

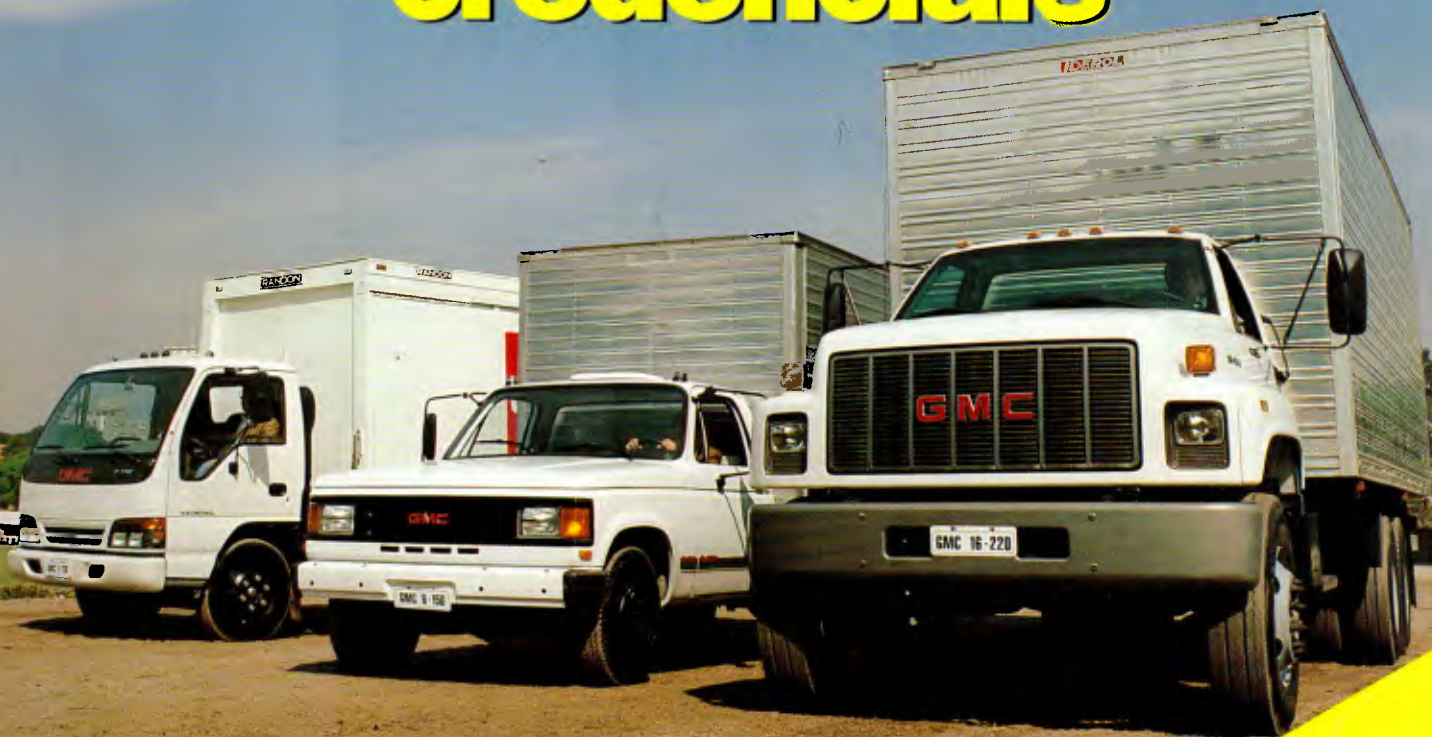
transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 376 - JUNHO/1996 - R\$5,00

CAMINHÕES GMC

A marca que volta com credenciais



FERROVIAS

Os planos
de quem
privatizou

GUIA

Prateleiras
e racks para
armazenagem

SUPLEMENTO ESPECIAL
MERCEDES-BENZ
- Lançada a linha M-96
- 100 anos de caminhão
- O veículo do século 21

GM LAN A MARCA DE CAM TRANSF VOCÊ PARA



Custo x benefício. O melhor desta relação você só encontra quando adquire um caminhão GMC.



Seja qual for o modelo:

- GMC 6-100 ou GMC 6-150
- GMC 7-110

- GMC 12-170, GMC 14-190 ou GMC 16-220

Porque os caminhões GMC oferecem muito mais do que você espera de um caminhão. Veja só:

- A qualidade de um produto assinado pela General Motors
- Tecnologia de ponta com origem nos mercados mais competitivos do mundo: Estados Unidos e Japão
- Mecânica consagrada mundialmente em motores de 90 a 220 cv
- Caminhões projetados e testados sob as mais rígidas normas internacionais de segurança
- Melhor performance entre capacidade de



ÇA GMC.

INHÕES QUE VAI PORTAR O FUTURO.

