

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 327 - ANO 28 - MAIO 1991 - Cr\$ 900,00



Editora TM Ltda



LANÇAMENTOS
O pesado
ligeiro da VW

RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS
Governo quer
lei contra
os cartéis

PINTURA DE FROTAS
Nesta edição, o regulamento
do concurso

Somente uma vez em 100 anos nós olhamos para trás.



A Scania está comemorando um século de existência em todo o mundo.

Entre o primeiro e o último caminhão Scania, há uma história de pioneirismo, determinação e trabalho, que fizeram da empresa um dos mais importantes fabricantes mundiais de caminhões pesados.

Contudo, a Scania não é só caminhões. Significa também ônibus rodoviários e urbanos, motores industriais e marítimos que solidificam a presença da Scania em mais de noventa países.

Ao longo do tempo, um contínuo programa de investimentos, pesquisas e desenvolvimento forjaram um reconhecido conceito de qualidade para a Scania.

Esta tradição de qualidade também está presente nos caminhões fabricados no Brasil.

Com a permanente atualização tecnológica, seu desempenho operacional e sua força econômica, os caminhões Scania tornaram-se verdadeiros instrumentos do progresso e da integração nacional, ao transportar produtos essenciais para os mais distantes pontos do Interior brasileiro.

A Scania pesquisa, revoluciona, não pára nunca. É uma empresa com os olhos postos no futuro. Por isso, podemos dizer que nestes 100 anos apenas uma vez estamos voltando ao passado: para comemorar nosso primeiro centenário.

SCANIA

BREQUE!

ACESSE A INFORMÁTICA

Nesta virada de século, não há outro caminho para a sua empresa. A informatização é o recurso ideal para estruturar seu negócio.

Sua empresa precisa adaptar-se às novas condições do mercado. Por isso, corresponda a esta urgência. Entre no ritmo dele.

Um mercado reduzido exige a cada dia, estratégias mais eficazes, para superar os obstáculos da concorrência.

Aprenda como aumentar a eficiência, começando pela informatização de seus serviços. Você precisa deste aliado dentro de casa, antes de sair às viagens de negócios.

O Seminário **TM/A informática aplicada aos transportes** foi elaborado especialmente para tratar os problemas operacionais de sua empresa, buscando explicar mais claramente este mágico universo da Informática, como um meio eficaz de agilizar as operações de transporte.

Para participar desta programação, a **TM/Cursos & Seminários** convidou nomes que conhecem de perto os detalhes e as novidades mais recentes do mercado, em termos de softwares aplicados à Administração, Manutenção, Controle de Pneus, Controle Operacional, Controle de Estoques, Emissão de Conhecimentos, Programação de Rotas, Cálculo de Custos, dentre outros... como também de Equipamentos Computadorizados de Bordo.

Entre neste ritmo da virada! Fique por dentro, participando deste Seminário.

Este é o caminho.



& INFORMÁTICA **TRANSPORTE**

ULTRAPASSE O SÉCULO COM ESTA BAGAGEM

TEMÁRIO

- A TELEMÁTICA NOS TRANSPORTES
- TRUCKS: UM PROGRAMADOR DE ROTAS
- CONTROLE DE FROTA PELO COMPUTADOR DE BORDO
- INFORMATIZAÇÃO: AS MUDANÇAS NA CULTURA DA EMPRESA
- CUSTOS SIMULADOS POR COMPUTADOR
- A EXPERIÊNCIA DA VIAÇÃO ÁGUIA BRANCA
- SOFTWARES PARA TRANSPORTES
- A INFORMÁTICA NA DON VITAL

25e26/06/1991

Local: **BUFFET ÉRICO**

MOSTRA ANEXA
ESPAÇO RESERVADO

EXCLUSIVO PARA
FORNECEDORES

Veja no verso

Informações:

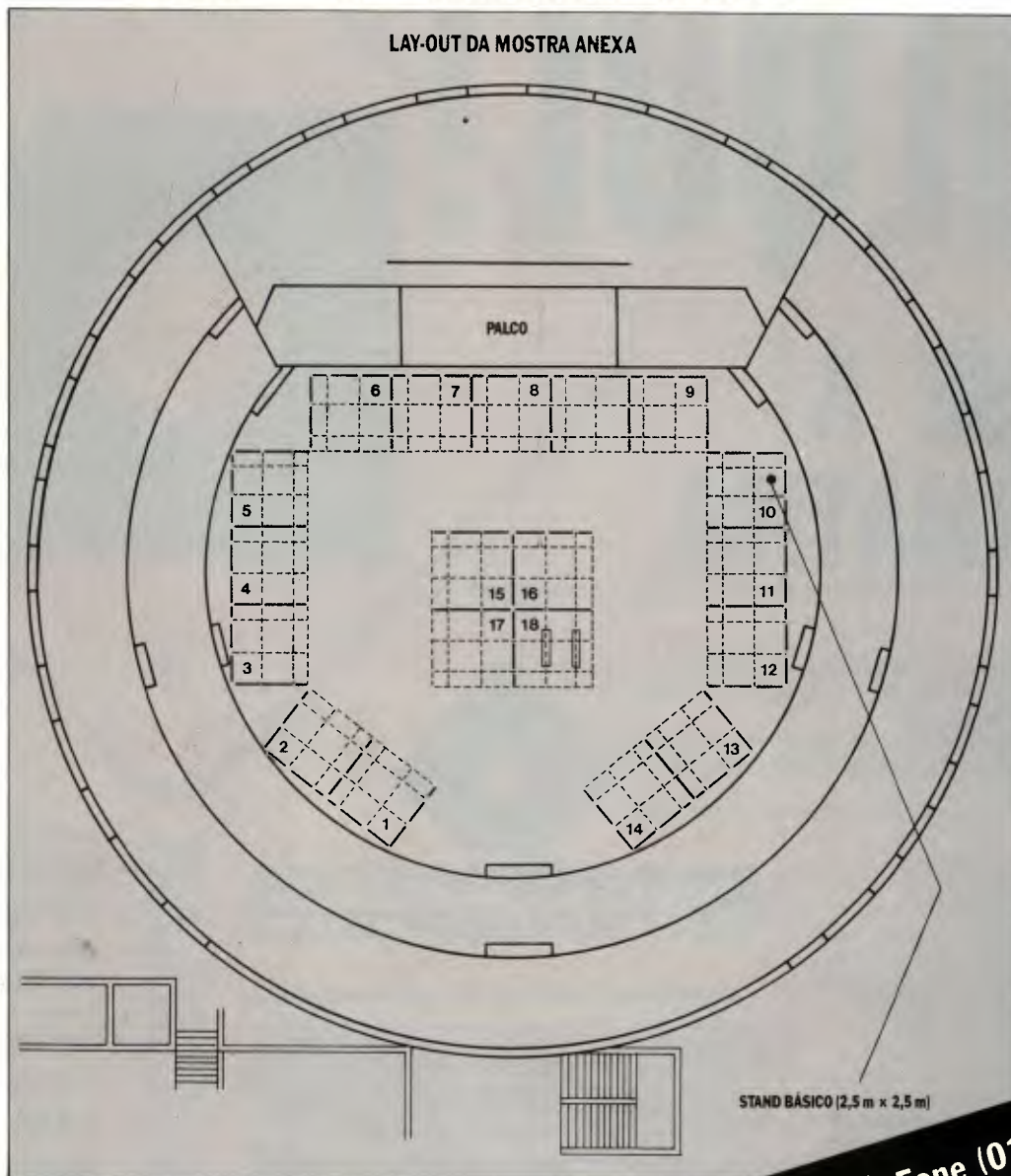
CARLA
MONTEIRO
(011) 575-1304

REALIZAÇÃO

TM OPERACIONAL
CURSOS & SEMINÁRIOS

UMA DIVISÃO DA
EDITORA TM LTDA.

A INFORMÁTICA APLICADA AOS TRANSPORTES



MOSTRA ANEXA

Se a sua empresa é ligada à Informática nas operações de Transporte, este espaço precisa de sua participação, nos mínimos detalhes.

Fornecedor, exponha seus produtos e serviços, aproveitando esta oportunidade de divulgá-los para profissionais que ocupam cargos de decisão.

É fundamental que os frotistas e transportadores estejam em dia, com as novidades qualificadas do Mercado.

Informe-se já: Fone (011) 575-1304
Fax (011) 571-5869
Telex (11) 35247

RESERVE JÁ SEU STAND!

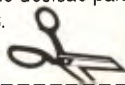
QUEM DECIDE PRECISA DE INFORMAÇÃO

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 Cr\$ 10.140,00

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

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



Editora TM Ltda

R. Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana

04117 - São Paulo-SP

Tel.: (011)575-1304

Telex: (11)35247

Fax: (011)571-5869

OFERTA ESPECIAL!
Com a sua assinatura anual de
TRANSPORTE MODERNO, você
recebe, **GRATUITAMENTE**, o
anúário **AS MAIORES**
DO TRANSPORTE

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.

REDAÇÃO

Editor
Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe
Valdir dos Santos

Redatora-Chefe Interina
Carmem Lígia Torres

Redator Principal
Gilberto Penha de Araújo

Redatoras
Walther de Sousa
Reinaldo de Andrade (Cadero S. Paulo)

Colaborador Autônomo
Marco Piquini (Londres)

Fotógrafo
Paulo Igarashi

Chefe de Arte
Alexandre Henrique Batista

Secretário Editorial
Sérgio Figueiró

Assistente de Arte/Produção
Lucy Midori Tanaka

Documentação
Angela Maria Tomazelli

Jornalista Responsável
Neuto Gonçalves dos Reis (MTb B 538)

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

DEPARTAMENTO TÉCNICO

Gerente
Economista Jorge Miguel dos Santos

Assistente
Eng.º Antônio Lauro V. Neto

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor
Ryniti Igarashi

Gerente
Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes
Carlos A. B. Crisculo
Carlos F. Soares Jr.
Roberto Lucchesi Jr.

Representantes

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

Rio Grande do Sul
CasaGrande - Representações
Ivano CasaGrande
Rua 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
LDBRA - Mala Direta, Comércio e Distribuição

Assinaturas
Anual (doze edições) Cr\$ 10 140,00
Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso Cr\$ 900,00. Em estoque apenas as últimas edições.

