

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - N° 350 - JULHO 1993 - Cr\$ 270.000,00



Editora TM Ltda

Amor



Amor/93

FORD CARGO. PARA LEVAR TUDO A CAVALO.



Ford Cargo. Este é o cavalo mecânico que ganha rápido qualquer estrada. Forte, robusto, ágil e cercado de conforto por todos os lados, o Ford Cargo proporciona larga visibilidade a quem dirige. E vem com 5ª roda instalada de fábrica.

Toda a linha Cargo está equipada com motores turbo. Com PBT de 12 a 35ton, o Ford Cargo é disponível de fábrica nas versões 4x2, 6x2 e 6x4 com garantia de 1 ano para o motor, sem limite de quilometragem, e nas

versões 6x4 e cavalo mecânico com garantia de 2 anos ou 200.000km para o motor. E o Ford Cargo conta ainda com uma ampla rede autorizada de 267 pontos de assistência técnica espalhados pelo país. E mais o Plantão Ford de Atendimento 24 Horas, que atende você a qualquer hora e em qualquer lugar.

É o Ford Cargo levando tudo a cavalo.

FORD CARGO



A tecnologia da carga.

Este veículo está em conformidade com o PROCONVE.

REDAÇÃO

Editor Neuto Gonçalves dos Reis
Redatora-Chefe Valdir dos Santos
Redator Principal Gilberto Penha de Araújo
Redator Walter de Sousa
Colunista José Luiz Vítu do Carmo
Fotógrafo Paulo Igarashi
Serviços Editoriais Freelance Comunicações Ltda.
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. Manhanelli
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 Mituzi Di

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição LOBRA Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.
Assinaturas
Anual (doze edições) Cr\$ 2 953 000,00
Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso Cr\$ 270 000,00. 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: 18 500 exemplares
Registrado no 2º Ofício 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



Filiada à ANATEC e à ABEMO

Instituto Verificador de Circulação

Circula em Agosto/1993

transporte

MODERNO

Ano 30 - n° 350 - Julho de 1993
ISSN n° 0103-1058 - Cr\$ 270 000,00

SUMÁRIO

CONTROLE AMBIENTAL

12 Diesel começa a dar sua contribuição
Petrobrás distribui óleo com baixo teor de enxofre

JORNALISMO

16 TM circula por trinta anos sem interrupção
Madura, equilibrada e fiel aos seus princípios

SEGURANÇA NO TRANSITO

ABERTURA

20 Descaso provoca 53 mortes em uma semana
Caminhões e ônibus se chocam na Régis e na Dutra

MOTORISTAS

24 Jornada excessiva torna frota insegura
Acidentes reavivam debate sobre regime de trabalho

RODOVIAS

30 Duplicação no trecho São Paulo - Curitiba é lenta
Clamor geral não consegue trazer recursos para a obra

Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

LANÇAMENTO

41 Mafersa apresenta terceira versão do urbano
Mais espartano, porém com tecnologia avançada

LIMPEZA DE ÔNIBUS

46 Cuidados que fazem a imagem da empresa
Transporte rodoviário tem sistemas próprios

SEÇÕES

Neuto Escreve - **4** Atualidades - **5** Produtos - **37** Rumos e Rumores - **38** Última Parada - **47** Balcão - **50**

Capa: Ilustração Carlos Burdiel



NEUTO

ESCREVE

Um limite para a jornada

Acidentes de trânsito nas estradas brasileiras só merecem manchetes de jornais quando o número de mortos passa de vinte. Lamentavelmente, foi o que aconteceu em junho com dois deles. Um, ocorrido na Régis Bittencourt, no dia 10 de janeiro, matou 26 pessoas. O outro deu-se na Via Dutra, e deixou como saldo trágico a morte de outras 27 vítimas (veja reportagens nesta edição).

Em ambos os casos, os acontecimentos envolveram um caminhão desgovernado colhendo um ônibus lotado de passageiros. Igualmente em ambos os casos, sobraram críticas, mais do que procedentes, ao mau estado de conservação das rodovias, à lentidão dos trabalhos de duplicação da já supersaturada São Paulo—Curitiba, à má fixação das poltronas na estrutura dos ônibus, à ausência de policiamento e de sinalização, ou até mesmo à ‘irresponsabilidade’ dos motoristas (ambos mortos nos acidentes) das carretas envolvidas.

Faltou, na maioria das análises, um alerta sobre a responsabilidade das transportadoras de carga em acidentes como esses. Não cabe

aqui julgar especificamente se as duas empresas envolvidas, a Unidos e a Transfreezer, tiveram ou não culpa no cartório. Cabe, no entanto, constatar que, nos dias de hoje, quem se atreve a defender a segurança no transporte de carga corre o risco de pregar no deserto.

Como falar, por exemplo, em restringir o período de trabalho dos motoristas num momento em que a redução dos fretes e dos prazos de entrega exige jornadas mais longas e diluição dos custos fixos por mais quilômetros rodados? E se o motorista for um autônomo (um ‘terceirizado’, como já escuta muito hoje), quem ousará controlar sua vida e restringir sua liberdade de dono da estrada? Quem arcará com os custos adicionais da segurança?

São argumentos como estes que têm estimulado o crescimento do chamado ‘bate-e-volta’, o motorista que, por exemplo, vai de São Paulo a Curitiba e retorna à origem num fôlego só.

Trata-se, no entanto, de uma visão míope. O que a maioria dos frotistas ainda não percebeu é que segurança não significa necessariamente transporte mais caro e mais demorado. Pelo contrário, um transporte mais seguro também pode ser mais rápido e mais barato. Por exemplo, foi isso o que o Expresso Mercúrio conseguiu com seu eficiente sistema de rodízio de motoristas, que trabalham, no máximo, durante nove horas por dia, ganham folgas de até 48 horas entre uma jornada e outra, são premiados por não queimarem tacógrafo, por não receberem multas, por conseguirem baixo consumo de combustível ou, ainda, por obterem alta durabilidade do motor. Todos esses são fatores que contribuem para uma direção mais segura.

