

# transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 361 - AGOSTO 1994 - R\$ 4,00

## EVENTOS

Empresas discutem o futuro



Editora TM Ltda

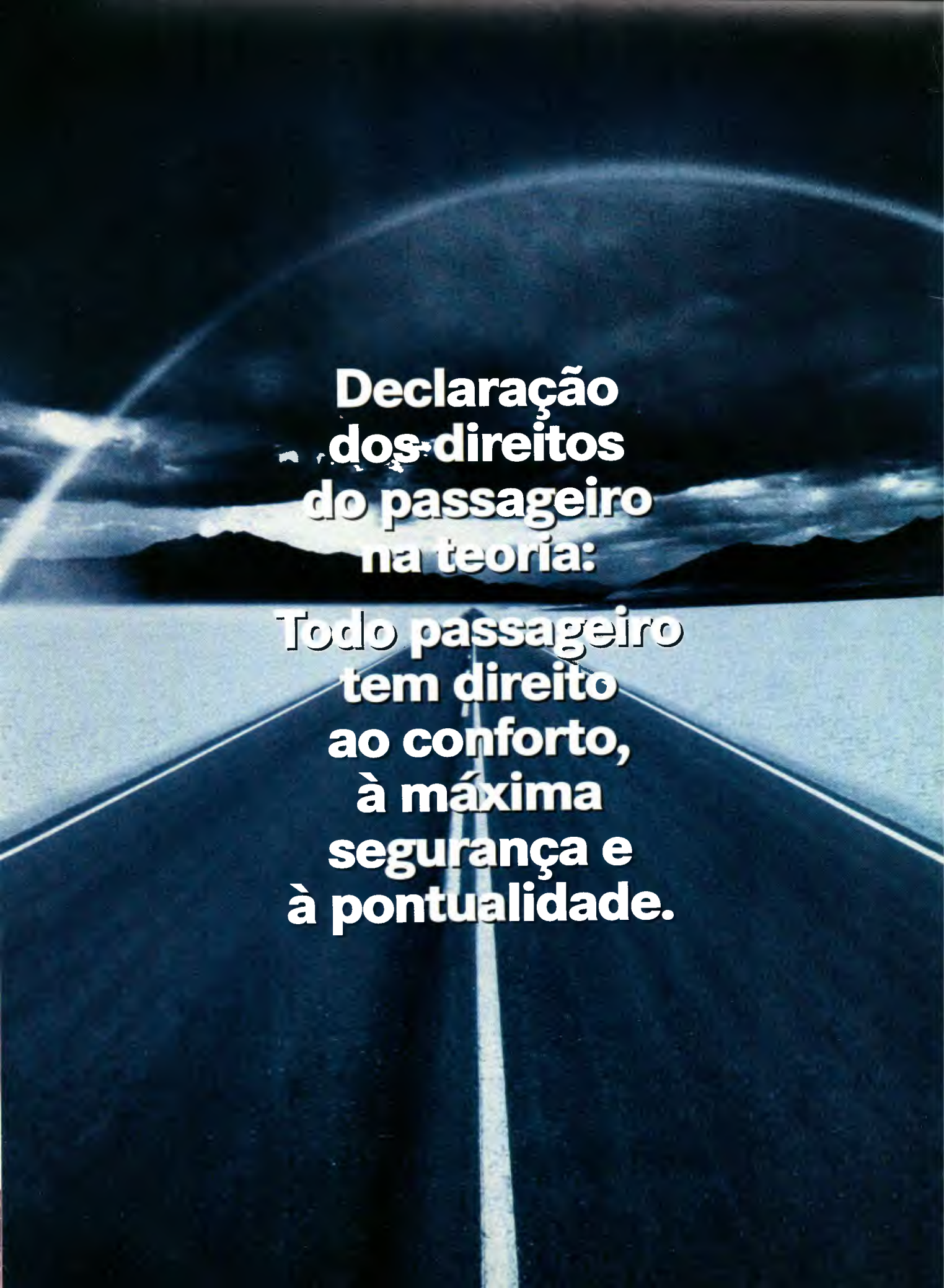
Duplo semi-reboque curto da Real Encomendas

## SEGURANÇA

Fortistas descobrem o traqueador

**Mais empresas aderem ao rodotrem**

ESPECIAL  
25 anos de Embraer

A blue-tinted landscape featuring a rainbow arching across a cloudy sky above a range of mountains. In the foreground, a road with white lane markings stretches towards the horizon.