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

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 18 000 exemplares
Registrado no 2.º Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob n.º 705 em 23/03/1963; última averbação n.º 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 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304**
(Linha seqüencial)

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

Telex: **(011) 35247**

C.G.C. 53 995 544/0001-05 Inscrição Estadual n.º 11 168 673 117
Filiada à ANATEC e à ABEMD

transporte

MODERNO

ANO 28 - N.º 327 - Maio 1991
ISS N.º 0103-1058 - Cr\$ 900,00

SUMÁRIO

TRANSPORTE URBANO I

10

Um programa para avaliar concessionárias
A EMTU de Recife começa a implantar uma sistemática para fiscalizar melhor as operadoras

TRANSPORTE URBANO II

14

'Ligeirinho', ônibus que substitui metrô
Utilizando estações-tubo e ônibus com portas à esquerda, Curitiba cria metrô sobre pneus

LANÇAMENTOS

16

O cavalo leve da Volks chega ao mercado
A VW lança o 35 300, cavalo de 35 t e 300 HP, projetado para puxar carretas de dois eixos

INFORMÁTICA

20

Software-houses descobrem o transporte
Cresce o número de softwares específicos para controlar as operações das transportadoras

LOGÍSTICA

24

Uma tarefa para especialistas no assunto
Aumenta o número de empresas européias que preferem entregar a distribuição a terceiros

RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

27

Governo muda lei para acabar com cartel
Já está em fase final projeto de lei que simplifica a entrada de novas empresas no sistema

FERROVIA

30

Falta de financiamento ameaça Ferroeste
Consórcio decide iniciar obra mesmo não dispondo ainda de todos os recursos para executá-la

PORTOS

34

Legislação obsoleta aumenta ineficiência
A redução das tarifas portuárias passa pela revisão de toda a legislação que rege o setor

SEÇÕES

Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6 Indicadores - 39 Custos Operacionais - 42 Mercado de Novos - 43 Mercado de Usados - 45 Entrevista - 49

Capa: Foto Paulo Igarashi

Shell desmente procedimento ilegal

Não há qualquer procedimento ilegal por parte desta empresa, tendo em vista que a sua atuação no transporte de combustíveis se pauta na legislação aplicável, especialmente na regulamentação expedida pelo antigo Conselho Nacional de Petróleo, atualmente Departamento Nacional de Combustíveis, órgão controlador e fiscalizador do abastecimento nacional do petróleo.

Acrescente-se que o transporte de combustíveis em carros-tanque próprios das distribuidoras não é uma faculdade, mas sim um dever que lhe é imposto pelo órgão controlador, através da Resolução nº 7/1986 (art. 8º), que regulamenta o sistema nacional rodoviário de transporte a granel de álcool e combustíveis derivados de petróleo.

Assim, esta distribuidora não transporta 'a frete'. Ela transporta os seus próprios produtos para entrega aos seus clientes, na forma e nas condições determinadas pelo órgão controlador.

A propósito das atuações do DNER, eles estão sem eficácia, por decisão do poder judiciário, que reconheceu o direito desta distribuidora de proceder ao transpor-

te de combustíveis, na forma prevista na regulamentação do órgão controlador, em medida judicial cautelar intentada contra o DNER.

No que respeita à investigação policial instaurada na Delegacia da Polícia Federal de São Paulo, suscitará resposta desta distribuidora, e, pelos argumentos acima apresentados, não há qualquer procedimento ilegal.

CILÉA GROPILO
Gerente de Comunicações
Shell Brasil S.A. (Petróleo)

NR — *A carta acima constitui resposta a questionário enviado à Shell, com antecedência, durante a preparação da matéria: "Carga líquida: Múltiplas cobram fretes ilegais", publicada em TM nº 326, de abril de 1991.*

Infelizmente, a correspondência, datada de 25 de abril, só chegou a esta redação no dia 6 de maio, depois que a reportagem já estava impressa.

Mayer corrige área de atuação

Agradecemos a matéria publicada em TM nº 324, de fevereiro de 1991, sob o título "Mayer investe em informática e pessoal".

Informamos, porém, estar incorreta a divulgação de nossa área de atendimento. Nossa empresa atende aos principais cen-

tros dos Estados de Santa Catarina, Paraná, São Paulo e Rio de Janeiro há mais de 35 anos. A partir de janeiro de 1990, expandimos a área de atuação, passando a atender também a todo o Estado de Santa Catarina.

MARTIN MAYER
Diretor Comercial
Transportadora Mayer S.A. - Porto Alegre-RS

Por que a frota nacional virou sucata?

Lendo em TM nº 323, de janeiro de 1991, a matéria sobre o sucateamento da frota brasileira de caminhões, gostaria de ver analisadas as causas do fenômeno, tais como o alto custo do veículo novo e peças de reposição (principalmente as originais, caríssimas), pneus novos e recauchutados com pouca durabilidade e nenhuma garantia, consórcios que não repassam aos consorciados os descontos dados pelos fabricantes e concessionárias e, principalmente, o lucro das transportadoras que intermediam as contratações e chegam a ficar com 75% do frete.

