

TECHNI bus

ANO I • NÚMERO 6 • MARÇO/92 • Cr\$ 8 000,00

SEGURANÇA

Empresas começam a
usar o bafômetro

PESQUISA

Usuários aprovam o
sistema rodoviário

**Ônibus Autolatina incorpora
sugestões dos empresários**

COM ÔNIBUS SCANIA AS DISTÂ



NCIAS PARECEM MAIS CURTAS.



A Scania respeita muito a evolução tecnológica de seus ônibus.

Porque respeita ainda mais:

- a) os direitos dos usuários a um transporte de primeira classe;
- b) as necessidades de um mercado que exige o máximo em termos de qualidade, desempenho e rentabilidade.

NOVA LINHA SCANIA 113: LANÇAMENTO SIMULTÂNEO COM A EUROPA

Os novos chassis acompanham a vanguarda mundial do desenvolvimento e inovação de ônibus.

Dos motores, com maiores níveis de potência e níveis mais elevados de torque, aliados a menores consumos específicos, até à suspensão e às dezenas de variantes de montagem tudo se soma para fazer dos ônibus Scania os mais avançados, econômicos e eficientes do mercado brasileiro.

Assim, você poderá constatar que a produtividade que garante retorno mais rápido ao capital investido é consequência direta destes avanços tecnológicos.

PERGUNTE A QUEM TEM UM

Solicite informações detalhadas a seu Concessionário Scania. E, se ainda restar alguma dúvida, pergunte a quem tem um ônibus Scania.

E você ficará sabendo que esta preferência nacional dos empresários tem uma razão indiscutível: a melhor relação custo/benefício.



SCANIA

ZF ANUNCIA O NOVO BRILHO DA ESTRELA:



1.000.000 DE VEÍCULOS PRODUZIDOS.

Parabéns, Mercedes Benz.
Para a ZF, é uma
grande satisfação estar
acompanhando esta
trajetória de sucesso desde
os anos 60.



ZF DO BRASIL S.A.

PRÉ-LANÇAMENTO	Projeto do ônibus Autolatina aceita sugestões dos empresários	18
SEGURANÇA	Empresas gaúchas usam o bafômetro e os acidentes diminuem	26
EMPRESAS	Viação Água Branca investe em treinamento e atendimento	28
PESQUISA	Usuários aprovam o rodoviário, mas não dispensam concorrência	32
TERMINAIS	Em Nova York, o maior terminal do mundo não parece rodoviária	36

FISCALIZAÇÃO
Terminais agora controlam cólera **17**

OPERAÇÃO
Seletivos começam a rodar em S. Paulo **20**

DINHEIRO
Consórcios podem se tornar atrativos **23**

RE VENDAS
Concessionárias querem baixar preços **25**

MEIO AMBIENTE
Caio investe na conscientização

Sindicato de BH contrata pesquisa **31**

URBANO
Clandestinos podem ser legalizados **34**

AMÉRICA DO SUL
Venezuela quer modernizar frota **38**

EXPORTAÇÕES
Já dominamos o mercado latino **39**

ADMINISTRAÇÃO
CMTC começa a entrar nos eixos **41**

TECNOLOGIA
Fiscalização eletrônica aprimora sistemas **44**

Foto de capa - Celso Moraes

SEÇÕES

Ponto de Vista 7 Cartas 9 Panorama 11 Dicas 47 Galeria 48 Opinião 50

EXPEDIENTE

Diretores: Odair Vicente Locanto, Jurandir José de Oliveira e Marcelo Ricardo Fontana.



Diretor
Marcelo Fontana
Editor
Pedro Bartholomeu Neto

Editora-assistente
Ligia Maria Cruz

Consultor
Ariverson Feltrin

Pesquisa
Luis Constantino

Circulação
Soraya Eller

Chefe de arte
Eduardo de Gragnani Júnior

Colaborador
Anderson Oliveira (arte-final)

Fotocomposição
Serifa Lines

Fotolitos
Grafcolor

Impressão
OESP Gráfica

Secretaria
Clarice Kazue Sato

Jornalista responsável
Pedro Bartholomeu Neto (MTB 12 920)

Assinaturas
Anual: Cr\$ 80 000,00 (10 edições)
Exterior: US\$ 70,00 em cheque comprado em dólar à TechniBus Editora Ltda. No Brasil em cheque nominal. Exemplar avulso. Cr\$ 8 000,00

Publicidade
Mônica Borges Barcellos
Administração, Redação, Publicidade
Av. Marquês de São Vicente, 10 - CEP 01139 - São Paulo, SP
Tels. (011) 67-1770 66-0368
Fax. (011) 67-8173

Circulação
10 000 exemplares
Circula no mês subsequente ao de capa.

As opiniões contidas nos artigos assinados não são necessariamente as mesmas de TechniBus
CGC 65 633 232/0001-22
Registro Jucesp 35209992653
Inscrição estadual: 112 932 190 112

A ARTE DE CONDUZIR FAZ A DIFERENÇA



Ricardo Malta

SOGERAL LEASING:

O PARCEIRO FORTE NA HORA DE INVESTIR



SOGERAL

ASSOCIADA A
Société Générale - France

Banco Sogeral S.A. - Sogeral Leasing S.A. Arrendamento Mercantil - Sogeral S.A. Corretora de Câmbio, Títulos e Valores Mobiliários
São Paulo - SP (011) 251.5533 • Belo Horizonte - MG (031) 212.4488 • Blumenau - SC (0473) 22.3755 • Campinas - SP (0192) 32.5277

Curitiba - PR (041) 223.8713 • Porto Alegre - RS (0512) 27.2700 • Ribeirão Preto - SP (016) 625.5105

Rio de Janeiro - RJ (021) 221.0417 • São José do Rio Preto - SP (0172) 21.1678

Confisco à paulista

A cobrança de pedágio nas estradas paulistas teve um aumento real de 100% nos últimos 6 meses, apesar do estado lamentável em que se encontram as rodovias deste estado. Neste período o preço passou de US\$ 1,00 para US\$ 2,00, independente dos serviços prestados nas rodovias. Hoje, os Cr\$ 4 000,00 cobrados indiscriminadamente numa rodovia como a dos Imigrantes (tem guincho, assistência médica e mecânica, ambulâncias paramédicas e comunicação fácil) ou numa Anhangüera, que não oferece qualquer tipo de serviço, é praticamente um negócio extorsivo.