**Declaração  
dos direitos  
do passageiro  
na teoria:**

**Todo passageiro  
tem direito  
ao conforto,  
à máxima  
segurança e  
à pontualidade.**



# Declaração dos direitos do passageiro na prática: Ônibus rodoviário Mercedes-Benz.



A Série O-400 é a prova de que a Mercedes-Benz sabe atender tanto às necessidades dos

passageiros quanto às dos frotistas. Antes de mais nada, pôs o pé na estrada e foi ouvir as sugestões dos próprios clientes. O resultado está aí. Aos passageiros a Série O-400 oferece conforto e máxima segurança e aos frotistas, o melhor retorno do mercado. Com novo design e em quatro versões, a Série O-400 apresenta os seguintes modelos: RSD e RSL, para longas e médias distâncias, RS, para médias e curtas distâncias e R, para fretamento e curtas distâncias.



## Série O-400

### Um negócio seguro.

A Mercedes-Benz incorporou 37 inovações realmente significativas, entre elas: parte frontal em várias peças de fibra de vidro mais leves e chapeamento lateral segmentado, que facilitam a manutenção. Central elétrica localizada numa parte mais alta no veículo para maior proteção, suporte do bagageiro interno composto por peça única que elimina ruídos. Além disso, a Série O-400 está equipada com motor turbocooler BR-400 mais econômico e rentável. Pense nisso na hora



de investir e aplique seu dinheiro na Série O-400.

### Máxima flexibilidade.

Outra grande vantagem da Série O-400 são as várias opções de configuração do salão de passageiros: de 25 a 52 poltronas, toailete espaçoso, comissaria completa, ar-condicionado e porta-pacotes de fácil acesso. Assim todos podem escolher o ônibus sob medida para as necessidades do seu negócio.

**TUDO VAI BEM NUM MERCEDES-BENZ.**

### Garantia em dobro para o frotista.

Os ônibus rodoviários da Série O-400 agora têm garantia em dobro. São 24 meses ou 200.000 km para o trem de força e 12 meses ou 100.000 km para o veículo total, o que primeiro ocorrer. O seu concessionário Mercedes-Benz, além disso, oferece também vantagens, como acordo de manutenção terceirizada. Faça uma consulta sem compromisso. Credibilidade e a segurança da marca devem ser levadas em consideração. Afinal, fazer negócios lucrativos é um direito do frotista.



**Dá resultado.**

**REDAÇÃO****Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

**Redatora-Chefe**

Valdir 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. Litográfica Ypiranga

Rua Cadete, 209

Fone: (011) 825-3255 - São Paulo-SP

**DEPARTAMENTO COMERCIAL****Diretor**

Ryuiti 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 Oi

**DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO****Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

**Distribuição**

LOBBRA - 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. ORT. 1 n.º 14 498/85 de 06/12/85.

**Circulação:** 20 000 exemplares

Registrado no 2.º Ofício de Registro de Títulos e

Documentos sob n.º 705 em 23/03/1963; última averbação

n.º 26 394 em 20/07/1988.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são

necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.

Uma publicação de

**Editora TM Ltda.**

Rua Vieira Fazenda, 72

CEP 04717-030 - 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.º 111 168 673 117



Filiada à ANATEC e à ABEMD

Circula em Setembro/1994

# transporte

**MODERNO**

Ano 31 - n.º 361 - Agosto de 1994

ISSN n.º 0103-1058 - R\$ 4,00

## SUMÁRIO

**REPORTAGEM ESPECIAL****14** Redefinindo a rota para alçar vôo outra vez  
Privatização é saída para a sobrevivência da empresa**EMBRAER 25 ANOS** **17** História marcada por sucessos e turbulências  
Cinco mil aeronaves voam em diferentes países**20** Aviação regional cresceu com os seus aviões  
Frotistas louvam o Bandeirante e elogiam o Brasília**CADERNO DE EVENTOS****ABERTURA** **21** A evolução da atividade de transporte em debate  
Futuro do setor em dois seminários, congresso e feira**POLÍTICA** **22** Rodoviários de carga debatem com candidatos  
E pedem obras, combate ao roubo e participação**LOGÍSTICA** **25** A terceirização da administração e da frota  
Suprimento do transporte não é tarefa para operadores**FENASOFT** **27** Feira mostra, cinco novidades para o setor  
Três softwares e dois sistemas de comunicação**DESIGN** **29** Congresso mostra os avanços em aerodinâmica  
Designers atentos com a segurança e o desempenho**Leia em TRANSPORTE MODERNO****RODOVIÁRIO DE CARGAS** **34** Transporte de longa distância descobre rodotrem  
AETs permitem otimizar a frota e o tempo de operação**TELECOMUNICAÇÃO** **38** Frotistas vêem vantagens nos traqueadores  
Três modelos disputam um mercado ainda pequeno**Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS****PRIVATIZAÇÃO** **43** Santos transfere linhas a operador privado  
CSTC decide fazer transporte com um parceiro**RODOVIÁRIO** **46** Sai primeira licitação para linha interestadual  
Concorrência se instala de fato em 26 novas linhas**SEÇÕES**Cartas - **4** Neuto Escreve - **5** Atualidades - **8** Rumos e Rumores - **41** Última Parada - **49**

