

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL – Nº 248 – SETEMBRO DE 1984 – CR\$ 2.200,00


Editora TM Ltda

AS MAIORES DO TRANSPORTE



**Viação Garcia
descentralização,
o segredo da
boa rentabilidade**

**Custos operacionais
de 28 automóveis**



A Dom Vital agradece a preferência e continua na frente.

*O segredo é simples: tradição,
pontualidade, qualidade, segurança
e regularidade no transporte
ultra-rápido de encomendas.*

(E aquele toque de carinho em tudo que fazemos.)



Matriz: Rio de Janeiro - Filiais: Aracaju - Belém - Belo Horizonte - Boa Vista - Brasília - Campina Grande - Caruaru - Caxias do Sul - Feira de Santana - Fortaleza - Goiânia - Imperatriz - Itabuna - Itaituba - João Pessoa - Juazeiro do Norte - Maceió - Manaus - Natal - Novo Hamburgo - Petrolina - Porto Alegre - Recife - Rio de Janeiro - Salvador - Santarém - São Luis - São Paulo - Teresina - Timbaúba - Vitória da Conquista.

Carga aérea discute reserva de mercado

Este foi o ano da regulamentação dos transportes no Brasil. Desta vez, os agenciadores de carga aérea foram surpreendidos pela rigidez da portaria 221/84, que, entre outras coisas exige que as empresas do setor não ultrapassem 1/5 de seu capital em mãos de grupos estrangeiros.

Segundo o presidente da ABACA (Associação Brasileira dos Agenciadores de Carga Aérea), Mario Furegati, "não há motivo para que as empresas estrangeiras se assustem com este parágrafo (segundo parágrafo, artigo 4º). Elas podem permanecer no mercado, mas com administração de brasileiros. O que pode haver — prossegue o dirigente — é uma opinião contrária ao decreto, pois estas empresas internacionais possuem todo um *know how* e estrutura. Mas, não esqueçamos que estas empresas puderam passar a operar no Brasil depois que agenciadores brasi-



Mario Furegati

leiros abriram e criaram este mercado."

As empresas estrangeiras, por sua vez, pretendem aguardar até que vença o prazo de noventa dias (a partir de 17 de setembro) para que eles transformem 4/5 de seus capitais em participação de sócios brasileiros; e então, se não conseguirem outra posição do DAC sobre a questão, impetrar mandato de segurança. Seus empresários entendem que a regulamentação desprezou "o princípio de direito adquirido, ao exigir que, mesmo as empresas já instaladas tenham de vender seu controle acionário."

Cosipa inicia transporte ro/ro de Santos a Salvador

Desde 1980 utilizando-se do sistema *roll-on-roll-off* para a entrega de produtos siderúrgicos a seus clientes, a Cosipa não conseguiu ainda chegar a um ponto ideal de operação deste modal, mas persiste em suas experiências e, neste mês de setembro, embarcou 225 toneladas de aço no navio "Apody", na rota Santos/Salvador.

A grande novidade deste embarque é que nele se utilizou contêineres *open-top* (abertos

no teto e coberto com lona), que são colocados ou diretamente nas carretas ou descarregados e sua carga colocada em reboques.

O "Apody" tem um comprimento total de 94,04 m, boca de 18,00 m, calado de 4,55 m, é tripulado por 22 pessoas, possui dois guindastes de 25 t., capacidade para 25 carretas no convés principal (tem dois), 7,65 m de largura, dois motores 1.620 BHP para uma velocidade de serviço de 12,40 nós.

DNER conclui estudos sobre RTB

Outubro promete ser um mês de grandes definições e intensa movimentação no Ministério dos Transportes. O ministro Cloraldino Severo prometeu reunir, o mais breve possível, a Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores Rodoviários de Bens, criada pelo decreto 89 874, que regulamentou o setor.

O diretor de Transporte Rodoviário de Cargas do DNER, Eng^o Moacyr Berman, informa que já concluiu e encaminhou ao secretário de Transportes Terrestres. Francisco Magalhães, os estudos para a implantação do RTB —

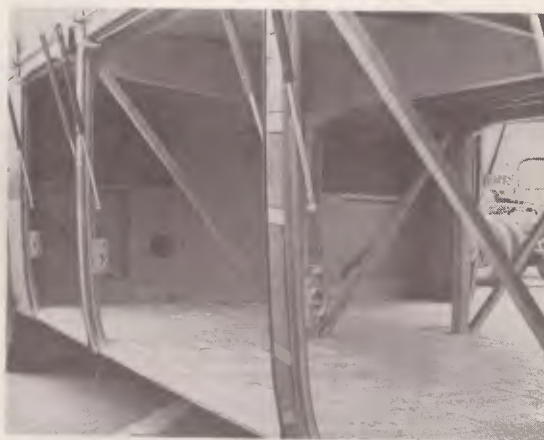
Registro do Transportador Rodoviário de Bens. As instruções sobre o assunto aguardavam, no final de setembro, apenas o regresso do Ministro da Itália, onde foi ver de perto experiências bem sucedidas com a utilização veicular de gás natural.

Francisco Magalhães promete para breve também uma regulamentação complementar do transporte de produtos perigosos. Até onde se sabe, o documento vai abrandar as exigências para a carga fracionada e estabelecer limites de isenção para os vários produtos. Estão em estudos

também normas para credenciamento de pontos de paradas dos caminhões que transportam esse tipo de carga. E, se não chegar a um acordo com os Estados e Municípios, o Ministério dos Transportes poderá acionar a Procuradoria Geral da República para arguir a inconstitucionalidade das leis estaduais e municipais sobre o assunto.

Continua em discussão o novo regulamento do transporte rodoviário de passageiros. Enquanto a Rodonal pede mais prazo (veja matéria nesta edição), a NTC já se posicionou contra os grandes bagageiros.

NTC quer menos carga no ônibus



não destinados a comercialização, mesmo assim, com limitações de peso e volume expressamente definidas pelo regulamento.

Além disso, a entidade quer que o transporte de encomendas seja enquadrado no decreto 89 874, tornando obrigatório o RTB para o exercício da atividade.

Outra sugestão é que as inovações tecnológicas dos ônibus busquem, antes de tudo, elevar o conforto e segurança dos passageiros ou a redução do consumo de combustível — e não o aumento do volume dos bagageiros, que seria proporcional ao número de poltronas.

A NTC quer acabar com o transporte de bagagem desacompanhada e proibir às empresas de ônibus manter frotas de coleta e entrega. Manifestou-se também contra a idéia do Governo de reduzir a passagem utilizando, para tanto, a receita das encomendas.