Tudo isso, longe de aumentar as despesas, dilui bastante os custos fixos, pois cada veículo (não o motorista) chega a rodar até 30 mil quilômetros num mês.

Portanto, não há como alegar que a pretendida redução de jornada, por exemplo para nove horas, como estabelece o convênio 153 da OIT, trará problemas para o transportador. Os mais céticos poderão até mesmo argumentar que uma lei como essa não ‘pegará’, devido à impossibilidade de fiscalizá-la. No entanto, um primeiro passo já foi dado, quando a legislação obrigou os caminhões a saírem de fábrica com tacógrafo.

Quanto à fiscalização propriamente dita, vale a pena lembrar que a exigência já funciona não somente em toda a Europa mas até mesmo no Brasil, no caso particular dos ônibus rodoviários.

Além do mais, para o frotista organizado, o tacógrafo, mais do que uma mera imposição legal, será um eficiente instrumento de planejamento e de controle das operações. Também em matéria de segurança, já é hora, definitivamente, de o transporte trocar a improvisação irresponsável pela administração científica.



Goldman: assustado com denúncia

NTC denuncia privilégios em edital de concessões

A sanção da nova lei de licitações, pelo presidente Itamar Franco, salvou o Ministro dos Transportes, Alberto Goldman, de envolvimento em denúncia de negociata. Com a sanção da lei, no dia 22 de junho, o ministro suspendeu todos os editais de concessão de serviços, entre eles o da Rodovia Presidente Dutra, que limitava a participação de empresas construtoras ao serviço. A denúncia foi feita ao ministro pela NTC, entidade que reúne as transportadoras

rodoviárias de carga, e explorada pelo jornalista Jânio de Freitas, da *Folha de S. Paulo*, até a suspensão.

Na carta que enviou ao ministro Sebastião Ubsen Ribeiro Carneiro, presidente da NTC, não diz que os associados querem participar da licitação. Mas, se o quisessem, não poderiam, pois o edital exigia comprovação de execução de obra com 518 400 t de concreto betuminoso e 37 500 m² de tabuleiros, o que também eliminaria as pequenas e médias empreiteiras. A exceção do edital

ficava por conta das empresas estrangeiras, das quais era exigida apenas experiência em exploração de rodovias.

Na ocasião, Goldman defendeu a licitação dizendo que a exigência está na lei, e que os números se referem a 25% do trecho a ser concedido.

Além da Via Dutra, o Ministério havia aberto licitação para concessão de serviços de administração da Ponte Rio—Niterói e para a duplicação do número de faixas da Fernão Dias. Todas foram suspensas, segundo Goldman, para que os editais sejam adequados à nova lei.

F. SOUTO É CONDENADO A PRISÃO E A MULTA

DESTAQUE

Um ano e nove meses depois de denunciado ao Ministério Público por vender, a indústrias de aparas de papel, livros escolares da FAE — Fundação de Assistência ao Estudante, do Ministério da Educação, o empresário Francisco Souto, dono da Transportadora F. Souto (contratada para fazer a distribuição dos livros em 1991), é condenado a onze anos e oito meses de prisão, e a pagar Cr\$ 19,5 bilhões, em julho (ver TM 341, de novembro de 1992).

O juiz substituto da 3ª Vara Federal, André Custódio Nekatschalow, acatou integralmente a denúncia da Justiça Pública, e imputou ao réu três delitos: apropriação indébita, estelionato e dano qualificado por apoderar-se do material a ser distribuído, vendê-lo a empresas de aparas e exigir que fossem triturados. Sua sentença qualifica Francisco Souto como incurso nos seguintes artigos do Código Penal: 168, parágrafo 1º, III (quatro anos de reclusão — aumentada em 1/3 e 240 dias-multa); 171, parágrafo 2º, I, quatro vezes (quatro anos e oito meses — elevada em 1/6 e 240 dias-multa); 163, IV c.c., 69, caput, e 61, II, a e b (três anos e 360 dias-multa), totalizando 840 dias-multa a partir de 11 de outubro de 1991, e onze anos e oito meses de reclusão.

“Ante sua nocividade”, declarou, referindo-se ao réu, “determino regime fechado para inicial cumprimento da pena corporal”, embora lhe tenha facultado o direito de recorrer

da pena em liberdade, uma vez que consta apenas uma condenação, em 1972, por lesão corporal culposa.

Para fixar a multa (cinco vezes o salário mínimo por dia, corrigido monetariamente a partir do trânsito em julgado da sentença), o juiz Nekatschalow levou em conta a situação econômica do réu. O juiz não escondeu sua indignação ao emitir a sentença, referindo-se “à torpeza do acusado”. “A destruição de livros pelo réu, em nome do lucro fácil e decorrente de apropriação indébita dos bens destinados a crianças carentes, representa um gesto simbólico de uma ideologia extremamente nefasta ao país.”

Seu advogado, Waldyr Troncoso Peres, disse, no dia 12 de julho, cinco dias depois da sentença, que ainda não havia recebido a intimação do juiz, mas que fora procurado pelo seu cliente para tratar do recurso a ser solicitado ao Tribunal Regional da Justiça Federal. Peres disse que alegará, na apelação, que o juiz de primeira instância não levou em consideração o fato de que o réu não confessou a venda de livros escolares, mas de material deteriorado, resultante de rescaldo de incêndio ocorrido na filial da transportadora no Rio de Janeiro, e de sucatas existentes no armazém. E que, se material de boa qualidade foi incluído na carga, isso foi feito pelas empresas compradoras.

Os autos, no entanto, revelam que mais de 1 400 t de material escolar foram vendidas, e 600 t foram



Souto: três delitos e “nocividade”

apreendidas. As testemunhas informaram que parte do material foi retirada das aparas e parte foi enviada por caminhão da transportadora.

Segundo a sentença, ao assumir a venda do que denominou sucata, o réu confessa o estelionato, vendendo o que não lhe pertencia.

