Jd. Meriti
Fone: 756-4861 e 756-3444
(Via Dutra, Km 6)
CEP 25500 - São João do
Meriti - RJ



BUS-STOP A PARADA CERTA PARA COMPRAR OU VENDER SEU ÔNIBUS.

Agora, você não precisa mais sair correndo com o jornal na mão para comprar, vender, trocar ou consignar seu ônibus. Basta ir até a **Bus Stop**.

A **Bus Stop** é o maior e mais completo revendedor de ônibus usados. Lá você encontra veículos de todas as marcas e tamanhos, de boa procedência e totalmente revisados.

E não é só isso. A **Bus Stop** tem um completo departamento de serviços com funilaria, pintura, mecânica e tapeçaria, além da loja, onde você encontra uniformes para motoristas e cobradores e equipamentos, como luvas, botas, etc.

Não durma no ponto. Venha até a **Bus Stop**: a parada certa do seu ônibus.



Av. Tiradentes, 2923 — Jd. Bom Clima
Tel.: (011) 913-1142 • 940-6651 •
940-6643 • 940-8658 — GUARULHOS — SP

Revendedor autorizado
Cummins Motores, Peças
e assistência
técnica.

Fórum une secretários de transportes



Ademar Gianini: pressão política

Reunidos na cidade de Campinas, no 5.º Encontro de Órgãos de Gerência de Transporte Público, 25 secretários municipais e estaduais de transporte decidiram formalizar a criação do Fórum Permanente de Secretários Municipais de Transporte e Trânsito sob a coordenação de Ademar Gianini, secretário da prefeitura de São Paulo. Segundo Carmo Robilotta Zeitune, assessor de Gianini, o fórum tem caráter político e visa não só a trocar informações e experiências como a operacionalização do vale-transporte e a instituição do passe fácil (sistema em que os passes de ônibus são vendidos a preços mais baixos que na catraca) mas também a pressionar as esferas federal e estaduais em questões de interesse comum às secretarias, como a tarifária. A primeira reunião formal do fórum está marcada para setembro, em Brasília, durante evento da Frente Nacional dos Prefeitos.

Scania confirma plano de investimentos

A programação da Scania de investir US\$ 100 milhões no Brasil até 1994 continua inalterada. A informação foi dada pela Assessoria de Imprensa da montadora em resposta a uma informação vinda da matriz sueca de adiamento e até suspensão dos investimentos no país em função do plano econômico do presidente Collor. «A Saab Scania do Brasil apenas diminuiu o ritmo de obras que já haviam sido iniciadas, logo após a decretação do plano, à espera do assentamento da situação econômica geral, como a maioria das empresas brasileiras ou instaladas no Brasil», explicou a assessoria. Passados mais de três meses, no entanto, o ritmo das obras de ampliação da fábrica para aumentar a capacidade de produção de 8 mil para 9 mil unidades ao ano já voltou ao normal.

Convênio Simefre/BB garante financiamento

Em estudos desde o ano passado, foi assinado, dia 11 de julho, convênio entre o Simefre — Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários e o Banco do Brasil para financiamento de 70% do valor das carrocerias de ônibus e implementos rodoviários novos. Os recursos sairão do BNDES (30%) e o restante é dividido entre o Fundo Ouromaq, do Banco do Brasil/Banco de Investimento S.A., bancos comerciais e os fabricantes dos equipamentos filiados ao Simefre, na base de 13% cada. A parte referente ao BNDES e ao Fundo Ouromaq seguirão as regras da Finame, esclarece Alberto Policaro, presidente do Banco do Brasil. Ou seja, prazo de resgate de três anos, carência de até seis meses, juro de 12% ao ano mais corre-

ção monetária; a parte do banco comercial e do fabricante tem um *spread* adicional de 15%.

