

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 345 - JANEIRO/FEVEREIRO 1993 - Cr\$ 80 000,00


Editora TM Ltda



FERROVIA
A Rede ressuscita
rodotrem

INTERNACIONAL
Os caminhões do
Salão de Bruxelas

LANÇAMENTO
Volvo ganha
nova cabina e
mais cavalos

CONGRESSO NTC
O TRC busca um
novo norte

WABCO



Sistemas de Freios Anti-Bloqueio (ABS) para Veículos Comerciais

WABCO

O freio original.

Ideal Standard Wabco Indústria e Comércio Ltda. Divisão Wabco Freios
Via Anhangüera, km 106 - Bloco A - CEP 13170-480 - Sumaré - SP
Caixa Postal 1791 - CEP 13001-970 - Campinas - SP
Fone (0192) 64.1950 - Telex 191725 - Fax (0192) 64.1719

Ano 30 - n° 345 - Janeiro/Fevereiro de 1993
ISSN n° 0103-1058 - Cr\$ 80 000,00

SUMÁRIO

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatora

Carmen Lígia Torres

Colunista

José Luiz Vitú do Carmo

Fotógrafo

Paulo Igarashi

Chefe de Arte

Alexandre Henrique Batista

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 TÉCNICO**Gerente**

Economista Jorge Miguel dos Santos

Assistente

Eng° Antônio Lauro V. Neto

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto

Representantes**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704

CEP 80060-100 - Fone: (041) 222-1766

Curitiba-PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações

Ivano CasaGrande

Rua Gonçalves Ledo, 118

Fones: (051) 224-9749 / 224-5855

90610-250 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Di

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LOBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) Cr\$ 850 000,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso Cr\$ 80 000,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme

R.E. Proc. ORT. 1 n° 44 498/85 de 06/12/85.

Circulação: 18 500 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



Filial à ANATEC e à ABEMD

Instituto
Verificador
de Circulação**PARCERIA****10** Frotista encomenda conjunto sob medida
Mercedes faz caminhão especial para a BM**MARÍTIMO****12** Conheça o navio mais automatizado do mundo
Ditlev Luaritzen é operado por seis pessoas**CAMINHÕES****14** Novo Volvo ganha mais cavalos e mais conforto
A cabina ficou 13% maior e a cama é mais larga**INTERNACIONAL****18** As atrações do estratégico Salão de Bruxelas
Montadores exibem armas para vencerem recessão**PNEUS****20** Introdução do *single* pode ser um retrocesso
Danos dos 'solteiros' aos pavimentos são maiores**FERROVIÁRIO****22** Rodotrem barateia frete, mas aumenta viagem
Rede reativa o sistema entre Rio e São Paulo**MANUTENÇÃO****25** Como três transportadoras reduzem custos
Terceirizar e informatizar, duas das receitas**CONGRESSO****28** TRC procura norte, a bordo do Eugenio C
Setor declara guerra aos ônibus e ao correio**Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS****FRETAMENTO****41** Recessão obriga o setor a baixar tarifa
Os contratantes enxugam linhas e fornecedores**AÉREO****44** O que está por trás da privatização da Vasp
Dívidas, corrupção, CIP: no ar, o 'Vaspgate'**SEÇÕES**Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6 Rumos
e Rumores - 38 Produtos - 39 Última Parada - 48

Capa: Foto Divulgação

Gibson e Bezerra desmentem divergências

Folheando a revista **Transporte Moderno** nº 343, edição de novembro de 1992, na página seis deparei-me com matéria alusiva à minha pessoa, no "Destaque", onde o redator afirma:

"A composição colocou lado a lado adversários como Areli Teixeira de Lara e Valmor Weiss, presidente e ex-presidente do sindicato paranaense, e Newton Gibson e Adalberto Bezerra Filho, presidente e ex-presidente da federação do Nordeste, respectivamente. 'Na primeira divergência, ponho qualquer um deles fora da diretoria', ameaça Sebastião."

Solicito retificar a citada matéria, por ser improcedente e irreal qualquer divergência com o prezado amigo e companheiro Adalberto Bezerra de Mello Filho, por quem tenho respeito e admiração.

Quanto ao cargo que exerço na NTC, estou apenas diretor, pois este cargo pertence ao presidente Sebastião Ubson Ribeiro Carneiro, a quem compete direcionar sua administração.

NEWTON GIBSON

Setepe
Presidente
Recife-PE

Matéria inserida na página seis, na Seção "Atualidades", põe em destaque a recente eleição de Sebastião Ribeiro para a NTC, sob o título "Sebastião na NTC: Mais Racha do que Consenso".