Em sentença de 54 páginas, o juiz fundamenta a pena resumindo os depoimentos de testemunhas, relatando detalhes da perícia, recorrendo a textos e a considerações de juristas famosos, além de jurisprudências, e contestando um a um os argumentos da defesa. “A perfídia do acusado está lapidarmente caracterizada por sua justificativa para a destruição dos livros, “para que não chegassem às mãos de terceiros, o que não era permitido”. No final, liberou os livros apreendidos para a FAE.

Diretoria da NTC sofre sua primeira defecção



Foto: Arquivo TM

Lara: demissão acolhida sem lamentos

Reunindo alguns adversários, a diretoria da NTC, que assumiu em janeiro, já perdeu um de seus diretores. Areli Teixeira de Lara, presidente do sindicato paranaense, encaminhou, no dia 14 de junho, carta de demissão ao presidente Sebastião Ubson Ribeiro Carneiro, demonstrando sua insatisfação pela conduta do presidente ao cancelar o XIV Congresso da NTC, marcado para setembro, em Foz do Iguaçu (PR).

Nomeado pelo próprio Ribeiro como presidente da comissão organizadora do evento, Lara se mostrou indignado com a "decisão unilateral e arbitrária" do presidente da NTC, que, sem apresentar "uma explicação plausível, desrespeitou os transportadores brasileiros, paranaenses e a mim mesmo como pessoa, empresário, diretor da NTC e do Setcepar".

Sebastião Ribeiro aceitou o pedido de demissão em reunião da diretoria da entidade, e não demonstrou pesar por esse fato. Explicou que diversos motivos o levaram à suspensão do congresso de Foz do Iguaçu, sendo o principal deles o econômico. Disse ter discordado do valor da inscrição, de US\$ 810 e de US\$ 1 012, e também da contratação de artistas e de dois jantares festivos programados pela comissão organizadora.

Ribeiro disse que tomou a decisão depois de ouvir diversas lideranças, inclusive o próprio Lara. Este classifica a consulta de "pura mentira", ao contar que rece-

beu um telefonema de Ribeiro na véspera de divulgação do telex de cancelamento, "em que o Sebastião me comunicou uma decisão já tomada". "Ponderei e pedi uma reunião pessoal, mas quando fui recebido, o cancelamento já era do conhecimento geral."

Além disso, Ribeiro mostrou-se insatisfeito com a maneira pela qual Lara vem se comportando com relação à campanha para aprovação do Sest-Senat. E contou que além de não fazer a contribuição confederativa, solicitada pela CNT, para criar um fundo especial para a criação das entidades, Lara distribuiu circular aos associados do Setcepar recomendando o não recolhimento.

Lara confirma as decisões, e se diz amparado pela Constituição, que estabelece ser da competência da assembleia geral da categoria econômica a cobrança dessa contribuição, que, neste caso, não houve.

O presidente da CNT, Clésio de Andrade, em carta a Lara, disse que a hora não é de discutir legalidade, mas de dar importância a essa colaboração, diante de um objetivo muito maior, que é o da criação das duas entidades.

Essa contribuição, fixada em Cr\$ 10 milhões (US\$ 180 em junho), serviria para cobrir o déficit deixado pelo rompimento do convênio da CNT com o Sesi-Senai, que representava US\$ 60 mil por mês, segundo Geraldo Viana, diretor executivo da entidade.

Privatização da Rede ainda vai demorar

Enquanto o governo Itamar engata uma segunda marcha no Programa Nacional de Desestatização, dando prioridade para o setor industrial, as empresas estatais do setor de transportes continuam em ponto morto. André Franco Montoro Filho, presidente da comissão diretora do programa, nem quer falar sobre o assunto. Procurado por TM para res-

ponder sobre o trabalho de uma empresa de consultoria que teria concluído pela necessidade de cortar 50% do pessoal da Rede Ferroviária Federal S.A., como primeiro passo para viabilizar a privatização, Montoro Filho preferiu recusar. "Só falarei sobre a desestatização da Rede em agosto ou em setembro", limitou-se a dizer.

Em debate sobre o assunto no jornal *O Estado de S. Paulo*, na edição de 4 de julho, Montoro Filho foi vago. Falou em "alguns modelos e várias possibilidades". Mas seu antecessor na comissão, e ex-presidente do BNDES, Eduardo Modiano, foi, ao contrário, bastante enfático. Depois de dizer que a Rede tem uma dívida de US\$ 800 milhões, da qual nem juro paga; que 65% de sua receita estão comprometidos com salários de seus 48 mil empregados; que 40% das locomotivas estão paradas; e que 22 mil km de linhas foram desativadas por falta de recursos, sugere não a venda, mas o arrendamento.

"Valeria a pena arrendar e, em alguns casos, pagar para operar, o que é, na minha opinião, uma forma de privatização com preço negativo. Pelo menos se gastaria menos", concluiu. Diante dessa posição, Montoro Filho limitou-se a comentar que cada caso será estudado.

Fontes da Rede informam que a desestatização é irreversível, e que uma das formas mais viáveis seria a privatização dos serviços, sendo que um dos modelos para isso é o contrato Refesa-MBR, em Minas Gerais.



Foto: Arquivo TM

Alternativa seria arrendar trens

Scania reage à pesquisa sobre cabina avançada

Sem contestar o trabalho do Instituto de Pesquisas de Transporte da Universidade de Michigan (EUA) (ver TM 348, nota na página 9 da edição de maio de 1993), que apurou os riscos de ejeção do motorista de caminhão de cabina avançada em casos de acidentes, Alessandro Pace, chefe de Planejamento e Vendas de Produtos da Scania do Brasil, diz que não há como comparar as cabinas européias, nas quais as brasileiras são inspiradas, com as produzidas nas indústrias norte-americanas. A pesquisa de Kenneth L. Campbell e Kathleen P. Sullivan, segundo Renê Perrone, gerente de Marketing da Scania, revela a realidade norte-americana, o que, segundo ele, “não é válido para as condições brasileiras”.