Para o presidente do Simefre, Astor Schmidt, esse convênio possibilitará um incremento das vendas do setor de implementos, carrocerias e material ferroviário, ainda impossível de ser calculado, pois as montadoras de chassis e cavalos mecânicos não participam do convênio. «De qualquer maneira, o incentivo para o setor é muito grande porque leva o montante do financiamento de trinta para 70% e o cliente desembolsa apenas 30% na hora da compra.»

A participação de 13% do fabricante foi bem-aceita pelos associados do Simefre, que passa a receber a vista 87% do valor do bem, enquanto hoje, muitas vezes, tem que financiar o valor total, completa Schmidt.

Este é o segundo convênio que o Banco do Brasil faz com entidades de classe. O primeiro foi com a Abimaq, que reúne fabricantes de máquinas. O próximo é com a associação de fabricantes de equipamentos de informática, esclarece Cláudio Dantas de Araújo, diretor de Operações Captação de Recursos e Serviços Bancários do Banco do Brasil, que não descartou a possibilidade de vir a assinar outro com as montadoras de veículos comerciais.



Astor Schmitt: vendas vão aumentar

«Rede precisa mudar imagem e dar lucro»



Martiniano Oliveira: racionalizar

Antevendo a necessidade de recuperar a imagem da Rede Ferroviária Federal, em curto período, o secretário nacional de Transportes, Marcelo Ribeiro, ao empossar o eng.º Martiniano Lauro Amaral de Oliveira na presidência, insistiu na busca da eficiência e do lucro para adequar a empresa aos níveis de produtividade que permitam valorizar o funcionário e praticar uma política salarial condizente com a dedicação e determinação dos ferroviários.

O secretário destacou que somente as Superintendências Regionais de Curitiba e de Juiz de Fora movimentam juntas 60% do total transportado por todo o sistema. Ribeiro afirmou que a Rede enfrenta sérios problemas administrativos e financeiros, decorrentes principalmente «dos efeitos inflacionários passados e do critério político utilizado anteriormente na escolha dos dirigentes».

Ribeiro considerou a renúncia dos diretores, comandados por Francisco Mário Chiesa, como prova de impotência na execução do Plano Collor. Na carta de demissão, Chiesa alegou «profundas divergências com a orientação do Ministério da Infra-Estrutura

no tocante à política de pessoal e à forma de utilização dos recursos empresariais».

O novo presidente da Rede, o mineiro Martiniano de Oliveira, de 51 anos, afirmou, em tom de ufanismo, que a empresa «não poderá deixar de embarcar nesse trem que marcará nossa história, em direção ao progresso».

Ford e Volks disputam cliente na revendedora

Em um mercado altamente competitivo como o de caminhões leves e semipesados, a conquista do consumidor vai além das virtudes do veículo apregoadas pela fábrica. «A partir de agora, vai ganhar mercado quem prestar o melhor serviço de assistência técnica», arrisca Diogo Pupo Nogueira Filho, gerente de Assistência Técnica da Volkswagen Caminhões, ao anunciar em junho o programa QACC — Qualidade do Atendimento ao Cliente do Caminhão VW. Através do QACC, o comprador do caminhão da marca recebe dois questionários, um após sessenta dias

da compra, em que a fábrica procura detectar o nível de (in)satisfação na entrega, e outro após dez meses da compra, onde avaliará o atendimento nas revisões gratuitas.

A Volkswagen sai, portanto, na frente da Ford, que anunciou em julho a introdução do QCP — Qualidade, Compromisso e Participação, nos mesmos moldes do programa da Volks. Em ambos os casos, com base nas respostas, a fábrica fará uma avaliação do serviço que está sendo prestado e o que precisa ser melhorado na rede de revenda. Para Pupo Nogueira, essa providência possibilitará a padronização dos serviços a nível nacional. Segundo Lélío Ramos, gerente de Vendas e Marketing de Caminhões da Ford, a empresa se propõe a reduzir o tempo dos caminhões parados nas oficinas das revendas. A Ford tem ainda a oferecer um serviço adicional, de atendimento por telefone durante 24 horas na fábrica, com engenheiros de plantão. Já a Volks mantém uma equipe de quarenta pessoas no serviço de contato entre cliente e concessionária.