A NTC quer restringir ao máximo o transporte de encomendas por ônibus. Tomando posição em relação ao anteprojeto de regulamento do TRP (veja a seção "Legislação"), a entidade encaminhou documento ao Ministério dos Transportes sugerindo a criação de "autorização especial" para o transporte de carga por ônibus.

A NTC entende que, para o transportador de passageiros, a carga constitui "atividade supletiva e excepcional".

Por isso, a autorização só poderia ser concedida para linhas onde a Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores comprovasse a existência de demanda reprimida.

Segundo a entidade máxima do TRC, o transporte de cargas por empresas de ônibus, constitui concorrência desleal contra outras empresas e "desrespeito ao princípio de isonomia, consagrado pela Constituição".

Seria permitido apenas o transporte de bens

Portobrás não comenta anteprojeto

O presidente da Portobrás, empresa holding do sistema portuário brasileiro, Arno Markus, evitou tecer qualquer comentário sobre o anteprojeto de legislação portuária, no que se refere à proposta contida de criação de entidades estivadoras.

TM — Presidente, o anteprojeto permite a criação de entidades estivadoras. Isto já foi tentado em 1965,



Arno Markus

através do Decreto-lei nº 5 que, por pressões da estiva, não chegou a ser regulamentado. Atualmente, a estiva já deixou claro que entrará em greve, caso este anteprojeto seja regulamentado. Qual a posição política do Governo quanto a esta possibilidade e a aprovação do anteprojeto?

Arno — Isto você tem que perguntar ao Ministro.

Abertura de conferências de frete causa polêmica

Como era previsível, terminaria em polêmica uma conferência que colocasse na mesma mesa o presidente do Centro Nacional de Navegação Transatlântica, Comandante Fernando Frota, eterno defensor dos princípios da navegação, e João Augusto Souza Lima, vice-presidente da Associação dos Exportadores Brasileiros, que tem se debatido pela abertura total das conferências de fretes.

O próprio Comandante Frota já previa que a discussão seria acalorada, ao iniciar sua conferência afirmando que suas trocas de idéias com Souza Lima sempre foram uma "briga de foice".

O presidente do Centro de Navegação, dizendo a Souza Lima que ficasse de "ouvidos abertos" condenou a permissão dos *outsiders* nas conferências, recentemente aprovada pela Sunamam, e afirmou que as conferências têm feito de tudo para buscar entendimento com os exportadores, "mas eles são insaciáveis".

Apesar de ser o coordenador dos debates, Souza Lima, iniciou uma polêmica com o Comandante Frota di-



Arthur Donato

zendo que os exportadores apenas queriam maiores opções do transporte. Em seguida, debateu com o armador Fragozo Pires, da Frota Oceânica e acabou acusado pelo Almirante José Celso Macedo Soares Guimarães, primeiro Superintendente de Marinha Mercante, de ser um "neófito no assunto".

O presidente do estaleiro Caneco, Arthur Donato, é quem colocou água na fervura, ao se levantar na platéia e solicitar o uso de outro microfone, "apenas para poder tumultuar mais um pouco". Com a interferência do presidente da mesa, Arno Markus, os ânimos serenaram.

Ao final dos debates, a resposta de Souza Lima ao Almirante José Celso veio certa. Ele agradeceu a lisura com que o armador Fragozo Pires havia se conduzido nos debates.

Sunamam edita tabela de cabotagem

A Superintendência Nacional da Marinha Mercante, usando das atribuições do decreto nº 88.420, adotou nova tabela de Fretes de Ca-

botagem Marítima Brasileira (Frecab) para vigorar no tráfego entre Porto Alegre (RS) e Manaus (AM), inclusive nas viagens de e para os

portos da Bacia Amazônica, desde que começadas ou terminadas em portos marítimos. Cloro e gases liquefeitos têm preço em aberto.

TABELA DE FRETES DA CABOTAGEM MARÍTIMA BRASILEIRA (FRECAB)

CLASSE DE MERCADORIAS OU PRODUTOS (COLUNA A)	DISCRIMINAÇÃO DE CARGAS (COLUNA B)	FRETE LÍQUIDO EM C\$S	
		FIXA (COLUNA C)	VARIÁVEL POR MILHA MARÍTIMA (COLUNA D)
I	A — CARGAS SEM ACONDICIONAMENTO GRANÉIS		
	1. Alcool	23.817,00	12,6343
	2. Amianto, calcário, gesso, jaspe, lítio e talco	14.445,00	10,7816
	3. Carvão mineral	8.675,00	10,7816
	4. Cloro e outros gases liquefeitos	Aberto	Aberto
	5. Coque, ferro gusa, ilmenita, minério de ferro, manganês e outros minérios, potássio e sucatas	7.541,00	10,7816
	6. Farelo de soja e outros farelos	10.844,00	10,2290
	7. Fertilizantes, adubos e corretivos do solo	7.541,00	10,7816
	8. Milho, óleo vegetal comestível ou industrial, trigo em grão, soja e outros cereais	10.844,00	10,2290
	9. Petróleo		
	9.1. — Asfalto líquido	9.952,00	61,5461
9.2. — Gás liquefeito (G.L.P.)	17.076,00	13,0943	
9.3. — Lubrificantes	5.950,00	3,7016	
9.4. — Outros derivados	5.233,00	3,0758	
9.5. — Petróleo em bruto	7.667,00	4,2570	
10. Sal Marinho e Salgema	11.719,00	8,9446	
11. Outros Granéis	Aberto	Aberto	
II	B — CARGAS COM ACONDICIONAMENTO		
	— Densas	15.241,00	12,6343
	— Frigorificadas	50.220,00	21,3629
	— Perecíveis	14.187,00	10,7816
	— Inflamáveis, Agressivas, Oxidantes e Corrosivas	21.389,00	13,4928
VI	— Explosivas	51.294,00	32,5125

Pessoal

● Vincenzo Barello, diretor comercial da Fiat Automóveis foi substituído por Roberto Bogus, antigo diretor de vendas, 10 anos de empresa e o primeiro brasileiro a ocupar esse cargo na subsidiária da fábrica italiana. Barello parte para Venezuela onde assume a superintendência da Fiat.

● Otto Hoehne assumiu no início de setembro a Diretoria de Produção da Volkswagen, em substituição a Peter Krohn, que irá desempenhar novas funções na fábrica de Hannover, Alemanha. Hoehne iniciou seus trabalhos na VW brasileira em 1957 e, era diretor-adjunto do departamento

Padron a gás aprova em Natal

O ônibus Padron produzido pela Santa Matilde que se encontra em testes em Natal tem superado todas as expectativas, atingindo um consumo de 1 m³ a cada 3 quilômetros rodados. Isso leva o Diretor da Santa Matilde, Afonso Escobar, a acreditar que "no futuro, teremos grande parte da frota urbana de passageiros movida a gás."