“As cabinas cara-chata norte-americanas nem são fabricadas pelas montadoras locais, como a Peterbilt, a Kenworth e a Navistar. São encomendadas a um fornecedor, a quem enviam apenas o chassi. Quanto às que produzimos aqui, têm a mesma estrutura das semi-avançadas”, conta Pace. Além de passarem por testes de segurança, as cabinas Scania são feitas em aço, enquanto que as norte-americanas utilizam alumínio. “Nossas cabinas são submetidas a testes de deformação e resistem ao peso de 15 t sobre o teto, e a pesos de uma tonelada atirados de uma distância de quatro metros contra as quinadas da estrutura”, diz Pace. “Sob o revestimento em aço, há uma estrutura que funciona como um escudo para proteger os ocupantes”, acrescenta.

Segundo Pace, os caminhoneiros norte-americanos estão muito mais preocupados com o conforto da cama e com o espaço interno do que com a segurança. “A cabina avançada norte-americana expõe muito mais o motorista do que uma européia. A distân-

Foto: Divul. Scania



Scania defende avanço de suas cabinas: “a pesquisa não vale para o Brasil”

cia entre o motorista e o pára-brisa é bem menor”, garantiu. A regulamentação sobre segurança de cabinas nos EUA é de 1972, e a pesquisa foi feita dez anos depois. “Entre os veículos pesquisados, pode ser que houvessem cabinas anteriores à regulamentação”, lembrou. Além disso, apontou o fato de que a pesquisa se refere a veículos com pbt acima de 4,5 t, que incluem os leves, de circulação urbana, envolvidos em maior incidência de acidentes.

União é processada no caso Esso-Transdepe

A procuradora da República, Cecília Maria Marcondes Hamati, decidiu processar o DNC — Departamento Nacional de Combustíveis para que informe sobre o montante pago às distribuidoras Shell, Esso e Atlantic, assim como à Transdepe S.A., a título de frete e ressarcimento nos últimos cinco anos. Essa decisão dá prosseguimento à ação popular movida na Justiça Federal pelo deputado José Dirceu, do PT de São Paulo.

Esta ação contra a União — representada por Maria Auxiliadora Jacobina Vieira, diretora do DNC, e por Alfeu de Mello Valença, presidente da Petrobrás — também se dirige contra a Transdepe, a Shell, a Esso e a Atlantic, visan-

do a suspensão do pagamento de frete e/ou o ressarcimento de despesas pelo transporte efetuado por caminhões de propriedade das distribuidoras (ver reportagem “Múltis cobram fretes ilegais”, em TM 326, de abril de 1991).

A ação, que tramita na 21ª Vara da capital paulista, ainda está em fase de instrução. A juíza federal substituta, Regina Helena Costa, que acolheu o pedido da procuradora, determinou as seguintes providências:

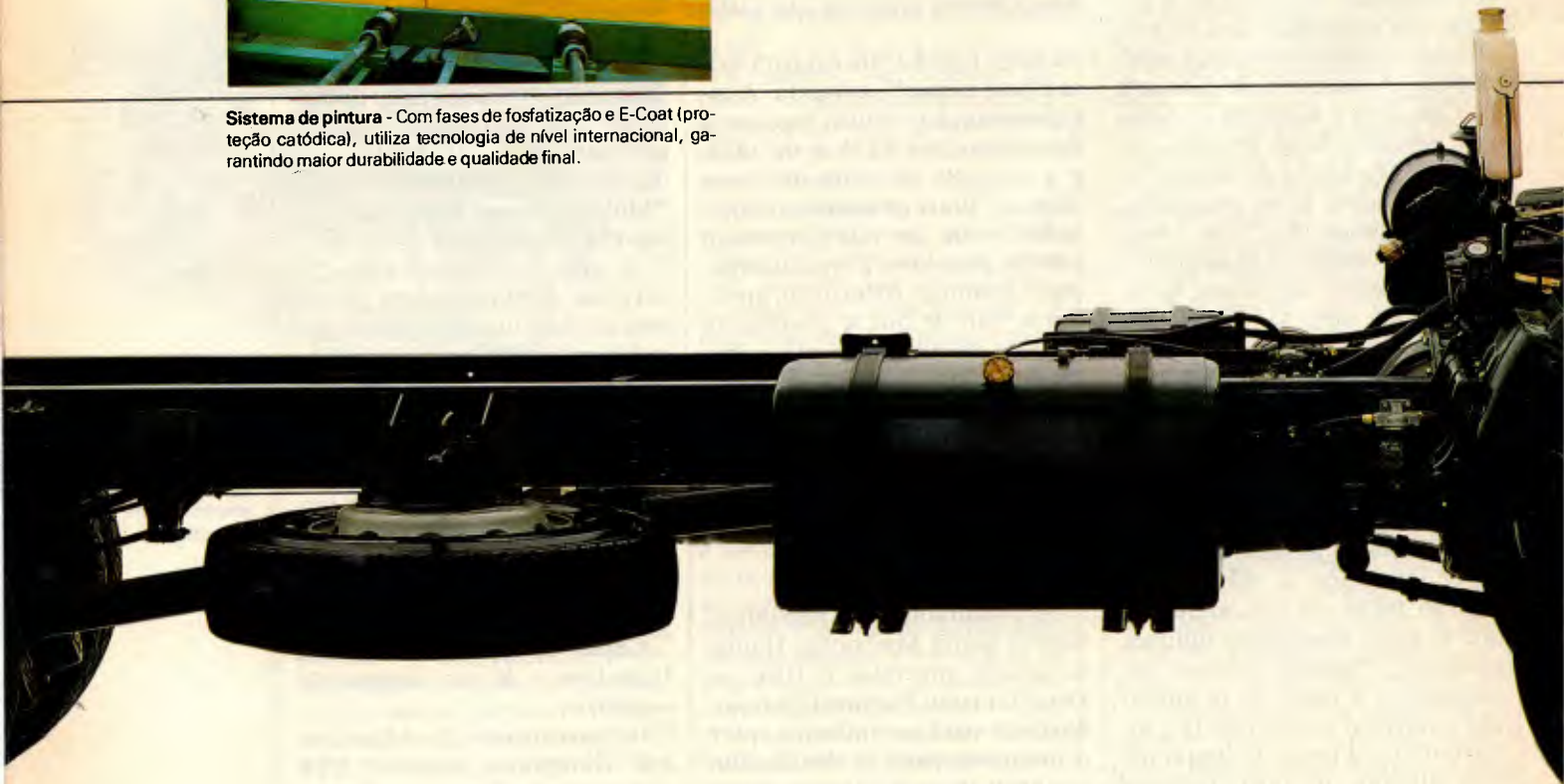
- Levantamento, pela Receita Federal, das declarações de renda de Eivaldo José Ferreira e de Ivo Bosch Vieira, diretores da Transdepe, apresentadas em 1986 e em 1987;
- Cópia do estatuto social da Transdepe e de sua composição societária;
- Esclarecimento do Ministério dos Transportes sobre o RTR — Registro do Transportador Rodoviário da Transdepe;
- Requisição, feita à 18ª Vara Federal (Rio de Janeiro), de certidão da medida cautelar e da ação principal movida pela Esso Brasileira de Petróleo Ltda. (e por outro) contra o DNER;
- Informação prestada à Polícia Federal sobre o inquérito instaurado para investigar o assunto;
- Balanços da Transdepe (de 1987 a 1992) e comprovantes dos valores pagos, pelo DNC, às distribuidoras e à Transdepe.



