

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 358 - MAIO 1994 - 4.00 URVs




Editora TM Ltda.

DISTRIBUIÇÃO DE PEÇAS A logística da Autolatina

INTERNACIONAL PINTURA DE FROTAS

O caminhão
do futuro

O regulamento
do concurso



**Quem sai na chuva é pra se molhar.
Ainda mais quando a junta não é Sabó.**

**Peça perfeição.
Peça junta Sabó.
Junta mais.**



SABÓ
Juntas

REDAÇÃO

Editor
Neuto Gonçalves dos Reis

Redator-Chefe
Valdir dos Santos

Redator Principal
Gilberto Penha de Araújo

Redator
Walter de Sousa

Colunista
José Luiz Vitú do Carmo

Fotógrafo
Paulo Igarashi

Arte/Produção
Quatryx Produção Gráfica e Editorial Ltda.

Assistente de Arte/Produção
Lucy Midori Tanaka

Jornalista Responsável
Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

Impressão e Acabamento
Cia. Lithographica Ypiranga
Rua Cadete, 209
Fone: (011) 825-3255 - São Paulo-SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor
Ryniti Igarashi

Gerente
Marcos Antonio B. Manhenelli

Representantes
Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto

Representantes

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

Rio Grande do Sul
CasaGrande Representações
Ivano CasaGrande
Rua Gonçalves Ledo, 118
Fone: (051) 224-9749 - Fone/Fax: (051) 224-5855
90610-250 Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente
Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente
Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição
LOBRA Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas
Anual (doze edições) 40,00 URVs
Pedidos com cheque ou vale postal
em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso 4,00 URVs. Em
estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme
R.E. Proc. DRT. 1 n° 14 498/85 de 06/12/85.

Circulação: 18 000 exemplares
Registrado no 2° Dfício de Registro de Títulos e
Documentos sob n° 705 em 23/03/1963; última averbação
n° 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, 72
CEP 04117-030 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304** (Linha seqüencial)

Fax: **(011) 571-5869**

Telex: **(011) 35247**

C.G.C. 53 995 544/0001-05
Inscrição Estadual n° 111 168 673 117

INC
Instituto
Verificador
de Circulação

Filiada à ANATEC e à ABEMO

Circula em Junho/1994

transporte

MODERNO

Ano 31 - n° 358 - Maio de 1994
ISSN n° 0103-1058 - 4,00 URVs

SUMÁRIO

**ECONOMIA DE
COMBUSTÍVEL****12**

Condução econômica ensina a reduzir consumo
Ao dirigir dentro da faixa de rotação indicada
no manual, o motorista poupa 30% de diesel

ESTATÍSTICA**15**

Seplatec apura crescimento de autônomos
Pesquisa sobre serviço regional mostra que
metade da carga é transportada por caminhoneiros

INTERNACIONAL**18**

Montadoras preparam o caminhão do futuro
Engenheiros investem em eletrônica, em automação
e na redução das taxas de ruídos e de emissões

**TRANSPORTE
MARÍTIMO****22**

Belgas oferecem Antuérpia a operadores
Tarifa competitiva, serviço ágil e mão-de-obra
especializada: vantagens sobre a concorrência

**TRANSPORTE
FLUVIAL****24**

Enasa se recupera após decreto de liquidação
Com a renegociação das dívidas e o reinício das
operações, estatal reverte situação falimentar

LOGÍSTICA**26**

Autolatina agiliza distribuição de autopeças
Pesados investimentos em informática dão novo
desempenho às centrais de distribuição do grupo

Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS**QUALIDADE****35**

Empresa entra no serviço urbano para competir
Estrutura enxuta, pessoal treinado, veículos
novos e pontualidade são as armas da Masterbus

**EQUIPAMENTOS
DE SEGURANÇA****38**

Prefeitura do Rio exige ônibus mais seguros
Entre os itens: janelas de emergência, assentos
de polipropileno e mecanismo especial para porta

SEÇÕES

Neuto Escreve - 4 Atualidades - 5 Produtos - 32 Rumos
e Rumores - 33 Última Parada - 40

Capa: Foto Divulgação



NEUTO

ESCREVE

As gorduras das tabelas

O atual sistema tarifário oficial da NTC — Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga é uma verdadeira colcha de retalhos; superestima os fretes e dificulta a comparação entre propostas alternativas de transporte, dizia o pé desta coluna em dezembro de 1993. Discutir tais distorções parece particularmente oportuno neste momento, quando a Fipe está revendo a metodologia de cálculo de tarifas e o setor de transportes começa a buscar maior produtividade.