O melhor atendimento no pós-venda é que vai definir a opção de compra



Foto: Arquivo TM

Luc de Ferran: produção unificada

Randon amplia consórcio para os fora de estrada

Nove anos após colocar seus implementos à venda através de consórcio e ter comercializado por esse sistema 7 515 unidades, a Randon anuncia a primeira assembléia para o grupo formado para aquisição de seus veículos fora de estrada. Utilizando a TV executiva da Universidade de Caxias do Sul, a assembléia é assistida por toda a rede de distribuição da marca, graças à utilização de antenas parabólicas instaladas nas lojas. Desde 1988, quando foi constituída a Randon Administração e Participações, para administrar o consórcio do grupo, foram colocadas no mercado 6 mil quotas e entregues 2 500 implementos das marcas Randon e Rodoviária, informa a empresa.

Caminhões Volkswagen na fábrica da Ford

A Autolatina transfere este mês a produção de caminhões Volkswagen para a fábrica da Ford no bairro do Ipiranga, em São Paulo, desativando a linha de montagem da antiga Chrysler, em São Bernardo. Para isso, a Autolatina investiu US\$ 37 milhões e construiu uma nova linha de montagem para as picapes Ford F-1 000 e para o caminhão F-4 000, aumentando assim a capacidade de produção para 21 veículos por hora. Para contornar a falta de espaço, essa nova linha foi construída em dois andares. No piso superior, o chassi recebe os componentes mecânicos e daí desce por trilhos para o térreo, onde recebe a cabina. Os caminhões leves da VW e os médios e semipesados das duas marcas serão montados na linha antes ocupada apenas pelo Cargo e linha F. Luc de Ferran, diretor de Operações de Caminhões da Autolatina, esclarece que, até o final deste ano, as cabinas Volkswagen ainda continuarão sendo montadas na fábrica de São Bernardo.

Com as novas instalações, segundo Ferran, a Autolatina está em condições de atender ao aumento da demanda previsto para o ano 2000, que é de 100 mil caminhões.

Transportador vai defender a ecologia

«Nós vamos erguer a bandeira da ecologia e fazer dela a nossa luta daqui para a frente.» A frase não é de um remanescente do Partido Verde, mas do presidente da CNT, Thiers Fattori Costa, ao anunciar a realização, ainda este ano, de um grande congresso dos transportes, a ser promovido pela entidade em Brasília. Para Thiers, a classe dos transportadores de carga e passageiros deve sair dos problemas específicos e participar de movimentos de interesse geral. «Os transportadores podem fazer muito pela ecologia, e não serem lembrados apenas quando um caminhão sofre acidente na rodovia derramando carga perigosa. Deve tomar a dianteira na defesa do meio ambiente, não apenas ficar na defensiva», ensinou.

Thiers promete lançar a idéia oficialmente na inauguração da nova sede da CNT, em Brasília, programada para agosto.



Foto: Divulgacão

Os quatro extrapesados no consórcio

PISCA

■ Carlos Ramos Villares, diretor presidente da Indústria de Equipamentos Villares, é o novo presidente da Abifer — Associação Brasileira da Indústria Ferroviária, em substituição a José Carlos do Couto Vianna.



■ Em 14 de agosto, terá início o 19º Curso de Especialização em Administração de Transportes de Carga, iniciativa do Instituto Mauá de Tecnologia. Entre 27 e 30 de agosto, o 6.º Curso de Manutenção de Frotas tratará da gerência e tecnologia no setor, e, entre 13 de agosto e 12 de setembro, o Curso de Comércio Exterior discutirá Teoria Geral de Seguros e Administração de Transportes Internacionais. Inscrições pelo telefone (011) 544-3135.

■ Alexandre Randon, de 28 anos, é o novo diretor administrativo e financeiro da Randon S.A. Veículos e Im-

plementos, de Caxias do Sul (RS), em substituição a João Carlos Finger, transferido para a Rodoviária, em Guarulhos. Bacharel em Administração de Empresas e engenheiro mecânico, Alexandre fez especialização na França e nos Estados Unidos.