Ele aponta ainda como um dos motivos da viabilidade do veículo, as estimativas das empresas envolvidas em projetos de combustíveis alternativos, de que o gás natural utilizado poderia ser colocado em Natal por 50% do preço do diesel, uma vez que ele tem um custo de produção menor, por ser subproduto do petróleo.

Esta é uma das razões, que ele aponta como uma das formas para contrabalançar o rendimento térmico do gás, inferior em torno de 20% ao do diesel, assim como o maior peso do conjunto de cilindros de gás metano (700 quilos no ônibus da Santa Matilde) o que causa uma perda de 10% a 20% na aceleração do veículo. A aceleração apresentada pelo ônibus da Santa

Matilde é considerada, no entanto, como compatível com o seu uso urbano, segundo Afonso Escobar.

Apesar de considerar normal o nível de segurança oferecido pelos cilindros para o gás metano pressurizado, Afonso Escobar, acha que "as razões econômicas é que vão definir o uso do gás pressurizado ou pelo sistema criogênico".



O restante da família O 370, ou seja os modelos urbanos, chegarão a partir do ano que vem, na seguinte ordem: ST (modelo mais simples) em maio; UST (mais luxuoso) em agosto e o trólebus no final do ano.

A unidade fabril da FNV-Fruehauf de Pindamonhangaba, desativada após a compra pela Engesa, será utilizada para a montagem do Jipe que a empresa lançará em breve.

"A retirada do ISTR é válida pela falta de fiscalização". Luiz Osvaldo D'acampora, presidente da Emcater, iniciou gestões, no final do ano passado, junto ao Ministério da Fazenda, para que a sua empresa fiscalizasse, em

Santa Catarina, o pagamento deste imposto. "Só existe má vontade neste Ministério, já que, para eles, a arrecadação é tão insignificante comparada à arrecadação total, que não vale a pena qualquer trabalho para aumentá-la". D'acampora espera a mudança do governo federal para reiniciar a sensibilização das autoridades econômicas.

Criada a Confac - Comissão Nacional de Facilitação do Comércio Exterior. Como função, pretende reestruturar as operações de estiva nos principais portos brasileiros. Resta saber das possibilidades que trabalho tão "hercúleo" possui, a apenas alguns meses de mudança da atual administração no país.

Marcopolo fecha filial mineira

Há uma forte tendência negativa entre os planos dos fabricantes de carroçarias para ônibus no país. Agora, foi a vez da Marcopolo Minas, que fechou suas portas no início do mês de setembro - dispensando 260 funcionários e desativando um investimento de Cr\$ 4 bilhões.

Assim, nos últimos três anos os principais grupos que fabricavam carroçarias urbanas - Caio e Marcopolo - paralizaram suas montagens em Recife, Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre e, finalmente, em Betim (MG). Esta última, da Marcopolo, chegou a fabricar 1.317 unidades.

NTC faz Conet com circuito fechado de TV

Um projeto de comunicações técnicas, por TV, está dando seus primeiros passos dentro da NTC. Trata-se do chamado "Conet-Eletrônico", cujo programa piloto foi gravado em meados de setembro, e será, inicialmente, transmitido para doze praças (dez capitais, além de Joinville e Blumenau).

Neste início do projeto estiveram presentes membros da CNPP (comissão dos Transportadores de Produtos Perigosos), Valdir da Costa Reis, assessor do DNER. Discutiu-se, então, qual a razão técnica para a existência do Certificado de Despacho e Embarque.

Argumentaram os técnicos da NTC que não se vê interesse

em tal impresso, porque no conhecimento de carga e na nota fiscal já existem os dados que constarão daquele papel.

Outra questão que criou polêmica neste primeiro programa foi o tacógrafo. Enquanto a CNPP argumentava que o custo deste tacógrafo era impraticável para os carreteiros (que constituem 68% da

oferta de caminhões para o setor); Costa Reis argumentou que o preço daquele componente era pouco maior que o preço de um pneu (cerca de Cr\$ 400 mil) e que tacografar a frota deste setor era questão de segurança.

Imediatamente, Salum Kalil, coordenador da CNPP discordou, dizendo que o preço real

de um tacógrafo era superior a um milhão de cruzeiros, "bem mais caro que um pneu radial (cerca de Cr\$ 800 mil), pneu aliás que os carreteiros não utilizam, por ser mais caro."

O primeiro programa do Conet abordará ainda a Regulamentação do TRC e Roubo de Cargas. A NTC informou que neste primeiro programa haverá participação do Ministro dos Transportes, Cloraldino Soares Severo, além de João Cataldo Pinto e Moacir Berman, ambos do DNER.

Em todos os 12 pontos de recepção do Conet-Eletrônico será possível aos participantes formular perguntas, que serão respondidas durante o programa, mediante a utilização de uma rede de telex.

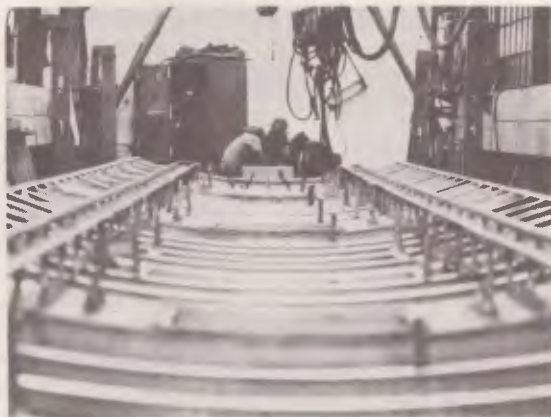


Abifer quer ministro ferroviário

Empossado em 1984, o novo presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Eduardo Luiz Pinto e Silva, pretende, em sua gestão, articular força política junto ao governo federal para que o próximo ministro dos transportes seja um homem proveniente da área ferroviária.

Entende aquele dirigente que somente se poderá consolidar melhores índices de produção da indústria ferroviária com uma malha bem dotada e que possa crescer.

“De fato, podemos hoje afirmar que a produção de nosso setor industrial no presente exercício, deverá se resumir à entrega de 38 locomotivas, 647 vagões de carga e 193 carros de passageiros, o que representará a ocupação de nossa capacidade instalada nos níveis de 11% em locomotivas, 7% em vagões



de carga e 24% em carros de passageiros.”