MULCAVY



GMC

carga, economia, velocidade e durabilidade

- As maiores capacidades de carga em cada segmento
- Caminhões vocacionados para as mais diversas atividades urbanas, rodoviárias ou rurais
- Cabinas de fácil acesso, com espaço e acabamento que proporcionam muito conforto

- Rede de Concessionárias exclusiva de caminhões, ao longo do território nacional
- Serviço de Assistência Técnica 24 HORAS, com ligação gratuita em todo o país
- Maior garantia oferecida no mercado brasileiro de caminhões: 2 anos ou 150.000 km

Passa hoje mesmo em uma Concessionária GMC e veja tudo o que o futuro reservou para você.

GMC

Marca de parceria

FENATRAN 97

FEIRA NACIONAL DO TRANSPORTE

**FENATRAN
A FEIRA
DIRIGIDA AO
TRANSPORTADOR
DE CARGA E AO
EMBARCADOR**

**JÁ TEM DATA MARCADA:
DE 6 A 10 DE OUTUBRO DE 1997
NO EXPO CENTER NORTE
SÃO PAULO - BRASIL**

INICIATIVA

S-NTC

Associação Nacional do Transporte
Rodoviário de Cargas

ORGANIZAÇÃO:

**TECHNI
bus**

FEIRAS E EVENTOS

APOIO:

transporte
MODERNO

DIRETORES

Odair Locanto
Marcelo Fontana

REDAÇÃO

Editor-chefe: Ariverson Feltrin

Redatora-chefe: Valdir dos Santos

Editor-executivo: Eduardo C. Ribeiro

Redatores: Gilberto Penha de Araújo, Carmen Lígia Torres

Arte: Eduardo Gragnani Jr. (Editor), Alexandre Batista (Sub-editor), Daniel Lamano da Costa (Assistente)

Fotografia: Paulo Igarashi

Colaboradores: Jorge Miguel dos Santos (mercado)

Documentação: Maria Penha da Silva

Jornalista responsável: Ariverson Feltrin

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Representantes

São Paulo: Carlos A.B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto, Mônica Barcellos, João E. Teixeira

Rio de Janeiro
SHR Serviços de Assessoria
Sérgio Ribeiro
Rua Alcindo Guanabara, 24, conj. 1.510
Fone/fax: (021) 532-1922
CEP 20031-130 - Rio de Janeiro-RJ

Paraná e Santa Catarina

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

Rio Grande do Sul

Casa Grande Representações
Ivano Casagrande
Rua Gonçalves Ledo, 118
Fone (051) 224-9749 - Fone/fax: (051) 339-4926
CEP 90610-250 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente: Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente: Cláudio Alves de Souza

Distribuição

Lobra - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (oito edições mais o Anuário e As Maiores do Transporte): R\$ 50,00. Pedidos com cheque ou vale postal a favor da Editora TM Ltda. Exemplar avulso: R\$ 5,00. Em estoque apenas as últimas edições. Dispensada de emissão de documentação fiscal conforme R.E.Proc.DRT.1 nº 14498/85 de 06/12/85.

Periodicidade

Mensal

Circulação: 18.000 exemplares

Circula no mês subsequente ao da capa

Registrado no 2º Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob o nº 705 em 23/03/63; última averbação nº 26.394 em 20/07/1988. As opiniões expressas nos artigos assinados e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.

Av. Marquês de São Vicente, 10, Barra Funda, CEP 01139-000, São Paulo, SP
Tel.: (011) 862-0277
Fax: (011) 825-6869 e 826-6120

CGC - 53.995.544/0001-05
Inscrição Estadual nº 111.168.673.117

Filiada à ANATEC e à ABEMD



ÍCULOS & TECNOLOGIA GMC RESSURGE NO BRASIL – A General Motors lança novas famílias de caminhões com tecnologia japonesa, investe em nova fábrica para entrar com firmeza no Brasil, um dos maiores e mais disputados mercados de caminhões do mundo

14



LOGÍSTICA & INTERMODAL AS MUDANÇAS NA MATRIZ DO TRANSPORTE – Especialistas prevêem um avanço do transporte ferroviário e cabotagem com o processo de abertura da economia.

26

PRIMEIRAS AÇÕES DAS FERROVIAS PRIVATIZADAS – As empresas que compraram em leilões os trechos da Rede Ferroviária Federal começam a operar e tomam uma decisão: vão baixar os fretes para atrair embarcadores que utilizam caminhão

30



NEGÓCIOS & ADMINISTRAÇÃO NA ROTA DOS TRILHOS – O grupo Daimler-Benz, que controla a Mercedes-Benz, maior fabricante mundial de caminhões, cria a Adtranz, em sociedade com a ABB, para atender à demanda de material ferroviário prevista com a redefinição do trem

34

O PERFIL DO MOTORISTA – O governo federal, através do Programa de Redução de Acidentes nas Estradas (Pare), está levantando o perfil físico e comportamental dos condutores de caminhões com base em técnicas modernas e científicas

36

AVANÇA A PARCERIA COM AGREGADOS – Aumenta o número de transportadoras que trabalham em regime de parceria, uma saída para atender ao aumento de demanda sem perder o nível de qualidade exigido pelos embarcadores