O preço equivale a 8,2 litros de diesel, o que significa que um ônibus que trafegue entre São Paulo e uma cidade a 300 km de distância gasta Cr\$ 20 000,00 apenas nos cinco postos de pedágio do percurso. Assim, a despesa chega a 23,3% dos gastos com o consumo de diesel. É ou não é uma vergonha?

Recorrendo a cálculos provavelmente subestimados — admitir-se que nos quatro grandes eixos rodoviários paulistas circulem apenas 250 mil veículos/dia e todos de apenas dois eixos —, teremos um “faturamento” mensal de 30 milhões de dólares, o suficiente para restaurar 250 km/mês (3 000/ano) ou reconstruir 120 quilômetros de estradas por mês (1 440/ano).

O caso é tão grave que caberia até uma intervenção do governo federal a título de conspiração contra os esforços empreendidos para baixar a inflação. Um semi-reboque graneleiro de seis eixos, veículo típico de transporte do arroz-e-feijão de cada dia, gasta Cr\$ 72 000,00 para chegar e sair de São Paulo, ou atravessar o estado, nada menos de 147,2 litros de diesel, o que significa um acréscimo de Cr\$ 2,40 por quilograma transportada de qualquer produto apenas para o pagamento de pedágios.

O confisco faz com que um veículo deste tipo deixe nos pedágios 111 kg de arroz ou 96 kg de feijão, 228 kg de soja, 360 kg de milho, 225 kg de batata, 206 kg de cebola, 21,8 kg de carne de primeira, 36 kg de carne suína, 45,6 kg de carne de frango ou 60 dúzias de ovos tipo extra a preços de venda direta do produtor.

Transportando o custo do pedágio para o transporte coletivo de passageiros, ele é tão abusivo que equivale à passagem que uma pessoa paga por uma viagem de 300 km. Já houve tempo em que este mesmo governo que aí está, do PMDB, jogou toda a sua ira contra o pedágio, que ele próprio considerava bitributação, pois dos proprietários de veículos já é cobrado o IPVA.

Pior é que essa verdadeira guerra da secessão é empreendida por dois órgãos (DER e DERSA) nascidos para fazer a mesma coisa e no mesmo espaço físico, o que faz supor que a implantação deles tenha sido uma artimanha para arranjar maior número de empregos burocráticos.

A discriminação do coletivo pelo particular, aliás, vai exatamente contra o discurso demagógico dos governantes de que estimulam o transporte não individual. Por que, afinal, indo de encontro às ações antiinflacionárias, o governo não isenta desta taxa os veículos de transporte comercial, seja ele de passageiros ou carga? Num país como o nosso, os produtos básicos viajam muito e da própria circulação de pessoas depende nossa economia.

Pelo grau de deseducação do povo brasileiro, a contrapartida poderia vir de salgados aumentos nas transgressões à lei da balança, itens de segurança etc. e preços dos mesmos pedágios maiores para os automóveis e até mesmo as motos, que se não estragam as estradas são totalmente perniciosas à economia do país, pois têm o maior consumo veicular per capita.

Mas, positivamente, o que não pode continuar a acontecer é que todo o produto brasileiro, seja ele no Rio Grande do Sul ou do Rio Grande do Norte, com destino aos pólos opostos tenha que pagar um tributo ao Estado de São Paulo, à primeira vista para manter sua rede de rodovias. Mesmo porque todo cidadão brasileiro que mora em São Paulo já paga impostos para este fim. E caros.

Pedro Bartholomeu Neto

Este anúncio é o mais importante para a sua empresa



É por isso que é importante que ele tenha a qualidade Rhodia



Terkron MTO é um filme de poliéster de sucesso comprovado, desenvolvido pela Rhodia para itinerários e luminosos. É ultra leve, resistente e reutilizável. Esse filme vai ficar na história.



Comarca s.a.

Representante exclusivo Terkron Rhodia

Rua Cel. Lisboa, 849 - Vila Clementino
CEP 04020 - São Paulo - SP
Tel. (011) 572-4755
Fax. (011) 570-9680

Passado e futuro

Parabenizo a equipe pela extraordinária revista TechniBus, publicação que consegue conjugar muito bem o passado, o presente e o futuro. Por falar nisso achei linda a história da Caio, na edição n.º 4, um passado que precisa ser lembrado. Aprecio a revista também porque até do Ceará ela fala, o que para nós é motivo de orgulho, tão interessante quanto falar sempre dos assuntos internacionais.

Francisco Carlos Bezerra Paz
Fortaleza, CE

Francisco, suas sugestões foram anotadas.

Mais reportagens

Quero parabenizar toda a equipe de TechniBus pela elaboração desta bela revista, onde todas as matérias publicadas, editoriais, seções e até mesmo os anúncios merecem elogios pelos leitores. Gostaria de pedir, também, que em cada número seja feita uma reportagem sobre encarroçadoras, como a publicada sobre a Caio, tanto as em operação como as que já foram desativadas.