Gostaria de desfazer o sentido desabonador que se pretende dar, ao incluir-me dentro de "conhecidos adversários", o que não reflete a verdade. Durante todo o tempo em que participei de entidades de classe, nunca disputei cargos e nem me coloquei em posições que representassem desserviço à nossa classe.

Valé salientar que deixei a Fetracan sob protestos de quatro sindicatos que compunham a sua base, e apenas esse fato serviria para ilustrar minhas posições em defesa da unidade da nossa classe. Portanto não procede esse suposto 'racha' que

se pretendeu estar ocorrendo na entidade. Mesmo porque tenho tido o discernimento de impor limites éticos às nossas participações, em função do respeito e considerações mútuas.

Faço questão de ressaltar que mantenho com o companheiro Newton Gibson as mais cordiais relações, nunca tendo havido qualquer divergência que pudesse comprometer a sólida amizade que nos une, especialmente quando estão em jogo os interesses do setor de transporte, que tem tido nele um grande e permanente defensor.

Estranho, ainda mais, a citação desrespeitosa como o nosso nome foi colocado, visto que nunca pleiteei do companheiro Sebastião fazer parte de sua diretoria. Simplesmente aceitei a indicação com o propósito de poder servir a classe mais uma vez com o mesmo desprendimento e sem qualquer ambição ou propósito menor.

Por isso, não posso aceitar a forma de tratamento indelicado e aético que nos foi dispensado. Ademais, os cargos da Diretoria são de livre e exclusiva escolha do presidente e a ele pertencem, cabendo-lhe a liberdade de deles dispor, no momento que lhe parecer necessário.

ADALBERTO BEZERRA FILHO

Transportadora Cardeal Ltda.
Recife-PE

□ **TM limitou-se a informar que a eleição de Ribeiro colocou lado a lado "conhecidos adversários". O título "Mais Racha do que Consenso" resultou da declaração de Antônio Pereira de Siqueira classificando a indicação de Ribeiro como "uma terceira chapa, não um consenso".**

Portanto, em nenhum momento TM afirmou que Bezerra e Gibson são "inimigos", ou que houve "racha" especificamente na Fetracan. Como não afirmou também que Bezerra tenha se colocado "em posições que representassem desserviço à nossa classe", ou que tenha pleiteado o cargo de diretor da NTC. Todas essas afirmações foram levantadas e negadas exclusivamente pelo sr. Bezerra.

Assim sendo, TM não vê na notícia nada de "desrespeitoso", "indelicado" ou "aético".

Conferencista pede retificação

Solicitamos a fineza de retificar a seguinte citação da matéria "Pneus", veiculada na TM nº 344, página 29: "*Roberti contra-ataca ironizando: 'Aqui no Brasil estamos acostumados a desprezar 2% da economia.'*"

Nada foi citado por nós com relação ao assunto e, absolutamente, não fizemos nenhuma referência sobre "*desprezar 2% da economia*". Penso que, atualmente, em função do fato de os lucros operacionais no setor de transporte serem baixos, qualquer valor é muito bem-vindo.

Além do mais, o que apresentamos durante o seminário, e ressaltamos, é que estudos feitos por companhias de pneus e órgãos independentes comprovam que "quanto menor for a temperatura da reforma, maior será a longevidade da carcaça", principalmente quando se executa a reforma a 99° C, que é a mesma temperatura que os pneus atingem quando em serviço.

ANÉSIO M. ROBERTI

Bandag do Brasil Ltda.
Supervisor Técnico
Campinas-SP

□ **TM reafirma que o Sr. Roberti realmente fez, durante o seminário sobre pneus, referência ao valor de 2% (como, aliás, poderão confirmar participantes do evento). Comentou, ainda (como declara em sua carta e a reportagem registra), que economia de tal ordem não é desprezível.**

A matéria também reproduz as seguintes afirmações do Sr. Roberti: "após a primeira vida, quanto maior a temperatura (de recape), menor a sobrevida (da carcaça)", e que o sistema Bandag "submete o pneu a uma temperatura de cerca de 100° C". Também nesses casos, portanto, não há o que retificar.



NEUTO

ESCREVE

A abertura dos portos

Depois de dois anos de peregrinação pelo Congresso, a reforma da obsoleta legislação portuária venceu mais uma etapa decisiva. Em sessão tumultuada, realizada no final de janeiro, a Câmara aprovou, finalmente, uma nova versão do Projeto de Lei n.º 8/91 (veja TM de novembro de 1991).

O texto vitorioso põe fim ao descabido monopólio dos sindicatos sobre a contratação de mão-de-obra avulsa e à secular tutela estatal sobre a administração portuária. São duas gritantes aberrações que vêm contribuindo sobremaneira para a elevação exorbitante dos custos das operações e para a ineficiência do setor.