38



ROTA LEVE AS NOVIDADES DAS MONTADORAS – A Sprinter, que chega para substituir a linha MB-180, a nova Kombi, que a Volkswagen promete para setembro, e o Corsa Combo são alguns dos veículos que as montadoras estão preparando para driblar os congestionamentos urbanos

39



UIA das PRATEIRAS E RACKS Quem fornece o quê – Levantamento de campo realizado por TM revela nomes de empresas, endereços e linhas de produtos dos principais fornecedores de estruturas de armazenagem e racks, mercado em ebulição com a modernização da economia

41

SUPLEMENTO

MERCEDES-BENZ, ONTEM, HOJE E AMANHÃ - Empresa comemora cem anos de produção do primeiro caminhão. Lança a nova linha de médios e semipesados M-96 e já está desenvolvendo a tecnologia para o caminhão do século 21.

SEÇÕES

Cartas	6	Produtos	49
Editorial	7	Indicadores & Mercado	50
Atualidades	8	Pérolas	54
Memória	47		

INDICADORES & MERCADO

Como assinante da revista "Transporte Moderno" e, também, devido à nossa atividade na área de seguros em geral, gostaríamos que, se possível, fossem incluídos na seção de Indicadores e Mercado os valores dos caminhões novos (1996) ou quase novos (1995), pois será de suma importância termos acesso a essa informação para o melhor desempenho do Departamento Técnico de Automóveis em proceder aos respectivos cálculos – custo do seguro – baseados naqueles valores.

CELSONICOLETTI
Integridade Corretagens de Seguros Ltda.
São Paulo (SP).

Estamos providenciando o retorno dessa seção, incluindo os preços de "mercado" dos caminhões e não apenas os preços de "tabela".

CARGA EXPRESSA

Primeiramente, gostaria de parabenizar esta conceituada publicação pelo enfoque dado na cobertura de uma rota de carga expressa, do Expresso Araçatuba (sem trocadilho), evidenciando que os obstáculos estão aí para serem vencidos, como ficou provado no acompanhamento de um veículo nosso que cumpre regularmente a rota São Paulo (SP) – Porto Velho (RO).

Todavia, gostaria de esclarecer que o trecho Araçatuba (SP) – Cuiabá (MT), que é percorrido em aproximadamente 15 horas, não possui 1.500 km como se refere a matéria, e sim 1.159 km, o que representa uma velocidade média de 77 km/h e não os 100 km/h apresentados na reportagem.

OSWALDO D. CASTRO JR.
Gerente Marketing
Expresso Araçatuba
São Paulo (SP)

PIONEIRISMO NA INTERNET

A edição nº 374, abril/94 traz nas páginas 18-20 matéria sobre a Rede Mundial de Computadores – Internet e faz de menção, de forma errônea, sobre a Transportadora Americana como pioneira entre as transportadoras a ingressar na Internet.

O Expresso Mira foi a primeira empresa de transportes no Brasil a ter sua Home Page na Internet. O lançamento de nosso site foi feito na Fenatran'95. Foto ilustrativa bem como o relato de nosso projeto sobre Internet estão editados em sua revista nº 370 de agosto de 1995, pág. 24 e 25.

Quando definimos a vanguarda em tecnologia como tática da empresa, ponderamos o seu alto custo, porém consideramos que o reconhecimento de nossas ações seria compensador. Por isso, peço que divulgue o pioneirismo do Expresso Mira na Internet.

A TM consultou a home page da Expresso Mira no começo de março de 1996 e encontrou apenas o logotipo da empresa com o aviso "Breve" enquanto a home page da Transportadora Americana com várias páginas já estava em pleno funcionamento.



Uma das filiais da transportadora Expresso Araçatuba na rota São Paulo – Porto Velho

MAIORES DO TRANSPORTE

Questionamos os métodos utilizados por essa conceituada revista para classificar as empresas do nosso ramo.

Há pouco tempo na diretoria comercial da Retipar, constatei nossa colocação atrás da Retimaq de Ponta Grossa (PR). Com certeza é uma empresa conceituada e uma concorrente à altura. O ponto não é esse. A verdade é que, no resultado da Retimaq, está sendo incluída a concessionária VW caminhões, o que "incha" os valores sobremaneira. Nós somos uma empresa voltada exclusivamente à recuperação de motores, e partes afins. E não se pode comparar a venda de caminhões com venda de motores, bombas injetoras e caixas de câmbio.

Seria possível rever estes números para a próxima edição?

ALAIN SERGE DUFOUR
Diretor Comercial
Indústria e Comércio Retipar Ltda.
Curitiba (PR)

Infelizmente, não temos como separar do balanço as duas atividades da Retimaq, cuja direção admite que soma os valores da retífica e os apurados pela revenda de caminhões.

TM HÁ 30 ANOS

Como diretor de Transporte moderno, à época, gostei muito da seção TM há 30 anos.