Capa: Lícia Paoloni

## Fetcemg desmente até o que não foi publicado

Manifestamos nossa estranheza quanto à matéria "Sest/Senat — Disputa por Recursos Mexe nas Estruturas", publicada por TM 359, de junho de 94.

Nossa posição deve-se ao fato de não entender (*sic*) que uma revista idônea e de tão alto nível possa fazer afirmações contraditórias e que não correspondem à realidade, conforme segue:

Ao mesmo tempo que afirma ser (*sic*) os Conselhos Regionais do Sest/Senat atribuição das Federações, afirma também que o Setcemg (Sindicato) ameaçou juntar-se à Federação de Passageiros;

como 1º Secretário efetivo da Fetcemg, e Presidente do Setcom, cujo nome certo é Gilson Ziviani e não Vito Zaviani, esclareço a quem de direito que não nos compete analisar (*sic*) nem comentar as decisões daquele Sindicato;

no âmbito das citadas federações (Fetram e Fetcemg), nunca se falou em fusão, inexistindo qualquer documento a esse respeito;

quanto à criação do Setcom, foi, orgulhosamente, fruto do amadurecimento, do crescimento e da competência de 'grandes transportadores', alguns deles pioneiros no movimento sindical mineiro, que resolveram, assim como toda a categoria, se organizar na região mais próxima da sua base territorial, em função de um atendimento mais objetivo e mais preciso.

Justificamos a expressão 'grandes transportadores' identificando-os: Asa Branca, Colibri, Diniz, Fervaz, Irmãos Campos, Jumar, Medeiros, Minas Goiás, Niquini, Raf, Sada, São Pedro, Somitra, Tora Transportes, Transfarma, Unicarga, Vic Transportes, Vito Transportes, Vulcabrás.

GILSON ZIVIANI

Diretor Secretário

FETCEMG — Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais  
Contagem-MG

A reportagem afirma, textualmente, que o Setcom reúne "empresas de peso do Centro-Oeste mineiro". Portanto, o missivista só confirma o que TM informou.

A reportagem não contém comentários do Sr. Ziviani sobre o Setcemg

e, em nenhum momento, fala em fusão entre Fetram e Fetcemg. Em ambos os casos, o missivista desmente o que não foi publicado.

A informação sobre a aproximação do Setcemg com entidades de passageiros veio de fonte confiável e externa aos sindicatos mineiros. TM não vê contradição entre tal atitude e a competência das federações para dirigirem os conselhos regionais do Sest/Senat.

Afinal, as Federações são formadas pelos sindicatos.

A divergência entre as lideranças mineiras, que resultou na criação do Setcom, é pública e mereceu até mesmo um editorial assinado pelo presidente do Setcemg no jornal da entidade.

De fato, TM confundiu o nome do presidente do Setcom com o da sua empresa.

## Direito e avesso de uma estrela

Muito obrigada pelo artigo que fala sobre o *Sem Avesso*. Senti que o autor leu (o livro) e isso me deixa feliz. TM conseguiu pegar 'em cima' o que mais de perto fala ao transportador. Outros também passaram pela mesma experiência.

BETTINA LENCI

Grupo Translor

São Bernardo do Campo-SP

## Vale-transporte, instrumento de demagogia

Desde a implantação da Lei nº 7 418, de 16/12/85, e de sua regulamentação através do Decreto nº 95 247, de 17/11/87, que instituiu o vale-transporte, temos notado a deturpação do seu real objetivo. Afirmamos isto uma vez que, com o advento do vale-transporte, que deveria ser melhorado e aprimorado, e que também deveria beneficiar os usuários — os trabalhadores em geral —, os mentores e seus asseclas vislucram um meio de criar determinados órgãos gerenciadores do sistema, que nada mais são que cabide de emprego, e também fonte de enriquecimento dos apadrinhados políticos dos proprietários de empresas do transporte urbano. Este nosso desabafo prende-se ao fato de que nós, empresários, temos de adquirir o vale-transporte à vista e antecipado, para fornecimento aos funcionários, que o utilizarão no decorrer do mês, e descontar em folha 6% do

