

transporte

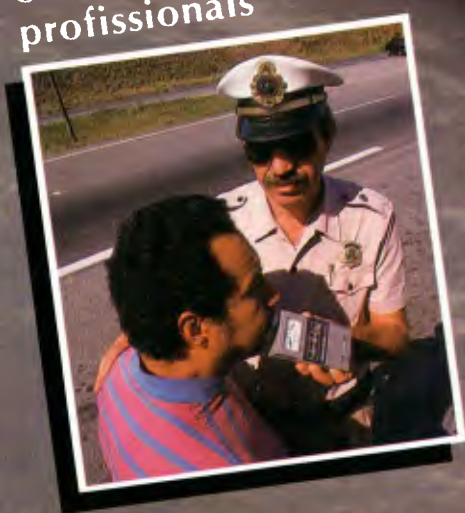
MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 360 - JULHO 1994 - R\$ 4,00


Editora TM Ltda



ESPECIAL
O álcool entre os motoristas profissionais



O-400, novo rodoviário da Mercedes

UM PESADO AO GOSTO DO FROTISTA

EXTRALARGOS
Especialistas contestam estudo da Embraer

POLÍTICA
Os planos de Lula para os transportes



**Quando o retentor não é Sabó
é sujeira na certa.**



**Peça perfeição.
Peça retentor Sabó.
O n.º 1 do Brasil.**

SABÓ
Retentores

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redator-Chefe

Váldir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redator

Walter de Sousa

Colunista

José Luiz Vitú 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 de Sul

CasaGrande Representações

Ivano CasaGrande

Rua Gonçalves Ledo, 118

Fone: (051) 224-9749 Fone/Fax: (051) 339-4926

90610-250 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Di

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LDBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) R\$ 40,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso R\$ 4,00. 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: 18 000 exemplares

Registrado no 2° 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/1994

Ano 31 - n° 360 - Julho de 1994

ISSN n° 0103-1058 - R\$ 4,00

SUMÁRIO

ESPECIAL - BEBER E DIRIGIR

- | | | |
|---------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ABERTURA | 12 | Doses são menores no transporte comercial
Estatísticas vêm dos EUA e da Austrália |
| INTERNACIONAL | 14 | Austrália comprova os perigos da embriaguês
Testes mostram alterações dos motoristas |
| FROTISTAS | 16 | Treinamento é o melhor método de controle
Uso de bafômetro gera reação negativa |
| FISCALIZAÇÃO | 18 | Alcoolismo não faz parte da rotina dos fiscais
Bafômetro é utilizado apenas em casos esporádicos |
| LEI SECA | 20 | Ingestão de álcool nas estradas é hábito
Proibição de venda não é levada a sério |
| RECUPERAÇÃO | 22 | Alcoolismo é considerado doença progressiva
Tratamento exige empenho pessoal e da empresa |

Leia em TRANSPORTE MODERNO

- | | | |
|---------------|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| LOGÍSTICA | 24 | Kodak reduz tempo de importação no Cone Sul
Armazém central facilita trâmites de alfândega |
| INTERNACIONAL | 26 | Cummins investiu 6% do lucro em tecnologia
Aos 75 anos, empresa vê mercado crescente na AL |
| POLÍTICA | 32 | PT quer maior planejamento nos transportes
Partido também não dispensa recursos privados |
| EXTRALARGOS | 34 | Técnicos de São Carlos contestam Embraer
Suspensão a ar é boa, mas extralargo é danoso |

Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

- | | | |
|---------------|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| LANÇAMENTO | 41 | Mercedes apresenta família de ônibus O-400
Mudanças aproximam montadora do cliente |
| FINANCIAMENTO | 43 | Baixas tarifas reduzem renovação da frota
Juros altos inibem acesso às financeiras |
| RODOVIÁRIO | 46 | Encontro da NTR propõe resgate da tarifa
Solução só virá com vontade política |

Neuto Escreve - **4** Atualidades - **5** Rumos e Rumores - **39**
Produtos - **40** Última Parada - **49**

Capa: Paulo Igarashi



NEUTO

ESCREVE

A nova versão do Código

Uma blitz realizada pelo DER de São Paulo na SP-127, que liga Piracicaba a Rio Claro, provocou reclamações dos transportadores contra o ônus das multas (veja Custos & Fretes 137, de julho de 1994). Tal ônus seria muito maior se já estivesse em vigor o novo Código de Trânsito Brasileiro, aprovado recentemente pela Câmara e em discussão no Senado. O projeto da Câmara introduz um grande número de modificações na legislação atual, especialmente nos aspectos de fiscalização de cargas por eixos, de normas gerais de segurança e de organização do sistema de trânsito.

No caso dos excessos, a multa atual, de 20 UFIR para cada 200 kg, será substituída por uma escala progressiva, que começa em 5 UFIR, para sobrecargas de até 600 kg. Estouros entre 1 000 kg e 3 000 kg (os que ocorrem com maior frequência) pagarão multas de 30 UFIR para cada 200 kg. A maior punição será de 50 UFIR para cada 200 kg, quando o excesso ultrapassar 5 000 kg.