De fato, na época tudo era novidade no setor e as referências para o texto eram paupérrimas.

Para o editor, como vocês sabem, a história de uma capa a gente não esquece, mesmo após 30 anos...

ROBERTO MUZYLAERT
São Paulo (SP)

Ganham todos

Está aberta a temporada das privatizações, um equilíbrio na natureza dos negócios porque estanca a deterioração, cria um presente de restauração e perspectivas futuras de modernização e ampliação da infra-estrutura de transportes. As privatizações já ocorrem nos diversos modais, casos mais recentes são os trechos ferroviários conhecidos como malhas Oeste e Centro-Leste, na posse de grupos privados brasileiros e estrangeiros.

TM entrevista nesta edição o diretor de Transporte da Cia. Vale do Rio Doce, José Carlos Nunes Marreco, que comandou o processo de amarração dos parceiros para a privatização da malha Centro-Leste, de 7 mil km de extensão. Uma das primeiras atitudes dos novos proprietários – sete grupos mais a CVRD – à frente do negócio será baixar o valor do frete e, com isto, lançar as bases para a ampliação das cargas ferroviárias, que hoje representam apenas 22% do total movimentado no país.

Esta edição abre espaço também para a vice-presidente do grupo Libra, Celina Borges Torrealba, que mostra os primeiros resultados do Terminal 37, privatizado pelo grupo no porto de Santos, na primeira experiência desestatizada de operação de contêineres em portos brasileiros.

O Estado se assemelha à mãe que molda o filho para viver sob sua saia e não num mundo regido quase sempre por leis leoninas de sobrevivência. O resultado dessa proteção é a ineficiência operacional somada à superposição de leis e privilégios que resultam no que se convencionou chamar Custo Brasil. A eficiência do modal rodoviário é resultado da excessiva intervenção estatal nos modais marítimo e ferroviário.

O Brasil agora caminha no setor de transportes para o equilíbrio de forças entre os modais, fato que necessariamente passa pela tão falada e pouco praticada intermodalidade. Integrar os modais pressupõe uma economia sem o dragão inflacionário que mascara qualquer ineficiência. Estabilidade econômica gera investimentos de médio e longo prazos, imprescindíveis alavancas para o planejamento estratégico de um novo modelo de transporte para o Brasil.

Exemplos bem sucedidos de privatizações ocorridas tanto na infra-estrutura como na operação de transportes começam a provar que os governos devem cair fora das estradas, rodoviárias, portos, trilhos etc.

A Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC), privatizada recentemente livrou o governo da cidade de São Paulo de um abacaxi descomunal, traduzido por um prejuízo diário de US 1,5 milhão, uma bola de neve realimentada cotidianamente por um quadro de 10 funcionários/ônibus, o dobro da iniciativa privada.

A CMTC não existe mais. A frota de ônibus está mais nova e ninguém – a não ser os funcionários privilegiados por altos salários e pouco trabalho – se lembra da estatal.

A Socicam, empresa privada, opera duas dezenas de estações rodoviárias que estavam nas mãos dos governos. Em todas nota-se a melhoria dos serviços por conta do compromisso contratual dos arrendatários em investir na qualidade dos serviços e ampliação da infra-estrutura.

A Via Dutra, há anos se arrastando no abandono estatal, recentemente privatizada já é um novo alento para economizar custos e vidas no eixo Rio-São Paulo.

A privatização de terminais portuários e, agora, o ritmo acelerado da desestatização das ferrovias, são outros sinais que o país está se movimentando na direção do equilíbrio na distribuição das cargas, com ganhos generalizados para todos.

O editor

Iveco com um pé no Brasil

O neozelandês Alan B. Fox, principal executivo da Iveco da Inglaterra está desde abril no Brasil prospectando o mercado brasileiro de caminhões. Fox já visitou Curitiba e algumas cidades mineiras, analisando locações para uma futura fábrica. Ele tem até outubro, no máximo dezembro, para entregar o relatório final de seus estudos ao superintendente mundial do grupo Fiat, Paolo Cantarella. A Iveco inglesa, dirigida por Fox, é associada à Ford. A Iveco é o segundo maior fabricante europeu de caminhões – produziu 51 mil unidades em 1995, atrás apenas da Mercedes, com 83 mil unidades no mesmo ano. A marca esteve no Brasil até meados da década de 80 quando desativou sua fábrica instalada em Xerém, em Duque de Caxias, RJ.

Sai MB-180, entra Sprinter

A Mercedes-Benz do Brasil assumiu também as atividades relacionadas com a produção de caminhões e ônibus da MB Argentina. Esta, a partir de janeiro próximo inicia a produção do Sprinter, o furgão que substitui o MB-180 que até junho era fabricado na filial espanhola. A informação foi prestada pelo vice-presidente mundial da Mercedes-Benz para Veículos comerciais, Berndt Gottschalk, ao anunciar o lançamento do Sprinter no Mercosul em 1997.