Pista de testes - Testes exaustivos em moderna pista de provas, simulam as mais difíceis situações de rodagem, aprimorando a qualidade e a durabilidade dos Caminhões Volkswagen.



Sistema de pintura - Com fases de fosfatização e E-Coat (proteção catódica), utiliza tecnologia de nível internacional, garantindo maior durabilidade e qualidade final.



Estes veículos estão em conformidade com o PROCONVE.

Caminhões Volkswagen. Tecnologia

Para a Volkswagen, a utilização de avançados recursos tecnológicos no processo de fabricação de seus caminhões é uma das principais garantias para oferecer ao mercado produtos da melhor qualidade.

Mas não é somente o fato de possuir um sistema de produção entre os mais avançados

do mundo, e de aprimorar constantemente os seus caminhões que proporcionam esta garantia.

Nos Caminhões Volkswagen, o avanço tecnológico está presente na adoção de modernos conceitos como a utilização de cabinas avançadas e basculantes em toda a

sua linha de veículos, que além de outras vantagens, possibilita ganho real de espaço para carga.

Estes conceitos estendem-se à minuciosa escolha dos principais componentes que equiparão os seus caminhões. Ao desenvolvimento, junto aos seus fornecedores, de "mo-



Cabinas avançadas e basculantes
Proporcionam maior rentabilidade, em virtude
do melhor aproveitamento da plataforma de carga
e maior facilidade de manutenção.

Trem de força - Equipados com motores e caixa de câmbio de última geração, eixo traseiro com reduções adequadas e diferentes alternativas de distâncias entre eixos, os Caminhões Volkswagen oferecem excelentes soluções para o transporte de carga.



avançada em todos os detalhes.

tores limpos" que, na maioria de seus veículos, atendem até as exigentes normas de emissões de poluentes estabelecidas para 1995, equiparando-se aos padrões norte-americanos e europeus. À utilização do moderno método de Engenharia Simultânea, que reduz o tempo do projeto, aperfeiçoando o produto,

uma vez que o seu desenvolvimento é realizado em conjunto com os usuários.

E quando um Caminhão Volkswagen deixa a Fábrica, uma Rede com mais de 140 Concessionários especializados e exclusivos, distribuídos por todo o país, sabe detalhe por detalhe como fazer toda esta tecnologia render

cada vez mais em benefício de seu negócio.

Como você pode ver, são os detalhes que revelam a avançada tecnologia de quem conhece o nosso chão.



Caminhões Volkswagen
Você conhece, você confia.

Codesp cadastra força de trabalho extra



Foto: Arquivo TM

Reserva evitará falta de mão-de-obra

O Sindicato dos Operários Portuários, que reúne 3 800 empregados da Codesp — Companhia Docas do Estado de São Paulo, cadastrou 7 700 trabalhadores avulsos, selecionando mil deles como “força supletiva de trabalho” para atuarem, como ‘paredes’, com os estivadores, que só trabalham a bordo de navios. Por sua vez, o Sindicato dos Guindasteiros e Condutores de Empilhadeiras de Santos cadastrou outros cem homens com o mesmo objetivo.

Com essa reserva de mão-de-obra, usuários dos portos poderão livrar-se da escassez de operadores de terra, comuns em períodos de exportação da safra agrícola.

Campos Sales diversifica para sair da crise

Diversificação foi a fórmula encontrada pela Transportadora Campos Sales, de São Paulo, para frear o monstro recessivo que, em 1990, já havia devorado seis de suas filiais e dezesseis veículos de sua frota. “Foi um período

crítico, quando pensávamos que fecharíamos”, conta Osmar José Pedrosa Júnior, um dos sócios da empresa, junto com seu pai, Osmar José Pedrosa, e com Francisco J. Villares Peratta.

Com 29 anos de atividades, a Campos Sales recuperou o fôlego, e hoje mantém uma frota de noventa caminhões, trinta semi-reboques e dezoito veículos de suporte, com filiais no Rio de Janeiro, em Curitiba e em Recife. A retomada teve por um dos motivos, entre vários fatores, uma briga interna provocada pela compra de um conjunto de prateleiras para o almoxarifado de peças da empresa. “Meu pai ficou louco porque eu queria montar um almoxarifado como mandava o figurino”, lembra Júnior, como é chamado pelos funcionários. A partir do incidente, resolveu-se aproveitar o material para montar, no térreo da transportadora, uma revendedora de peças Mercedes-Benz. Em um ano e meio de vida, a loja já rende bons frutos. Conseguiu atrair as outras transportadoras da região, e hoje apenas 12% de seu faturamento é consumido em peças para a transportadora.