Não é difícil relacionar as hipóteses de cálculo que engordam as tabelas. Uma delas, já mencionada aqui, é a falsa suposição de que a transportadora trabalha apenas com frota própria, quando uma boa parte das transferências é feita por autônomos. Pode-se argumentar que, teoricamente, não há diferença entre o custo operacional de um veículo de empresa e o de um caminhão de carreteiro. Acontece que o autônomo não é pago com base em nenhuma planilha. Custos fixos como, por exemplo, depreciação, remuneração do capital ou seguros constituem ficção científica para a maioria deles. Por is-

so, o ponto de partida para a formação do seu preço é, quando muito, o custo variável. Na maioria das vezes, o mercado acaba ditando a tarifa, que é, quase sempre, inferior ao custo operacional.

Outro fator superestimado são as alíquotas de frete-valor. Ninguém discute que, devido à responsabilidade objetiva do transportador, o risco da atividade aumenta com o valor da mercadoria. No entanto, atuais alíquotas proporcionam receitas muitas vezes superiores às do próprio frete-peso, que cobrem, com ampla folga, as despesas do seguro obrigatório da carga e todos esses riscos. Especialmente porque os desvios de carga, embora cada vez mais frequentes, são cobertos pelo Ademe, um adicional de emergência que acabou se perpetuando.

Concebido doze anos atrás, o sistema tarifário também carece de uma revisão quanto aos critérios de produtividade. Na era dos Siders, do EDI e da mecanização de terminais, não se admitem mais tempos de carga e de descarga de seis, de oito e de até dez horas. Da mesma maneira, em muitos casos os veículos, especialmente os pesados, já não são mais utilizados durante apenas um turno. As próprias características desses veículos (consumo, velocidade, tara, e assim por diante) são hoje muito mais favoráveis. Por exemplo, as velocidades comerciais adotadas na época, de 40 km/h e de até 35 km/h, estão superadas.

O frete engorda mais um pouco quando se constata que a criação do bloco de despesas administrativas e de terminais não foi complementada pela extinção das 'generalidades' correspondentes (é o caso, por exemplo, da taxa de despacho), gerando duplicações. Outra 'generalidade', o CAT — Custo Adicional de Transportes, que cobre a coleta e a entrega, está mal equacionada e mal enquadrada. O CAT não deveria ser tratado como simples taxa, e seu cálculo precisaria incorporar outras variáveis além do peso. Há 'generalidades' para todos os gostos. Até mesmo, como no caso do ITR, para cobrir as despesas das transportadoras com suas associações e seus sindicatos.

Diante da obesidade das tabelas, não é de se estranhar que o regime de emagrecimento incluía descontos generalizados, até mesmo sobre o frete-valor. Ou que, apesar de todas as tentativas de conscientização, os embarcadores, às voltas com unidades tão díspares quanto frete por tonelada, alíquotas sobre o valor da mercadoria, taxas por quilo, por conhecimento, e assim por diante, preferiram a ilusória simplificação do frete integrado. Já é tempo de se abolir essas distorções.



Fotos: Divulgação

Toyota troca motor Mercedes do Bandeirante

Depois de produzir, durante 36 anos, a família de utilitários Bandeirante com motor Mercedes-Benz, a Toyota decidiu trazer da matriz japonesa o motor 14-B, em CKD, para ser montado e completado com algumas peças brasileiras. A decisão foi tomada há dois anos e, a partir daí, a Toyota do Brasil investiu US\$ 2 milhões para desenvolver as peças e preparar a linha de produção.

O engenheiro Milton Sakahara, assessor técnico da Toyota, diz que, a partir de agora, o Bandeirante vai ficar mais ágil que os modelos anteriores porque o motor Toyota oferece 12 cv a mais que o Mercedes-Benz OM-364, que tem potência máxima de 90 cv.