ENTREGA URBANA



Cargo 814 intensifica disputa nos leves

A chegada do Cargo 814 em 83 concessionárias Ford com franquia de caminhões a partir de 15 de julho, amplia a gama de oferta na categoria de leves no mercado e dentro da própria marca, com um veículo de cabine avançada a se somar ao tradicional F-4000, de cabine semi-avançada. A nível de mercado, soma-se aos VW 7-100 e 8-140, aos Mercedes-Benz 7-100 e 914, aos Agrale 4.500, 5.000, 7.000 e 7.500, aos Puma 914 e 7.900 e aos GM 6.000 e 6.000 T, além dos importados da Coreia, marca Kia Motors.

Apesar de o volume ter caído neste primeiro semestre, em comparação com igual período do ano passado, a participação dos leves continuam em ascensão e, dentro da categoria, os modelos de cabine avançada representam 68%, informa Cláudio Tombolato, gerente de Marketing da Ford. “Com o 814, a Ford quer conquistar 7% no segundo semestre com 400 unidades”, assegura.

Para isso, oferece algumas vantagens sobre a concorrência, começando pelo preço de R\$ 40.600, o modelo de 3.300 mm de entre-eixos, e de R\$ 42.000,00, o de 3.900 mm; a maior plataforma de carga, graças a longarinas de 640 mm na versão de entre-eixos de 3.900, assegurando balanço traseiro de 1.840 mm, motor com intercooler de 140 cv e torque de 42,3 mkgf, que garante saídas rápidas e economia de combustível de 9% em relação à concorrência, a cabine cara-chata de melhor visibilidade e facilidade de manobras (círculo de viragem de 13,4 m), freio-motor e de estacionamento modulável.

Cummins atualiza motor com Iveco

O motor da série B, da Cummins, que equipa o novo Cargo 814 e também uma das versões do F-4000, desenvolvido nos EUA no começo da década de 80, começa a ser modernizado na Europa como primeiro produto resultante da *joint-venture* firmada com a Iveco italiana no começo deste ano. “Além de ganhar 20% a mais de potência, o motor terá componentes eletrônicos e será lançado em três anos”, revelou Yoshio Kawakami (foto), diretor comercial da Cummins do Brasil.



Com isso, a Cummins pretende estender a aplicação dessa série de motores de quatro e seis cilindros para uma gama maior de caminhões do leve ao semipesado. “O motor atual de quatro cilindros pesa entre 60 e 70 kg menos do que o da concorrência. Equipado com turbo aftercooler, alcança potência máxima de 140 cv a 2.600 rotações e torque de 42 mkgf, que equivalem aos de um modelo de seis cilindros”, acrescentou.

Contran regula uso do tacógrafo

A Resolução 8.156 do Contran – Conselho Nacional de Trânsito estabelece requisitos mínimos para a operação do registrador de velocidade, espaço e tempo (tacógrafo), já obrigatório nos veículos de transporte de produtos perigosos e escolares e, desde sua fabricação, nos veículos destinados ao transporte de passageiros com mais de dez lugares e no transporte de carga com capacidade máxima de tração (CMT) igual ou superior a 19 toneladas,

O art. 2º da resolução especifica que o tacógrafo deve apresentar pelo menos as seguintes informações das últimas 24 horas de operação do veículo: velocidade desenvolvida, distância percorrida, tempo de operação e suas interrupções; data e hora de início da operação; identificação do veículo e dos condutores.

Qualidade em transporte

Dia 5 de setembro as revistas Transporte Moderno e Technibus promovem em São Paulo o Seminário de Qualidade e Produtividade nos Transportes, com a apresentação dos “cases” da Viação Itapemirim e Rápido Araguaia. O evento será reforçado ainda pela presença de Maurício Reis, da Vale do Rio Doce, autor do livro sobre ISO 14000 e de Maurizio Prette, diretor da Pirelli mundial.

Inform.: (011) 862-0277, com Fernanda.

OPERAÇÃO

Mercedes procura comprador para Campinas

A Mercedes-Benz pode encerrar as atividades em Campinas se conseguir encontrar alguma empresa interessada em utilizar as instalações da fábrica de ônibus. Enquanto isso, uma parte do terreno em torno está sendo loteada. A afirmação foi feita por Bernd Gottschalk, vice-presidente da Mercedes-Benz AG para Veículos Comerciais, por ocasião da apresentação do novo presidente da Mercedes-Benz do Brasil, Ben van Shaik e despedida de Rolf Eckrodt, que vai representar a Daimler-Benz na Adtranz, empresa de material ferroviário do grupo, em sociedade com a ABB – Asea Brown Boveri.

“Essas instalações sempre foram superdimensionadas para as nossas necessidades, além disso, a situação mudou em comparação com as intenções da empresa na época da construção”, acrescentou.

Em operação desde 1978, a Mercedes-Benz de Campinas é considerada a maior e mais moderna fábrica de ônibus do mundo ocidental, ocupando terreno de 2,3 milhões de m², que abriga a fábrica de 220 mil m². A intenção do grupo, na época, era transferir a produção para Campinas.