Além disso, mesmo operando em baixos níveis de produção, o setor deixou ainda de concretizar alguns valiosos pedidos, entre os quais 146 locomotivas para a RFFSA até 1986 e também 80 locomotivas elétricas encomendadas pela Fepasa. Ambas as encomendas tiveram seu programa de entregas adiado, “face à não resolução de problemas financeiros graves que vive a ferrovia do Go-

verno do Estado de São Paulo.”

Além disso, contratos já assinados com a CVRD, por exemplo, contêm variantes negativas para nosso parque industrial ferroviário: dos 800 vagões encomendados por aquela empresa, as indústrias nacionais tiveram que concordar com a importação de 500 vagões da Romênia, país que efetivará o maior volume de compras de minério por Tubarão.

A-60 e D-60 recebem opcional: freio a ar

Por volta do início do ano que vem, os proprietários da família 60 GM – A 60 e D 60 – poderão beneficiar-se de um importante item opcional: freio a ar.

O prazo final para o oferecimento deste equipamento, fica por conta dos fornecedores de eixos, os quais necessitam receber novo dimensionamento para comportar tal sistema de frenagem.

O sistema hidrovácuo, que continuará sendo oferecido como original de fábrica, já havia sofrido reformula-

ção quando foi lançado o A-60. O principal problema apresentado referia-se à total eficiência do freio traseiro durante as frenagens, já que o dianteiro apresentava não deficiência.

Quanto à alteração de preços que esse equipamento representará, a montadora prefere aguardar os estudos do Departamento de Finanças para se pronunciar a respeito. Porém, segundo fontes da empresa, qualquer alteração exigindo novo feramental reverte-se em aumentos significativos.

MIC disciplina transporte turístico de superfície

Aprovada, no dia 31 de agosto de 1984, a Resolução Normativa CNTur nº 10, regulamentando o Transporte Turístico de Superfície. Quem não deve estar nada contente com a medida é Paulo Alvim Monteiro de Cas-

tro, Diretor de Transporte Rodoviário de Passageiros do DNER.

Afinal, onde já se viu o Ministério da Indústria e Comércio legislar sobre serviços de Transportes, assunto de competência do DNER?

Cai a taxa de mobilidade na América Latina

Coordenados pela Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP, realizaram-se em São Paulo o IIIº Congresso Panamericano de Engenharia de Transporte e Tráfego e o Iº Encontro Latinoamericano de Transportes Públicos, entre os dias 18 e 21 de abril.

Ao abrir os trabalhos do acontecimento – que reuniu cerca de 400 participantes –, o prefeito de São Paulo, Mário Covas, defendeu a definição técnica e econômica de um mecanismo a ser criado para intercambiar informações e projetos de transportes entre os países latinoamericanos.



Covas defende maior troca de informações.

Esta tarefa, encontra, no entanto, empecilhos de toda ordem, bem conceituadas nas palavras do embaixador Sebastião Rego de Barros – chefe do departamento de Cooperação Técnica, Científica e

Tecnológica do Itamaraty. Segundo ele, “o exame da situação internacional nos últimos anos não deixa margem a dúvidas e a conclusão é clara: nota-se uma patente deterioração da estrutura política e eco-

nômica do sistema internacional. A tensão domina o quadro da convivência entre os Estados.”

Não bastasse esta incômoda análise do embaixador, a terceira palestra do primeiro dia do congresso, – cujo relator, Carlos Cedano Cabrejos, do corpo de técnicos da ANTP – apresentou números que deixam claro que em 39 cidades da América Latina pesquisadas pela entidade houve uma queda da taxa de mobilidade nos países abordados, passando de 0,9 para 0,8 viagens/habitante, “ou seja, uma perda de 10% na mobilidade social.”

Eventos

● I Feira Nacional do Ônibus, I Congresso Nacional dos Empresários dos Transportes Rodoviários de Passageiros. Exposição que abrigará carroçarias, motores e chassis, além de outros produtos ligados ao setor. De 28 a 31 de outubro, Centro de Convenções de Pernambuco, em Recife. Informações com Alcantara Machado Nordeste, fone (011) 674922.

● Curso de Embalagem e Transportes para Produtos Perigosos. Promovido pela Abre – Associação Brasileira de Embalagens – De 15 a 19 de outubro, durante o período da noite. tel: (011) 282-9722.

QUALIDADE RECONHECIDA TAMBÉM NO MERCADO EXTERNO



Exportando para mais de 30 países

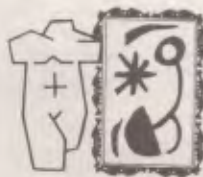
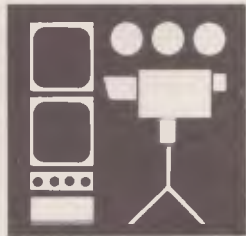
No Brasil são mais de 60 mil produtos que transportam os mais diversos tipos de cargas.



RANDON

UMA CONSTANTE EM SEU CAMINHO.

O QUE VAI DE CAMINHÃO, VAI MELHOR DE AVIÃO.



Frutas, legumes, vacinas, obras de arte, equipamentos eletrônicos, animais vivos. Motos, computadores, flores, presentes, eletrodomésticos, peixes ornamentais.

Será que eles têm alguma coisa em comum? Têm sim. Todas essas cargas viajam melhor de avião. Em primeiro lugar, porque chegam voando: qualquer volume trans-

portado pela Vasp chega a seu destino em menos de 24 horas. Além disso, cada carga recebe um tratamento especial, como se fosse um passageiro. Viaja em ambiente higiênico, climatizado, sem

agüentar buraco de estrada, sem engolir poeira, sem barulho e sem fumaça. Se você está pensando em rápido retorno de capital, pense a jato: despache sua carga em qualquer loja

da Vasp, ou em um agente de cargas Vasp. Se preferir, peça para a Vasp retirá-la em seu endereço. Transporte aéreo de cargas. Mais um serviço com o insuperável padrão de qualidade Vasp.

V A S P

Transporte Vasp.

É mais tranqüilo.

Bagageiro não é caminhão

O Ministro dos Transportes, Cloraldino Soares Severo, deu um duro recado aos transportadores interestaduais e internacionais de passageiros, dia 16 de agosto, no auditório do DNER, em Brasília.

Falando para mais de cem empresários do setor, durante o Seminário TM "Novas metas do TRP", Severo não teve meias palavras. Não vai permitir que os bagageiros dos ônibus virem caminhões. Se os transportadores insistirem em utilizar coletivos pesados, a receita das encomendas deverá ser abatida dos preços das passagens.