Edegar Rios Lopes Filho
Rio de Janeiro, RJ

Trabalho de equipe

Parabéns à toda equipe de TechniBus, publicação que achei de ótima qualidade.

José Nello Marques
Baneser - Banespa Serviços Técnicos
São Paulo, SP

Objetividade

Parabéns pela publicação da revista TechniBus. Gosto de sua qualidade e conteúdo. As informações são transmitidas com muita objetividade.

João Gomes da Silva Filho
Diretor
São José de Toledo Turismo
Toledo, MG

Primeira mão

Parabenizamos a equipe de TechniBus pelo excelente trabalho que vem realizando e que torna a revista cada vez mais interessante e mais lida, com inúmeras reportagens e informações de primeira mão sobre o nosso ramo de atuação.

Kaomer Chieppe
Superintendente Regional
Viação Águia Branca
Salvador, BA

Profissionalismo

Folheei a revista TechniBus página por página e fiquei muito impressionado com a qualidade e profissionalismo da equipe, que realmente está de parabéns. Tenho muito interesse em me tornar um assinante da revista, pois estou há mais de 8 anos envolvido com empresas fabricantes de ônibus aqui nos Estados Unidos e trabalho atualmente numa empresa distribuidora de minibus diretamente das fábricas, oferecendo inclusive assistência técnica. TechniBus será uma preciosa fonte de informação, pois brevemente estaborecerei intercâmbio entre o Brasil e os EUA nos mercados de transportes urbano e privado.

Charlie Mello
Service Manager/Creative Bus Sales
Santa Ana, Califórnia - EUA

Cartas para: TECHNIBUS, Editor, av. Marquês de São Vicente, 10 — CEP 01139 — São Paulo, SP. Por razões de espaço ou clareza, as cartas podem ser publicadas resumidamente.

MAFERSA TECNOLOGIA EM TRANSPORTE

- Monobloco integral
- Suspensão pneumática
- Degraus baixos
- Motor Cummins série C de 218 cv
- Cinco alternativas de eixos
- Pneus radiais com ou sem câmara
- Peças universais
- Assistência técnica personalizada
- Veículo de grande capacidade



Tudo que um ônibus deve ter para que você ofereça a máxima qualidade em transporte

poltronas para ônibus



CTE - Teperman é o tradicional fabricante que cresceu com a indústria automobilística brasileira, fornecendo com Qualidade Garantida.

Seus principais clientes são a Autolatina, General Motors, Mafersa, Mercedes-Benz e Viação Cometa.

Ampliou suas atividades exportando poltronas leito para ônibus do Chile e México, e sendo o único fornecedor há dezessete anos dos bancos dos metrô de Washington DC (WMATA), San Francisco (BART), Los Angeles (SCRTD) e trens de Washington DC (NVTC), atendendo as mais atualizadas exigências de segurança e qualidade, inclusive a não propagação de fogo e emissão de fumaça.

Fabrica seus produtos conforme projeto do cliente ou desenvolve produtos especiais atendendo sempre normas internacionais.

cte companhia teperman de estofamentos

RUA JOSÉ ZAPPI, 255 - V. PRUDENTE - CEP 03129 - SÃO PAULO - BRASIL
CX. POSTAL 8448 - END. TELEGR. "ESTOFAMENTOS" - TELEX: 11 21037 CTEEBR
TELEFONE: (PABX) - (011) 272-7022 - (011) 273-4716 - FAX: (011) 274-5281



Uma constelação respeitável

A Mercedes-Benz acaba de completar a produção de 1 milhão de veículos no Brasil. São 36 anos de história recheados de desafios, desenvolvimentos, aperfeiçoamentos e investimentos no mercado de transporte nacional. Ao longo desses anos foram produzidos 740 mil caminhões e 260 mil ônibus para as mais variadas solicitações.



Fotos: Divulgação

Do total de ônibus, 61,6 mil ou 23,5% são de monoblocos; 10,4 mil ou 4% represen-

tam as plataformas; e 190 mil são chassis destinados à indústria encarroçadora. No mercado interno foram comercializados 217 mil ônibus, equivalendo a uma participação global de 87%. Já para o mercado externo a MBB enviou 92 mil veículos comerciais de passageiros.

Levando-se em conta a atual frota nacional de ônibus de 180 mil veículos, incluindo urbanos e rodoviários, cerca de 85% tem a estrêla da MBB. Isso não se deve apenas ao fato de a concorrência ter chegado bem depois, mas também à diversificação de modelos e à feliz introdução do monobloco, um veículo de custo mais acessível à nossa realidade. Hoje a montadora possui 13 tipos de chassis e plataformas e 6 ônibus completos.

Com essa performance, a empresa pôde justificar os investimentos na fábrica de Campinas, exclusiva para ônibus. Para se ter uma idéia do crescimento, a produtividade desta unidade saltou de 13 para 18 veículos/dia. Agora, enquanto incrementa negociações com o mercado externo, a MBB se empenha também no aperfeiçoamento do ônibus à gás, o seu exemplar ecológico.

Negócio da China

O ímpeto dos reajustes de preços parece estar perdendo terreno diante das dificuldades do mercado. O que já ocorre na comercialização de automóveis, com a concessão de régios descontos e elásticos parcelamentos, está chegando também ao mercado de ônibus.

A grande sensação do nordeste, no momento, é a promoção feita em conjunto entre a Rodobens e Mercedes-Benz, para a venda de chassis OF-1315. O valor de cada chassis é dividido em 24 parcelas mensais com correção apenas pelo IGP, e juros de 12% aa. Depois de pagas três parcelas as empresas têm garantida a entrega do bem imediatamente.