“Vamos continuar produzindo plataformas e chassis, mas entendemos que as carrocerias devem ser atribuídas a quem consegue obter vantagens de custos”, diz Gottschalk. Segundo ele, na Alemanha, a produção de ônibus monoblocos vai continuar. “Mas não são os mesmos daqui. São rodoviários de sofisticada tecnologia e alto luxo, que custam 500 mil marcos (cerca de US\$ 330 mil)”.

Outra preocupação mostrada por Gottschalk é a Autobus, subsidiária mexicana em *joint-venture* com a Caio. O vice-presidente da MB mundial aproveitou sua vinda ao Brasil para conversar com Cláudio Regina, diretor da Caio, visando à retomada da produção de ônibus na fábrica mexicana em Monterrey. “Vamos financiar a produção nessa primeira fase com nossos recursos”, limitou-se, sem revelar mais detalhes.



Randon produz componentes Jost

Menos de um ano depois que assinou com a Jost-Werke alemã um contrato de transferência de tecnologia que resultou na Jost Brasil, a Randon, maior fabricante de implementos rodoviários do país, construiu e iniciou as operações da fábrica de pinos-reis e quintas-rodas da marca Jost no complexo industrial do grupo em Caxias do Sul (RS).

Instalada em área de 6.800 m², a Jost Brasil, que iniciou as operações em 14 de junho, tem capacidade para produzir cem mil peças por ano. De agosto de 1995 até o início da produção, as peças eram importadas da matriz alemã para fornecimento a empresas como a Mercedes-Benz.

“A fábrica entra em operação com mercado garantido, suprimindo a Ford e a VW, além da Mercedes”, diz seu diretor Erino Tonon, que tem mantido contatos para fornecimento à Iveco, Scania e Mercedes na Argentina, além da Volvo e Scania, no Brasil.

A nova fábrica exigiu investimentos de US\$ 10 milhões, divididos entre as duas sócias, em máquinas e equipamentos com objetivo de manter o padrão da matriz alemã de qualidade e produtividade.

Ralf Peter Amann, gerente industrial, cita, por exemplo, o sistema de pintura solvente em água e o tratamento de efluentes líquidos, que antecipam as exigências do ISO 14.000 de controle ambiental.

Pesado Mercedes-Benz ganha reforços



O reescalonamento de potência imprimido nas três famílias de motores Mercedes-Benz no decorrer do primeiro semestre conferiu ao caminhão extrapesado LS 1935 seis cavalos a mais de potência, passando de 354 cv para 360 cv. Esse aumento aparentemente pequeno, segundo a engenharia da fábrica, propicia ganho de 20% nas retomadas de velocidade graças à conjugação com a nova caixa ZF 16-S 1650, de maior torque e com o eixo traseiro HL-7/015 D (S) de 13 t de capacidade técnica e equipado com redução nos cubos das rodas.

As novas escalas de potência resultam de uma busca de redução dos níveis de emissões para atender aos limites estabelecidos pelo Conama Fase III, por meio de otimização da queima do combustível. Para isso, a câmara de combustão dos pistões foi substituída por outro tipo ômega, a taxa de compressão foi aumentada, os bicos injetores foram uniformizados para os de cinco furos e os anéis de pistão redimensionados para reduzir o consumo de lubrificante.

COMUNICAÇÕES

Scitor oferece tecnologia para movimentar dados

O avanço da globalização da economia tem exigido um controle cada vez maior das operações de transporte para o suprimento das indústrias e para a distribuição de produtos no mercado mundial. Se os transportes contribuíram para esse avanço, os serviços de telecomunicações têm sido imprescindíveis para viabilizar essa nova fase do mundo dos negócios. Não é por outro motivo que as grandes empresas internacionais de suprimento e gerenciamento de comunicações começam a buscar o mercado brasileiro, impulsionadas pela abertura do mercado pelo governo brasileiro.

A mais recente é a Scitor, que está se instalando em São Paulo, de olho nas operadoras de transporte marítimo de longo curso, já que é a maior fornecedora de sistemas de comunicações para o transporte aéreo em todo o mundo, por meio da empresa-mãe Sita.

De origem norte-americana e criada em 1991, a Scitor se propõe a oferecer serviços de gerenciamento de rede de dados, de meios de rede, redes virtuais privadas, além de outros serviços de valor agregado como EDI e EFF (transferência eletrônica de fundos), para as empresas internacionais de movimentação de informações. Para isso, utiliza todos os meios disponíveis como satélites, cabos submarinos e de fibra ótica, telefonia, através de plataformas tecnológicas de última geração,

Com 40 mil usuários espalhados por 225 países, o Grupo Sita tem entre seus clientes as companhias aéreas, indústrias de computadores, redes de hotéis, montadoras, bancos e petroleiras. Com receita anual da ordem de US\$ 1 bilhão, o grupo emprega 5.900 pessoas. Dessa receita, a Scitor responde por 30%, com 400 empregados.