Para evitar os excessos, o Governo está disposto, até, a rever o absurdo limite de 5 t de carga no eixo dianteiro. Mas, depois disso, os ônibus voltarão a passar pelas balanças. Se ultrapassarem os limites legais, multa neles!

Numa clara demonstração de que não pretende ficar apenas nas intenções, já no dia 28 de agosto, o Ministro mandava publicar no DOU, "para críticas e sugestões" um extenso anteprojeto da nova regulamentação do transporte interestadual e internacional de passageiros. A seção dedicada às bagagens e encomendas confirma inteiramente o que antecipou Severo durante o Seminário.

Constata-se, em primeiro lugar, a preocupação do Governo de elevar de 25 para 40 kg o peso máximo da bagagem do passageiro. Afora esse aumento, o anteprojeto exige rigoroso respeito ao PBT do veículo, aos pesos por eixo e à relação potência/peso.

Seria insensatez impedir os empresários de aproveitarem o espaço ocioso dos seus bagageiros para transportarem encomendas. Trata-se de operação que, além de economizar combustível, cria opção indispensável para o comércio e para a indústria. Ninguém pode negar as incomparáveis virtudes do ônibus nesse trabalho, complementar ao do caminhão, do avião ou do trem.

Seu serviço, além de ser porta-a-porta, rápido e barato, atende regularmente um sem número de localidades. E, em muitas delas, constitui-se mesmo no único meio viável de transporte.

No entanto, age corretamente o Ministério dos Transportes quando procura estabelecer limites para a atividade. Afinal, a imprensa



especializada já anuncia o lançamento de ônibus (o "Diplomata 380", da Nielson, é um bom exemplo) com 16,60 m³ de bagageiro — o volume de quase meio baú. A continuar assim, em pouco tempo, os coletivos terão virado cargueiros. E a receita das passagens terá se transformado em mero complemento do frete das cargas.

Diga-se, ainda, que, para aumentar a capacidade dos bagageiros, o encarroçador é obrigado a elevar a altura do ônibus (hoje, as carroçarias já têm quase 4 m de altura), reduzindo bastante a alegada economia de combustível.

Tem razão também o Governo ao manifestar sua disposição de rever, finalmente, o limite de 5 t por eixo, estabelecido pelo decreto-lei 62 127, de 1967 — portanto, no tempo da direção mecânica.

Como o comprimento dos ônibus foi ampliado para 13,20 m, nenhum coletivo que se preze fica, hoje, dentro das 15 t impostas pela "lei da balança". Além disso, já está mais do que provado que o desgaste total dos pavimentos será muito menor com veículos de 16,5 t, para 52 passageiros, que com coletivos de 15 t com 40 lugares — Afinal, isso reduz em 30% o número de viagens.

Finalmente, não se pode esquecer que nosso ônibus saem de fábrica com o eixo dianteiro dimensionado para 6,5 t e com pneus maiores que os de antigamente. Eis aí, portanto, uma mudança benéfica e indispensável. Se sair, já vem tarde.

A galinha dos ovos de ouro

No divórcio entre as tabelas da NTC e os fretes realmente praticados (veja edição anterior), o carreteiro acaba pagando o pato.

As planilhas do CIP-Conet contabilizam minuciosamente todos os componentes do custo operacional do caminhão mais apropriado para cada tipo de serviço. Embora, no varejo, um ou outro critério seja discutível, no atacado, os parâmetros e conceitos não diferem muito dos utilizados aqui mesmo, pela TM.

Por trás de todo o rigor técnico, no entanto, esconde-se um grande sofisma. Computar como componente do frete o custo operacional do veículo (e não o preço de mercado do carreteiro) pressupõe que a transportadora opera com 100% de frota própria. Ou então que paga aos autônomos contratados, rigorosamente, a tabela técnica.

O frete-carreteiro nada tem de técnico. Pelo contrário, continua sendo determinado pelos humores de uma oferta francamente recessiva

Nada mais falso. Em primeiro lugar, a maioria absoluta das transportadoras não tem 100% de frota própria. Em segundo lugar, o frete-carreteiro, longe de ser técnico, continua sendo determinado pelos humores uma oferta recessiva.

Abre-se aí um enorme fosso entre a teoria e a prática. Apoiar as tabelas de fretes das empresas sobre uma frota própria inexistente ou sobre tarifas decorativas de carreteiros equivale a contabilizar supostas despesas como remuneração de capital, seguros e depreciação, sobre investimentos que, na realidade, a transportadora jamais realizou.

Os escassos levantamentos existentes confirmam a disparidade entre o frete-carreteiro e os custos operacionais. Segundo dados da Empresa Catarinense de Transportes e Terminais S.A. - Emcater, em junho de 1984, as tarifas pagas aos autônomos pelas centrais de fretes de Santa Catarina foram, em média, de Cr\$ 33,03 a tonelada/quilômetro.

Um Mercedes L-1113 trucado, para 12 t de cargas, daria então, sem ociosidade, uma receita de Cr\$ 396,36 por quilômetro. Nessa mesma época, os cálculos da NTC registravam, para o mesmo veículo, um custo variável de Cr\$ 348,36 por quilômetro (Cr\$ 196,84 correspondiam aos combustíveis e lubrificantes) e Cr\$ 317,22 por quilômetro de custo fixo (para 7 000 Km/mês). Somando-se os dois, resulta um custo por quilômetro de Cr\$ 665,58.

O frete recebido pelo carreteiro, não chega a ser nem o dobro do que ele gasta só com diesel e lubrificantes. Subtraído o custo variável, resta uma escassa margem

(no caso, de 14%) para remunerar todos os pesados custos fixos. Entre eles, a depreciação do equipamento, licenciamento, seguros, remuneração do capital e o salário (implícito) do motorista-proprietário. Pode-se dizer, portanto, sem medo de errar, que o frete-carreteiro cobre menos de 60% do custo operacional registrado pelas planilhas técnicas. Ou ainda que representa pouco mais da metade da tabela "cheia" de "grandes massas", a mais baixa da NTC.