A versão final do projeto cria um órgão gestor composto por 2/3 de empresários e 1/3 de trabalhadores. Outro avanço, introduzido pelo Senado e mantido pela Câmara, é a possibilidade de um contrato coletivo de trabalho, a ser realizado entre as partes até noventa dias após a entrada em vigor da lei — nesse caso, as funções do grupo gestor ficariam suspensas. Usual nos países desenvolvidos, esse tipo de contrato amplia a liberdade de negociação

e compromete os trabalhadores com as metas de produtividade do porto.

O regulamento também abre espaço para a privatização dos terminais portuários, que ficam autorizados a operar com cargas de terceiros. Por sua vez, as tarifas passam a ser fixadas pela administração de cada porto. Eis aí duas inovações que poderão estimular a competição, reduzir os preços e melhorar a qualidade dos serviços.

O aumento da produtividade também será incentivado pela criação de centros de treinamento profissional e de atraentes indenizações para os trabalhadores avulsos dispostos a cancelar seus registros.

A decisão da Câmara está muito longe das intenções do projeto original, que previa liberdade total na contratação de mão-de-obra. De qualquer maneira, trata-se do diploma possível. Em sua passagem inicial pela Câmara, o documento sofreu adaptações resultantes de acordos políticos e de preocupações sociais, que reduziram sua eficácia econômica. Mas, pelo menos, acabou depurado das deformações eleitoreiras introduzidas pelos senadores Mário Covas e Mansueto de Lavour, que asseguravam paridade a trabalhadores e a empresários no órgão gestor e concediam ao Estado o voto de Minerva nos inevitáveis impasses que daí resultariam.

Agora, para libertar definitivamente os portos do jugo dos sindicatos, falta apenas a sanção final do Presidente da República. Para tanto, ainda restam fortes resistências a vencer. Embora o ministro dos Transportes, Alberto Goldmann, declare-se a favor do projeto, seu colega de Trabalho, o petista Walter Barelli, insiste em manter vivo o corporativismo.

Acostumados, desde a década de 40, a chantagear as autoridades, os portuários desafiam a sociedade com mais uma onda de greves abusivas. Nesse vale-tudo, são secundados por uma barulhenta bancada portuária, que quer decretar “a guerra nos portos brasileiros”.

Apesar de tudo isso, ninguém espera que o presidente Franco vá afrontar uma decisão parlamentar tão demoradamente negociada. Além do mais, no momento em que a recessão aumenta e que o desemprego impõe tantos sacrifícios à população, a saída da crise passa pelo comércio exterior. Afinal, a meta do governo, de exportar US\$ 50 bilhões em 1994, depende do sucesso da reforma portuária. Vetar o projeto seria, portanto, sacrificar a nação em detrimento de uma classe de privilegiados.

Cabe, pois, ao Presidente escolher entre o atraso e a modernização.



Foto: Divulgação

TNT-Sava busca parceiro para continuar operando

Três meses depois de interromper as operações de transporte de carga aérea doméstica, a TNT-Sava continua procurando um parceiro para retomar a atividade. Até o final do ano passado, a empresa negociava um acordo com a Varig, que acabou não dando certo.

Talito Endler, presidente do grupo TNT para a América Latina, evita falar sobre o assunto até que consiga fechar com outro parceiro, pois a empresa corre o risco de perder a concessão do DAC — Departamento de Aviação Civil, caso continue parada. Essa concessão foi herdada da Sava, empresa amazonense incorporada, em 1989, pela TNT.

A TNT-Sava começou a operar em dezembro de 1989, com um Boeing 727-100, de 14 t. Em julho do ano seguinte, colocou mais um na rota diária São Pau-

Antes de lançar o novo F-4000, a Ford leiloou o estoque do modelo anterior

lo—Manaus. Mais uma aeronave estava anunciada, na ocasião, para operar no sul do país a partir de dezembro de 1990. A queda do volume de cargas entre Manaus e São Paulo, devido à abertura das importações, exigiu a redução gradativa dos vôos e, por fim, sua paralisação temporária.

Ford anuncia recorde de vendas do F-4000

Num período de vacas magras para as montadoras de caminhões, a Ford conseguiu vender, no ano passado, 2 913 exemplares do seu tradicional F-4000, tendo, com isso, obtido 32,5% de partici-

pação nessa faixa de mercado. Pelo menos a metade dessa quantidade foi liquidada, às vésperas do lançamento da nova Linha F, com tal desconto na tabela que praticamente anulou as vendas da concorrência. Na época, representantes da Agrale e da Volkswagen fizeram pesadas críticas à Ford, e passaram a buscar o mercado externo para desovar seus estoques.

De qualquer maneira, esse caminhão, lançado há 34 anos, acumula uma produção de 115 mil unidades e se constitui em líder histórico de vendas em seu segmento, como afirma Fernando Barata, gerente geral de Vendas de Caminhões e de Ônibus da Divisão Ford da Autolatina.