Um dos mais antigos utilitários, o Bandeirante, da Toyota, ganha motor japonês

A Toyota já havia feito nos seus utilitários Bandeirante, em 1993, uma série de substituições, como, por exemplo, câmbio de cinco marchas, direção hidráulica, ventilação forçada e ar quente. Agora foi a vez do motor, que, além de ser mais moderno, possibilitará uma redução de US\$ 2 mil no preço ao consumidor.

Para Kamata, a escolha do motor Toyota está relacionada com dois fatores: o desejo da fábrica brasileira de experimentar a alta tecnologia japonesa para melhorar a qualidade de seus produtos, e a instalação de uma fá-

brica de veículos na Argentina, o que possibilitará a exportação dos motores 14-B da fábrica brasileira (que adiciona agregados aos motores japoneses). Da Argentina, as picapes seriam trazidas para o Brasil. Entretanto, o governo argentino ainda não aprovou o projeto da Toyota.

FICHA TÉCNICA DO MOTOR	
Modelo	Toyota 14-B
Combustível	Dísel
Tipo	4 cilindros em linha
Cilindrada total	3 661 cm ³
Potência máxima	102 cv a 3 400 rpm
Torque máximo	25,5 mkgf a 2 000 rpm

DESTAQUE

EUROPA INAUGURA A OBRA DO SÉCULO, O EUROTÚNEL

O transporte entre a ilha britânica e o continente europeu ganhou, no dia 7 de maio, uma estrutura ambicionada durante mais de um século, o Eurotúnel (ou Chunnel, misto de canal com túnel), que reduz drasticamente o tempo gasto na travessia do Canal da Mancha. Por exemplo, a Rover, indústria inglesa de automóveis, fez uma viagem-teste em apenas 24 minutos com 170 carros zero-quilômetro dentro do trem. Tony Estell, gerente de Distribuição da Rover, diz que o Chunnel reduzirá de oito para dois dias as entregas ao mercado italiano porque, graças a ele, serão eliminadas as paradas para carga e descarga nos dois lados do canal, o que também reduz o risco de danos aos veículos.

Construído a oitenta metros abaixo do nível do mar e a 25 metros abaixo do leito oceânico, o túnel é um complexo ferroviário composto de três túneis (um de ida, um de volta, ambos com 7,60 m de diâmetro, e um no meio, com 4,80 m, para serviço e manutenção), que liga as cidades de Calais, na França, a Folkstone, na Inglaterra. A extensão total é de 50,5 km, dos quais 37 km estão sob o mar. Os veículos viajam dentro de um trem (Le Shuttle), que circula a uma velocidade máxima de 160 km/h.

Cada uma das 46 composições ferroviárias tem oitocentos metros de comprimento e vagões de dois andares.

O consórcio franco-britânico responsável pela obra assegura que sua operação tende a substituir, em parte, a ponte aérea Paris—Londres, feita em quarenta minutos de voo, tempo esse, porém, aumentado para mais de duas horas devido às dificuldades de acesso aos aeroportos e à espera nas salas de embarque. Em três horas e dez minutos, será possível sair de Waterloo, em Londres, e chegar a Gare du Nord, em Paris, graças não só ao túnel, mas também

ao TGV francês, que liga Calais a Paris, via Bruxelas, e que transita a uma velocidade de 300 km/h.

O custo das obras, estimado em US\$ 8 bilhões em 1988, ano em que foram iniciadas, terminou em US\$ 15,5 bilhões, resultando num custo diário da dívida com o consórcio de bancos financiadores de US\$ 3 milhões por dia. Por isso, a tarifa de ida e volta por veículo custa, nos períodos de menor demanda, US\$ 328, e nos de pico, US\$ 463. Em contraste, segundo a revista Veja, algumas balsas cobram US\$ 90 para a travessia de um veículo pelo Canal da Mancha.



Os carros zero-km da Rover fizeram a viagem de teste pelo túnel em 24 minutos



TOPLINE - A CABINE DO FUTURO

A mais extraordinária cabine equipa opcionalmente o Scania 94.

Guiar um veículo pesado dentro de uma cabine espaçosa, confortável e silenciosa torna bem mais suaves e produtivas as longas viagens de trabalho. Tudo nesta cabine foi feito para que o motorista possa chegar a padrões mais elevados de produtividade.