Para complicar, o transbordo de qualquer sobrecarga será obrigatório. Se a operação não for possível, como acontece, por exemplo, com cargas frigorificadas ou líquidas, o veículo se-

rá recolhido ao depósito até que a irregularidade seja sanada. A atual tolerância de 5% será substituída por um novo percentual, a ser fixado pelo Contran. No entanto, a solução do grave problema do mau funcionamento das balanças fica apenas no campo das boas intenções. O projeto limita-se a determinar que caberá ao Contran estabelecer a metodologia e a periodicidade adequadas para aferi-las.

Uma novidade alvissareira é que o embarcador passará a responder pelo excesso quando for o único remetente. Hoje, dificilmente a transportadora consegue repassar as multas ao cliente. Transportador e embarcador serão solidários quando a fiscalização constatar diferença entre o peso acusado pela balança e o que consta na nota fiscal ou no manifesto. Porém, se o veículo contiver cargas despachadas por vários clientes, a responsabilidade pelo excesso continua sendo exclusivamente do transportador.

O Contran poderá autorizar a utilização de novas configurações de eixos que resultarem de pesquisas e de avanços tecnológicos. Também terá poderes para regulamentar o uso dos pneus extralargos (veja matéria nesta edição). Os veículos em circulação que ultrapassarem os limites legais de pesos e dimensões ficarão sujeitos a restrições, mas poderão circular até o seu sucateamento.

Entre as novas exigências adotadas pelo projeto estão o uso obrigatório, por todos os veículos, do cinto, inclusive na cidade, e de um dispositivo de luz diurna simultânea à ignição. O tacógrafo, e até mesmo o ainda pouco conhecido totalizador autônomo de excesso de esforços horizontais (Drivemaster), também serão obrigatórios para veículos de cargas com mais de 3,5 t, para ônibus escolares e para veículos de passageiros com mais de dez lugares. A fixação dos assentos aos chassis dos ônibus deverá ter garantia do encarregador.

Embora determine que a velocidade mínima na estrada não poderá ser inferior a metade da máxima, o documento não fixa nenhum limite mínimo para a relação potência/peso dos veículos. Mas cria inspeção de segurança periódica e aumenta o número de exigências necessárias para se obter cartas profissionais.

O projeto caracteriza como crime certas infrações, como, por exemplo, dirigir embriagado ou sem carta, ou entregar o veículo a pessoa não-habilitada, e transforma essas infrações em agravantes que duplicam a pena no caso de homicídio culposo cometido pelo motorista.

No campo institucional, cabem críticas à timidez da municipalização do trânsito, à composição desequilibrada do Contran (dezenove membros do poder público e somente seis da iniciativa privada) e ao excesso de questões pendentes, que ficaram para esse conselho resolver. Uma delas será a de regulamentar o transporte de cargas por ônibus.



Foto: Divulgação

Batizado de 7500DT, o novo leve da Agrale ganhou 25 cv em relação ao 7000D

Agrale lança versão turbinada do 7000D

Pouco mais de um ano depois de lançar seu modelo para quatro toneladas, o 7000D, a Agrale concretiza sua idéia inicial, de turbinar o motor MWM, de 90 cv, que equipa a versão inicial, e introduz no mercado o 7500DT, que vem agora com 115 cv a 2 600 rpm. O restante do trem de força continua sendo, basicamente, o mesmo. "A aplicação do turbo serve a usuários que precisam do leve em regiões com distâncias maiores, como as do Centro-Oeste", explica o diretor de Marketing da empresa, Flávio Crosna.

Com essa nova versão, a montadora quer avançar dos seus atuais 8% de participação no mercado, no segmento leve, para 12% até o final do ano. Além disso, Crosna adianta que a família formada pelos modelos 1600 e 1800 também será reforçada, em breve, com a introdução de mais uma novidade, a qual, "por enquanto, ainda é segredo", esquivava-se.

Veículos podem circular com débito em multa

As queixas foram muitas, e algumas medidas liminares não tardaram a surgir. A NTC obteve, do Conselho Nacional de Trânsito, apoio unânime contra a Circular nº 539, de 8 de novembro de 1993, da Polícia Rodoviária Federal, que mandava apreender todo veículo que estivesse em débito com alguma multa de trânsito. Essa circular, enviada a todos os postos rodoviários, considera que o veículo multado está em desacordo com a lei. Com isso, todo veículo fiscalizado nas rodovias federais passou a ter sua placa pesquisada no sistema de multas, para verificação de débitos pendentes. Se houvesse algum, o veículo ficaria retido até o recolhimento da multa em atraso.

Em carta enviada ao Ministro da Justiça, em 12 de novembro de 1993, a NTC alegou que, uma vez obtido o CRLV (certificado de licenciamento), o veículo está em condições legais de transitar pelo período de um ano, considerando a portaria ilegal. Por isso, solicitou o cancelamento da circular.