DESTAQUE

FEPASA VAI TRANSPORTAR 62% MAIS CARGA EM 1995



Foto: José Roberto Pereira

Walter Bodini: planos para o futuro

Tentando reagir frente ao prejuízo operacional de Cr\$ 723 bilhões, em 1991, e sem indicadores que atestem mudança no quadro financeiro do ano passado, a Fepasa esboçou

um plano técnico, que deverá vigorar a partir de 1995, prevendo um salto na produção da ordem de 62%.

Segundo o presidente Walter Bodini, a estatal deve passar dos atuais 18,5 milhões de t/ano para 30 milhões de t em 1995. Com o aval do governo de São Paulo, acionista majoritário, a Fepasa pretende incrementar as cargas operando vagões com um contingente de pessoal reduzido para 85% do quadro atual (de 17,5 mil homens).

O projeto do corredor de bitola larga entre Santa Fé do Sul (SP) e Santos consiste na maior contribuição do plano "Fepasa 95" para o aumento da produtividade dos trens de carga nos próximos dois anos. O funcionamento regular do corredor permitirá a integração de São Paulo com o Brasil Central por meio de uma ponte rodoferroviária, com cerca de 4 km, em execução sobre o rio Paraná, em Santa Fé do Sul. Em 1992, US\$ 90 milhões foram investidos na construção da ponte, preven-

do-se, neste ano, a injeção de US\$ 120 milhões provenientes de recursos do Tesouro Estadual e do Banco Mundial, e destinados às obras de superestrutura da via.

Por as obras de eletrificação do tronco Uberaba—Santos (850 km em bitola estreita), paralisadas desde meados de 1980, foram retomadas pelo governo, que abriu a renegociação do contrato, no valor de US\$ 500 milhões. Em fevereiro, aguardava-se a proposta de um consórcio europeu para reinício das obras. O primeiro trecho a ser eletrificado abrangerá Ribeirão Preto e Santos, sem garantia de conclusão neste ano. Ainda em fevereiro, terão início as obras civis em quatorze subestações interiores, em fases diferenciadas de execução.

Neste ano, e também durante o primeiro semestre de 1994, a Fepasa agregará à sua frota 23 locomotivas que se acham encaixotadas, em Araquara e em Campinas, desde há muitos anos, e que aguardam a conclusão das negociações para serem montadas.

Ribeiro aquece motores na direção da NTC

Ao completar o seu primeiro mês à frente da presidência da NTC, Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro já havia dado entrada à representação, junto à SNDE — Secretaria Nacional de Desenvolvimento Econômico, contra os correios (ver matéria nesta edição) e também promovido diversas reuniões, para tomar pé da situação da entidade. “Nenhuma mudança interna ainda ocorreu, estamos na expectativa”, diz um dos executivos da NTC. Além disso, Ribeiro agendou participação de um seminário na Câmara dos Deputados, em Brasília, para debater o roubo de carga, na Comissão de Defesa Nacional, nos dias 18 e 19 de março.



Sebastião Ribeiro: expectativas

Goldmann garante recursos para rodovias

Ainda não foi desta vez que o Ministério dos Transportes conseguiu equacionar definitivamente o problema da falta de recursos para a recuperação das rodovias. O IPI seletivo, que poderia render US\$ 2 bilhões anuais, acabou adiado pelo governo, em benefício do acordo com a Câmara para aprovação do IPMF, o novo imposto sobre movimentação financeira.

O ministro dos Transportes, Alberto Goldmann, garante, no



Foto: Monica Vendramin - Folha Imagem

Goldmann: recuperação em 2,5 anos

entanto, que não vai faltar dinheiro. “Estamos criando condições para recuperar as rodovias em, no máximo, 2,5 anos”, declara. Para tanto, Goldmann conta, principalmente, com a duplicação da alíquota do Imposto sobre Importação de Petróleo, dos atuais 19% para 38%, o que poderá gerar uma receita anual de cerca de US\$ 600 milhões/ano. Um dos problemas para embolsar tais recursos — o crônico atraso do seu recolhimento pela Petrobrás, que tem gerado atraso no pagamento das empreiteiras — está sendo equacionado. “A partir de fevereiro, passaremos a receber em dia”, assegura o ministro.

Goldmann espera contar ainda com US\$ 200 milhões do Bird. “O dinheiro já está aqui”, garante. “Só não pudemos utilizá-lo ainda porque não dispúnhamos da contrapartida nacional.”

Os US\$ 600 milhões poderão gerar outra contrapartida, de, pelo menos, US\$ 200 milhões, do BID, elevando os recursos para mais de US\$ 1 bilhão anuais.