JOÃO CARLOS GARCIA
Assinante e caminhoneiro
Unai-MG

Sugestão anotada.

Lucre mais acompanhando de perto seus veículos

- Controle do consumo de combustível
- Redução do desgaste de pneus
- Registro da abertura das portas do baú
- Pontuação para o desempenho dos motoristas
- Avaliação da logística de distribuição e inúmeras outras



GMC-960
1957

Invista na segurança de seus motoristas, veículos e carga.
Fale conosco:
Tel: (011) 588-2880
Fax: (011) 588-2613.





NEUTO

ESCREVE

Ferrovias: nem sempre baratas

Entre as crenças mais arraigadas do transporte brasileiro, está a de que a ferrovia, além de poupar combustível, é uma forma barata de transporte.

Valho-me aqui, mais uma vez, do trabalho do técnico de planejamento de transportes do Ipea/Iplan, Charles Leslie Wright, País rodoviário e outros mitos (veja "Neuto Escreve", da edição anterior) para demonstrar que a afirmação não passa de uma meia-verdade.

De fato, no caso do transporte rodoviário de passageiros, nada mais falso, pois o peso morto das locomotivas e vagões resulta imensamente superior ao dos passageiros transportados. O modesto comboio ferroviário que circula uma vez por semana entre São Paulo e Brasília, por exemplo, consome três vezes mais óleo diesel do que se os passageiros fossem transportados por ônibus. Os trens-bala japoneses cobram tarifas próximas às do transporte aéreo e, ainda assim, acumulam prejuízo monumental para o governo.

No transporte urbano de passageiros, só se obtém economia de tarifas e de energia com a superlotação dos trens de subúrbio. Descontados os subsídios e outras re-

ceitas externas, o metrô custaria tanto quanto um táxi com quatro passageiros e consumiria mais energia que um trolebus em via exclusiva.

Nem mesmo o trem de subúrbio é um meio de transporte de baixo custo. O passageiro paga barato apenas porque geralmente a tarifa corresponde a uma fração ínfima do custo do serviço.

O mito da eficiência é ainda mais enraizado quando se fala de transporte de carga. Livros didáticos costumam apregoar que a rodovia consome quase cinco vezes mais energia que a ferrovia. Assim, se um caminhão transportar 30 t.km com um litro de diesel, o trem poderia chegar a 150.

Realmente, as ferrovias economizam energia no transporte de grandes massas de elevada densidade (como carvão, minério de ferro, calcário e outros), partindo de uma única origem e com um único destino, sem baldeações (trens unitários). Como, quase sempre, são esses os casos utilizados nas comparações, as médias acabam dando vantagem para a ferrovia.

A comparação, no entanto, só faz sentido para outros produtos onde a alternativa rodoviária não esteja descartada de antemão.

Mesmo do restrito ponto de vista energético, o trem pode não ser uma boa solução para o transporte de pequenas quantidades de produtos leves, industrializados e valiosos, em percursos irregulares onde o trajeto ferroviário se torna quase sempre maior do que o rodoviário.

Em muitos casos, mesmo que ofereça frete mais barato e consuma menos combustível, a ferrovia pode não ser, ainda assim, a solução mais econômica. O custo do transporte não deve ser confundido com o simples frete entre duas estações. Precisa incluir também os custos de coleta e entrega, dos transbordos, das avarias e do capital empatado durante a viagem.

Entre o mito e a realidade, vai, portanto, uma grande distância. No transporte interestadual de passageiros, o trem não é barato nem poupa combustível. Já o subúrbio e o metrô são, quando muito, um mal necessário. No transporte de carga, caminhões e trens têm tarefas complementares. E onde a competição é possível, a ferrovia pode até revelar-se, em muitos casos, uma alternativa econômica. Mas só depois de calculados corretamente todos os custos logísticos.

Montadoras preparam inovações para 1991



Fotos: Divulgação

Cargos de mais de 16 t já usam Casia

Apesar da incerteza econômica, a Autolatina e a Mercedes preparam inovações em diversos produtos e novos lançamentos para este ano. A confirmação da cabina avançada da Mercedes foi dada pelo novo presidente da montadora alemã, Bernd Gottschalk, ainda para este ano. O novo modelo está em testes desde meados do ano passado, conforme **TM** noticiou na edição n.º 318, de julho de 1990.

Ainda em matéria de cabina, a Ford e a Volks também devem ter novidades para breve. Até o final do ano, a Ford lança a nova cabina da linha F. Extra-oficialmente, fontes da empresa admitem a existência de uma cabineleito para o Cargo (**TM** n.º 324). Garantem, porém, que o modelo é para exportação para a Inglaterra. Sabe-se, extra-oficialmente, de projetos de novas cabinas para modelos VW mais pesados. O presidente da montadora, Miguel Carlos Barone, admitiu a intenção de entrar na linha de mais de 35 t, embora não ousasse definir uma data para isso. O prazo máximo é o ano de 1994, quando deverão estar sendo gastos os últimos centavos do programa de investimentos de US\$ 2 bilhões, iniciado em 1990 pela Volks, e do qual 20% se destina à linha de caminhões.