Mais terminais BR com ISO

O terminal da bandeira BR Petrobrás em Barueri, na Grande São Paulo, foi certificada pelo diploma ISO 9002 na distribuição de diesel – da carga ao descarregamento nos postos ou garagens de frotistas. O cumprimento dos quesitos requereu, entre outras providências, o treinamento de 400 caminhoneiros

que carregam em Barueri. As bases da BR de Maceió, Londrina, Guarulhos e Brasília, mais aeroporto do Galeão e fábrica de lubrificantes de Duque de Caxias, já estão certificadas pelo ISO 9002 e ISO 9001 (unidade de lubrificantes). Araucária, Recife, Salvador e Fortaleza deverão ser homologadas até final de 1996.



Grupo Libra abre foco na cabotagem

O grupo Libra já decidiu que vai direcionar foco na operação de cabotagem, um mercado ainda incipiente, mas com possibilidades de crescer. “Decidimos agora, mas sei que só iremos colher frutos dentro de dois a três anos”, disse a vice-presidente do grupo Celina Torrealba (foto). “Se a comunidade marítima não abrir os olhos, seremos engolidos pela ferrovia, que, privatizada, vai impulsionar um processo de modernização nos portos e, por consequência, da cabotagem”.

O grupo Libra, que em novembro de 1995 privatizou o Terminal 37 do porto de Santos, de 1.100 contêineres movimentados por mês já opera 7.000 unidades, uma boa produtividade considerando que ainda opera com equipamentos obsoletos.

A empresa acreditou que o Brasil pós-90 seria um palco de fortes mudanças estruturais, e centrou foco em dois programas: reestruturação interna e diversificação, esta uma ação que produziu o Terminal 37 e a implantação do Estaleiro Niterói.

UPS ingressa no mercado chinês



A UPS, uma das maiores transportadoras de carga expressa do mundo (faturamento de US\$ 21 bilhões e 3,1 bilhões de despachos em 1995), acaba de ingressar no mercado chinês em *joint-venture* com a Sinotrans Pekair, empresa que funcionava desde 1988 como agente de cargas para a UPS. A partir da sede, na capital Beijing (Pequim), a UPS pode ampliar seus negócios para todo o país, juntando a tecnologia de distribuição da UPS com a experiência comercial da líder chinesa Sinotrans. Essa associação coincide com o anúncio de investimentos de US\$ 400 milhões pela UPS no mercado asiático, que prevê a construção de um terminal de cargas em Taiwan e a programação de doze vôos semanais para o continente, via aeroporto de Kansai, no Japão.

Pirelli vende 30 mil FR11

Em cem dias de comercialização, a Pirelli vendeu 30 mil unidades (60% para ônibus e 40% para caminhões) do pneu FR11 o novo radial lançado em abril.

Entre os mais destacados compradores estão a Viação Redentor, do Rio, e a São Geraldo, de Minas Gerais.

OPERAÇÃO

Martins inaugura armazém automatizado

Um armazém de 10 mil m² e 20 m de pé direito, com 19 ruas e 26 mil posições de paletes (foto abaixo), inaugurado pelo grupo atacadista-distribuidor Martins, em 4 de julho, em Uberlândia (MG), aumenta em 12% a capacidade de armazenamento de carga, que no ano passado movimentou 300 mil toneladas. A novidade não é só a dimensão – os



outros dois em atividade na mesma área, medem 83 mil m², sem contar os 64 mil m² dos 30 Centros de Distribuição Avançados – mas a operacionalidade. A automatização, que inclui três transelevadores, esteiras rolantes, sistemas de leitura ótica e software controlador de tráfego, exige a presença de apenas sete pessoas na movimentação diária de 1.500 toneladas de carga: um pilo-

tando o computador, três nos transelevadores, dois nas empilhadeiras (uma na doca de entrada para transportar a carga do caminhão à esteira e outra na saída para retirar o paleta da esteira para o caminhão) e outro de reserva.

Funcionando no critério Fifo, o novo armazém trabalha com paleta fechada e de dimensões padronizadas: padrão BR, com máximo de 1,5 tonelada e 1,70 m de altura.

Como nem toda carga chega ao depósito paletizada, essa arrumação é preparada na doca de entrada. Uma vez colocado na esteira, o paleta recebe uma identificação que é lida por sensores infra-vermelhos. Chegadas as dimensões, o paleta é enviado para o transelevador, que o transporta para o endereço indicado.



Armazém de 10 mil m² em Uberlândia

GENTE



Eckrodt, Berndt Gottschalk, vice-presidente mundial, e Ben van Schaik, o novo presidente da MBB

Rolf Eckrodt assume Adtranz

Depois de presidir por quatro anos a Mercedes-Benz do Brasil, período em que submeteu a empresa a um dos mais duros programas de enxugamento de sua história, e também de trazer para o Brasil a sonhada fábrica de automóveis, Rolf Eckrodt assume, a partir de 1º de agosto, a vice-presidência da Adtranz - ABB-Daimler Benz Transportation, *joint-venture* do maior grupo industrial alemão com a Asea Brown Boveri. Com sede em Berlim, a nova capital da Alemanha, a Adtranz tem na presidência Kaare Vagner, representante da ABB, e Eckrodt, na vice-presidência, representando a Daimler Benz.