Resta saber como a elevação de 19% no preço do petróleo bruto vai se refletir no preço dos combustíveis e, portanto, no custo do transporte. Se o aumento fosse lançado indistintamente nas planilhas de preços de todos os derivados, a gasolina, onde a matéria-prima representa apenas 23% do preço, subiria 4,4%. Quanto ao diesel, no qual a matéria-prima responde por 43% do preço, subiria cerca de 8,2%. Tal política, no entanto, acabaria onerando derivados não utilizados no transporte, como, por exemplo,

o glp, o óleo combustível ou a nafta petroquímica. Ao mesmo tempo, aumentaria a margem do álcool, cujo preço de venda está vinculado ao da gasolina. Uma saída é taxar apenas o diesel e a gasolina (e, por tabela, o álcool), o que pode elevar ainda mais os percentuais acima. Para evitar impacto muito alto sobre o custo do transporte, seria necessário lançar mão do subsídio cruzado, onerando a gasolina e aliviando o diesel. Uma dúvida dos técnicos refere-se à questão de até que ponto devem favorecer o caminhão, sabidamente o grande predador das estradas.

Transporte tem três novas secretarias

Com o Decreto nº 731, de 25 de janeiro, o presidente Itamar Franco extinguiu os DNTTs — Departamentos Nacionais de Transportes Terrestres e DNTAs Aquaviários, abrindo espaço para a reestruturação do primeiro escalão do Ministério dos Transportes.

Foram criadas as Secretarias de Produção, que passaram a englobar transportes rodoviário e ferroviário, marinha mercante, portos e hidrovias; de Planejamento, para coordenar política e prioridades de transportes e de captação de recursos; e de Desenvolvimento, responsável pelos trabalhos institucional e tecnológico, por projetos e por produtos, e pela logística de transportes.

Até o fechamento desta edição, somente Clóvis Aragão, ex-diretor do Geipot, havia sido confirmado para o cargo de secretário de Produção. Os secretários de Planejamento e de Desenvolvimento ainda não tinham sido nomeados.

José Mascarenhas Filho assumiu o cargo de diretor-geral do DNER, ao passo que Frederico Bessinger, ex-assessor da Companhia do Metropolitano de São Paulo, ocupou o cargo de secretário-executivo do Ministério dos Transportes.

Clésio faz mudanças na CNT e apóia Itamar

O empresário Clésio Soares de Andrade assumiu a presidência da Confederação Nacional dos Transportes em substituição a Thiers Fatori Costa, em janeiro, promovendo alterações na estrutura interna da entidade. Em visita ao palácio do Planalto, foi hipotecar apoio ao novo governo, tendo aproveitado para fazer reivindicações.

Internamente, nomeou, para o cargo de secretário-geral, Geraldo Vianna, vice-presidente executivo na gestão de Costa. Esse cargo foi extinto, e José Menezes Senna, então secretário-geral, passou a chefiar o novo Departamento Técnico e de Desenvolvimento de Transportes. Para a Seção de Cargas, foi nomeado Alfredo Peres da Silva, diretor-executivo da NTC, em Brasília, por indicação do presidente da entidade, Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro.

Clésio de Andrade foi recebido no Planalto pelo ministro-chefe da Casa Civil, Henrique Hargreaves, a quem solicitou participação do setor nas reuniões do governo com a classe empresarial todas as vezes em que forem debatidos os problemas nacionais. Pediu também assento para o setor de transportes no Conselho Monetário Nacional, onde a iniciativa privada tem quatro representantes da indústria e dois do comércio. Segundo Andrade, Hargreaves "ficou de estudar".

Ao ministro de Indústria e Comércio, José Eduardo de Andra-



Clésio Andrade: mexendo pauzinhos

de Vieira, a quem está subordinado o BNDES, o novo presidente da CNT foi reivindicar aumento da participação da Finame de 40% para 70% no financiamento de caminhões. Esse pleito ficou de ser incluído pelo ministro na reunião da Câmara Setorial da Indústria Automobilística.

Ao presidente do Banco do Brasil, Alcir Calliari, pediu revisão do Ouromaq — linha de financiamento para aquisição de máquinas e de equipamentos, entre eles ônibus e implementos rodoviários —, que muito pouco resultado trouxe ao setor, devido ao baixo volume de recursos.

Diretoria diz que Lloyd ainda tem salvação

"O Lloyd já morreu. Falta apenas enterrá-lo", diz a revista *Veja* na sua edição de 27 de janeiro, em extensa reportagem sobre a necessidade de privatização das estatais, atribuindo a frase ao vice-almirante Sérgio Doherty, presidente interino da empresa. A revista denuncia que a empresa acumula dívida de US\$ 320 milhões, uma frota de dezenove em-

barcações, das quais apenas duas em operação, quatorze paradas e três arrestadas em portos internacionais, por falta de pagamentos. Afirmo também que os 1 100 empregados, na falta do que fazer, promovem "manifestações diárias na porta da empresa contra a privatização".