mesmo no *holleryth* de pagamento. Acontece que o vale-transporte, na realidade, veio subsidiar toda uma estrutura montada pelo poder público municipal e estadual (quando as tarifas são de competência dos DERs) em torno do passe popular, do passe operário, do passe do idoso, do passe escolar, e assim por diante. E o pior de tudo é que, se não forem utilizados no decorrer dos trinta dias, o cupom perde a validade ou deve ser complementado (depende do beneplácido do alcaide-mor). Como se não bastasse tudo isso, vem agora a deputada Regina Gordilho (RJ) apresentar um projeto mais louco do que ela no sentido de "incorporar ao salário do trabalhador o valor correspondente aos gastos com transportes" (TM 359, páginas 38 e 39). Indago: O que será que está por trás de um projeto tão 'louco' como este, que só irá gerar mais encargos, custos e outros tantos problemas para as empresas usuárias do sistema? Queira Deus que os membros da Comissão de Transporte no Congresso Nacional tenham bom senso e antevejam o alcance social negativo que isto irá trazer, inclusive no aspecto desemprego, pois creio que todas as empresas passarão a admitir somente funcionários que não dependam de transporte para se deslocar até o serviço, e vice-versa. Fica aqui registrado o meu protesto por mais esta tentativa de aprovar-se algo demagógico e com fins eleitoreiros.

MIGUEL BRANCO

Empresário e Diretor Sindical Patronal  
Campinas-SP

## Uma reportagem que vale a assinatura

Primorosa a matéria de TM 358, de maio de 1994, intitulada "Qualidade Apadrinhada", no caderno TM Passageiros. daquelas que fazem valer a nossa assinatura desta revista.

A Empresa São José Ltda. é permissionária do serviço de transporte coletivo de passageiros da cidade de Franca, e este departamento gostaria de obter o endereço da empresa Massterbus de São Paulo, para contato.

SÉRGIO MARCOS DE OLIVEIRA

Analista de Atendimento a Consumidores  
Empresa São José Ltda.  
Franca-SP

Sua solicitação foi atendida



NEUTO

ESCREVE

## Duplos semi-reboques curtos

*Para quem gosta de transporte pesado, um dos pratos mais apetitosos desta edição poderá ser a reportagem de capa, onde TM reconstituiu os quatorze anos de experiência brasileira com o chamado rodotrem. É uma história que começa no ano de 1980, na esteira de um forte movimento dos transportadores pela elevação dos limites de carga por eixo. Profundo conhecedor do transporte norte-americano, o então ministro Eliseu Resende fez pé firme contra o aumento. Acenou, no entanto, com a possibilidade de permitir veículos mais longos e com maior número de eixos. Aproveitando a deixa, um técnico da Scania não perdeu tempo. Propôs, num seminário paralelo à Brasil Transpo, o uso do 'treminhão', uma espécie de trem puxado por caminhão.*

*Da teoria à prática, foi apenas um passo. Antes do fim do ano, já estavam em circulação dois rodotrens, um da Coral, de 30 m e 73 t, e outro, mais curto, para carga siderúrgica, da Sul Fluminense.*

*Quatorze anos depois, os 'treminhões' passaram a ser apenas os caminhões com carroçaria*

*que puxam dois ou mais reboques, especialmente nos canaviais. As composições rodoviárias de até 74 t que utilizam cavalos mais semi-reboques unidos por um dolly, hoje mais conhecidas como rodotrens, ganharam razoável espaço no transporte de cargas pesadas.*

*A constatação mais alvissareira da reportagem, no entanto, é a de que os rodotrens também começam, timidamente, a conquistar seu lugar no transporte de cargas mais leves e volumosas. Um exemplo é o duplo semi-reboque intercambiável da Real Expresso, fabricado pela Randon. Tracionado por um cavalo 1935 convencional da Mercedes (o que limita o comprimento das carretas a 6,5 m), o veículo, de apenas cinco eixos e 46 t de PBT, substituiu com vantagens os dois caminhões trucados que faziam, até algum tempo atrás, o percurso de São Paulo a Uberaba e a Uberlândia. A idéia não chega a ser nova. Protótipo semelhante, com carretas de 8 m, foi apresentado pela Fruehauf em 1989.*