“Éta consórcio porreta”, disse um empresário já pensando em desistir de 33 ônibus pesados pelos quais a montadora regateava em apenas dividir a entrada em quatro vezes. “Esse esquema é um consórcio que não tem fundo de reserva, nem juros e tampouco taxa de administração”.

Mesmo levando-se em conta que o mercado tem praticado descontos por volta de 28% sobre a tabela cheia, que afinal é efetuada neste esquema, o negócio lembra os velhos tempos de inflação de um dígito.

Expectativa baixa venda

Que os pessimistas não se empolguem. O freio de mão puxado no último mês nas vendas de ônibus tem uma explicação clara. Dezenas de empresários entraram em hibernação nas compras esperando uma queda nos preços dos veículos.

Embora as gorduras sejam bem menores que as do setor de automóveis, esperam os empresários que os governos baixem o ICMS sobre os veículos e o IPI incidente sobre as peças e componentes. Todo mundo está esperando uma forcinha da dona Dorothea. Por que não?

Natal diz não ao cólera

Levando a sério a capacidade de marketing do ônibus, a Transflor, empresa de transporte coletivo de Natal, aderiu incisivamente à campanha anti-cólera. Segundo o Relações Públicas da empresa, Marcos Pedroza, a Transflor está usando o seu boletim, que circula nos próprios ônibus e em locais tradicionais de comércio, para prestar esclarecimentos e informações de prevenção à doença. Uma prestação de serviço público oportuna, simpática e muito providencial. Valeu.

Itinerário da ressaca

Em Dublin, na Irlanda, um serviço de ônibus “leva-você-para-casa-tarde-da-noite”, inaugurado pouco antes do último Natal, tem gerado severas discussões entre motoristas de táxi e proprietários de empresas de ônibus.

A iniciativa surgiu a partir da necessidade de dar uma opção àquelas pessoas que exageram na bebida e depois tomam o volante de seus automóveis, uma combinação fatal, que em boa parte das vezes engrossa em muito as estatísticas de acidentes de trânsito.



A bronca dos taxistas está baseada no argumento de que o serviço quebra as regras de licenciamento de linhas de ônibus, uma vez que os ônibus boêmios circulam fora das rotas normais para incluir os bares nos seus itinerários da madrugada.

Entrega quase imediata

O sistema de produção de ônibus semi-prontos implantado pela Mafersa está colhendo os primeiros grandes frutos. A Fioravante comprou 15 ônibus M-210 na segunda, 30 de março, e os recebeu até a sexta-feira, 3 de abril, da mesma semana. A rapidez de entrega produziu um *handicap* e tanto junto ao grupo de Nenê Constantino, proprietário daquela empresa de Sorocaba.

A estratégia da Mafersa vai de encontro aos anseios dos empresários, que contabilizam as perdas com o encarroçamento de chassis. Numa conjuntura econômica estabilizada num patamar de inflação de 20% ao mês, não há dúvida, a agilidade conta pontos preciosos.

Biarticulado está sendo repotenciado

Com 23 610 mm de comprimento de carroceria, o primeiro biarticulado brasileiro montado sobre chassi Volvo B 58 e encarroçado pela Ciferal está sendo repotenciado pela montadora curitibana. Para os técnicos da Volvo as principais modificações que estão sendo realizadas referem-se à potência do motor, aos sistemas de frenagem e elétrico, à relação de redução e também ao design frontal do veículo.

Desenvolvido para ter capacidade de movimentar 270 passageiros por viagem — o que equivalerá a uma capacidade do sistema de até 22 000 passageiros/hora/sentido, a mesma do metrô carioca —, o biarticulado terá o motor original de 250 cv substituí-



do por outro entre 340 e 400 cv. O sistema de freio também será reforçado para conferir maior segurança ao veículo em operação com a carga máxima.

Por essas e outras é que Curitiba é conhecida pelas soluções racionais que aplica. Enquanto Brasília opta por um irracional sistema VLT para uma demanda terrivelmente concentrada nos horários de pico, a capital paranaense achou uma solução econômica.

Em vez de gastar US\$ 240 milhões com a implantação do bonde, Curitiba implantará o biarticulado, um ágil e flexível sistema VLT sobre pneus a um custo de US\$ 60 milhões. Mas isso não é de se estranhar, Curitiba é a cidade brasileira inteligente o bastante para exportar sistemas de transporte para os Estados Unidos, enquanto Brasília é apenas uma espécie de cidade-chupim dos impostos alheios.

Brasil em primeiro

A Mercedes-Benz do Brasil arrebatou o título de principal produtora mundial do grupo no ano de 1990 ao fabricar 10 155 ônibus, metade do alcançado pela empresa em nível mundial. A Mercedes-Benz AG, da Alemanha, a segunda colocada, ficou com 5 336 ônibus acima de 8 toneladas produzidos pela companhia.

A Mercedes-Benz, em 1991, confirmou o recorde mundial na produção de ônibus. A Scania do Brasil, igualmente, é o maior mercado mundial da montadora sueca. Em 1991 a Scania de São Bernardo colocou no mercado doméstico 1 969 ônibus. A segunda fábrica Scania em produção foi a Espanha, com 279 unidades.

De volta ao passado

O desmembramento do ex-Ministério da Infra-estrutura gerou expectativas positivas, com a nomeação de um executivo para o novo Ministério dos Transportes e Comunicações. Gerou. O escolhido foi Affonso Camargo, ex-ministro cujo feito maior foi instituir o Vale-Transporte, durante o governo Sarney. Da administração Camargo para cá que as rodovias brasileiras entraram em colapso.