Outro passo importante foi o de transformar os setores de lavagem de veículos, oficina mecânica e contabilidade em microempresas comandadas por ex-funcionários. Atualmente, elas prestam atendimento não apenas à transportadora, mas também a vários outros clientes, apresentando um volume de caixa inesperado para seu pouco tempo de vida. “A empresa foi transformada num *minishopping*, resume Júnior, que salienta o impacto inicial da medida: “Demoramos para nos acostumar com a divisão do nos-

so espaço físico com terceiros.”

A compra de uma rede de computadores, além de tornar o serviço mais ágil e mais controlado, vagou dois andares no prédio da empresa. “Associei-me a um amigo e abrimos uma academia de musculação, de caratê e de aeróbica nesse espaço”, esclarece.

Desse modo, dividiu o custo fixo da Campos Sales entre as cinco novas ocupantes do mesmo prédio. Consumo de energia elétrica, água, IPTU, dentre outros itens, passaram a ser rateados. Resultados: apenas em mão-de-obra, foram economizados US\$ 4 mil mensais, 10% da folha de pagamento, com a demissão de dezesseis funcionários da lavagem, da oficina mecânica, da administração e do almoxarifado. “Afora isso, ainda lucro outros US\$ 2 mil mensais com as novas empresas.” No caso das microempresas, parte dos lucros é dividida com a transportadora como pagamento de aluguel, descontada aí a prestação de serviços. Enquanto sócio da academia, Júnior também paga aluguel aos seus dois sócios na transportadora.

Medidas semelhantes foram adotadas na filial carioca. Por meio de parcerias com clientes, foram divididas as despesas dos depósitos. “Assinamos contratos de comodato com a Fiat Lux e com a Purina para uso dos galpões”, conta Júnior. Além da redução dos custos fixos, os serviços prestados pelas microempresas melhoraram em qualidade e em pontualidade. A reforma administrativa da Campos Sales possibilitou, ainda, a contratação de sessenta carreteiros autônomos para prestarem atendimento à transportadora.

PISCA

■ Um novo diesel, com apenas 0,0001% de enxofre e 5% de aromáticos, já está em uso na Suécia. Lançado pela Shell, o ‘diesel da cidade’, como foi denominado, é a mais limpa entre as três classes de diesel que são consumidas naquele país. Utilizando tecnologia de catalizadores, a Shell

conseguiu reduzir em 80% a presença de aromáticos, comparativamente ao diesel usado na Europa. A refinaria que produz o diesel classe 1 fica em Gotemburgo, na Suécia.

■ “Projeto Ouvidor” foi o nome escolhido para a Randon criar seu

ombudsman. O funcionário preparado para prestar ouvidos às críticas, às reclamações e às sugestões dos clientes tem recebido 150 ligações mensais. As ligações, feitas pelos fones (054)222-6004, para Caxias do Sul e região, e 800-6004, para as demais regiões, são gratuitas.



Neblina na Via Anchieta: Dersa alerta motoristas para que não dirijam à noite

Neblina de inverno aumenta insegurança

No inverno, os acidentes de trânsito nas rodovias costumam ser mais frequentes do que em outras épocas do ano, devido às constantes quedas de neblina nas regiões serranas, informa a Dersa, empresa que administra as principais rodovias paulistas. A fim de contribuir para a redução do número de acidentes, seus técnicos revelam os principais pontos de perigo, para os quais as empresas devem alertar os seus motoristas:

Via Anchieta — do Km 34 ao Km 46, em São Bernardo, e do Km 55 ao Km 65, em Cubatão;

Imigrantes — do Km 23 ao Km 26, em São Bernardo, e do Km 36 ao Km 46, na serra;

Interligação da Anchieta com a Imigrantes — todo o trecho;

Trabalhadores — do Km 15 ao Km 19, incluindo a SP-19 (que a liga ao Aeroporto de Cubicã), em Guarulhos, do Km 29 ao Km 32, em Itaquaquecetuba, e do Km 35 ao Km 59, em Mogi das Cruzes e em Guararema;

Bandeirantes — do Km 22 ao Km 46, em Franco da Rocha, em Perus e em Cajamar, e no Km 62, em Jundiá;

Anhangüera — do Km 21 ao Km 43 em Perus, em Santana do Parnaíba e em Cajamar.

Entre os cuidados que a Dersa recomenda ao motorista, estão os seguintes: aumentar a distância que o separa do veículo da frente, reduzir a velocidade, não ultrapassar pela direita nem tráfegar pelo acostamento, e não parar na pista, abrir parcialmente os vidros (para evitar embaçamen-

to) e permanecer atento ao som de buzinas ou de freadas, usar faróis baixos e evitar dirigir à noite, quando a neblina costuma ser mais intensa.

Cinco Estrelas abre filial franqueada

O representante comercial da transportadora Cinco Estrelas, de Porto Alegre, passou, em maio, a ser proprietário de uma das filiais da empresa, na segunda experiência de franquia da marca no país. O primeiro caso foi o do representante de Juazeiro do Norte (CE). Com 33 anos de atividades, e matriz em São Paulo, a empresa mantém outras dezoito filiais espalhadas por quatorze estados.

A abertura de franquias faz parte de um programa de terceirização que a transportadora está implantando desde o ano passado, quando a segunda geração assumiu sua direção. Além de fechar sua oficina e de contratar serviços de terceiros para a manutenção dos veículos, reduziu sua frota em 30%, operando hoje com setenta caminhões próprios e maior volume de caminhoneiros agregados, informa sua assessoria de Imprensa.

Tradicional no transporte de carga geral, a Cinco Estrelas está entrando no mercado de encomendas, o que exigiu investimentos em comunicações, com instalação de receptores portáteis de mensagens (bip) na frota de coleta e com adoção da informática, graças à qual são efetuadas ligações com bancos, para a emissão de faturas, e com clientes e filiais, para a troca de informações.



sf - Capacidade, aptidão.