O Contran acatou o pedido e o encaminhou à Secretaria de Trânsito e ao Departamento de Polícia Rodoviária Federal para que se procedesse à suspensão da circular. Antes, porém, o Sindicato dos Transportadores Autônomos do Paraná já havia obtido, junto a 4ª Vara da Justiça Federal, em Brasília, mandado de segurança coletivo contra a referida circular.

Real Encomendas muda sistemas de operação



Foto: Arquivo TM

Souza: treminhão otimiza o tempo

Tida como o primeiro fruto da atuação do novo diretor de Vendas da Mercedes-Benz, Roberto Bogus, uma decisão está provocando profundas alterações no grupo Real Expresso, de Brasília, que opera com cargas (Real Encomendas) e com passageiros (Real Expresso). Graças à concessão

obtida pelo grupo, toda a frota de ônibus e de caminhões de outras marcas começa a ser substituída pela marca Mercedes-Benz. A revenda, a ser inaugurada em setembro, é uma associação da Real Participações com o piloto Nelson Piquet.

A Real Encomendas aproveita a troca de marca para implantar um novo sistema de operação, que inclui a introdução de seis treminhões no serviço de transferência. São seis cavalos mecânicos MB 1635 tracionando reboques articulados com *dolly* intermediário fornecido pela Randon. A composição tem 18,90 m de comprimento, e cada implemento transportará 16 t de cargas. Esses veículos substituirão os cavalos mecânicos e os semi-reboques utilizados nas longas distâncias. Além desses, a empresa mantém uma centena de caminhões leves para coleta e entrega, quarenta caminhões médios utilizados nas médias distâncias e os cavalos substituídos.

Carlos Eduardo de Souza, diretor administrativo-financeiro do grupo, diz que a troca proporcionará maior agilidade e mais flexibilidade à frota. "Cada quatro cavalos médios serão substituídos por duas composições, que se encaixarão numa nova logística dimensionada para ganhar tempo nas operações de carga e descarga nos terminais", afirma.

Além da mudança na frota, a Real Encomendas está inaugurando um sistema de paletes contêinerizados (gaiolas de metal com abertura na parte superior). O programa se completa com as reformas dos terminais de carga de Curitiba, de Porto Alegre, de Florianópolis, de Joinville e do Rio de Janeiro, além da construção de mais dois em Uberlândia e em Uberaba.

TÃO FORTE QUE DEVER CHAMADO TOURO MEC

Além de ser forte e robusto, o cavalo mecânico da linha Ford Cargo é ágil como nenhum outro caminhão é. Só que ele vai ainda mais longe. Vence rapidamente qualquer estrada e já vem com a 5ª roda instalada de fábrica. O conforto e a visibilidade da sua cabine são características também de toda a linha Ford Cargo. Assim como o PBT entre 12 e 35 toneladas e o motor Cummins Turbo com garantia de um ano, sem limite de quilometragem. Toda a linha conta ainda com uma ampla rede de assistência técnica com mais de 270 pontos espalhados pelo país, plantão de atendimento 24 horas e a garantia de 12 meses ou 50.000km. Se você precisa de um caminhão que encare qualquer carga, escolha o cavalo mecânico Ford Cargo. Na categoria fortão, ele é imbatível.



E ROBUSTO IA SER DE CÂNICO.

FORD CARGO



Este veículo está em conformidade com o PROCONVE

salles

Drogasil utiliza sistema de comunicação contra roubo

Atuando num dos segmentos mais visados por ladrões de cargas, o dos remédios e dos produtos cosméticos, a rede de farmácias Drogasil implantou um novo sistema de radiocomunicação (*trunking* — comunicação móvel por meio de ondas de rádio) em sua frota de veículos de entrega, tendo com isso reduzido a zero as perdas com roubos e aumentando em 30% a produtividade da frota. Os aparelhos de rádio, acoplados a outros dispositivos de segurança, são capazes de detectar até mesmo se o motorista está sendo mantido em poder de assaltantes, pois o rádio é dotado de sensores que só a central conhece. Além disso, a interface dos sistemas de rádio com dispositivos de segurança instalados no veículo permite, por exemplo, corte de combustível, trava de ignição, de rodas e de portas, e acionamento de alarme, à revelia do motorista, bloqueando o veículo, e permitindo o socorro ágil pela polícia ou equipe de resgate.

O sistema, desenvolvido pela MCS Rádio Telefonia (*joint-venture* entre a Motorola e a Siffert), vem se somar a outro esquema de segurança já existente na empresa, o *check-point*, implantado há um ano.

O gerente de Distribuição da empresa, Waldir Nemer, afirma que a harmonia entre os dois sistemas trouxe redução de custos de seguro e, paralelamente, propiciou aumento dos ganhos de produtividade. “Desde que instalamos o sistema, os caminhões têm retornado à sede cerca de cinquenta minutos mais cedo”.