É por isso, que a Scania criou Topline - uma cabine como nunca se viu num caminhão.

MOTORIZAÇÃO INTELIGENTE: MAIS POTÊNCIA, MENOS CONSUMO

Uma linha de motores de ultra-baixo consumo de combustível, equipa a linha Scania 94.

O motor de 14 litros, com 450 cv a 1900 rpm e torque de 195 kgf.m a 1150 rpm, é o motor de caminhão mais potente do Brasil.

A gama de potência dos caminhões Scania compreende quatro opções básicas: 310, 320, 360 e 450 cv.

TREM DE FORÇA: SCANIA DO MOTOR AO EIXO TRASEIRO

Todos os componentes do trem de força - motores, câmbios, diferenciais - são fabricados pela Scania para a Scania.

Junto com a maior confiabilidade técnica e operacional, esta exclusividade significa maior economia, maiores velocidades médias e, conseqüentemente, menores custos de operação.

O CAMINHÃO QUE SE DESTACA.



Manter uma posição de liderança pressupõe evolução contínua frente às exigências do mercado.

Baseados na mais adiantada tecnologia disponível, os caminhões Scania sempre se destacaram como os mais avançados, produtivos e rentáveis caminhões pesados.

Esta verdadeira especialização Scania, atinge agora seu ponto máximo com o novo Scania 94 - o mais moderno caminhão já fabricado no Brasil.

Vá conhecer o caminhão 94 no Concessionário Scania. Você irá avaliar uma nova linha de caminhões, cujo desenvolvimento está voltado inteiramente para a mais alta produtividade.

ALTA PRODUTIVIDADE E ECONOMIA

Nos tempos de hoje, os avanços tecnológicos industriais têm como premissa principal atingir, o máximo retorno econômico.

Embora possuindo a mais avançada e rentável linha de caminhões pesados, a Scania equipa seus caminhões 94 com inovações que privilegiam, ainda mais, o desempenho e custo operacional.

TRANSPORTE E MEIO AMBIENTE

A Scania é uma das mais avançadas empresas do mundo em política ambiental. Nos últimos anos reduziu em mais de 50% a emissão de poluentes e em cerca de 85% os ruídos de seus veículos.

Hoje, ao aumentar a eficiência geral de seus caminhões, a Scania consegue colocar em todos eles a proposição maior do futuro: veículos econômicos e que, ao mesmo tempo, resguardem o meio ambiente.

NOVO SCANIA 94

Alcoa traz tecnologia dos EUA para baús



Fotos: Paulo Igarashi

O projeto já está no computador

Uma carroçaria especial para o transporte de bebidas com tecnologia da Mickey Truck Bodies, da Carolina do Norte (EUA), e que tem como peculiaridade a solda das peças substituindo os rebites, portas *roll-up* e chassi rebaixado, é a novidade anunciada para junho pela Divisão Cargo Van, da Alcoa. Especial para o transporte de bebidas em paletes, o novo baú da Cargo Van é uma alternativa que os transportadores de bebidas terão em face do da Randon-Rodoviária, produzido com tecnologia norte-americana obtida junto à Hesse Corporation, também dos EUA.

Assim como o do grupo gaúcho, o baú da Cargo Van é todo de alumínio. O chassi fica a 50 cm do solo, oferecendo fácil acesso para descarga, utiliza paletes

de 1,05 m por 1,25 m, e pode servir para oito, dez ou doze paletes, dependendo do comprimento da carroçaria. Seu peso, segundo Roberto Bertolla, gerente comercial da Cargo Van, é inferior ao do modelo de baú para bebidas que a empresa vem produzindo desde há dois anos, pois utiliza alumínio de liga mais leve. Além disso, o *design* possibilita sua construção com estrutura mais resistente, porém mais leve. A soldagem das partes é feita por meio de máquina especial, que está sendo importada pela Alcoa. Bertolla diz que o preço ainda não está definido, mas garantiu que será competitivo com a concorrência.

São Paulo cede estradas à iniciativa privada

O governo Fleury está oferecendo à iniciativa privada a concessão de 3 752 km de rodovias estaduais. Por um período de vinte anos, os concessionários poderão explorar o pedágio em troca da ampliação da capacidade (duplicação), recuperação, conservação e operação.