OMPETÊNCIA

Não é por acaso que TRANSPORTE MODERNO é a revista líder do seu segmento. Foi uma posição conquistada em 29 anos de muito trabalho e dedicação. Por isso, TRANSPORTE MODERNO é a melhor opção de informação para o setor de transporte comercial em todas as modalidades. E, a informação competente é o melhor instrumento para quem precisa tomar decisões. Faça sua assinatura de TRANSPORTE MODERNO e comprove.

A fórmula do sucesso tem muitos ingredientes. Certamente a competência é um deles.

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas Cr\$ 2.953.000,00.

NOME _____

ENDEREÇO _____

CIDADE _____

CEP _____ ESTADO _____ FONE _____

EMPRESA _____

RAMO DE ATIVIDADE _____

CGC _____ INSC. EST. _____

DATA _____ ASSINATURA _____

NÃO MANDE DINHEIRO AGORA


Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117
 Tel.: 575-1304 (Linha seqüencial)
 TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP

A lenta melhoria do diesel

Petrobrás alega falta de recursos para cumprir sua parte no programa de despoluição do ar

■ A contribuição do óleo diesel para a melhoria da qualidade do meio ambiente no Brasil só começou a ser dada em janeiro deste ano, com o fornecimento, pela Petrobrás, do combustível com teor de enxofre de 0,5%, o diesel B, nas principais regiões metropolitanas. O Proconve — Programa de Controle do Ar por Veículos Automotores, estabelecido pelo Conama — Conselho Nacional do Meio Ambiente, em 1986, teve seu cronograma atrasado, no item dos combustíveis, porque a Petrobrás atrasou a produção e a distribuição de diesel destilado com hidrotreatamento para reduzir o teor de enxofre, e alegou falta de recursos para importar petróleo de melhor qualidade. O diesel B já foi testado pela Petrobrás em 1985, em frota de diferentes modais (ver TM 262, de novembro de 1985), com o objetivo de melhorar o aproveitamento do petróleo.

No seminário “Qualidade e Uso de Combustíveis para Veículos Pesados”, promovido, em São Paulo, pelo IBP — Instituto Brasileiro de Petróleo, em junho, a Petrobrás colocou para os participantes sua grave dúvida: ou investe no hidrotreatamento do diesel para reduzir o teor do enxofre existente no petróleo importado dos países árabes, de modo a obedecer às exigências do Pro-

conve, ou utiliza esses recursos para procurar esse produto em águas profundas, no esforço pela busca do petróleo nacional, de teor de enxofre mais baixo.

Criticada por distribuidores, que pregam a liberação do preço dos combustíveis pelos usuários, que se queixam da baixa qualidade do diesel e da falta de uma definição política para o gás natural como substituto do diesel, a Petrobrás defendeu-se acusando o governo pela defasagem tarifária — que é, hoje, da ordem de 50% —, “a qual pode comprometer o programa de investimentos e provocar um déficit na conta-petróleo da ordem de US\$ 15 bilhões nos próximos cinco anos”.

Aurílio Fernandes Lima, um dos diretores da Petrobrás presentes no seminário, atribuindo ao subsídio no preço e à “excessiva participação do transporte rodoviário de cargas, em prejuízo de outras modalidades, como, por exemplo, os dutos, o aumento do consumo de diesel, e a conseqüente intensificação da poluição atmosférica. “80% do diesel que distribuímos é consumido pelo transporte, e o rodoviário é responsável por 94% dessa participação”, complementou (ver Quadro 1).

Aurílio contou que a Petrobrás transporta por dutos apenas 7% dos seus produtos, enquanto que



os Estados Unidos chegam a 41%. Segundo ele, a Petrobrás planeja a construção de mais 1 600 km de dutos, os quais, com os 790 km já existentes, atenderão a 16% de suas necessidades. “O custo do transporte

QUADRO 1	
CONSUMO DE DIESEL	
Setores	Part. %
Transporte	79,4
Industrial	1,65
Agropecuário	16,8
Energético	1,4
Público	0,7
Transporte Rodoviário	93,6
Transporte Ferroviário	3,7

Fonte: Petrobrás



Livrar as regiões metropolitanas da fumaça negra resultante da má qualidade do diesel e de sua queima incompleta é a meta do Proconve que exigiu da Petrobrás a distribuição do combustível com 0,3% de enxofre



Foto: Arquivo TM

rodoviário de um metro cúbico de diesel é de US\$ 16,50, enquanto que por duto é de apenas US\$ 2,70”, concluiu.

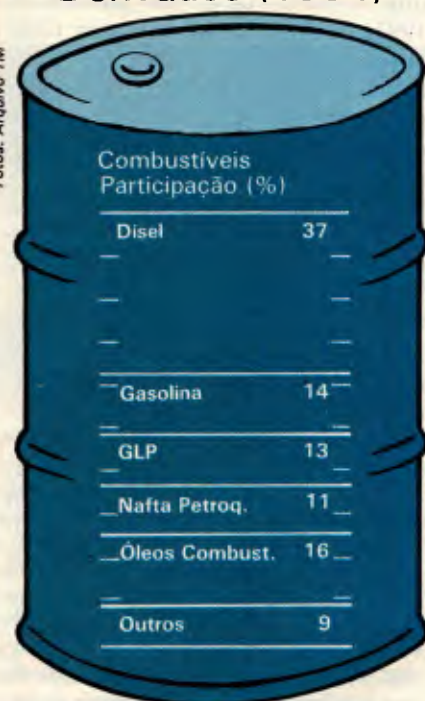
A melhoria da qualidade do diesel exigirá US\$ 1,250 bilhão para a produção do diesel metropolitano, que passará a ser distribuído em todo o país até 1997. Afora isso, a empresa está investindo US\$ 200 milhões em projetos de controle ambiental nas refinarias. No ano passado, um laboratório de análise de emissões custou a ela US\$ 5 milhões. Agora, precisa de US\$ 10 bilhões para pesquisa e prospecção de petróleo, de maneira a aumentar a produção, em cinco anos, de 650 mil para um milhão de barris por dia. “Se não investirmos na produção, o Brasil importará US\$ 15 bilhões até o

ano 2000”, assegurou Aurílio Lima.