■ A Vantine & Associados, empresa de consultoria especializada em logística, associou-se à canadense Uner Brokers, especializada em risco e desastre, para introduzir no Brasil a Logística de Risco, um programa que tem por objetivo aumentar a segurança na indústria e nos setores de depósito e armazéns.

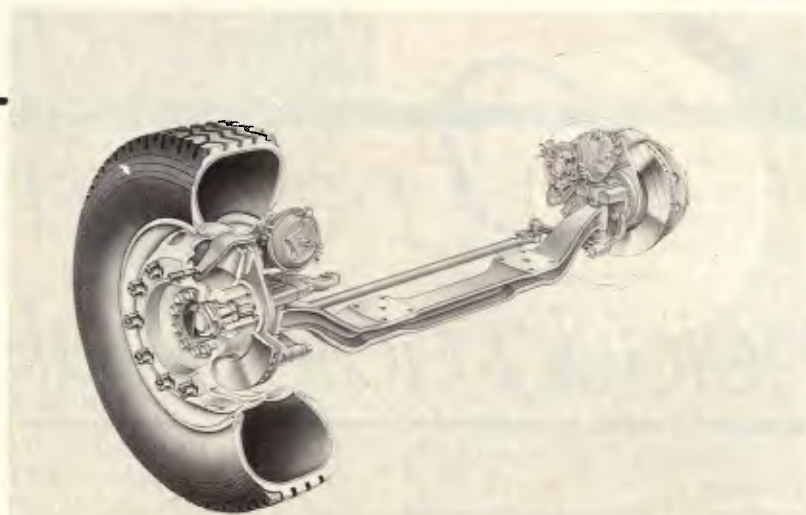
França quer trens que atingem 350 km/h

A França, que já possui a maior rede de trens de alta velocidade do mundo, decidiu investir cerca de US\$ 90 milhões num programa de cinco anos para a criação de uma nova geração de trens TGV para operação em velocidades médias de 350 km/h. O atual limite dos TGVs é 300 km/h, embora trens experimentais já tenham batido um recorde de 513 km/h. Para operar à velocidade constante de 350 km/h, os TGVs necessitam de locomotivas 24% mais potentes que as atuais. O programa visa ainda desenvolver motores capazes de operar sob os quatro diferentes tipos de corrente elétrica utilizados no continente europeu.

O programa tem total apoio do governo francês e da ferrovia estatal, SNCF, comprovando o compromisso francês de manter o país na liderança tecnológica do setor. A tecnologia dos TGVs está sendo cogitada para ser utilizada pelos governos dos Estados Unidos e do Canadá.

Caminhões russos buscam parceiros no Ocidente

Principal fabricante de caminhões russos, a Kamaz (que usa tecnologia MAN alemã para motores em alguns de seus modelos) está oferecendo 49% de suas ações, num esquema idealizado para atrair um parceiro entre as mais adiantadas montadoras ocidentais. A Kamaz já tem um plano de expansão para a década de 90, com investimentos calculados em US\$ 3,6 bilhões, para produzir caminhões para todos os mercados mundiais. A Kamaz produz essencialmente para a URSS e para os países da Europa Oriental, mas tem conseguido, ultimamente, exportar alguns modelos pelo restante do mundo, em operações de troca.



A Renault usa freio a disco no pesado R 420, como equipamento de fábrica

Retardador e disco juntos: freio do futuro

À medida que leis e regulamentos de segurança se tornam mais exigentes, fabricantes de caminhões estão chegando à conclusão de que serão obrigados, em breve, a usar freios a disco agregados a retardadores, principalmente devido à nova tendência, na indústria, de adotar rodas menores em caminhões e carretas. Rodas pequenas criam problemas de superaquecimento em freios a tambor e podem prejudicar a vida útil dos pneus.