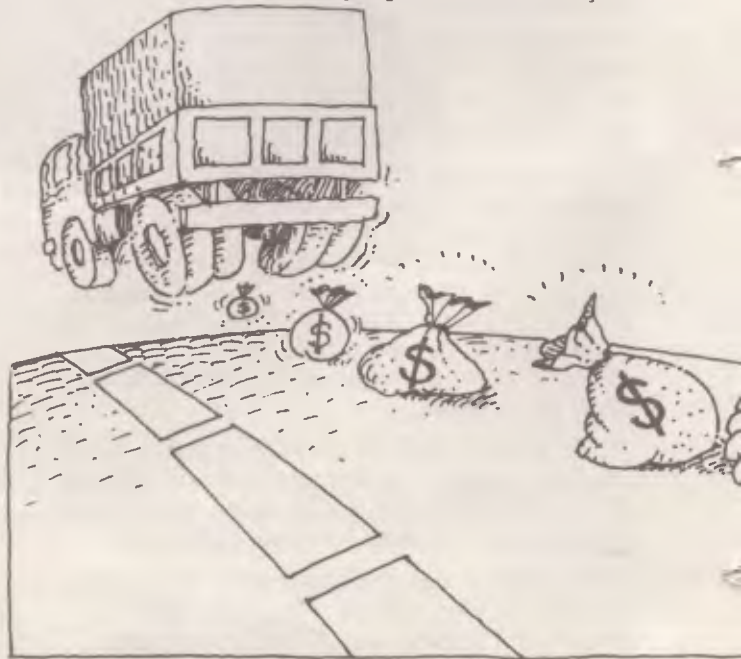
São números suficientes para justificar a ameaça de extinção que paira sobre a categoria. Faltam é verdade, estatísticas confiáveis sobre a participação do autônomo na frota nacional de caminhões.

No entanto, segundo levantamentos realizados pelo DNER em 1975 e registrados pela publicação "Sinopse do Transporte Rodoviário de Cargas", o autônomo detinha, na época, 70,95% dos caminhões. Sete anos depois, segundo as últimas estatísticas do Registro e Cadastro do mesmo DNER, dos 578 051 caminhões cadastrados, apenas 26,6% (ou 153 569) pertenciam a carreteiros. Por mais refratário que seja o autônomo à burocracia oficial, a queda é indiscutível. Como indiscutível parece também o espantoso envelhecimento da frota operada pela categoria.

A senilidade da frota, apesar de não ser privilégio dos autônomos, atinge os caminhoneiros de forma particularmente dura. Em 1981, sua frota já tinha idade média de 8,1 anos, a mais alta entre todos os operadores do sistema do TRC. Além de velhos, os caminhões revelavam-se inadequados - mais de 81% eram médios.

Dados mais recentes do Serpro, embora não separando os veículos por categoria, confirmam a situação crítica dos autônomos. A idade média dos veículos em circulação atingia 8,62 anos. Os mais obsoletos eram justamente os caminhões médios (operados, predominantemente, pelo carreteiro), com 9,21 anos de idade. Quase 54% dos veículos dessa categoria têm mais de sete anos de uso. E quase 40% deles já ultrapassaram os dez anos.

Aparentemente, essa redução da oferta ainda não foi suficiente para elevar os fretes a patamares menos gravosos. Principalmente, porque foi contrabalançada



pela própria crise econômica e pelo brutal aumento das frotas das empresas de carga própria. Do final de 1981 até junho de 1984, enquanto a inflação foi de 1132% e o diesel subiu 1220%, os fretes pesquisados pela Emcater aumentaram apenas 1101%.

Distorções como esta explicam, por exemplo, o regime desumano a que se submete o carreteiro que ainda consegue sobreviver. Segundo pesquisa do DNER, durante os 24 dias que trabalha por mês, seu repouso noturno limita-se a seis horas. Sua jornada média de trabalho atinge quase quinze horas e o período destinado às folgas não passa de 97 horas semanais. O resultado não pode ser outro senão um triste recorde de acidentes.

Aparentemente, não há soluções à vista para o problema. Para muitos, tudo se resume a uma questão de financiamento. Pessoa física (embora as transportadoras, para fugir aos processos de vínculo empregatício teimem em transformá-lo em "pequeno empresário"), o autônomo não goza das vantagens do Finame e, até pouco tempo, tinha fechadas as portas do leasing.

Ninguém pode negar que faltam, realmente, recursos para mudar o perfil da frota nacional de caminhões. Não é à toa que o projeto do deputado federal Ruy Bacelar, criando financiamentos para caminhões pesados com juros de 60% da variação da ORTN mais 6% ao ano despertou fundadas esperanças.

Se os transportes rodoviários continuarem remunerando o carreteiro abaixo do custo, estarão assassinando a sua galinha dos ovos de ouro

No entanto, tão importante quanto o dinheiro fácil e subsidiado para comprar caminhão novo é o frete justo para pagar a prestação. Durante a batalha pela regulamentação da atividade, a NTC alardeou, aos quatro ventos, que a salvação estaria numa tabela



oficial, aprovada pelo Governo fiscalizada pelos sindicatos dos carreteiros.

Fazer tabela é fácil. Tanto que já existem, por exemplo, a da própria NTC e a da Fencavir. O difícil é praticá-la. Afinal, não se revoga a lei da oferta e da procura por decreto.

Por isso, a ideia não passou pelo crivo do Ministro dos Transportes. Perspicaz, Severo percebeu que, em vez de combater os efeitos, o Governo devia ir direto às causas e criar mecanismos capazes de reduzir a oferta de transportes.

Nessa linha, a regulamentação do TRC dá poderes ao Ministério dos Transportes para restringir a entrada de novos transportadores sempre que se comprovar excesso de capacidade de carga ou retração significativa da demanda. Se tais poderes serão, realmente, utilizados, para melhorar a vida do autônomo (foi esta, aliás, a principal bandeira da regulamentação), só o tempo dirá.

Funcionem ou não, as medidas oficiais não excluem uma boa dose de conscientização sobre o papel do autônomo. Na verdade, o processo de extinção do carreteiro põe em risco o próprio futuro do transporte rodoviário de cargas.

Uma das principais características do setor é a sazonalidade, principalmente, no escoamento das safras. Seria impossível, tanto para as transportadoras, quanto para as empresas de carga própria, sozinhas atenderem aos picos.

Graças à sua mobilidade, o carreteiro funciona como indispensável elemento regulador do transporte. É insubstituível também na tarefa de integrar à economia de mercado novas fronteiras agrícolas. Como diz o Professor Eduardo Celestino Rodrigues em um de seus livros, "onde o caminhão pode penetrar, os preços dos produtos trazidos de fora baixam, imediatamente. O caminhão acaba com as oligarquias presentes em todo o Brasil mais subdesenvolvido. Caminhão, portanto, não é luxo de rico. É necessidade de paupérrimos".