Eckrodt responderá pelas atividades da empresa na Alemanha, China e Oriente Médio e pelos trens de alta velocidade, locomotivas diesel, metrô de superfície e sistemas ferroviários.

Os preços da linha GMC



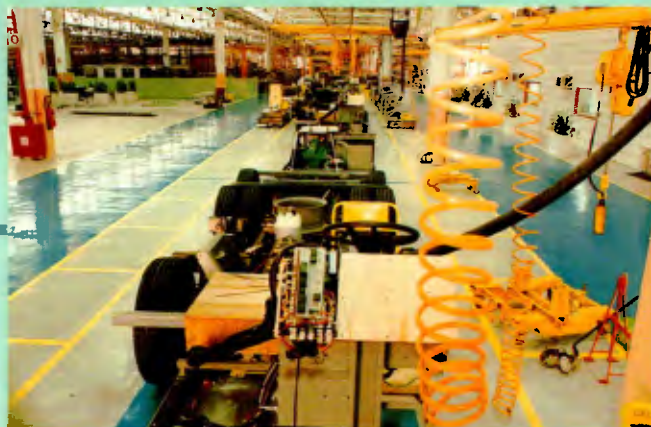
A General Motors divulgou a lista dos preços (válidos até 31 de agosto) dos caminhões GMC que começou a vender no mercado brasileiro. A linha 6-150, trazida da Argentina, tem o melhor preço entre os concorrentes. O GMC 7-110, importado da Isuzu japonesa, tem preço acima do Volkswagen e do Carguinho, mas melhor do que os Mercedinhos 709 e 710. Já a linha 12 toneladas, trazida dos EUA, está fora de competição (só ganha do MB 1218), enquanto as versões 14 e 16 estão bastante competitivas. A GM pretende vender 2 mil unidades desses veículos em 1996.

Os caminhões GMC terão um preço promocional até 31 de agosto de:

Modelo:	R\$
6-100	30.700,00
6-150	33.350,00
7-100	39.000,00
12-170	
- Curto	45.400,00
- Longo	45.650,00
14-190	
- Curto	54.050,00
- Longo	54.300,00
16-220	
- Curto	59.900,00
- Longo	60.200,00

REESTRUTURAÇÃO

Scania inaugura fábrica de chassis de ônibus



A Scania Latin America passou, em junho, a concentrar a produção de chassis de ônibus na fábrica de São Bernardo do Campo (SP). Para isso, inaugurou uma instalação especial separada da linha de montagem de caminhões. A nova unidade, construída no novo conceito de célula de produção com ferramentais específicos, tem como objetivo ganhos de produtividade e de contribuição à qualidade do meio ambiente, graças à eliminação do processo de pintura (os fornecedores entregam os componentes previamente pintados) e os resíduos são separados por tipo para facilitar escoamento e reutilização.

Ocupando área de 5.500 m², a fábrica fornecerá chassis para toda a América Latina. No ano passado, dos 4.170 ônibus vendidos pela empresa em todo o mundo, 1.900 foram absorvidos pela região, que tem no Brasil o maior mercado da marca (1.516 em 1995).

Caminhões em nova realidade

"Temos consciência de que o páreo na área de caminhões no Brasil é muito difícil. Aqui estão os maiores competidores mundiais", frase de Carlos Buechler, diretor de Engenharia da General Motors do Brasil durante o lançamento da linha GMC em julho.



Eletricidade debate transportes

A Light, do Rio de Janeiro, vai sediar, de 27 a 30 de agosto, o IV Congresso Latino-americano (Clatee) e o XI Congresso Nacional de Transportes das Empresas de Energia Elétrica (Sntee), evento técnico-científico que promove o intercâmbio de experiências entre profissionais das áreas de transporte das empresas da região. Participam também empresas dos setores de saneamento, telecomunicações, limpeza urbana, distribuição de gás, além de fornecedores dos equipamentos e serviços de transportes. Os congressos debaterão: Veículos e Equipamentos de Serviço, Manutenção, Gerência e Planejamento de Sistemas de Transporte, Operação e Segurança, e Transporte de Equipamentos e Materiais.

Rockwell na reposição

A Rockwell do Brasil instalou um centro de distribuição de peças para atender ao mercado de reposição de eixos, que objetiva melhorar o atendimento na redução do prazo de fornecimento e intensificar o treinamento técnico dos usuários para recuperar a participação do mercado. Ao mesmo tempo, está oferecendo gratuitamente catálogo eletrônico de peças e serviço técnico de esclarecimento de dúvidas aos clientes pelo fone (011)704-6831 ou fax (011) 704-6880.