O processo teve início em 21 de outubro do ano passado, com a divulgação dos editais de pré-qualificação. Porém, algumas intervenções judiciais impediram seu prosseguimento até agora, informou Arthur Ferreira Neto, secretário adjunto da Secretaria dos Negócios dos Transportes. Em audiência pública, no dia 25 de abril, dirigida a mais de duzentos representantes de empresas interessadas, Ferreira apresentou o novo programa,

que, além dos quatrocentos quilômetros, objeto da primeira licitação, inclui outros 3 352 km, dos quais 1 652 km são de pistas simples a serem duplicadas. Ainda continuam sendo administrados pelo estado 15 mil km de rodovias.

O programa dividiu a malha estadual em 28 lotes, que incluem um, dois ou três diferentes trechos de rodovias, de modo a assegurar ao interessado, além do retorno do investimento, um lucro de 14% sobre o capital. O programa também prevê investimentos da ordem de US\$ 2,4 bilhões.

Ferreira enumerou, entre as vantagens da concessão, a exploração comercial de pedágios — deverão ser construídas cerca de mais quarenta praças de pedágio —, a preferência na exploração comercial das margens das rodovias e facilidades no financiamento das obras de ampliação. O estado ficará com 0,5% da receita para cobrir custos de fiscalização, que será feita pelo DER e pela Dersa.



Arthur Neves Filho: lucro assegurado

PISCA

■ Alarico Assumpção Jr. (foto), diretor das concessionárias Jaiba, foi reconduzido ao cargo de presidente da Abravo, associação dos revendedores Volvo, para o período 1994-96. Assumpção anunciou como meta para o período a implantação do conceito de *Qualidade Total* dentro da rede, incluindo a criação de uma central de informações na sede da entidade, em São Paulo.



■ Depois de fechar contratos para fornecimento de tecnologia com a Edscha, da Alemanha, e com a Transliner, da Inglaterra, a Toller, fabricante dos baús *lonados Sider*, está negociando com a Coca-Cola Co. a utilização de coberturas laterais *Sider* nas carroçarias abertas. André Tueg, sócio-diretor da Toller, diz que as franqueadas da Coca-Cola mantêm no Brasil onze mil caminhões para o transporte de seus produtos.

Leilão da Rffsa será por arrendamento

A Rede Ferroviária Federal S.A. só será leiloada no ano que vem, mas uma decisão já foi tomada: seu patrimônio, avaliado em US\$ 16,6 bilhões, os 46 mil funcionários e o passivo de US\$ 2 804 milhões continuarão nas mãos da União; e o leilão dos seis trechos da malha ferroviária de 22 mil km e da frota de trens (1 380 locomotivas e 37 mil vagões) será feito por arrendamento.

O governo estará oferecendo à iniciativa privada a operação e o gerenciamento do transporte ferroviário, e assegurando a continuidade do subsídio (normalização contábil) para as linhas deficitárias. Em contrapartida, exigirá dos arrendatários, além do pagamento contratual, investimentos em infraestrutura, informa Luiz Alberto Fiore, sócio da Deloitte Touche Tohmatsu e coordenador do projeto. A Rffsa estabeleceu para o triênio 1994-96 um programa de investimentos da ordem de US\$ 1,5 bilhão, e espera contar com recursos da iniciativa privada para executá-lo, pois, como diz o relatório do balanço, as negociações com o Eximbank e com o BID ainda não surtiram resultados.

A Deloitte iniciou, em maio, a avaliação econômico-financeira para elaborar a proposta de preço mínimo não só da Rffsa como também da AGEF — Aramazens Gerais Ferroviários. O arrendamento, segundo Fiore, foi decidido pelo BNDES, respon-

sável pelo Programa Nacional de Desestatização, após estudo elaborado por outras empresas de consultoria.

A Rffsa dividiu a malha ferroviária em seis trechos: Nordeste, da Bahia ao Maranhão; Sul, dos três estados da região, excluindo a ferrovia do carvão (Teresa Cristina), que constitui o terceiro trecho; Sudeste, São Paulo, parte de Minas Gerais e do Rio de Janeiro; Centro-Oeste, incluindo partes da Bahia e de Minas Gerais, bem como Campos (RJ); e Oeste, Mato Grosso do Sul e a Regional de Bauru (SP).