A prática de achatá-lo o frete do autônomo para dar a diferença, de mão beijada, ao cliente, em forma de gordo desconto, constitui feitiço que pode virar contra o feitiço. Naturalmente, a "lei da selva" não permite a cada transportadora, isoladamente, melhorar, num passe de mágica, o frete de seus carreteiros.

Mas, o TRC como um todo precisa se convencer, definitivamente, de que continuar remunerando o autônomo abaixo do custo é a maneira mais segura de matar a sua galinha dos ovos de ouro.

VALORES DOS FRETES PAGOS AOS AUTÔNOMOS			
CENTRAL DE FRETES	ABRIL Cr\$/t.km	MAIO Cr\$/t.km	JUNHO Cr\$/t.km
Grande Florianópolis	26,89	28,59	27,27
Tubarão	25,45	30,99	31,42
Itajaí	35,82	39,84	39,30
Xanxerê	32,88	38,75	37,11
Mafra	30,06	32,37	34,06
Joinville	28,50	32,20	39,57
Lages	32,05	30,90	40,00
Móvel	22,83	24,35	33,72
Média	29,31	32,25	33,03

Fonte: Emcater - Empresa Catarinense de Transportes e Terminais S.A.

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL — ANO 22 — Nº 248 — SETEMBRO 1984 — Cr\$ 2 200,00



Editora TM Ltda

Diretores: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi, Vitu do Carmo.

transporte moderno

Diretor Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis

REDAÇÃO

Redator chefe: eng.º Pedro Bartholomeu Neto

Redatores: Franklin Marques Machado, Marco A. Souto-Maior, Jaime A. Mendes (São Paulo) Roberto Galletti (Rio)

Colaboradores: Antonio Arnaldo Rhormes, Fernando Barros

Redação (São Paulo): R. Said Aiach, n.º 306 Tel 884-2122

Sucursal Rio: Praça Tiradentes n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 221-9404

Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandare, 667-675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.

Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo, SP.

Diretor Responsável: Vitu do Carmo

Diretor de Produção: Ryniti Igarashi

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Gerente comercial: José Maria dos Santos

Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo (São Paulo)

Rio de Janeiro: Intermedia, Praça Tiradentes, n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 224-7931.

Representantes internacionais:

África do Sul: Bosman & Genrich Travel (PTY) Ltd - Howard House - 23, Loveday Street, P.O. Box 1062 - Johannesburg;

Alemanha Ocidental: Publicitas GmbH - 2, Hamburg 60 - Bebelallee 149;

Austrália: Exportad PTY LD - 115-117 Cooper Street - Surry Hills, Sydney;

Austria: Internationale Veriagsgesellschaften - A-1037, Wien - Veitghasse 6;

Bélgica: Publicitas Media S.A. - 402, Avenue de Tervueren - 1150 - Brussels;

Canadá: International Advertising Consultants Ltd - 195, Carlton Tower - 2, Carlton Street - Toronto - Ontário M5B 1J3;

Coreia Média: Representative Korea Inc. - Mr. H.M. Kough - C.P.O. Box 4100 - Seoul;

Espanha: Publicitas S.A. - Ppelayo 44 - Barcelona;

Estados Unidos: The N. SDe Filippes Co. - 420, Lexington Avenue - New York, N.Y. 10017;

Finlândia: Admark OY - Mikonkatu 11D - QD100 Helsinki 10;

França: Agence Gustav Elm - 41, Avenue Montaigne - 41, Avenue Montaigne - Paris 75008;

Holanda: Publicitas B.V. - Plantage Middenlaan, 38 - Amsterdam 1004;

Inglaterra: Frank L. Limited - 50, Fleet Lane - London EC4A 3AA;

Itália: Publicitas S.p.a. - Villa E. Filiberto, 4 - Milano 20-149;

Japão: Tokyo Representative Corp. - Seikyū Building 2F - 3 16-7 Higa Shinakano Nakano-Ku, Tokyo 164;

Polónia: Agpol (Advertising Department) - Warszawa ul. Sienkiwca, 12 - P.O. Box 136;

Portugal: Garpel Ltda - Rua Custódio Vieira, 3 - 2DT - Lisboa 2;

Suécia: Publicitas AB - Kungäsgatan 62 - S-101 29 Stockholm;

Suíça: Mosse Annoncen AG - Limmatouai 94 - 8023, Zurich.

REDAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira

Circulação: Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição: Distribuidora Lopes

CPD: Lina Saito

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 24.000,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 - seqüencial - telex 36907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar: Cr\$ 2.200,00. Edições especiais: Cr\$ 3.500,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122

TELEX: 36907

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas e equipamentos de transporte, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave das transportadoras, usuários, fabricantes e órgãos do governo ligados ao transporte, movimentação de materiais e construção pesada. Autorizada na D.C.D.P. do Departamento de Polícia Federal sob n.º 1655-P-20973. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º, em 29.3.63. Alteração sob n.º 1058, em 22/11/76. C.G.C. n.º 47.878.319-0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640. Rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 (seqüencial) - CEP 04003 - São Paulo, SP.



Destaque para o álcool nas 28 planilhas de custos

Com o objetivo de facilitar o controle de custos de transportes com frota própria, TM pesquisou e elaborou planilhas de 28 modelos - inclusive o Uno e o Santana - com destaque para todas as versões a álcool. *Página 58*



Atualidades	3
Neuto escreve	9
Cartas	13
Capa	30
Transporte rodoviário de cargas	36
Transporte rodoviário de passageiros	43
Transporte urbano de passageiros	47

Falta de carga e juros altos atingem maiores

Em tempo de recessão, nada mais razoável que os transportes terrestres, marítimo e aeroviário sofram conseqüências. Mas, nem todas as empresas estavam preparadas e poucos foram aquelas que sanaram problemas sem maiores arranhões, como a Viação Garcia. *Página 16*



A Transpo abriu suas portas para novos clientes

A IV Brasil Transpo deixou seu sizado perfil de feira fechada e mostrou seus stands para quem quisesse vê-los. Trouxe para o Anhembi uma diversificada clientela, que teve chance de ver de perto as novidades da indústria do setor. *Página 68*

Transporte aéreo	53
Transporte ferroviário	54
Longo curso	56
Cabotagem	57
Pedágio	65
Carga perigosa	66
Legislação	72
Entrevista	74

Capa: Os 50 anos da Garcia.
Foto de Fernando Barros

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente, as mesmas de *Transporte Moderno*. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.