Em 1957 nascia o F-600, a gasolina, após quatro anos de instalação da fábrica

Ford comemora um milhão de veículos comerciais

A Ford comemorou, no dia 30 de junho, a produção de um milhão de veículos comerciais fabricados no Brasil; na verdade, são 1 020 579 unidades, segundo os números divulgados na ocasião. Desde há 75 anos no país, a primeira fábrica da Ford foi instalada em 1953, justamente para produzir caminhões, mas o primeiro veículo só foi lançado em 1957. Era um F-600 a gasolina. Portanto, a marca de um milhão demorou 37 anos para ser atingida (a Ford é uma divisão da Autolatina desde 1988). Esse milhão inclui as picapes F-100 e F-1000, que representam 27,42%, a série de caminhões F (68,50%), o Cargo (4,01%) e o chassi de ônibus B-1618, lançado no ano passado (0,06%).

Condições favoráveis para o presidente da Scania

Depois de dirigir a filial argentina nos últimos três anos, o engenheiro Hans Hedlung, de 57 anos, tornou-se o novo presidente da Scania do Brasil. Hedlung substituiu Ake Brännström, que dirigiu

a filial brasileira durante o mesmo período, e que volta à Suécia para comandar o serviço de pós-venda da Scania em nível mundial.

Hedlung assume no Brasil a presidência de uma empresa em franca ascensão, registrando aumentos sucessivos do número de vendas. Só no primeiro semestre deste ano, a Scania vendeu 28,2% mais caminhões do que nos primeiros seis meses de 1993, mas as vendas de ônibus caíram 38,1%. Mesmo assim, o resultado continua positivo (16%). As exportações também aumentaram 40% em valores, no semestre.



Hedlung presidiu Scania na Argentina

PISCA

■ A *Via-Rethys Engenharia, Consultoria e Informática* programou, para setembro, os cursos de “Administração Financeira para Transportadoras” (dias 15 e 16), “Negociação de Fretes” (16 e 17) e “Roteirização” (22 e 23). Mais

informações poderão ser obtidas pelo telefone (011) 574-5800.

■ A série Trabalho sob Análise, editada pelo Geipot, tem mais duas publicações: Hidrovia do Amazonas, que expõe detalhadamente as

condições de navegação nos trechos do Brasil e do Peru, e Hidrovia Rio Madeira, que define locais de transbordo para navegação de longo curso. Essas publicações estão à disposição para consulta na biblioteca da Editora TM.

CVRD amplia porto para carga de terceiros

A operação de cargas de terceiros no Porto de Tubarão, em Vitória (ES), está estimulando a CVRD — Companhia Vale do Rio Doce a investir na construção de mais atracadouros para embarcações de grãos e também na de silos de armazenagem. Três novos berços começarão a ser construídos em outubro, informa a superintendência do porto, o que aumentará em 10% a capacidade do complexo portuário do estado. O primeiro deles será exclusivo para embarque de soja e de farelo, por exigência dos importadores japoneses, que reprovam a utilização do terminal de minério; o segundo será destinado ao recebimento e ao embarque de carga geral, de contêineres e de fertilizantes, até agora feitos no terminal de Praia Mole, vizinho a Tubarão; e o terceiro, localizado entre o pier nº 1 e o nº 2, será utilizado para derivados de petróleo e para exportações de ferro gusa.

O Porto de Tubarão já dispõe de cinco armazéns de grãos, com capacidade para 240 mil t, o que possibilitará o embarque, neste ano, de 1,6 milhão de t de soja

e de farelo. Os dois armazéns inaugurados neste ano pertencem à Richco, exportadora de grãos, que já mantinha dois no porto e outro da Cebragel, cooperativa que reúne oito exportadoras de soja. Segundo Cândido Cotta Pacheco, superintendente do porto, ainda há espaço para a construção de mais cinco, o que deverá ocorrer com a construção dos atracadouros.

Scaringella recebe premiação internacional

O engenheiro Roberto Salvador Scaringella, ex-secretário dos Transportes de São Paulo e presidente do INST — Instituto Nacional de Segurança de Trânsito, receberá, em outubro próximo, em San Diego, Califórnia, EUA, uma condecoração especial do SherCi — Safety, Health and Environmental Resource Center International (Centro Internacional de Recursos de Segurança, Saúde e Meio Ambiente) por sua atuação durante 26 anos na área de Segurança no Trânsito. Congregando 84 entidades envolvidas com as três áreas, o SherCi tem representações em vários países da Europa, da Ásia, da África e das Amé-

ricas, como um centro de pesquisas, de armazenamento de dados e também como um pólo propulsor da tecnologia e do desenvolvimento de recursos humanos.

A premiação concedida a Scaringella faz parte do “The Hall of Name International”, uma galeria de notáveis que se destacam pelo trabalho realizado numa das áreas de envolvimento da instituição. Pela primeira vez, um brasileiro recebe essa homenagem, já concedida a mais de trinta importantes personalidades dos EUA, da Austrália, do Canadá, da Suécia, da Inglaterra e da Alemanha.