Novos retardadores, menores e mais leves, estão sendo testados atualmente, na tentativa de reduzir as principais desvantagens do equipamento: peso extra e custo. Enquanto isso, freios a disco já são equipamento de linha em ca-

minhões Iveco, Ford e Volvo de 7,5 t. A Renault já fez dos discos o equipamento de linha em seus pesados, enquanto a Volvo, a Mercedes-Benz e outros já começam a oferecer o sistema em edições limitadas.

Freios a disco para caminhões, hoje em sua terceira geração, oferecem melhor estabilidade e balanço durante freadas. As pastilhas de freio, hoje, podem agüentar até 110 000 km em caminhões de 38 t, segundo testes da Lucas, da Inglaterra. Além disso, o uso de freios a disco tem trazido benefícios extras para os usuários, muitas vezes, compensando seu relativo alto custo: o tempo necessário para a troca de uma pastilha de freio Renault R420, de 38 t, chega em média a duas horas, contra até sete horas para a substituição de lonas de freio no Renault R365.

Carroceria sem teto para melhor acesso

A Tautliner, fabricante de carroceria holandesa, criou aquele que deve ser o semi-reboque mais fácil de carregar. Com 13,6 m de comprimento, o novo equipamento tem laterais e teto cortinaados, suspensos por longarinas de alumínio reforçadas. Desta forma, teto e laterais podem ser retraídos, deixando virtualmente apenas as longarinas como obstáculo ao acesso.

Fotos: Divulgação



Operação rápida de carga e descarga

O peso da tonelada adicional

As 6 t no eixo dianteiro
beneficiam, em
especial, médios e semipesados
de cabina avançada

■ Os frotistas ainda não despertaram para o novo limite de 6 t para o eixo dianteiro de ônibus e caminhões, introduzido na lei da balança pelo Decreto n.º 98 933 de 07/02/1990. A indústria automobilística, no entanto, já colocou alguns modelos no mercado aproveitando os mil quilos adicionais, como a Ford e a Volkswagen. A Mercedes-Benz, por sua vez, prepara a introdução do modelo de cabina avançada para o primeiro trimestre do ano que vem com o mesmo objetivo. Um exemplar já está, há alguns meses, em testes nas rodovias e, segundo algumas fontes da fábrica, estará em condições de lançamento a partir de dezembro próximo, dependendo do interesse do mercado.

Para os ônibus, como definiu Aylmer Chieppe, presidente da NTI — Associação Nacional de Transportes Intermunicipais, a legislação apenas regularizou uma situação já existente. «Os ônibus não necessitam de pesagem e estavam dimensionados para 6 t.» Na verdade, a legislação não isenta os ônibus de pesagem. Porém, segundo Emerson Salgado, chefe do Departamento de Segurança e Tráfego do DNER, havia uma espécie de «autorização informal» do órgão liberando esses veículos de pesagem. «Devido às dimensões,

os ônibus sempre davam problema de excesso nas balanças, além de sua pesagem representar um transtorno para os passageiros, atraso nas viagens e congestionamento no trânsito», explica Salgado. «Mas agora eles se enquadrarão», diz.

No entanto, para os caminhões estradeiros, médios, semipesados e pesados, o aproveitamento da tonelada adicional passa por problemas mais complexos de equacionamento.

Todos os veículos caras chatas de até 44 t (o pbt, de 45 t, não foi alterado) foram beneficiados porque a cabina toma menos espaço da plataforma de carga no entreeixos. O espaço entre a quinta roda e a cabina também é maior nos cavalos mecânicos, o que diminui as chances de interferências entre o implemento e o caminhão trator e facilita as modificações.

Mantendo a gravidade — Para os caminhões toco ou trucado, depois do reforço do eixo, o aproveitamento da tonelada adicional exige apenas uma melhor distribuição da carga. «Para não ultrapassar os limites de peso dos eixos dianteiro e traseiro, o transportador deve respeitar o centro de gravidade da carga», explica Fernando L. M. de Almeida, diretor assistente de Desenvolvi-