Ainda extra-oficialmente, correm boatos sobre a entrada da

Ford no segmento de ônibus urbanos. O novo veículo já estaria sendo testado há dois meses.

Em relação às inovações tecnológicas, os caminhões da Volks e da Ford abaixo de 16 t começam a sair, a partir do segundo semestre, com embreagem Casia, que, devido ao posicionamento das molas e também à troca do material de atrito pela cerâmica, permitem menor esforço de acionamento e aumento da vida útil dos discos. Desde dezembro de 1990, os modelos de mais de 16 t já vêm equipados com a Casia. Outra inovação é a entrada das molas parabólicas na família de 11 a 14 t a partir de junho. Como já existe nos modelos de 16 a 35 t, as molas serão auxiliares nos eixos traseiros. Há intenção de também colocá-las no eixo dianteiro dos cavalos em futuro próximo.

A maior vantagem das peças, segundo os engenheiros da Autolatina, é a redução do peso em 30% e aumento de 20% na vida útil. A família de leves da Autolatina também deverá ganhar novos sistemas elétricos.

Líder e TNT Sava criam a Air Brasil

A Líder Táxi Aéreo S.A., de Belo Horizonte, maior operadora desse mercado no país, e a TNT Sava acabam de criar a Air Brasil, uma nova empresa de transporte aéreo regular de passageiros, que está preparada para iniciar suas operações a partir de ju-

lho próximo, tão logo o DAC — Departamento de Aviação Civil conceda autorização. A nova companhia vai cobrir a rota São Paulo—Belo Horizonte—Rio—São Paulo com três frequências diárias, ligando os aeroportos de Congonhas (SP), Santos Dumont (RJ) e Pampulha (MG) e operando com o jato britânico BAe 146, com capacidade para 86 passageiros.

De acordo com a Assessoria de Imprensa da Air Brasil, a constituição da nova empresa foi autorizada pelo DAC em 1990, mas somente agora, no último dia 22 de abril, a Air Brasil entregou oficialmente a esse órgão toda a documentação necessária para a aprovação da rota pretendida e o início das operações do primeiro avião. A primeira das três aeronaves arrendadas da British Aerospace, ao preço de US\$ 25 milhões cada, já está no Brasil.

A operadora de passageiros se utilizará das instalações e estrutura de manutenção da sua coligada Líder Táxi Aéreo.

Os dois sócios terão participação igualitária e pretendem alternar o comando da Air Brasil. Nesta primeira fase, o presidente executivo da Air Brasil será o empresário Talito Endler, que detém 23% do controle acionário da TNT Sava, empresa operadora de linha não-regular que iniciou suas operações no segmento de carga aérea na rota São Paulo—Manaus no segundo semestre do ano passado, usando duas aeronaves Boeing 727.



Empresa só espera autorização para operar seu jato BAe 146, de 86 lugares

Modelo europeu inspira privatização da Dutra

“A partir da experiência de outros países, pretende-se permitir que a iniciativa privada construa, opere e explore trechos rodoviários sob o regime de concessão”, assegurou o eng.º Jairo Rodrigues da Silva, substituto do diretor de Planejamento do DNER, a respeito do projeto de privatização da Via Dutra.

O plano incluiria a cobrança de taxa pela utilização direta da via e a exploração comercial através da prestação de serviços, nas faixas de domínio, garantindo o retorno dos investimentos.

No momento, a Diretoria de Engenharia Rodoviária está encarregada de rever o edital de privatização. Mas o assunto permanece guardado a sete chaves na cúpula da Secretaria Nacional dos Transportes, esperando pareceres técnicos de outras áreas vinculadas ao Ministério da Infra-Estrutura, como o Geipot.

“Trata-se de uma rodovia já construída e duplicada, ônus esse assumido pela União, restando a eventual transferência à iniciativa privada, sua conservação, restauração e melhoramentos”, constata Jairo Silva.

Hoje, os maiores problemas dessa rodovia decorrem do aumento do tráfego regional, levando à saturação de diversos segmentos, como também da alta taxa de ocupação das áreas marginais, “onde não são poucos os problemas gerados pelos conflitos entre o tráfego local e de longa distância”.

Essas questões só serão solucionadas quando os técnicos do DNER finalizarem a forma de execução de um plano funcional para a rodovia. “Até mesmo pela falta de experiência concreta, seria prematuro afirmar que a Via Dutra seria a mais rentável, embora seja o mais importante eixo rodoviário do país, um corredor de transporte já consolidado.”



Fotos: Arquivo TM



Para Fonseca (à esq.), crime exigiu retorno de grupo liderado por Valmor Weiss (à dir.)

NTC reativa grupo de segurança contra roubos

O crescimento de roubos de carga em todo o país, e especialmente em São Paulo, a partir de meados do ano passado, levou a NTC, entidade que congrega transportadores a nível nacional, a reativar o GST — Grupo de Segurança dos Transportes, criado em 84 e abandonado em 86 por problemas políticos com o então coordenador Valmor Weiss.