Foto: Arquivo TM

Scaringella: em defesa da segurança

SEMINÁRIO MOSTRARÁ AVANÇOS DA LOGÍSTICA NO MUNDO

O que é logística e como se aplica ao conceito, ainda novo no Brasil, são algumas das questões que serão respondidas por seis especialistas brasileiros e três norte-americanos, no 1º Seminário Internacional de Logística, promovido pela Editora TM, nos dias 17 e 18 de agosto, no Instituto de Engenharia, em São Paulo. Alfred J. Bataglia, diretor-presidente de Logística da empresa norte-americana Becton Dickinson, uma das maiores fabricantes de materiais médico-hospitalares do mundo, falará sobre sua atuação na implantação do projeto de Logística integrada do grupo, ressaltando a preocupação das grandes empresas daquele país com o diferencial de mercado trazi-

do pela prática desse conceito. Outro expert internacional na matéria, William J. Jones, diretor da Ray Reed & Associates, também contará como foi o processo de introdução de programas just-in-time em grande número de empresas dos EUA, enquanto que Robert A. Camozzo, diretor da Roadshow International, a maior empresa de roteirizadores do mundo, discorrerá sobre a importância do uso do sistema para a integração harmoniosa de todas as áreas de uma empresa, desde a chegada da matéria-prima até a distribuição final do produto.

“Poucas empresas brasileiras praticam a logística integrada no país, um pouco confundida com distribui-

ção”, acredita Jorge Miguel dos Santos, coordenador do Seminário. Em economias mais competitivas, a logística é um poderoso instrumento para diferenciar as empresas, niveladas nos preços, na qualidade dos produtos e na garantia ao usuário. Integrando todas as complexas áreas que compõem uma atividade empresarial, e imprimindo-lhes fluxo dinâmico, a logística gera maior eficiência interna e mais sucesso na relação com o consumidor final. No Seminário, estarão presentes representantes de empresas brasileiras, como, por exemplo, a Varig, a Sadia e a Philips do Brasil. Eles revelarão o motivo pelo qual suas empresas podem considerar-se exceções no uso dessa técnica.

DESTAQUE

Dersa prepara-se para abandonar as rodovias



Secretário (ao fundo) sela convênio

Com a privatização das rodovias paulistas, programada para este ano, a Dersa, empresa estatal que administra 700 km das principais estradas do estado, prepara-se para gerenciar doze terminais de carga pelo interior.

Autora do projeto de construção dos terminais intermodais de carga para escoamento da safra agrícola, e de dois exclusivos para calcário, a Dersa fará o gerenciamento desses terminais, que serão construídos em terrenos cedidos pelas prefeituras e erguidos e operados pela iniciativa privada. Os terminais intermodais estarão localizados perto da Hidrovia

Tietê—Paraná e das linhas ferroviárias da Fepasa, a fim de baratear os custos de transporte de produtos agrícolas.

O primeiro passo para a viabilização dos projetos foi a assinatura de um convênio entre a Secretaria dos Transportes e a da Agricultura, a Dersa e as prefeituras onde os terminais serão construídos: Santa Fé do Sul, Rosana, Castilho, Ourinhos, Araraquara, Assis, Marília, Barretos, Sorocaba e Mirassol, além de Tupi Paulista e Taquaritinga, onde serão implantados os de calcário, em convênio com a Secretaria da Agricultura.

CNT outorga Medalhas JK a líderes do setor

O ex-presidente da CNT, Thiers Fattori Costa, será o grande homenageado da Confederação Nacional dos Transportes, que lhe concederá a Medalha JK, na categoria Grã-Cruz, da Ordem do Mérito Rodoviário, outorgada todos os anos pela entidade. A Medalha Grande Oficial será atribuída a Adalberto Pansan, presidente da Fetcesp, e aos deputados Mário Martins (PMDB-PA) e Victor Faccioni (PPR-RS). A Medalha JK, no grau Oficial, foi atribuída aos líderes empresariais Antônio Pereira de Siqueira, Aristóteles de Carvalho Rocha, Darcy Norte Rabello, Edgar Thonsen, Ilso Pedro Menta e Tânia Drummond.

A CNT também faz homenagens póstumas, e desta vez os ho-

menageados são Silvino Caramori, Carl Fisher, Paulo Ferraz, Orlando Monteiro e José Gusmão de Lacerda. A solenidade de entrega das comendas está marcada para o dia 12 de setembro, no Memorial JK, em Brasília.

Ford troca barra de direção da linha F

Depois de registrar inúmeras reclamações sobre folga na direção dos caminhões da série F, a Ford decidiu convocar os proprietários de 3 500 unidades dos modelos F-12000 e F-14000, anos 1992 e 1993, para a troca da barra de direção, devido a desgaste excessivo da bucha de apoio do terminal. O desgaste, segundo a fábrica, é provocado por poeira no guarda-pó que protege o alojamento do sistema.