Edson Martins Areias, diretor de Frota da Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, assegura que o presidente da companhia não confirma a frase a ele atribuída e que as informações não são corretas.

Diz ter esperanças de que o presidente Itamar Franco não se deixe influenciar por denúncias como essas, alegando que ele "conhece bem a empresa". Segundo Areias, em 1988, o então senador Itamar Franco foi vice-presidente da CPI da Corrupção que investigou irregularidades no Lloyd.

Areias atribui a situação da empresa "a interesses multinacionais e a débitos do Fundo da Marinha Mercante, desde 1977, e da própria iniciativa privada, de US\$ 5 milhões".

Para Areias, os governos Sarney e Collor decidiram acabar com a empresa, cujo saneamento exigiria hoje recursos da ordem de US\$ 850 milhões. No entanto, para colocá-la em operação, seriam necessários apenas US\$ 25 milhões. "A saída mais sábia seria a transferência da empresa para seus empregados", diz Areias, assegurando serem sete os navios em operação: Rio Grande, Rio Açu, Rio Tefé, Rio Apa, Rio Purus, Rio Branco e Itaité.

PISCA

A ATEC — Association pour le Développement des Techniques de Transport, d'Environnement et de Circulation realizará, de 13 a 15 de outubro, em Paris, seu primeiro congresso internacional, que abordará o tema: "Quais serão os transportes para as cidades amanhã?"

Mark T. Hogan (foto) é o novo presidente da General Motors do



Foto: Divulgação

Brasil, em substituição a Richard Wagoner Jr., promovido a vice-presidente-executivo de Finanças da General Motors Corporation. Com dezenove anos de GM, Hogan foi diretor de Planejamento de Negócios da Divisão de Caminhões e de Ônibus e, antes de vir ao Brasil, era diretor-executivo de Planejamento das Operações Norte-americanas do grupo.

Eixo autodirigível chega da Alemanha

A BPW, de Wiehl, na Alemanha, está querendo trazer ao mercado nacional de semi-reboques um eixo direcional autodirigível, com pneus extralargos e suspensão a ar, a serem produzidos em parceria com a Recrusul e com a Krone, e que já estão em testes na Esso e na Good Year. Roland Clement, assistente de Marketing da empresa, esteve, no final do ano passado, visitando diversos frotistas de grande porte na América Latina e se disse entusiasmado com a receptividade de seu produto.

Ladair Michelin, diretor da Michelin, mostrou-se interessado nesse veículo para transporte de produtos perecíveis e de baixa densidade, como, por exemplo, ovos, bebidas em latas de alumínio e iogurtes, pois a perda dessas mercadorias nas carretas em uso nas estradas brasileiras causa elevados prejuízos ao transportador. "A suspensão a ar e os pneus extralargos aumentam a estabilidade do equipamento", explica.

Clement, por sua vez, assegura que, além disso, o eixo direcional é mais largo e de perfil mais baixo do que os fabricados no Brasil, e permite maior volume de carga. A economia no consumo de combustível chega a 9%, graças aos ganhos em peso, e também na estabilidade oferecida pelos eixos e pneus.

Seu custo ainda não foi apurado, mas Clement, que esteve no Congresso NTC'92, em Buenos Aires, assegura que deverá ser compatível com os modelos brasileiros. Na Alemanha, a BPW mantém cinco fábricas e detém 80% do mercado de eixos direcionais.

Exporecau lança pneu e garantia de carcaça

A Exporecau — Exposição da Indústria de Recauchutagem, realizada de 17 a 20 de novembro,

em paralelo com o Seminário Pneus Recupere e Lucre, foi palco para o acerto, entre a Bandag e a Firestone, da garantia da primeira vida da carcaça para os pneus Bridgstone Firestone de banda hp 2000, 226 mm de largura, 1000/1100 r 22, lançado no evento. O frotista que recuperar um pneu desse modelo com o método Bandag terá garantia da fabricante. Ainda não foi definido o critério da vida (quilometragem ou tempo de uso).

Para Wilson Lima e Silva, gerente de Serviço de Recauchutagem da Firestone, o acordo é um aperfeiçoamento da assistência técnica ao consumidor. Ele explica que, informalmente, algumas reformadoras, reconhecidas de qualidade, contam com a parceria constante da fábrica. "Com a Bandag, firmamos um acordo", disse.