O retorno desse trabalho ligado à segurança, segundo Weiss, é muito importante. Ele apenas lamenta que aquele trabalho, com resultados como os programas Shell e Volvo de segurança, tenha ficado parado tanto tempo. Afastado da entidade, Weiss acredita que a mudança do nome do grupo para GSST — Grupo de Seguro e Segurança dos Transportes quis desvincular o grupo atual do nome Valmor Weiss, dado que, como liderança, acabou ganhando notoriedade na defesa de assuntos que feriram alguns segmentos reunidos na NTC.

O objetivo agora é fazer gestões junto a autoridades para cobrar ações mais ostensivas, principalmente em regiões onde os assaltos são mais frequentes. Domingos Fonseca, presidente da NTC, afirma que os ladrões já invadiram os centros urbanos, à procura, principalmente, de produtos farmacêuticos, eletroeletrônicos e pneus.

Em março passado, o prejuízo, somente no Estado de São Paulo, chegou a US\$ 2 milhões, informa Fonseca, ressaltando que a impunidade acaba incentivando

o crime. Para Fonseca, São Paulo já ultrapassou o líder em roubo de caminhões no Brasil em 1990, o Rio de Janeiro. O Sindicato dos Transportadores Autônomos de Bens dos Estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo registrou mais de 37% dos roubos para a capital carioca, o que representa 412 veículos, para o total de 1 108 roubados no ano.

Os transportes no ‘Projeto’ do governo

A restauração da malha viária existente é a prioridade para o setor de transportes, conforme as referências contidas no “Projeto de Reconstrução Nacional”, elaborado pelo atual governo para referenciar as medidas para se alcançar o Brasil do futuro. Novos investimentos, segundo o texto do projeto, serão justificados apenas em caso de estrangulamentos de capacidade ou para atualização econômica. Reconhecendo que “o subsector portuário encontra-se em uma situação crítica, com concepção tecnológica de infra-estrutura superada, gerenciamento operacional ineficiente e instalações e equipamentos de movimentação de cargas obsoletos”, o texto prevê uma ampla reestruturação do sistema. Com o objetivo de baixar os custos portuários, “que se constituem em uma barreira protecionista adicional, reduzindo a competitividade das exportações”, o governo imagina “um novo modelo gerencial-administrativo, que preserve a autonomia dos portos e induza à maior participação da iniciativa privada”.

RFFSA constrói terminal em Minas

Entre uma resposta e outra à imprensa sobre a causa trabalhista que está respondendo desde 1964, e que chegou a ameaçar de penhora valiosos bens patrimoniais da empresa, a RFFSA anuncia a construção de um pátio ferroviário, um terminal intermodal de cargas e um de embarque de grãos na cidade de Patrocínio, em Minas Gerais. O complexo ferroviário, com previsão de conclusão para três meses, é uma iniciativa conjunta da RFFSA e da prefeitura do município de Patrocínio, que arcará com a mão-de-obra para o pátio, construção da estação e serviços de terraplenagem. A Rede se encarregará do fornecimento de material metálico das linhas, dormentes e britas. Os objetivos da obra, segun-

do Genaldo Lopes dos Santos, gerente de Relações com a Imprensa da Rede, são a redução dos custos da operação ferroviária e a tornar mais ágil o escoamento da produção de grãos do Triângulo Mineiro, inclusive a produção de café. Uma outra intenção é a implantação de um porto seco em Patrocínio, para beneficiar mais 45 municípios da região, que poderão, então, utilizar armazéns alfandegados, já em funcionamento, para liberação de seus produtos à exportação.

Linha vermelha e VLT podem sair até 1992

Na mira política do governo Collor, o Rio de Janeiro tem grandes possibilidades de ser beneficiado com financiamentos do BNDES para duas grandes obras. Depois

de misterioso acordo político do governador Brizola, o presidente prometeu a liberação de US\$ 50 milhões, via BNDES, para a linha vermelha, parte do projeto policromático do ex-governador Carlos Lacerda (em meados da década de sessenta foram previstas as linhas vermelha, azul, amarela e verde), que cruzará a cidade do Rio de Janeiro ligando a Zona Sul e o Centro ao Aeroporto Internacional do Galeão e às rodovias Washington Luís e Presidente Dutra. Os outros US\$ 40 milhões, necessários para concluir a primeira etapa da obra, virão do tesouro estadual. A outra promessa do governo federal é tentar recursos espanhóis, via acordo em andamento com aquele país, para a implantação do VLT — Veículo Leve sobre Trilhos, que ligará a Barra da Tijuca ao bairro da Penha.

O primeiro pesado da VW já chega abafando.

Ao lançar o VW 35.300, seu primeiro caminhão pesado, a Volkswagen Caminhões comemora em grande estilo seus primeiros dez anos de atividades no Brasil.

Ao adotar no novo modelo os isolantes termoacústicos Toro, ele demonstra uma elevada consideração com o conforto de quem dirige.

Parabéns à VW por este lançamento de peso.

Com os anti-ruídos Toro, ele já chega abafando ao mercado.



TORO

Toro Indústria e Comércio Ltda.