As maiores reclamações, segundo a Ford, surgiram dos veículos submetidos a serviços mais severos e daqueles que atingiram quilometragem elevada. Nesses casos, pode ocorrer até mesmo a soltura do terminal esférico da barra de direção, comprometendo a dirigibilidade do veículo. A substituição pode ser feita nas oficinas de concessionárias, durante as manutenções rotineiras, e é gratuita para os caminhões que tenham numeração de chassi iniciada em NDB-00155 até PDB-27777 (para o modelo F-12000), e em NDB-000189 até PDB-27294 (para o modelo F-14000).

PISCA

■ Noel Freire, coordenador geral do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Rio de Janeiro e diretor regional da ITD Transportes, faleceu no dia 16 de junho, aos 75 anos, vítima de um acidente rodoviário. Atuando no sindicato desde 1975, Freire foi um dos responsáveis pela construção da sede da entidade, em 1986.

■ A indústria de Freios Varga oferece, para mecânicos de frotistas, cursos sobre sistemas de freios e seus



Para frotistas e mecânicos

componentes, que serão ministrados nas dependências de sua fábrica, em Limeira (SP). Mais informações pelos telefones (0194) 40-1386 ou (0194) 40-1373, com Ismael ou Adilson.

■ A Kia Motors do Brasil ampliou para dois anos, ou 50 mil km, os prazos de garantia de seus veículos Kia Besta, picape Ceres e caminhão K 3500 S, além do sedan Sephia. O cartão Kia Best Service também passa a ter sua validade ampliada para dois anos.

Colibri eleita melhor parceira da Belgo-Mineira

Com frota própria de vinte veículos e operando com apenas 20% de autônomos, a Expresso Colibri, de Contagem (MG), foi premiada pela Siderúrgica Belgo-Mineira como a melhor transportadora entre as nove empresas credenciadas para fazer o transporte de seus produtos. Prestando serviços ao grupo desde 1973, a Colibri ainda não implantou o programa de Qualidade Total, condição quase obrigatória para o trabalho de parceria imposto pela Belgo-Mineira. "Está na hora de pensar no assunto", diz Levy Costa Filho, diretor da Colibri, que reclama dos investimentos necessários para iniciar o programa. Mesmo que não o faça, promete ganhar de novo o prêmio neste ano. "Até maio, continuávamos em primeiro lugar", informou. Costa Filho diz que o segredo para a conquista do primeiro lugar é o controle da qualidade do serviço com a frota própria. "Quem usa carreteiro não tem como exigir o mesmo nível", argumentou.

A Bemex, braço comercial da Belgo-Mineira responsável pela distribuição, passou a estender às transportadoras os níveis de exigências impostos no programa de qualidade vigente na produção. Para estimular a melhoria da qualidade dos serviços prestados, criou uma pontuação pelo cumprimento dos prazos de carre-



Frota própria e controle do serviço são base da qualidade

gamento e de entrega e pela redução dos danos à carga. Em 1993, ano da primeira premiação, a ganhadora foi a Sitcar, empresa de Poços de Caldas, que começou um ano antes a prestar serviços para o grupo. Neste ano, a Sitcar não ficou entre as três primeiras colocadas. A segunda foi a Tora Transportes, que teve o mesmo desempenho do ano passado. A Expresso Rio-Grande São Paulo ficou em terceiro lugar, posto que a ANR havia conquistado no ano passado.

DER terceiriza doze praças de pedágio

Cinco empresas que operam nas áreas de saneamento ambiental, de higienização e de serviços gerais ganharam a concorrência pública para exploração de doze praças de pedágio em cinco autoestradas paulistas sob jurisdição do DER. São elas: Brasanitas, Sanitec, Faisca, Limpadora Centro e Tejofran.

Depois da assinatura de contratos, no dia 1º de julho, o DER transferiu às empresas contratadas (por um ano) a responsabilidade pela cobrança do pedágio, pela operação das pistas nas respectivas praças, pela limpeza e pela manutenção dos equipamentos.

A supervisão dos serviços prestados é do DER. O valor da tarifa é de R\$ 1,30 por eixo veicular.

Os postos de pedágio terceirizados localizam-se nas rodovias Anhangüera — Km 152 (Limeira), Km 215 (Pirassununga), Km 281 (São Simão) e Km 350 (Sales de Oliveira) —, Castelo Branco — Km 33 (Itapevi), Km 111 (Boituva) e Km 209 (Itatinga) —, Faria Lima — Km 382 (Bebedouro) —, Heitor Penteado — Km 123 (Campinas) — e Washington Luiz — Km 216 (Itirapina), Km 282 (Araraquara) e Km 398 (Catiguá).

Segundo a assessoria de imprensa do DER, as empresas terão uma remuneração mensal de R\$ 100 mil, em média, por pedágio. Esse custo não é considerado elevado. Prova disso é que só no primeiro posto da Castelo Branco o movimento alcança 50 mil veículos/dia, gerando uma receita diária de R\$ 150 mil a R\$ 180 mil.