Mais articulador político do que qualquer coisa, quem sabe Camargo aproveite esta nova oportunidade e faça pelo menos duas coisas: coloque o Vale-Transporte para funcionar efetivamente e lance um Vale-estrada. Afinal já está hora. Não é ministro?

Funcionários itinerantes

A Mercedes-Benz do Brasil todas as semanas desloca 220 funcionários, residentes na Grande São Paulo, até a fábrica de Campinas, distante 90 quilômetros da capital, onde a empresa mantém sua produção de plataformas e monta seus ônibus completos. Foi a maneira encontrada pela Mercedes-Benz para resolver a um só tempo dois graves problemas: o excesso de mão-de-obra na unidade de São Bernardo do Campo, causado pela queda da venda

de caminhões, e a escassez de funcionários em Campinas.

A transferência de todo esse pessoal requereu a implantação de um esquema logístico, pois envolve planejamento de transporte, alimentação, hospedagem e despesas afins, além de um adicional de salário. A estratégia iniciou com o deslocamento de 60 operários, aumentou para 150 e, em meados de março já havia alcançado cerca de 220 funcionários.

Conmetro muda até julho

Até o início de julho estará pronta a revisão da resolução n.º 14 do Conmetro que normatizou a produção de ônibus no Brasil. Numa reunião realizada em 31 de março, no Rio de Janeiro, na sede do Inmetro, finalmente foi decidida a participação da Fabus, Anfavea, CNT, NTU, ANTP, além das encarroçadoras Mafersa e Inreal, junto aos órgãos gestores, o DNER e o Contran.

Com a abertura, espera-se que o grau de flexibilidade da norma aumente, já que em várias regiões o regulamento até agora é praticamente inviável. "Não podemos aceitar uma norma de prateleira, hipócrita", diz um dirigente do nordeste, região que juntamente com o norte brasileiro sofrem as consequências de uma norma lançada somente por burocratas.

Assim, até julho os empresários espe-



ram conseguir maior tolerância nas medidas impostas pelo órgão e importantes alterações no regulamento. Entre as reivindicações mais esperadas estão: aumento da altura do primeiro degrau, maior comprimento do balanço traseiro, maior comprimento do veículo, diminuição significativa da bandeira fixa, diminuição da altura do pega mão e diminuição do número de lux da iluminação, para eliminar o problema de ofuscamento à visão do motorista.

Qualidade e tarifa

O executivo Geraldo Magela, da Empresa São Paulo, de Recife, diz que finalmente seus reclamos estão sendo ouvidos. "A EMTU está fazendo justiça na câmara de compensação. Agora acaba de incorporar o item passageiro transportado e qualidade de serviços na planilha. Antes havia muitas empresas 'esquecendo' passageiros nos pontos".

Para a operação ficar redondinha, segundo Magela, só falta mesmo a Mercedes-Benz firmar um contrato com uma fabricante argentina de reguladores de pressão para que seus veículos a gás melhorem em rendimento. "A queda de rendimento chega a 30% em relação ao diesel", diz ele. "Precisamos de muito mais eficiência".

Para mostrar seu otimismo, Magela anuncia que a São Paulo comprou mais dez ônibus a gás. No ano passado a empresa renovou 33% da frota e este ano deverá renovar outros 20%.

O reverso da medalha

A cidade de Campinas que possui um dos mais impecáveis sistemas de transporte urbano do país, faz as contas das conquistas da atual gestão. Definitivamente contra o sistema de tarifa zero, moda que tentou "pegar" nas administrações petistas, a cidade resolveu o problema tarifário com um modelo próprio que fundiu a filosofia do vale-transporte com a taxa de transporte francesa, onde os setores da sociedade que mais se beneficiam do sistema pagam mais por sua utilização — comércio, bancos etc. E deu certo.

E de uma frota que, no início da gestão em 1988, 70% beirava 7,2 anos, hoje 10% dos carros têm essa idade. Segundo o secretário dos Transportes local, Laurindo Junqueira Filho, isso só foi possível graças a um financiamento do BNDES e aos esforços das empresas locais. Atualmente grande parte da frota tem idade média de 2,6 anos. "Temos que adquirir uma mentalidade de primeiro mundo". Segundo ele uma pesquisa feita em três grandes países da Europa, cada 10 minutos que o passageiro perde no transporte urbano — por má manutenção, falha do sistema, frota velha etc. — reflete numa perda de 4% na sua produtividade de trabalho. "Um super prejuízo, por isso o transporte tem que ser assumido em parte pelos setores beneficiários", completa.

BURAQUEIRA GERAL

Empresas de transporte urbano estão reclamando que o O-371 não está agüentando a sucessão de buracos em que se transformaram as ruas brasileiras e seus pára-brisas dianteiros estão trincando sozinhos. "Não sei, mas pode ser em razão de o pára-brisa ser muito baixo no O-371", tenta diagnosticar um deles.

A ARTE DA TARIFA

Os empresários do transporte rodoviário de passageiros andam reclamando bastante da cada vez mais rarefeita demanda. Precisam ficar atentos também aos preços e à famosa lei da oferta e procura. E sabem muito bem que a diferença de custos operacionais entre veículos desse porte com 20 ou 40 passageiros é quase imperceptível. Equilibrar preços aos bolsos dos usuários, e conseqüentemente com a demanda, é uma arte.

SEMPRE OS MESMOS

O ex-ministro João Santana, da Infraestrutura, se mostrou muito preocupado em manter toda a desenvoltura dos veículos (automóveis) importados de grande cilindrada com o lançamento da gasolina especial. Até hoje ninguém se preocupou em melhorar a qualidade do diesel brasileiro. Já foi tarde.