Retificações

Na edição nº 244 da revista *Transporte Moderno* do mês de maio último, sob o título "Ribeirão Preto testa ônibus VW a álcool", página 3, deparamos com algumas informações incorretas:

- Consta que o veículo é montado com carroçaria Caio, quando, na verdade, é um protótipo desenvolvido por técnicos da Volkswagen Caminhões e, da Marcopolo. A carroçaria é fabricada por nossa subsidiária Elizário S.A.
- Trata-se de um dos três protótipos fabricados e são os únicos no país desenvolvidos sobre esse modelo de chassi.

Paulo Belli – Diretor Presidente da Marcopolo S.A. Carroçarias e ônibus, Caxias do Sul, RS

O nome correto da concessionária de energia elétrica do Estado do Ceará é Companhia de Eletricidade do Ceará-Colce e não Centrais Elétricas do Ceará-Coelca, como consta na página 11 de *TM* nº 243, abril de 1984.

Engº Carlos Dagoberto de Gusmão – São Paulo – SP

Neuto volta

Nosso Diretor Editorial, Neuto Gonçalves dos Reis, continua recebendo manifestações sobre a sua atuação na NTC e sua volta a *TM*:

Ao mesmo tempo em que lamentamos a sua saída da NTC, também nos sentimos satisfeitos, uma vez que, na direção da *Transporte Moderno*, continuará prestando imprescindíveis e inestimáveis serviços à classe do TRP de todo o país.

SETCEG – Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de Goiás-Goiânia-GO

Agradecemos por tudo o que você fez pela NTC, pela Transportadora Americana, por mim e, principalmente, pelo TRC.

Pesaroso pelo fato de ver um grande amigo afastado do

convívio habitual, desejoso de um grande sucesso no retorno à *TM* e com uma certeza que acredito não ser somente de minha parte: você, Neuto, sempre teve e sempre terá um amigo em Americana.

Adalberto Pansan, Diretor Administrativo-Financeiro da NTC e Diretor de Produção da Transportadora Americana Ltda. – Americana-SP.

Lamentamos a decisão tomada. Não foi só a NTC que perdeu um dedicado e diligente colaborador, foram todos os transportadores do Brasil. (...) Desejamos o mais amplo sucesso, ao reassumir a Editora *TM*. Continue contribuindo com o TRC através da revista *Transporte Moderno*.
Hermenegildo Fração – Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes no Estado do Rio Grande do Sul – Setcegs – Porto Alegre, RS.

Lamentamos sua ausência na NTC, mas jamais esqueceremos a contribuição prestada à classe dos transportadores, executando brilhantemente os trabalhos pertinentes aos cargos que ocupou naquela entidade.

Raymundo Leal Sampaio – Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado da Bahia – Salvador, BA.

Agradecemos a sua dedicação e luta em prol da classe, quando da sua gestão na Secretaria Técnica da NTC. Grande parte das vitórias alcançadas, devemos à sua brilhante atuação e muito aprendemos com os seus ensinamentos.

Temos certeza que, na nova frente de batalha, através da sua revista *TM*, outras vitórias virão, graças ao seu talento e capacidade profissional. Colocamos à sua disposição a nossa casa aqui no Paraná.

Valmor Weiss – Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná – Setcepar – Curitiba, PR.

Foi bom ter convivido com o amigo todo esse tem-

po. Aprendemos muito, o que agradecemos. As razões apontadas mostram a sua coragem e nobreza.

Vivemos uma época em que deixar-se algo aparentemente seguro para expandir empresa exige, no mínimo, aquelas virtudes.

Maurício O. Vieira – Presidente do Instituto Nacional dos Transportadores de Aço-Intra – Rio de Janeiro, RJ.

Galletti em TM

Acuso recebimento telex de 21 corrente comunicando jornalista Roberto de Oliveira Galletti assumiu redação essa conceituada revista Rio pt Solicito transmitir redator minhas congratulações e votos sucesso no desempenho sua nova atividade pt sds.

João Cataldo Pinto – Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER – Rio de Janeiro – RJ.

Agradeço comunicação referente alterações jornalistas de *Transporte Moderno* Rio. Transmita a ambos nossos cumprimentos.

Engº Homero Henrique Rosa Rangel, Diretor de Trânsito do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER – Rio de Janeiro, RJ.

Cipa

TM nº 246, julho de 1984, página 4, traz matéria sobre a Cipa-Comissão Interna de Prevenção de Acidentes, mencionando a prestação dos serviços que este Sindicato vem mantendo no campo da legislação trabalhista.

Julgamos a abordagem do assunto de alta validade e muito oportuna. Pelo elevado conceito e participação dessa revista no TRC, a reportagem muito virá beneficiar as empresas, razão pela qual apressamo-nos em agradecer-lhes a divulgação. Apreciamos também a maneira correta como foi feita, alertando as empresas para a problemática da legislação e as consequências a que poderão ficar expostas.
Sebastião Ubson Ribeiro – Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Interestadual de Carga do Estado

de São Paulo – Seticesp – São Paulo, SP.

Lavagem de filtros

Gostaríamos de parabenizar *TM* pela matéria de manufatura com o *Expresso* de Prata, publicada na edição nº 245. Aproveitamos para pedir dados mais completos sobre a máquina de lavagem de filtros de ar.

Marcelo Hildeo de Souza Lara – Viação Vera Cruz Ltda. – Belo Horizonte, MG.

Tratando-se de equipamento patenteado, TM não dispõe das informações solicitadas. No entanto, encaminhamos a correspondência ao Sr. Alcides Franciscato Jr., Diretor do Expresso de Prata.

Treinamento

Tendo participado do seminário "Perspectivas do transporte urbano", realizado pela *TM* em São Paulo, de 27 a 29 de março, obtive dele muito proveito.

Complementarmente, desejo orientar e conscientizar nosso pessoal de operação (motoristas, fiscais e despachantes) sobre o acompanhamento individual e o trato com os veículos e passageiros.

Como não disponho de meios adequados, solicito a *TM* me informar o local onde poderei obter slides, filmes e textos, ou seja, o material necessário para o meu objetivo.

A revista *TM* nº 244, de maio de 1984 (páginas 22 e 62) aumentou ainda mais o meu interesse em desenvolver esta conscientização coletiva, que, acreditamos, trará benefícios, tanto para a empresa, como para o usuário.
Paulo Pires Pontes – Diretor Técnico, Transportes Cisne Ltda. – Itabira – MG.

Muitas montadoras e órgãos do governo cuidam do treinamento do pessoal de transportes de passageiros. Por exemplo, a Scania, a Volvo, o DNER, o Senai e o Senac. No entanto, devido às reportagens que citou, decidimos encaminhar a consulta do leitor ao Engº Eduardo Carlos Menezes, Chefe de Treinamento de Serviços da Mercedes Benz do Brasil.