A Goodyear apresentou um novo modelo de pneu radial, da série 80, caracterizada por um perfil mais baixo (80% da banda de rodagem). Atualmente em testes na Transportadora Etsul, o G 291 terá as medidas do G 391 (não fabricado no Brasil), com o desenho do G 159, exportado pela Goodyear brasileira. Arnaldo Maio, assistente de Marketing, explica que o novo pneu terá as medidas 275/80 r 22,5 e 295/80 r 22,5.

A Spirax Sarco lançou o silenciador SL para descargas de purgadores e válvulas pneumáticas, para ser fixado na saída do vapor ou ar comprimido de qualquer tipo de compressor, com capacidade de redução de até 85% do nível de ruído a um metro do local de descarga. Apresentou, ainda, um novo filtro superficial para ar comprimido, com três sistemas de filtragem: normal, fino e extrafino. Os modelos FSP, FCF e FCS, segundo a fabricante, são ideais para sistemas onde há uma grande quantidade de partículas sólidas, pois a capacidade de retenção mínima é de 99,9%, chegando até a 99,999%, no filtro extrafino.



O livro traz algumas incorreções

Dicionário paga preço do pioneirismo

Elaborado pelo economista J.L. de Lucca, publicado pelas Edições Aduaneiras e destinado a estudantes, técnicos e empresários da área de comércio exterior, o *Dicionário de Transporte Internacional* é, certamente, o primeiro do gênero no Brasil, e um dos poucos existentes no mundo.

Além do vocabulário usual relativo aos transportes, o livro também possui um glossário de abreviaturas comuns no comércio internacional e mais de quinhentos endereços de portos e de aeroportos.

Mas o pioneirismo da obra teve de pagar o seu preço, sob forma de alguns equívocos e de algumas omissões naturais. Por exemplo, o autor traduz 'ponte aérea' por *air lift*, quando, nos aeroportos, esse serviço costuma ser anunciado como *shuttle service*. *Shuttle* quer dizer 'ir-e-voltar', enquanto que *lift* significa 'ladrao', 'levantar', 'carona' ou 'elevador'.

O dicionário também não registra a sigla TOFC — *Trailer on Flat Car*, sistema de carretas sobre plataformas ferroviárias, intensamente utilizado nos Estados Unidos. Tampouco consta *road-railler*, sistema em que as rodas do caminhão podem ser acopladas aos trilhos, e o vagão (mais leve) circula na rodovia.

Veículo sob medida

Transportadora obtém caminhão

exclusivo da

Mercedes-Benz e semi-reboque

especial da FNV-Fruehauf

■ Prática comum nos Estados Unidos e na Europa, a produção de veículos com especificações que atendam às diferentes necessidades de cada cliente começa a chegar ao Brasil. A Mercedes-Benz construiu, pela primeira vez desde que se instalou no país, um veículo sob medida, para a BM Transportes Rodoviários, de São Paulo. Segundo Udo H. Schoenewolf, gerente da Oficina de Preparação de Trabalho da Mercedes-Benz, o cavalo mecânico LS 2430, com denominação de protótipo P17003 — cavalo mecânico pesado número 3 (os dois primeiros foram feitos para uso interno) —, resultou de alterações feitas sobre o LS 1630, com motor OM 449 LA, de 5 cilindros e com potência máxima de 300 cv. A Mercedes instalou um terceiro eixo e, também pela primeira vez, montou tração 6x4. Com entreeixos de apenas 3 585 mm, contra 4 200 mm do 1630, o novo cavalo recebeu eixo dianteiro para transportar seis toneladas. Os eixos traseiros HD4, de 10 t, ganharam suspensão em tandem com molas. A tração nos dois eixos traseiros, além de aumentar a segurança e de melhorar a dirigibilidade, limita a velocidade máxima a 80 km/h, esclarece Ingomar Ostermayer, engenheiro chefe da divisão Chassi/Caminhão da Oficina de Preparação de Trabalho. “O transpor-

te de produto perigoso limita a velocidade a 60 km/h”, lembra. O peso do cavalo, em ordem de marcha, é de 8 500 kg, dois mil quilos a menos do que o Volvo, que ainda predomina na frota da BM. “Esse ganho é transferido para a carga”, acrescenta Ostermayer. O câmbio, de dezesseis marchas, e a transmissão são fornecidos pela ZF.

Mas a BM pediu equipamentos de segurança. Por isso, as principais novidades do ‘veículo inovador’, que a Mercedes-Benz mostrou na Transpo de 1991, foram incorporadas ao LS 2430: freios ABS/ASR, da Wabco, Rodoar (da VDO), Top-Brake (freio-motor com válvula por cilindro), da própria Mercedes, e sistema de comunicações Telestrada.