*A maior utilização do DSRC — duplo semi-reboque curto poderá se tornar uma consequência inevitável da diminuição da densidade das cargas e da necessidade de reduzir o tempo parado dos cavalos nos terminais. Um forte indício de que as mercadorias estão se tornando mais volumosas é o grande crescimento das vendas do cara-chata da Scania. As 235 unidades comercializadas em 1987 transformaram-se em 1 141 em 1993. No vácuo do sucesso da Scania, a Volvo começou a importar o FH-12, e a Mercedes promete não ficar atrás.*

*Adotando o DSRC, o Brasil estará transplantando, com as indispensáveis tropicalizações, um bom exemplo que o transporte norte-americano já deu doze anos atrás, quando o Congresso dos EUA aprovou a Surface Transportation Assistance Act. Entre outras inovações, o STAA obrigou os estados a permitirem o tráfego irrestrito dos chamados twins trailers trucks numa extensa rede rodoviária escolhida pelo governo federal.*

*Essa configuração nada mais é que o DSRC de até 80 000 libras (cerca de 36,3 t) e cinco ou seis eixos, utilizando dois semi-reboques intercambiáveis de 8,5 m (cerca de 50 m<sup>3</sup>) cada. O comprimento total pode chegar a 74 pés (22,55 m).*

*No Brasil, não se tem notícia da autorização dessa configuração com comprimento superior a 19,8 m. No entanto, a própria legislação deixa uma janela aberta para essa possibilidade ao admitir o uso de veículo de tração simples de potência adequada. Especialmente pelo seguinte: embora no Brasil as estradas sejam piores, e os PBTs maiores, no caso de cinco eixos o peso bruto não iria além daquele de um semi-reboque convencional com eixos distanciados. Sendo o veículo mais comprido, acabaria até mesmo aliviando o impacto sobre as obras-de-arte.*

*Quanto à solução do propalado problema do maior risco de tombamento da carreta tra-seira, ela exige a incorporação urgente, pelos fabricantes brasileiros, de implementos dos aperfeiçoamentos técnicos já desenvolvidos no exterior.*

# **RUZITAC.**

# **AQUI COMEÇA A REV**

# **RECAUCHUTAGEM**



Depois de muitos anos realizando pesquisas e testes com a mais avançada tecnologia, a Ruzi S.A. lança no mercado um novo e revolucionário processo na recauchutagem de pneus.

Através de um produto pioneiro em todo mundo - o pré-moldado Ruzitac - o sistema de vulcanização entra, agora, numa nova era.



Composto por matérias-primas de alta qualidade, Ruzitac apresenta uma grande inovação: uma camada adesiva especial, protegida por filme de poliéster metalizado, que vem oferecer incomparáveis benefícios.



- Dispensa a aplicação de cola na banda, eliminando irregularidades e contaminações pela poeira, luz ou umidade
- Aumenta a força de adesão à carcaça
- Reduz o tempo de mão-de-obra
- Atende às mais rígidas normas de segurança
- Dá qualidade superior no acabamento
- Aumenta a vida útil dos pneus
- Reduz sensivelmente o custo operacional em todo o processo.

Mais uma vez o pioneirismo tecnológico da Ruzi S.A. vem promover muito mais eficiência, produtividade e rentabilidade no setor da recauchutagem.

Ruzitac - um processo revolucionário criado pela Ruzi que coloca a recauchutagem brasileira de pneus como uma das mais avançadas em todo o mundo.





# EVOLUÇÃO MUNDIAL DA DE PNEUS.

Composto de borracha com matérias-primas de primeira qualidade e produzido em prensas de alta compactação. Garantia de muito mais quilometragem.

Bandas com perfeita fidelidade na reprodução dos desenhos originais dos fabricantes de pneus.

O autêntico pré-moldado Ruzitac, traz estampado na proteção metalizada a marca da tecnologia Ruzi.

Protegido por filme de poliéster metalizado, elimina contaminações por poeira, luz e umidade. Apresenta menos peso que qualquer outro tipo de proteção convencional.

O pré-moldado Ruzitac é processado normalmente em autoclaves ou através do Anel Ruzitac de vulcanização a frio - complemento adicional do processo, de fácil manuseio, baixo custo, e que não requer manutenção. Disponível em cinco medidas para pneus radiais e convencionais de todas as marcas.



Camada adesiva super especial que proporciona maior poder de aderência à carcaça. Aumenta a vida útil do pneu.