Fiore esclarece que essa divisão foi feita de modo a juntar linhas rentáveis com outras deficitárias. “Mesmo assim, a negociação terá regras diferentes para cada trecho. Os que forem mais rentáveis pagarão mais pelo arrendamento, e o trecho do Nordeste continuará recebendo subsídio porque faz o transporte social.” No ano passado, os subsídios somaram US\$ 140 milhões. Para este ano, estão previstos US\$ 250 milhões.

A Deloitte deverá entregar o relatório preliminar em agosto e o definitivo em novembro. O BNDES costuma marcar os leilões, no mínimo, sessenta dias depois de receber o relatório.

Geipot analisa quatro portos brasileiros

A Série Documento, produzida pelo Geipot, está oferecendo a análise de quatro portos: o de Paranaguá, no Paraná, o de Pon-

ta da Madeira, em São Luís, no Maranhão, o de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, e o de Suape, em Pernambuco. Além da descrição das características e de informações sobre a localização, as vias de acesso, a estrutura e a capacidade de cada um, o trabalho fornece estatísticas sobre a movimentação de cargas. O trabalho do Geipot também enumera as potencialidades dos portos e indica as obras prioritárias, com avaliação dos investimentos necessários para executá-las.

Desse modo, o Porto de Paranaguá, por exemplo, que movimentou em 1991 um total de 12,3 milhões de toneladas, necessitaria de US\$ 483,85 milhões para ampliar as capacidades de embarque para exportação e de recepção de produtos importados e de fertilizantes, incluindo aquisição de equipamentos para movimentação interna.



A série mostra o potencial dos portos

■ Michael Breul (foto), de 35 anos, é o novo diretor da Lufthansa para São Paulo e Sul do Brasil, em substituição a Klaus Sandgathe, que voltou à Alemanha. Breul ingressou na Lufthansa em 1986, como promotor de vendas. Em 1989, foi nomeado gerente de vendas de cargas em Madri, e, no ano seguinte, passou a acumular a gerência de Marketing. Nos três últimos anos, e até fevereiro deste ano, quando veio ao Brasil,



respondeu pela gerência de vendas de cargas para a Europa.

■ A Alcoa promete um modelo de carroçaria para carga seca em alumínio com preço competitivo, assegura Roberto Bertola, gerente comercial da Divisão Cargo Van. Os cálculos estruturais feitos pela Akros Engenharia, de São José dos Campos, permitem à Alcoa anunciar o início da produção para setembro.

PISCA

Pare muda Dia da Paz para lembrar Senna

O Movimento Pare — Programa Nacional de Redução de Acidentes decidiu mudar para o dia 1º de maio, a partir de 1995, o Dia Nacional pela Paz no Trânsito, em homenagem ao piloto Ayrton Senna, falecido nessa data. No presente ano, a comemoração foi no dia 21 de abril, início de um feriado prolongado, período em que o número de acidentes nas rodovias costuma aumentar. Nesse dia, a fiscalização policial foi reforçada, visando a orientação aos motoristas e a vistoria nos veículos. Um levantamento feito pela coordenadoria do Pare apurou que, no dia 21 de abril, ocorreram 92 acidentes, com 31 feridos e três mortos, o que representa 20% da média dos feriados prolongados. No período, foram vistoriados 250 mil veículos nas rodovias de dezoito estados e no Distrito Federal.

O Movimento Pare decidiu fazer uma nova campanha de fiscalização no dia 25 de julho, Dia do Motorista, e também no Dia da Criança, 12 de outubro.

Mira monta estrutura para produtos perigosos

Transportadora de carga geral entre São Paulo e o Centro-Oeste, a Expresso Mira equipou uma kombi e, por enquanto, um semi-reboque com dispositivos de segurança para transportar produtos perigosos em pequenos volumes. Para suprir a região com defensivos agrícolas, de maio a setembro, período de plantio da



Semi-reboque e kombi fazem transporte e escolta de produtos perigosos

soja, a Expresso Mira transporta até três mil toneladas por mês desses produtos e, fora do período, de oito a dez toneladas por mês. Embora nunca tivesse sido fiscalizada pela Polícia Rodoviária ou por autoridades do meio ambiente, segundo seu diretor Carlos Alberto Mira, a empresa resolveu agora cumprir as exigências legais para o transporte de produtos perigosos, existentes desde 18 de maio de 1988.