PREÇOS

Embora os encargos tupiniquins estejam sempre além das medidas é preciso ter certa parcimônia. Mas isso não é coisa comum por aqui, tanto que a primeira empresa a baixar preços foi uma multinacional de sanduíches. Tem outros setores que precisam entrar na linha. Um pneu 1100x22 comprado no Paraguai sai Cr\$ 200 mil mais barato que no Brasil.

BRASIGUAIOS

Tanto que esse pequeno exemplo de contrabando é praticado por alguns microempresários que fretam seus ônibus para Foz do Iguaçu, na famosa linha "bate-e-volta". O estratagema não tem segredo algum, é só trocar o usado pelo novo. E muito mais lucrativo que trazer cigarros brasileiros. Mesmo com os impostos leoninos, o déficit público continua aí.

ÔNIBUS AUTOLATINA

Os ônibus Autolatina serão lançados em janeiro de 1993 e entrarão em linha de produção normal em fevereiro do mesmo ano. A diretoria da montadora trabalha firme para lançar veículos definitivos. Na prospecção de um chassi com índice de defeitos próximo de zero, 20 protótipos serão colocados à prova pelos empresários durante todo este ano. Finalmente os usuários de ônibus médios terão opção de escolha.

PASSE MAIS QUE FÁCIL

Os efeitos da municipalização dos transportes na cidade de São Paulo já vem sendo detectados. Com a segurança da arrecadação independente do número de giros da catraca e a impossibilidade de fiscalização, são vistos cada vez mais passageiros saindo dos coletivos sem pagar. A sem-cerimônia atinge agora passageiros, motoristas e cobradores. Ou seja, liberou geral.

AUTOLATINA CIFERAL

A Ciferal já concluiu o encarroçamento do chassi Autolatina. É a quarta encarroçadora a desenvolver o protótipo, do qual vinte serão testados por empresários até o final do ano. Falta apenas a Thamco concluir o seu. Essa primeira série tem 5,17 m de entreeixos — a segunda deverá ter 6 m — e motores turbo MWM.

Indigesto, caro e sujo

Uma pesquisa feita pelo Instituto Vox Populi, sob encomenda da Rodonal, constatou que na opinião dos usuários os pontos de parada nas estradas brasileiras têm uma péssima imagem. Dos 1 120 entrevistados pela Vox Populi, 64,4% acham os preços cobrados extorsivos, enquanto 28,4%, ao mesmo tempo, consideram os produtos vendidos de ruim ou péssima qualidade. O que faz o DNER que tem a responsabilidade de credenciar ou descredenciar estes postos?

Está na hora de colocar mais esse cartório abaixo. Os pontos credenciados são um tipo de monopólio. Os ônibus só param ali e o coitado do passageiro não tem nenhuma alternativa. Ou engole a exploração ou passa fome. Outro dado da pesquisa aponta que 21,7% dos passageiros acham os pontos uma sujeira só. Fiscalização que é bom, nada.

Ai que saudade

É o que dá, quando se lê a circular nº 127 da Mercedes-Benz do Brasil, datada de 29 de setembro de 1958. Depois de iniciar com um "É-nos grato participar-lhes do lançamento do ônibus modelo O-321-H...", o quarto parágrafo da circular é de dar água na boca. Ele trata das vantagens de se viver e investir num país sem inflação.

— Esclarecemos que no caso de ofertas diretas, até novo aviso, praticaremos o desconto de 5% (cinco por cento) para frotistas (de duas a cinco unidades) e 10% (dez por cento) para os super-frotistas (de mais de cinco unidades), sendo que em ambos os casos a entrada será no mínimo de 30% (trinta por cento) e o restante até no máximo de 15 meses acrescidos dos respectivos juros, despesas de contrato, de reserva de domínio, seguro, etc.

Ou seja, que Finamão que nada.

MWM testa motor a gás

Quem também está entrando para valer na onda do gás é a MWM. As últimas sondagens revelaram que o protótipo já foi a campo para testes de desempenho. Por enquanto é cedo para maiores detalhes, mas sabe-se que a MWM está entrando para dividir mercado com sua patrícia Mercedes-Benz.

Frota paulistana terá embarque pela frente

A inversão das catracas pegou para valer em São Paulo. Depois de constatar que a evasão de receita nas linhas críticas da CMTCC baixou de 25% para algo entre 2 a 3% apenas, o presidente da companhia, Paulo Sandroni, deu ordens para que todos os carros da empresa tenham o acesso de passageiros invertido até o segundo semestre deste ano.

Como o sistema será totalmente municipalizado, Sandroni quer que todas as empresas da cidade adotem essa solução até o início do próximo ano. Além de garantir um substancial aumento de arrecadação, com a queda da evasão, será eliminada também a atual confusão estabelecida nos pontos de parada. Como a maioria da frota ainda tem entrada pela porta traseira, nos ônibus onde a entrada ocorre pela porta



dianteira os tempos de embarque são também substancialmente maiores. Isso sem falar no buzinaço de alguns motoristas, que procuram assim chamar a atenção de passageiros que se dirigem à porta traseira para embarcar.

Retífica ABC turbina motor 100% a gás

A Retífica de Motores ABC pretende ganhar espaço no mercado turbinando motores a gás. Como se sabe, quem comandava essa tecnologia no Brasil, por enquanto, é a Mercedes-Benz que desenvolveu os primeiros engenhos 100% a gás no país.

Por estar ainda sofrendo acertos, os mo-

tores a gás ainda não estão "redondos" em sua resposta operacional, especialmente a perda de torque sofrida nas rampas. Enquanto a engenharia da montadora não acerta o problema, a Retífica ABC, além de converter motores diesel para gás, está promovendo ganhos de potência com o turbinamento. Segundo Rogério Nonis, diretor da empresa, os equipamentos de teste já acusaram uma recuperação de 10% no desempenho de motores a gás.