# Ruzi®

## Navio atraca por último e sai primeiro em Santos

Graças a uma nova logística adotada para a Usina Nova União e que teve apoio da Codesp, administradora do porto, a Hipercon Terminais de Carga Ltda., de Santos, está oferecendo uma série de vantagens na operação de embarque de açúcar no Porto de Santos. Eduardo Francisco Ennis, diretor da Hipercon, empresa de logística, armazenagem, transporte, despachos e operações do porto, substituiu os sacos de 50 kg utilizados pela Codesp pelos *big-bags*, de até 1 500 kg no embarque de açúcar, aumentando a taxa de embarque de 600 t/dia para 1 900 t/dia. Além de içar quatro *big-bags* de uma só vez por meio de lingada, a abertura no fundo desses grandes sacos (reaproveitáveis no transporte do açúcar da usina até o porto)



Foto: Arquivo TM

### Embarque manual foi substituído

permite um esvaziamento muito mais rápido no porão do navio. “Os sacos de 50 kg, ao contrário, tinham a boca cortada dentro do porão ao serem despejados manualmente.”

Com o aumento das exportações de açúcar no ano passado, segundo Ennis, as dificuldades operacionais da Codesp levaram os exportadores a pagar pesadas

multas (*demurrage*) aos armadores por atraso nos embarques. Devido a isso, a Hipercon procurou a Codesp para propor desconto aos exportadores que aceitassem unitização de suas cargas e prioridade no embarque das cargas consolidadas.

Com apoio da Codesp, a Usina Nova União adquiriu um *mariners slings*, fita que permite o transporte automático de trinta *big-bags* de uma só vez. A partir daí, a Hipercon traçou um projeto logístico que permitiu o embarque de 2 800 t em um só dia. Além de não pagar a *demurrage*, avaliada em US\$ 120 mil, equivalente a trinta dias de espera do navio, ganhou prêmio equivalente a US\$ 40 mil pela agilização no embarque de 14 mil t. “Nessa ocasião, havia doze navios em Santos carregando açúcar e o Jennifer R, operado por nós, atracou por último e saiu na frente dos demais”, conta Ennis.

DESTAQUE

## TRANSPORTADORES DÃO APOIO A CANDIDATOS



Embora a NTC seja proibida por lei de coordenar os recursos a serem destinados aos candidatos às próximas eleições, seu diretor executivo,

Geraldo Vianna, está fazendo esse trabalho de maneira informal, como declarou à TM, uma vez que a gama de candidatos despertou diferentes preferências. “O setor não tem cacife para bancar candidatos a cargos majoritários”, esclarece. Os empresários têm oferecido serviço de transporte de material de campanha em troca de bônus para auxiliar os candidatos da preferência de cada um. “A maioria faz isso para FHC, mas alguns apóiam Lula, outros Esperidião Amin e o Quércia, embora o candidato escolhido pelo PMDB tenha perdido muito prestígio político junto à classe empresarial dos transportadores de carga.” O mesmo serviço é oferecido aos candidatos aos governos estaduais.

O apoio de Baldomero Taques Filho, ex-presidente da Fetranscarga, ao general Newton Cruz, candidato ao governo do Estado do Rio, segundo Vianna, não pode ser generalizado. “O Baldomero é muito amigo do ex-presidente Figueiredo, que também apóia o general. Além do mais, a população carioca está muito preo-

cupada com a segurança e, por isso, deve haver mais empresários do setor que votarão nele, mas não querem alardear isso.”

Vianna conta que, nos diferentes estados, o setor oferece ajuda às campanhas de alguns candidatos à Câmara dos Deputados. Assim, em Pernambuco, a classe se identifica com Nilson Gibson (PMN) que, desta vez, está coligado com Miguel Arraes; no Rio Grande do Sul, além do tradicional apoio a Victor Faccioni (PPR), há outros dois candidatos ligados ao TRC: Paulo Caleffi (PPR), presidente do Sindicato dos Transportadores de Bento Gonçalves, e Paulo Mincaroni (PMDB), que já foi deputado e é hoje diretor da Sulfrío.

Em São Paulo, o ex-ministro Alberto Goldman (PMDB), Getúlio Hanashiro (PPR), Miguel Tebar (estadual) (PMDB) e Luiz Carlos Tornin (PMDB), advogado da classe na região de Indaiatuba, são os nomes que mais recebem ajuda. No Rio de Janeiro, o apoio vai para o candidato Ubirajara Ramos (PMDB), que é gerente da Transportadora Atlas.