A falta de recursos não interfere apenas nos investimentos. A empresa tem sido criticada por atrasar o repasse dos recursos do imposto de importação para o Ministério dos Transportes recuperar as estradas. No entanto, Lima assegura que não há atraso. “Estamos utilizando os direitos de isenção de imposto de importação via *draw back*, que consiste na exportação de produtos resultantes da matéria-prima importada, para não recolher esse imposto”, justificou.

Diesel metropolitano — Mesmo com as alegadas dificuldades financeiras, a Petrobrás começou, em janeiro deste ano, a fornecer o diesel B com 0,5% de enxofre para as regiões

Demanda de Derivados (1992)



Quantidade (m³)

Diesel	26 211	Nafta Petroq.	8 211
Gasolina	10 172	Óleos Combust.	10 735
GLP	9 569	Outros	6 702

metropolitanas de várias capitais: São Paulo, Recife, Fortaleza, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Salvador, Curitiba e Porto Alegre, e também para a cidade de Aracaju.

A empresa, juntamente com a Cetesb, responsável pela implantação do Proconve, com a Anfavea, o Ibama, o DNC e a Secretaria Nacional de Energia, do Ministério de Minas e Energia, consideram viável a aceleração do programa a partir de 1996 e, desse modo, o dísel C, com 0,3% de enxofre, deverá chegar às áreas metropolitanas de São Paulo e de Salvador, e às cidades de Santos, de Cubatão e de Aracaju, e se estender às demais regiões metropolitanas de Belém, de Campinas e de São José dos Campos, a partir de 1º de outubro de 1997, e a extinção do dísel do tipo A (com 1,3% de enxofre) deverá ocorrer a partir de 31/12/1997.

Mas a produção do dísel D, com 0,005% de enxofre, 10% de aromáticos e um número de cetano mínimo de 48, depende de um estudo sobre especificações, a ser concluído em dezembro de 1994.

O Proconve havia estabelecido, por meio da Resolução nº 10/1989, que, a partir de 1º de janeiro de 1993, o CNP forneceria para todo o país o óleo dísel com teor máximo de 0,5% de enxofre e com densidade de 0,81 a 0,85. A Petrobrás conseguiu fenegociar o prazo para dar início ao fornecimento, a partir de junho de 1992, para apenas oito regiões metropolitanas; na verdade, iniciou esse fornecimento seis meses depois.

O mesmo acordo com o Conama estabelece que o dísel com 0,3% de enxofre começaria a ser distribuído a partir de 1996 nas regiões metropolitanas de São Paulo e de Salvador, e nas cidades de Aracaju, de Santos e de Cubatão. O dísel com 0,5% de enxofre só será distribuído para o restante do país a partir de janeiro de 1998.

Para isso, a Petrobrás está cobrando do governo estudos para diferenciar o preço do dísel em função de sua qualidade, a fim de cobrir os investimentos na produção, na segregação e na distribuição. O hidrotratamento do dísel aumentou em 5%

A produção, a distribuição, o controle de qualidade e o consumo, em debate, na busca da melhoria da qualidade ambiental



os custos de produção, até agora absorvidos internamente.

Segundo o engenheiro José Luiz Ferreira Jardim, coordenador de Desenvolvimento de Produtos da Petrobrás, a política de preço subsidiado para o dísel aumentou de tal maneira o consumo que a empresa teve de modificar a estrutura de processamento para extrair, da mesma quantidade de petróleo, 37% de dísel, contra os 24% que eram extraídos vinte anos atrás (ver Quadro 2). “A maximização da produção preju-

dicou a qualidade, tendo aumentado de 1,0% para 1,3% o teor de enxofre”, justificou.

Redução de 30% — O Projeto Eco-Rodo de Economia de Dísel nos Serviços Rodoviários, lançado em 19 de março de 1992, no âmbito do Conpet — Programa Nacional de Racionalização do Uso de Derivados de Petróleo e Gás Natural, propõe, entre outras coisas, reduzir em 30% o consumo atual, que é de 26 mil m³/ano.

Segundo a CNT — Confederação Nacional dos Transportes, caminhões e ônibus desperdiçam 30% do dísel que consomem devido a prática ineficiente. Até 1985, o dísel representava 30% do custo das empresas, mas essa porcentagem já diminuiu graças a várias medidas de contenção de consumo de combustível.

Mesmo assim, o Eco-Rodo estabelece ações destinadas às empresas de transporte, com as quais pretende alcançar esse objetivo (ver Quadro 3).

Estatísticas da Scania e da Mercedes-Benz mostram que é possível reduzir em 20% o consumo de dísel com base apenas na maneira eficiente de dirigir o veículo.

O aumento do consumo é desastroso para o meio ambiente, revela João Eudes Touma, coordenador do Conpet. “Se, para cada litro de dísel consumido, um veículo com motor de 90 kW regulado emite, em média, 1 g/kWh de particulados, 2,3 g/kWh de CO e 0,5 g/kWh de HC, o aumento do consumo em 20% faz com que as emissões de particulados aumentem em 300% e as de CO e de HC em 20%”, exemplifica Touma.

Para o engenheiro Alfredo Szwarc,

QUADRO 3

AÇÕES DO PROJETO ECO-RODO

- Mecanismos de acompanhamento e de avaliação do consumo de dísel nos veículos;
- modo eficiente de conduzir o veículo e processos de motivação para os motoristas;
- sistemas de manutenção preventiva da frota e processos de motivação do pessoal envolvido;
- técnicas de carregamento dos veículos;
- técnicas para a otimização de seleção de rotas e de horários de serviços;
- oportunidades para aumentar o fator de ocupação dos veículos;
- critérios para a adequação de tipos de veículos à natureza dos serviços;
- oportunidades de economia com instalação de acessórios poupadores de combustíveis nos veículos;
- seleção e cuidados com os óleos lubrificantes.