Av. Toro, 66 - Diadema - SP

CEP 09980 - Tel.: (011) 445.4622

Telefax: (011) 445.2259 - Telex: 1144276



Expresso Araçatuba inaugura terminal em RO

A Expresso Araçatuba inaugurou novas instalações de Terminal de Carga Rodoviário em Porto Velho/RO em março último. Por enquanto, o uso dos 30 mil m² de área, sendo 10 mil m² construídos, será exclusivo da empresa, mas não fica descartada a possibilidade de ampliação do uso para outras transportadoras no futuro. "Porto Velho é região estratégica para preparação da carga que desce o Amazonas em direção a Manaus", explica Osval-



Foto: Divulgação

Instalações ocupam região estratégica para preparação de carga destinada a Manaus

do Dias de Castro, presidente da empresa, ressaltando que nessa rota são gastos três dias no transporte fluvial, contra de cinco a oito dias de viagem de Belém a Manaus, uma outra rota alternativa nesse fluxo de mercadoria. Trabalhando com carga geral, a

Expresso Araçatuba, dona de uma frota de quatrocentos veículos e com 1 500 funcionários, tem no novo terminal, segundo Castro, uma sólida infra-estrutura capaz de servir de apoio para a abertura do corredor de exportação via Oceano Pacífico.

■ *A revenda de caminhões Volks Abolição, do Rio de Janeiro, está em casa nova. Com investimento de US\$ 3,5 milhões, seu proprietário, João Simão, construiu novas instalações em área de 30 mil m², e oferecerá, entre seus serviços, a venda*

orientada por quatro profissionais especialmente treinados. Simão pretende vender o dobro das 180 unidades de 1990.

■ *O novo presidente da Mercedes, Bernd Gottschalk, 47, chefiou durante*

seis anos a Gerência de Comunicação Social da Daimler Benz, da qual faz parte a montadora alemã. Antes de vir para o Brasil, foi diretor comercial e administrativo da maior unidade industrial da Mercedes na Alemanha, em Mannheim.

PISCA

QUE TAL OLHAR POR ESTE LADO?



SIDER
A TECNOLOGIA DE PORTA-CHEGOU AO TRANSPORTE DE CARGA

SIDER é a carroceria para chassis ou carretas que incorpora os mais avançados conceitos de movimentação de cargas. Com esse equipamento o transporte é mais rápido e econômico, garantindo alta competitividade com investimentos reduzidos. É a melhor receita contra a crise.

De que lado você vai ficar?



TOLLER

TOLLER VIATURAS E EQUIPAMENTOS LTDA.
R. Pierre Lafage, 122 - CEP 05163 - São Paulo - SP - Tel.: (011) 834-9920 - Fax: (011) 834-7671 - Telex 1180535

Recife cria 'prova dos seis'

Capital pernambucana introduz
regulamento que
avalia permissionárias a
cada semestre

■ Seis fora, nada. Com esta regri-
nha básica, a EMTU — Empresa
Metropolitana de Transportes Urba-
nos de Recife (PE) reformulou to-
do o seu sistema de avaliação das
dezoito empresas permissionárias
responsáveis pelo transporte de 1,8
milhão de passageiros por dia. A
nova fórmula, inédita no país, e já
copiada por administrações de cen-
tros metropolitanos do Nordeste,
baseia-se em dois documentos: o
*Regulamento dos Transportes Públi-
cos de Passageiros da Região Metro-
politana do Recife (RTPP/RMR)*,
sancionado pelo governador do Esta-
do em 1º de março último; e o *Ma-
nual de Operações*, regulamentado
por portaria da própria EMTU.

A novidade principal fica por con-
ta da avaliação a que as permissioná-
rias se obrigam a passar periodicamente
para que demonstrem suas
performances positivas em seis tópi-
cos básicos, de modo a garantir à
população a que serve a qualidade
dos serviços.

Para chegar a esse denominador
comum, foi necessário um verdadei-
ro *tour de force* dos integrantes do
Conselho Metropolitan, que engloba
representantes de doze prefeituras,
um técnico da EMTU, dois deputados
estaduais, dois vereadores, os operadores
públicos de transportes, representante da associação dos

operadores particulares, duas secre-
tarias de Estado (Transportes e Pla-
nejamento), um integrante do Sindi-
cato dos Motoristas e três usuários,
num total de 28 integrantes.

A receita parece simples. Junta-
se esse contingente numa sala de reu-
niões por um total de 35 horas e,
entre acalorados debates e morno
consenso, chega-se a este novo mo-
delo de avaliação de permissionárias.
Depois, convence-se o governador
a oficializar em decreto o delibera-
do, sob o argumento de que o pro-
cesso de elaboração foi legítimo. E,
enfim, equipa-se a EMTU com uma
comissão de avaliação para, segun-
do os critérios estabelecidos pelo
Manual de Operações, promover o
primeiro vestibular de empresas.

Aluno reprovado — Em agosto pró-
ximo, estará entrando na prática,
pela primeira vez, toda a teoria dis-
cutida desde o começo do ano. “Ti-
vemos a preocupação de não criar
critérios para avaliação de serviços
passados”, informa Adrimon de
Queiroz Bezerra Cavalcanti, ex-pre-
sidente da EMTU e implantador
do novo regulamento, além de coor-
denador das reuniões do Conselho
Metropolitan.