A era da informática

O II Workshop de Informática, realizado em São Paulo no mês de março, sob coordenação do Instituto Mauá de Tecnologia, mostrou ao público de transporte a quantas andam os avanços tecnológicos desenvolvidos para o setor.

A grande novidade do evento foi a apresentação oficial no Brasil do sistema EDI - Electronic Data Interchange, amplamente utilizado no primeiro mundo e já em fase de pré-estreia em algumas transportadoras de cargas e indústrias do porte da Autolatina. Trocando em miúdos, esta é uma forma bastante racional de intercambiar papéis e documentos vários com os principais parceiros. Ou seja, monta-se uma rede de informações interligando vários parceiros comuns — indústrias, fornecedores, bancos etc. — e com isso elimina-se custos com bu-

rocracia, correio, mensageiros, com alta eficiência e agilidade. As empresas que estavam apresentando o sistema foram a Inter Change e a GSI-Gerdau.

Contudo, a informatização de serviços também foi contemplada. A BGM Informática, por exemplo, que possui sistemas exclusivos para o setor de ônibus, além dos serviços convencionais de controle de estoque de componentes de manutenção, pneus, administração, operação etc, agora se empenha na implantação de coletores de dados para controlar a carga horária dos carros, motoristas e ainda consumo de combustível e faturamento. Já a RD Análise e Desenvolvimento, que atende várias empresas de fretamento, desenvolve um sistema de fretes segundo os parâmetros de cada mercado, avalia e oferece estatísticas para negociação de preços, sempre evidenciando o volume de produção necessária para pagar custos e dimensionar a frota.

Pequenas empresas estão desaparecendo

O nordeste brasileiro está assistindo a um fenômeno no seu transporte rodoviário interestadual de passageiros, tradicionalmente servido por empresas regionais de pequeno e médio portes. Por todos os estados da região empresas antigas, bem administradas e com frotas impecáveis estão desaparecendo.

Por falta de fôlego ou cansaço esses empresários têm sistematicamente cedido às pressões das grandes empresas ou grupos. Os estados mais atingidos são o Ceará, Piauí, Maranhão e Paraíba. O último exemplo disso é a venda da Expresso Luxo, de Fortaleza, propriedade do grupo Irmãos Paula Joca, ao grupo Jacob Barata, que passa a deter o controle de 18 empresas e uma frota de 2 406 ônibus.

Empresas desenvolvem motor mais eficiente

A Scania, da Suécia, e a Cummins, dos Estados Unidos, acabam de assinar um acordo operacional para o desenvolvimento conjunto de um novo tipo de injeção de combustível para motores diesel. A iniciativa terá como base a experiência da fabricante norte-americana no campo da injeção de alta pressão, conseguida com o desenvolvimento tecnológico do sistema Cummins HPI, High Pressure Injection.

De acordo com o contrato assinado, as duas empresas dividirão o desenvolvimento e a produção do novo processo de injeção de combustível, que ambas deverão implantar em sua linha de produtos. Resumidamente as empresas devem pesquisar um engenho tecnologicamente além do HPI para lançamento na segunda metade desta década.

O objetivo principal é livrar o usuário de bicos injetores sujeitos a entupimento e com uma injeção acima de 20 mil bar estabilizar rotação e regime do motor, afim de elevar o rendimento de trabalho do motor além dos atuais 42%. Esse aumento de rendimento já é conseguido em motores estacionários, que trabalham em alta carga e a rotações bem maiores. Pena que vai demorar.

A revenda Valadares Diesel, que desfralda a bandeira Mercedes-Benz comprou a conterrânea mineira Auto 7, de Sete Lagoas. O grupo VDL agora é proprietário de duas casas que vendem anualmente cerca de 500 veículos da marca entre ônibus e caminhões.

A Mercedes-Benz iniciou os preparativos finais para o lançamento de um nobloco mais potente, motorizado com um engenho da série 400 turboalimentado. Continua a buscar competitividade total dos ônibus superturismo.

A Mercedes-Benz do Brasil iniciou em março contatos com frotistas para os testes do seu novo chassi pesado, o OF-1625, que deverá ser lançado ainda em 1992 para concorrer com a linha F, da Scania. O OF-1625 deverá utilizar motor OM-355 de 5 cilindros.

Os problemas com empresas ou ônibus clandestinos não é exclusivo de paulistas e cariocas. Em Goiás essas "empresas" já chegaram inclusive a instalar guichês em terminais rodoviários. Outra constatação é que já estão "estabelecidas" várias linhas interestaduais clandestinas.

O atual presidente da Mercedes-Benz do Brasil está de volta à Alemanha, onde assumirá a diretoria executiva. Depois de 14 meses na presidência da subsidiária brasileira, Gottschalk, comandará a divisão de Veículos Comerciais, responsabilizando-se, a nível mundial, pelos negócios com ônibus e caminhões. Ele será substituído por Rudolf Eckrodt, atual diretor da área de planejamento de vendas de automóveis da Mercedes-Benz da Alemanha.

O empresário Alarico Assumpção Júnior, dirigente das concessionárias Jaiaba, com estabelecimentos em Goiás, Distrito Federal, Triângulo Mineiro e Tocantins, é o novo presidente da Abravo — Associação Brasileira dos Distribuidores Volvo, que reúne 24 grupos empresariais, 50 concessionárias e patrimônio superior a US\$ 100 milhões.