“Estamos contribuindo para a consciência ecológica”, explica Mira, ao contar que a kombi pintada em amarelo com letras pretas, assim como o semi-reboque construído pela Iderol, de uma encomenda de quatro, estão equipados com todos os dispositivos de segurança exigidos pela Portaria nº 291, do Ministério dos Transportes, de 31 de maio de 1988, que regulamentou o Decreto 96 044. Segundo Mira, um acidente com produtos perigosos no Pantanal provocaria um desas-

tre ecológico de conseqüências imprevisíveis para o meio ambiente, teria repercussões internacionais e comprometeria para sempre a imagem da empresa. “É isso que queremos evitar”, conclui.

A preparação da empresa para esse serviço especializado incluiu a construção de três boxes no armazém em São Paulo destinado a reunir três diferentes grupos de produtos: cursos de treinamento de motoristas de viagem e de coleta; formação de uma equipe de dez pessoas para atendimento externo, em caso de emergência; e sinalização especial dentro da empresa, para atender à legislação.

Além disso, a Mira produziu um manual de procedimentos para ser utilizado por todos os funcionários no atendimento às emergências, onde constam nomes e telefones dos principais responsáveis, descrição do kit de segurança e recomendação para não se fazer qualquer comentário em caso de acidente.

PISCA

■ A ZF, fabricante de caixas de câmbio e de suspensões, foi certificada conforme a Norma ISO-9001, o que representa a garantia de qualidade, após dois anos de preparação, o que incluiu a criação de um programa interno que abrange, entre outros tópicos: auto-avaliação, treinamento

interno e emissão de manual.

■ Powership é o sistema de comunicação on-line com troca de documentos que a Federal Express está implantando junto a clientes no Brasil. A Editora Abril é o primeiro deles. O Powership permite

informações em tempo real sobre localização da carga graças à conexão do computador do cliente com o da matriz, nos EUA; emite relatórios de encomendas e gera formulários, simplificando a rotina de remessas e as consultas, e reduzindo o custo operacional e o de pessoal.



A divisão cargas da Lufthansa passa a ser independente em janeiro de 1995

Privatização não influi na divisão da Lufthansa

A decisão do governo alemão de leiloar os 51,42% de participação acionária da Lufthansa não interferirá na decisão da empresa de criar uma outra razão social, a Lufthansa Cargo, que dará mais autonomia à atividade, segundo informou Wolfgang W. Frey, diretor da empresa para a América do Sul. "A Lufthansa Cargo começará a operar como empresa independente a partir de 1º de janeiro de 1995", assegurou. A mudança de mãos do controle acionário, por outro lado, não deverá trazer mudanças para as operações da companhia aérea alemã no Brasil e na América do Sul, bem como no acordo de parceria que mantém com a Varig e com outras companhias em outras par-

tes do mundo, acrescentou Frey.

Durante uma homenagem aos agentes de carga aérea do Brasil que mais se destacaram em 1993, Frey mostrou-se satisfeito com o desempenho do setor de cargas da empresa. "Trabalhávamos com a previsão de um prejuízo da ordem de US\$ 250 milhões no ano passado e fechamos com US\$ 110 milhões, graças inclusive ao trabalho empenhado dos nossos agentes de carga", afirmou. Para este ano, ele disse esperar resultados ainda melhores, apesar da competição que enfrenta no Brasil com as demais companhias aéreas.

Volks poderá exportar leva para a Alemanha

Depois de lançar no mercado interno a nova versão de caminhão leve, o 8-140, com motor



O 8-140 já roda em frotas da Alemanha

MWM da Série 10 turbo, a Volkswagen prepara-se para oferecê-lo ao mercado alemão. O veículo já foi testado nas pistas de Wolfsburg, e agora está sendo submetido ao crivo de frotistas. Algumas alterações terão de ser introduzidas para atender às leis alemãs, mas nada que impeça a remessa das primeiras unidades ainda neste ano. Oficialmente, a fábrica não tem encomendas, mas confirma a intenção de exportar o caminhão, que entra no mercado dentro da linha LT.