Ficou estabelecido pelo regula-
mento, no entanto, que a avaliação
seria levada a cabo a cada seis me-

ses. Assim, considerou-se o dia 1º
de março como marco de início de
contagem para a primeira prova.

Conforme o resultado final des-
sa avaliação, a EMTU decidirá se
a empresa terá ou não renovada a
sua permissão, que pode ser de cin-
co anos para operadoras com mais
de nove ônibus, de quatro anos quan-
do tiver até nove veículos, ou de
apenas três, quando dispuser de me-
nos de sete. O número mínimo de
unidades na frota é cinco. Caso a
empresa esteja aquém desse limite,
automaticamente estará fora do sis-
tema, enquanto suas linhas passarão
à licitação.

Independentemente da duração
nova permissão, a empresa continua
sendo avaliada semestralmente, po-
dendo, caso obtenha avaliações conse-
cutivas ou três alternadas, ter sua per-
missão cassada.

Fica a critério da EMTU a redu-
ção ou não do tempo de permissão
(cinco anos), conforme uma avalia-
ção cumulativa (durante o período
da última permissão). “Não há ana-
logia melhor que a empresa e um
aluno. Se ele não tirar notas altas
no decorrer dos semestres, será, sem
dúvida, reprovado”, compara Ca-
valcanti.

O regulamento antigo, da mes-
ma idade da EMTU, ou seja, onze





Fotos: Rolando Carneiro



Albuquerque, que assumiu a EMTU em março último, pretende manter o sistema de avaliação aprovado durante a gestão de seu antecessor, embora admita a necessidade de alguns ajustes no "Manual de Operações"

anos, estabelecia que o descumprimento do serviço pela operadora seria motivo para multas baseadas em valores de referência. O tempo e a falta de correção dessa tabela de multas acabou favorecendo o descumprimento das regras. O novo regulamento também cuidou dessa falha. Toda linha tem um quadro de horários pré-estabelecidos pela EMTU. Se a empresa não cumpre algum desses horários, é multada. Só que o valor da multa corresponde à quilometragem não-percorrida. Como a empresa é remunerada por quilômetro rodado, a falha refletirá diretamente em seu faturamento.

Para fiscalizar o cumprimento dos horários, a EMTU dispõe de um eficiente sistema informatizado, com nove cabinas dotadas de microcoletor de dados, nos principais terminais. As informações digitadas nesses pontos são arquivadas em cartuchos que, recolhidos, convergem seus dados no computador central da gerenciadora. "Desse modo,

é possível controlar o fluxo de transporte e confirmar reclamações de usuários sobre o serviço", explica Cavalcanti.

Gabarito de respostas — O primeiro item dos seis avaliados pela EMTU é a idade média da frota. A preocupação com esse tópico durante a confecção do regulamento fez do documento final um dos sistemas de avaliação mais completos do país, na opinião de seus deliberadores. O *Manual de Operações* estabelece um peso para cada item avaliado. No caso da renovação, tal peso é 1, quando o máximo é 4.

O segundo item é a instalação da garagem, que se bifurca em dois aspectos: o espaço físico para o recolhimento dos veículos e o alojamento para o pessoal de operação. O manual estabelece que a área ideal para garagens é de 150 m² por veículo. O peso para este item é 0,5.

O desempenho operacional constituiu-se o mais complexo dos tópicos

avaliados, por estar subdividido em três aspectos. Num primeiro instante, avalia-se o índice de cumprimento de viagem. A fórmula proposta pelo manual é a divisão do número de viagens admitidas para remuneração pelo número de viagens programadas pela EMTU. Similar é também o cálculo do índice de cumprimento de frota, outro aspecto dentro desse terceiro item. Divide-se a frota admitida pela programada. Finalmente, calcula-se o índice de quebra da empresa com a divisão dos veículos quebrados no período e o número correspondente à frota admitida. O desempenho operacional é o maior peso na avaliação, ou seja, 4.

Para poder cumprir o quarto item da sabatina semestral, a EMTU vale-se de seu integrado sistema de fiscalização e da sua Central de Informações/Reclamações. Esta última tem recebido um atendimento a cada dois minutos, diariamente.

São consideradas somente as reclamações que possam ser comprovadas, ou seja, o usuário deverá informar o incidente situando o horário, linha e motorista. São estabelecidas algumas infrações graves, como fumo no interior dos ônibus, não-cumprimento de itinerários, deficiência de portas, janelas e catracas, recusa de passes e bilhetes, retenção de troco e excesso de velocidade. O peso das reclamações é 1, como a idade média da frota.

O rol de penalidades acumulado pela empresa é avaliado no penúltimo item. Há uma tabela de multas em que se baseia o total de pontos, que pesará 1,5 no total.

O último item, peso 2, refere-se aos custos, sendo avaliados o rendimento do combustível (km/l) e o índice de renovação de frota. O rendimento leva em consideração a quilometragem programada dividida pelo abastecimento da frota. Consideram-se faixas limites superiores e inferiores, estabelecidas por uma tabela paramétrica de todas as operadoras. A renovação é medida pelo índice de veículos novos em relação aos que deveriam ser renovados no período.

Fazendo escola — Assim que o ante