Segundo Álvaro Victor de Almeida, gerente operacional da Brasanitas, sua empresa não fará nenhum investimento de vulto nas duas praças da Castelo Branco que administrará, restringindo-se à aquisição de uniformes de pessoal e de mobiliário. "Manteremos quatro turnos de serviço (seis horas para cada grupo de funcionários) em cada pedágio", esclarece Almeida.

■ Com a perspectiva de estabilização da economia, os postos de combustível com bandeiras Ipiranga e Atlantic das principais cidades do país, como, por exemplo, São Paulo (inclusive o interior desse estado), Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador e Goiânia passam a aceitar cartão de crédito Credicard/Mastercard. O argumento de marketing que as distribuidoras estão utilizando é a facilidade de administrar a conta/combustível que

a medida traz para o consumidor.

■ A Citrosuco Paulista, produtora e exportadora de suco de laranjas, fechou contrato com a Produsoft para a implantação do software Frota 7.0 Multiusuário para a administração de sua frota de quinhentos veículos, pesados, médios e leves. O controle do item pneus é o que mais interessa à empresa, que pretende comparar o desempenho das marcas separadamente, para escolhas mais

criteriosas na compra.

■ Visando reduzir o falso condicionamento de amortecedores, a Cofap está premiando com um amortecedor novo as oficinas mecânicas e os postos de serviço que devolverem à fábrica vinte amortecedores usados acompanhados das embalagens dos novos que os substituíram. Quando forem de outras marcas, serão necessários quarenta. Informações pelo fone (011) 411-7005.

PISCA

Transporte movido a álcool

O vício de beber e dirigir
também conta com adeptos
entre motoristas de ônibus
e de caminhões

■ Apesar da intenção inicial do Proálcool, de dar prioridade para os veículos comerciais, praticamente inexitem no Brasil caminhões e ônibus movidos a etanol. Embora as estatísticas sobre o assunto sejam escassas e contraditórias, o mesmo não se pode dizer quanto aos condutores desses veículos. No seu folheto promocional, um importador de bafômetros alardeia que, segundo uma pesquisa da USP, mais de 55% dos motoristas de ônibus e de caminhões admitem ingerir bebidas alcoólicas durante a jornada de trabalho.

Mesmo que essa cifra pareça exagerada, não há dados oficiais capazes de desmenti-la cabalmente. Embora a Polícia Rodoviária Federal submeta a teste de embriaguês a maioria dos motoristas que se envolvem em acidentes nas estradas federais, a pesquisa não desdobra essas informações pela categoria do veículo (de passeio, caminhão ou ônibus) ou pelo tipo de acidente (fatal, com feridos ou somente com danos materiais). Computando-se os dados de 1993, fica-se sabendo apenas que foram realizados testes com 55 900 dos 109 797 motoristas profissionais e amadores envolvidos em acidentes, e que apenas 1 217 (ou 2,18% dos examinados) apresentavam resultado positivo.

Dados reunidos na década de 80

pela Primeira Vara de Delitos de Trânsito de Curitiba revelam que das 29 638 pessoas que se envolveram em acidentes de trânsito no Estado do Paraná, 10 374 morreram e, destes, 5 390 (52%) estavam embriagados com bebidas alcoólicas.

Estatísticas norte-americanas coletadas por um estudo realizado pela TRB — Transportation Research Board, o *Special Report 216*, de 1987, sobre limites de álcool para motoristas de caminhões e de ônibus, ficam muito mais próximos do percentual da PRF que da propaganda do importador. Segundo a TRB, em acidentes envolvendo veículos comerciais e apenas danos materiais, constatou-se que somente 1,7% dos motoristas profissionais estavam sob influência do álcool.

Risco maior — Não se deve concluir, no entanto, que o hábito de beber e dirigir não deva ser combatido entre os motoristas profissionais. A estatística norte-americana revela que, tanto lá como aqui, motoristas embriagados envolvem-se com frequência muito maior em acidentes mais graves do que os sóbrios. No caso de acidentes com ferimentos, foram encontrados 7% de condutores profissionais de caminhões pesados e médios sob efeito do álcool. O índice de embriaguês, embora se-

ja praticamente nulo para ônibus, sobe para 15% quando se trata de acidentes com mortes. Especialmente porque em 75% dos acidentes fatais envolvendo caminhões, um ocupante de um automóvel ou um pedestre geralmente morre.

Grandes veículos percorrem longas distâncias e são muito mais difíceis de dirigir. Neles, além de ser menor a relação potência/peso, maiores os raios de giro, e maior o número de controles, as rodas traseiras não obedecem ao mesmo trajeto que as dianteiras, as vibrações dos cavalos são amplificadas pelas carretas e o motorista tem maior dificuldade para perceber qualquer anomalia nas unidades traseiras. Tudo isso gera maior risco de tombamento da última unidade.