## Vistoria mostra falta de segurança nos caminhões

A falta de vistoria dos veículos por ocasião do licenciamento anual é tida como responsável pelo atual estado de conservação dos veículos, considerado alarmante pelo INST — Instituto Nacional de Segurança de Trânsito. Inspeção patrocinada pelo Sindipeças — Sindicato da Indústria de Autopeças, com apoio do Detran-SP, que vistoriou 122 caminhões de 23 a 26 de novembro de 1993, mostrou que nenhum deles apresentava condições de segurança para o tráfego. Divulgados só em agosto pelo INST, os resultados revelam, por exemplo, que 97,5% tinham pelo menos um problema no sistema de freios; 86,2% tinham problemas de suspensão, e 93,4%, de direção. Segundo Roberto Salvador Scaringela, presidente do INST, nenhum deles tinha um problema único, mas diversos, correlacionados ou não.

Com participação voluntária dos motoristas e/ou dos proprietários, a vistoria foi feita em dois postos de serviço, um em cada sentido da Via Dutra, em Guarulhos (SP). Técnicos de 25 fábricas de componentes examinaram visualmente os componentes e mediram o desgaste ou falhas, pois não dispunham de equipamentos para testes dinâmicos. Desse modo, os freios, por exemplo, acusaram a presença de água no óleo, lonas gastas, falta de alavanca de freio de estacionamento e umidade no fluido.

Nas respostas ao questionário, os motoristas desses caminhões surpreenderam Scaringela ao informarem que a questão economi-



Foto: Paulo Igarashi

**Nenhum caminhão passou no teste: 97,5% tinham problemas nos freios**

ca é a que menos pesa na falta de manutenção. "O maior problema é o da desinformação, e a falta de hábito de fazer manutenção."

Com esses resultados na mão (ver Quadro), Scaringela pretende propor ao Detran-SP a obrigatoriedade da vistoria anual dos veículos com mais de cinco anos.

### ESTADO DOS CAMINHÕES VISTORIADOS\*

Falhas	%
Faróis em mau estado	40
Lanternas em mau estado	77
Problemas nos espelhos	91
Defeitos na suspensão	86
Falhas no sistema de direção	93
Problemas nos freios	97
Rodas com defeitos	25
Pneus em mau estado	17

\* Idade média dos veículos: 10,6 anos

## Empresários do TRC paulista preferem FHC

Pesquisa feita durante o 3º Congresso do TRC Paulista, em julho, mostrou a preferência dos participantes pelo candidato Fernando Henrique Cardoso, da coligação PSDB-PFL, à Presidência da República. Ele obteve 65,3% da preferência, nas 170 cédulas votadas, contra apenas 1,1% das intenções de voto para Orestes Quéricia, o último colocado.

Fernando Henrique não atendeu ao convite dos organizadores do congresso, enquanto Quéricia fez palestra de mais de uma hora para os empresários. Luiz Inácio Lula da Silva, da Frente Bra-

sil Popular, que também compareceu ao congresso, ficou em segundo com 15,9%.

O candidato Esperidião Amin, do PPR, que foi representado pelo deputado Delfim Netto, obteve 4,1% das indicações, Enéas Carneiro, do Prona, 3%, e Flávio Rocha, na ocasião ainda candidato do PL, 1,7%. Os indecisos e os votos brancos somaram 8,9%.

A mesma cédula permitia a escolha do candidato ao governo de São Paulo. Mário Covas (PSDB-PFL) obteve 59,6% da preferência, Barros Munhoz (PMDB), 13,5%, José Dirceu (PT), 11,3%, Luiz Antônio Medeiros (PPR), 2,2%, e Francisco Rossi (PDT), 1,4%. O índice apurado de votos brancos e de indecisos somou 12%.

A pesquisa também apurou a preferência por candidatos ao Senado. José Serra (PSDB-PFL) obteve 30,9%, Romeu Tuma (PMDB), 19%, Luiza Erundina (PT), 13,6%, e Miguel Colasuonno (PPR), 3,8%.



Foto: Robson Martins  
**Cardoso obtém 65,3% em 170 cédulas**

■ O governo federal ainda não liberou os recursos de US\$ 50 milhões para a operação tapa-buracos, solicitada pelo ministro Baima Deniz, mas o Projeto de Irrigação do Nordeste obteve, em quinze dias, US\$ 600 milhões, mesmo sem constar do

Orçamento. "É a maracutaia oficial", na opinião do empresário paranaense Valmor Weiss.

■ A Secretaria Nacional de Trânsito, do Ministério da Justiça, regulamentou e autorizou o

credenciamento, pelo Departamento de Polícia Rodoviária Federal, de empresas de escolta para proteger o transporte rodoviário de cargas contra a ação dos ladrões. A medida foi publicada no Diário Oficial da União em 7 de julho.