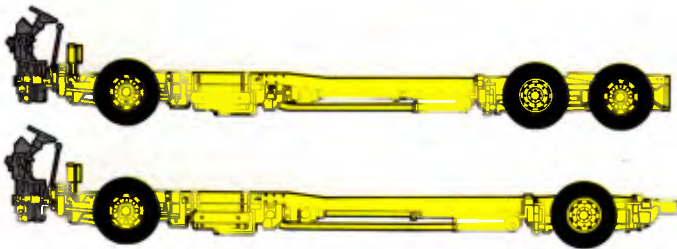
Da nova diretoria da Abravo também fazem parte Norton de Oliveira e Silva, da Lapônia, como vice-presidente; Luciano de Souza Padilha, da Rodovel; José Geraldo Pascholín, da Treviso, e Antônio Carlos Sêncio Paes, da Rivese.

No balanço do primeiro bimestre deste ano a Scania fez bonito. Suas vendas registraram um crescimento de 105,08% sobre o mesmo período de 1991. Foram no total 363 carros. A Mercedes-Benz também incrementou suas vendas em números substanciais. Os 2 676 ônibus vendidos foram num volume 67,15% superior aos 1 601 do ano passado. Apenas a Volvo decepcionou, suas vendas caíram 6,03%, com seus 109 chassis comercializados.

A nova diretoria do Fórum Nacional de Secretários Municipais de Transporte foi assim constituída: Presidente, Eládio Gomes da Silva (Salvador, BA); vice-Presidente, Nazareno Affonso (Santo André, SP); Ariel Pizzolatti (Joinville, SC) e Juranir Nogueira (Campo Grande, MS).

Entre 12 a 15 de maio realizar-se-á no Centro de Convenções de Brasília a CNT'92 — 1ª Conferência Nacional para Integração e Desenvolvimento do Transporte. A promoção é da CNT — Confederação Nacional do Transporte. Maiores informações pelo telefone (021) 220-2097.

CURTAS



Volvo B10M. Ônibus Rodoviário.

Se você não quer que seu lucro seja passageiro, ofereça para seus clientes o privilégio de viajar num ônibus rodoviário Volvo B10M.

A resposta certa para empresas que procuram maior rentabilidade sem abrir mão do conforto e da segurança. Projetado com a mais moderna

Moeda Corrente.

tecnologia, o Volvo B10M percorre as maiores distâncias com a certeza de chegar ao seu destino.

Resistente e econômico, o Volvo B10M tem baixo custo operacional, elevada disponibilidade e alto rendimento. Ônibus rodoviário B10M. O lucro de circulação nacional.

VOLVO



FELIOS - Caudo Alouca

Fechando o cerco

Com o agravamento dos casos de cólera no país, terminais e empresas de ônibus aumentam prevenção

No Terminal Rodoviário do Tietê, o principal de São Paulo, que recebe milhares de pessoas por dia, a Socicam, administradora do terminal, e a Vigilância Sanitária estão realizando uma rigorosa fiscalização em todos os ônibus que

chegam das regiões central, norte e nordeste do país.

Segundo Roseli Bernardes da Socicam, esse trabalho foi iniciado em março do ano passado, quando a doença atravessou a fronteira vinda do Peru. Agora, com o agravamento da situação, esse serviço ganhou caráter permanente. "Do carnaval à Semana Santa a fiscalização será reforçada porque aumenta consideravelmente o trânsito de pessoas" explica.

O critério adotado consiste em encaminhar todos os ônibus que chegam das regiões de risco para a mangueira ou desembarque estratégico — área criada para esse fim — e lá efetuar uma triagem nos passageiros que apresen-

tem sintomas de diarreia e vômito. Os suspeitos são levados numa viatura do terminal para o Pronto Socorro do Mandaqui, que está estruturado para atender a estes casos. Os outros passageiros são cadastrados pelo pessoal da Vigilância Sanitária (com dados como nome, endereço, origem, destino etc.) e em seguida transportados com suas bagagens por outro ônibus para a plataforma de desembarque. Isso é feito durante 24 horas ininterruptamente.

Já os ônibus ficam retidos para limpeza e desinfecção que é feita pelo próprio pessoal da Socicam e só então são liberados para nova operação ou para suas garagens.

Segundo a Vigilância Sanitária, os motoristas das empresas também já estão treinados para estes casos. "Se algum passageiro apresentar sintomas durante o percurso, a ordem é deixá-lo no PS mais próximo, desinfecção do carro num ponto de apoio e seguir viagem", comenta Orlando Antonio Silva, diretor substituto da Vigilância Sanitária. Além disso, as empresas são obrigadas a levar um kit anticólera com medicamentos como soro, luvas, como cloro e desodorizante e material de limpeza para fazer a desinfecção.

"Após cada viagem o motorista faz um relatório detalhado da viagem: locais de parada, horários, quem substituiu quem e onde", explica Roseli. Tudo isso para se ter um histórico apurado havendo alguma confirmação. Os motoristas devem usar luvas sempre que manipularem objetos de passageiros com os sintomas.

BOLETIM ECONÔMICO NEVA

EM DUAS EDIÇÕES



DIÁRIO



OU SEMANAL

Os discos para tacógrafo representam, há mais de 40 anos, a melhor fonte de informação que o frotista pode ter com relação à economia, segurança e preservação de seus veículos, pois fornecem um controle total sobre as velocidades atingidas, distância percorrida, o tempo gasto no percurso e as paradas, seja no período de 24 horas ou em 7 dias.



R. Anhaia, 982 - CEP 01130 - São Paulo - SP
Tel. (011) 221.6944 - Fax (011) 221.0266

DISCOS NEVA PARA TACÓGRAFOS. FAZENDO ECONOMIA PARA VOCÊ.