Segundo o médico psiquiatra Ronaldo Laranjeira, doutor em alcoolismo, o etanol reduz a capacidade mental de processar informações e, conseqüentemente, a capacidade de avaliação dos riscos. Mas também há outros sérios efeitos adversos, entre os quais a inibição da capacidade motriz (movimentos dos olhos, da cabeça, dos braços e das pernas) e o comprometimento dos reflexos, o que diminui a capacidade de reação rápida diante de emergências.

Efeito oposto — Mesmo com esses



riscos e com essas agravantes, pelo menos nos Estados Unidos o problema de beber e dirigir é bem menor entre os motoristas profissionais do que entre os condutores de veículos de passeio. A estatística do TRB mostra que, nos acidentes com vítimas fatais, 50% dos motoristas amadores estavam sob o efeito do álcool. Por que a diferença? O TRB concluiu que, além da fiscalização pelas empresas, influi bastante o fato de que o álcool, sendo um depressivo, longe de afastar o cansaço e o sono, tem efeito diametralmente oposto. Para superar as longas e monótonas horas de trabalho, os motoristas preferem estimulantes. Uma grande porcentagem dos profissionais norte-americanos que violam o limite de dez horas diárias de jornada admitem fazer uso deles. Aproximadamente metade dos motoristas com menos de 25 anos declaram usar essas drogas quando estão com sono. Cerca de um terço dos exames de sangue dos condutores profissionais que dirigiam durante mais de dez horas por dia acusaram a presença de drogas. Menos de 1% estavam sob efeito de álcool.

Leis rigorosas — Nem por isso o alcoolismo entre os motoristas de veículos comerciais é considerado um problema menor pela legislação nor-

te-americana. A lei federal de 1986 que regulou a segurança dos veículos comerciais exige que se determine a concentração de álcool no sangue de qualquer motorista que desperte uma razoável suspeita de estar dirigindo alcoolizado. Embora alguns estados só considerem alcoolizado o condutor cujo sangue apresente mais de 0,10% de concentração de etanol, a legislação federal reduziu o limite para 0,04% para todos os veículos acima de 4 500 kg.

Esse teor alcoólico certamente não prejudica os reflexos de muitos motoristas. Porém, ao fixar a taxa, o Congresso norte-americano julgou não ser necessário que todos os motoristas sejam afetados por ela. Pelo contrário, se alguns motoristas são afetados, isso já é o suficiente. A primeira infração é punida com a suspensão do direito de dirigir por um ano, e a segunda, com a cassação da carta. O conselho do TRB chegou a sugerir punições até mesmo para as taxas inferiores a 0,04%. “Qualquer quantidade de álcool é incompatível com a tarefa de dirigir veículos comerciais”, afirma o relatório, depois de concluir que o desempenho dos motoristas piora para qualquer taxa acima de zero e que o risco de acidentes aumenta acentuadamente com o aumento da taxa de álcool no organismo.

A adoção de limites rigorosos encarece a fiscalização. No caso norte-americano, o TRB estimou que seriam necessários US\$ 30 milhões anuais para fiscalizar uma taxa de 0,10%, US\$ 40 milhões para manter a fiscalização no teor 0,04% e US\$ 50 milhões para o nível zero.

Demitir ou recuperar? — No Brasil, a legislação atual fixa o limite de embriaguês em 0,08%. Mas o novo Código de Trânsito Brasileiro, em discussão no Senado, além de reduzir a taxa para 0,06%, considera a falta gravíssima e manda suspender o direito de dirigir dos motoristas com mais de cinco multas por embriaguês. Além das medidas administrativas, o motorista responde criminalmente pela infração, que pode render uma detenção de três a seis meses e multa. No caso de homicídio culposo sob estado de embriaguês, a pena será duplicada.

Resta saber se tais medidas não ficarão apenas no papel. Conforme comprovam algumas das reportagens que compõem este caderno especial de TM sobre o uso de álcool por motoristas profissionais, a fiscalização tem sido bastante precária. Certas tentativas estaduais, de proibir a venda de bebidas alcoólicas em bares situados à margem das rodovias, não são cumpridas. Por sua vez, a iniciativa de algumas transportadoras de submeterem seus condutores a testes sistemáticos de bafômetro tem provocado forte oposição.

Embora a fiscalização seja essencial, o combate ao alcoolismo também exige a valorização do profissional do volante. “Apesar de conduzir o maior patrimônio das empresas, o motorista é visto como um funcionário sem maior importância”, denuncia o consultor de Recursos Humanos Salomão Rabinovitch.

A simples demissão do motorista recalcitrante não parece ser a melhor solução. Ronaldo Laranjeira prefere o esclarecimento e a orientação. “Tratamento médico e psiquiátrico, só em casos mais graves”, recomenda. E acrescenta: “O importante é que o ambiente de trabalho ajude o viciado a se recuperar, mas não seja complacente com a perpetuação do vício.”