**PISCA**

## Caminhões Mercedes têm novas opções de cores

Até o ano passado, a Mercedes-Benz oferecia aos seus clientes oito cores diferentes para cabinas. A partir de julho, reduziu as opções para cinco cores apenas, tendo substituído o prata metálico, laranja e azul metálico, por outras quatro: azul-claro e verde-claro, vermelho e amarelo. Foi mantida apenas a cor branca, que tem maior aceitação no mercado consumidor. Além disso, está oferecendo uma outra opção, somente até o final deste ano, a da cor uva. A partir do ano que vem, os pedidos de veículos desta cor somente serão atendidos sob encomenda.



Foto: Divulgação

Novo logotipo (FedEx) incorpora expressão The World On Time (o mundo na hora)

deral Express Corporation, empresa especializada em *courier* com sede em Memphis, Tennessee, EUA, e com filial em São Paulo. Utilizando as cores púrpura e laranja sobre fundo branco, o logotipo incorpora a denominação antiga em tamanho menor e acrescenta a expressão *The World on Time* (o mundo na hora). A nova denominação já existia como abreviatura, e acabou sendo incorporada como nome. Segundo T. Michael Glenn, vice-presidente de Marketing da empresa, é fácil de memorizar e de pronunciar nos mais diferentes idiomas.

Considerada a maior empresa de transporte expresso do mundo, a FedEx presta serviços a clientes de 187 países, fazendo mais de dois milhões de entregas diariamente. Operando com 458 aviões e 31 mil veículos rodoviários, mantém cem mil empregados. Sua receita obtida no ano fiscal encerrado em maio de 1993 somou US\$ 7,8 bilhões. No presente ano, serão adquiridos quatro mil novos caminhões. Em agosto, a FedEx começou a fazer cinco vôos por semana entre Memphis e São Paulo, com um DC-10, e outro de São Paulo a Buenos Aires e a Santiago, e daí para Memphis, com 727-200. Graças a essas operações, a FedEx assegu-

ra entrega de qualquer encomenda em 24 horas nos Estados Unidos e no Canadá, desde que chegue ao seu balcão em São Paulo ou em Campinas até as 11 h.

## Senai começa a vender cursos para transporte

Depois da desvinculação do setor de transporte do Sesi-Senai, pela Lei nº 8 706, de 14 de setembro de 1993, que criou o Sest-Senai, o Senai de São Paulo não oferece mais os seus cursos gratuitamente às empresas de transporte. Por exemplo, o curso para motorista de carga perigosa custa agora R\$ 51,34. Com duração de quarenta horas, ele é ministrado nas escolas do Senai do bairro Ipiranga e da Vila Leopoldina, em São Paulo, e também na de Guarulhos. Esse curso, que atende às exigências do Contran, é composto de aulas de direção defensiva, e de aulas teóricas e práticas, em laboratório, que demonstram os processos de combustão e, com o apoio de recursos audiovisuais, o uso do extintor de incêndio para diferentes tipos de carga. Mais informações poderão ser fornecidas nas respectivas escolas pelos fones (011) 273-0203, (011) 260-3063 e (011) 208-3299.



Foto: Divulgação

A partir de julho, quatro cores novas

## Federal Express muda identidade aos 21 anos

FedEx é a nova marca, e também a nova denominação, da Fe-

## PISCA

■ O "Transporte no Brasil, Hoje e Amanhã" será o tema do simpósio que a AEA — Associação de Engenharia Automotiva promoverá no dia 14 de setembro, no Clube Transatlântico, em São Paulo. Informações pelo telefone (011) 575-9043 ou pelo fax (011) 571-4590.

■ Franco Del Sante, diretor da Pneutec, é o novo presidente da Aresp

— Associação das Empresas de Recauchutagem de Pneus do Estado de São Paulo, em substituição a Wellington Lanza. Seu mandato, iniciado em agosto, vai até 1996.

■ Com uma capacidade instalada de 4 500 vagões de carga, quatrocentos carros de passageiros e duzentas locomotivas (a metade da de 1988), a indústria nacional de material

ferroviário, ao fechar o ano de 1993, tinha produzido 84 vagões, 24 carros e quatro locomotivas. A informação é da Abifer, entidade que reúne 90% das empresas do setor. No ano passado, essas empresas faturaram US\$ 221,8 milhões, mas só 18,8% desse montante referem-se à produção. Os 82,2% restantes abrangem componentes e serviços, bem como a reforma de veículos incompletos.