■ Os amortecedores importados pela Região Autopeças, da marca Koni, para veículos rodoviários e ferroviários, já podem ser adquiridos em cinquenta revendedores credenciados nos seguintes estados: São Paulo, Paraná, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás e Bahia. Mais informações poderão ser fornecidas pelo telefone (011) 813-7863 ou pelo fax (011) 814-1803.



Amortecedores que dispensam troca

abril, às obras de duplicação da Rodovia Fernão Dias, desde o Km 36,3, na intersecção com a Via Dom Pedro I, até o entroncamento com a Via Dutra, no Km 90. As obras comportam a restauração da pista existente e a construção de outra, paralela. Seu custo está estimado em US\$ 534 milhões, para os quais o governo paulista está contribuindo com 11,3%. A conclusão dessa fase está prevista para abril de 1996.

PISCA

Como poupar 30% de óleo diesel

Economia se obtém com o veículo
operando dentro da
faixa correta de rotação (entre
1 200 rpm e 1 600 rpm)

■ Em maio de 1992, a Dom Vital, uma das maiores transportadoras do país, dispensou os serviços do coordenador de Treinamento do Senai, Carlos Roberto Rodrigues, por achar desnecessário para seus motoristas o curso sobre "Condução Econômica". "A empresa alegou que o curso não passava de teoria e não oferecia nada de prático", conta Rodrigues.

Este não é um caso isolado. Em 37 empresas, que incluíam um total de 68 motoristas treinados pelo Senai em São Paulo em 1992, apenas duas (Transportadora Americana e White Martins) estavam ligadas ao transporte rodoviário de cargas.

Rodrigues atribui esse alheamento a uma questão cultural. Por sua vez, o governo estima que esse des-caso é responsável pelo desperdício de 100 mil barris de combustível por dia, o que significa um prejuízo anual de US\$ 800 milhões.

Aparentemente, evitar esse prejuízo não seria difícil se as empresas treinassem (e reciclassem) seus motoristas todos os anos. No entanto, na renovação de frota, os manuais dos fabricantes são esquecidos, embora contêmham orientações preciosas sobre 'condução econômica', como, por exemplo, o cuidado com o conta-giros, que indica o regime de rotações a que o motor está submetido.

O melhor rendimento do veículo é obtido quando se está operando o motor dentro da *faixa verde* do tacômetro (entre 1 200 rpm e 1 600 rpm). O torque mais alto e o menor consumo também são conseguidos nesta faixa.

Na *faixa amarela*, o torque é menor e o consumo é maior (entre 2 000 rpm e 2 400 rpm). A operação do veículo na *faixa vermelha* (acima de 2 500 rpm) pode provocar danos gravíssimos ao motor. Isto se deve ao fato de que, quando o motor gira a 3 000 rpm, as válvulas abrem e fecham cinquenta vezes por segundo e desgastam o assentamento.

Por exemplo, no motor OM-355, de cinco cilindros, do caminhão Mercedes 1519, o conta-giros alcança até 2 200 rpm. Esse motor atinge o seu pico em 1 400 rpm, que corresponde à faixa de maior economia de combustível e de menor consumo. Isto é comprovado em resultados de testes com dinamômetro, que indicam potência, torque e consumo específico.

Os instrutores da Mercedes e da Scania estimam que a melhor faixa para caminhões de carga situa-se no nível de 1 500 rpm, sem desconsiderar o fato de que entre 1 200 rpm e 1 600 rpm observa-se o melhor movimento de torque do OM-355.

A assimilação desses conceitos constitui outro empecilho natural



para o motorista semi-alfabetizado. "Ele tem na cabeça que a sala de aula é uma 'tortura chinesa'", argumenta Rodrigues, observando que o motorista sente-se melhor no treinamento prático.

Prêmio especial — A primeira fase do curso do Senai, dividida em três etapas, de um mês cada, permite identificar os vícios do motorista, tais como o de pisar fundo por qualquer motivo e o de guiar sem prestar atenção no conta-giros.

Depois de quatro ou cinco meses, começa o treinamento individual,