O semi-reboque encomendado pela BM à FNV-Fruehauf também traz inovações: além da suspensão rebaixada, que possibilita a instalação de contêineres treliçados com cilindros de até 17,9 m³, tem comprimento total de 12 040 mm, 360 mm mais curto do que o portacontêiner de linha. Engatado ao cavalo de 7,05 m, o veículo fica com comprimento total de 14,65 m, o que permite a pesagem do conjunto completo na balança do Porto de Santos. Leocádio Requena, gerente de Vendas da FNV-Fruehauf, diz que é comum entre os fabricantes de im-



A Mercedes-Benz cria o 2430, 6x4 e ...

plementos a produção de carrocerias com dimensões, pesos e dispositivos opcionais específicos. “No caso da BM, fizemos um projeto especial, e o primeiro exemplar foi testado nas balanças. A suspensão rebaixada foi exigida pela BM para permitir o transporte de contêineres de diferentes tamanhos, e para manter o veículo dentro das medidas exigidas pela lei da balança”, esclareceu Leocádio. O engenheiro Luís Kenji Mori diz que, para acertar o centro de gravidade da carga em contêiner, a plataforma foi rebaixada de 1 270 mm para 1 100 mm, o que exigiu uma reavaliação da estrutura das longarinas e da suspensão. Essa modificação mais o encurtamento das longarinas exigiram a realocação dos pontos de fixação do contêiner, para ficar entre os pneus.

Buscando inovações — Kurt Arnold Kausch, dono da BM Transportes, não é um transportador comum: não usa veículos de terceiros e demonstra muita preocupação com a segurança e com o cumprimento das leis que regulamentam a atividade. Especializada em transporte de produtos químicos de alta periculosidade, como, por exemplo, fósforo e cloro, sua empresa está completando dezoito anos, e possui filiais em Santos, em Uruguaiana (RS), em Buenos Aires, na Argentina, e em Hamburgo, na Alemanha.

Filho de transportador na Alemanha, Kausch está há trinta anos no Brasil. “Eu mesmo fui motoris-



Foto: BM Transportes

... a FNV-Fruhauf modifica o semi-reboque

ta na Alemanha durante quatro anos”, conta.

Seu filho Ronald cuida da filial de Hamburgo, enquanto ele inventa moda. Depois de idealizar um baú de alumínio de portas corrediças (ver TM nº 330), decidiu sair atrás de uma montadora e de uma fábrica de carroçarias que construíssem o veículo para atender às suas necessidades. “Não foi fácil convencer a Mercedes, mas prefiro pagar o preço de um veículo que seja o melhor para o serviço que faço do que dar um jeitinho, o que é o mais comum.” Diz que o Volvo é superdimensionado para as suas necessidades, e que o 1630 da Mercedes é subdimensionado. Agora, tenho cinco novos caminhões e cinco carretas de Primeiro Mundo.”

A cabina-leito dos caminhões nacionais também é criticada por Kausch, que, atualmente, procura quem lhe faça uma com leito instalado acima do posto do motorista (*top-sleeper*). Para ele, o espaço ocupado pela cama atrás do motorista pode ser eliminado para reduzir o entreeixos.

Sem registrar nenhum acidente em dezoito anos, a BM tem uma frota de 21 cavalos mecânicos dotados de equipamentos de segurança, além de Telestrada, com idade média inferior a dois anos. A frota dispõe ainda de 56 semi-reboques e de 156 contêineres-tanques. Com 64 funcionários, a empresa não possui oficina mecânica. A manutenção é feita em concessionária, “porque sua oficina me garante o serviço”.

Projeto especial para a Coca-Cola

Randon traz tecnologia dos EUA para inovar no transporte de bebidas, com a Mercedes

■ O Departamento de Aplicação de Produto da Mercedes-Benz participa, desde o ano passado, de um projeto especial para a Coca-Cola, juntamente com a Randon-Rodoviária e com a Hesse Corporation, fabricante norte-americana de carroçarias de alumínio. O primeiro exemplar da carroçaria, instalada sobre o chassi do Mercedes-Benz 1718 4x2 (cabina avançada) — que teve de ser rebaixado —, foi sorteado para a filial de Cuiabá em abril do ano passado, quando a Coca-Cola comemorou cinquenta anos no Brasil. Mas a Randon já produziu outras três carroçarias, sendo duas sobre o caminhão 1418 e outra sobre o 1718, informou Luiz Roberto Imparato, da Mercedes-Benz. A fábrica também está oferecendo a mesma carroçaria para os caminhões Ford e Volkswagen.

A nova carroçaria, segundo a Randon, é montada, em uma nova unidade fabril em São Paulo, inteiramente em duralumínio e totalmente fechada, o que transforma suas paredes em *out-doors* permanentes, além de oferecer às bebidas proteção contra roubo e contra a ação do Sol, da chuva, do vento e do frio, fatores que, em geral, produzem alterações nos produtos dietéticos. As laterais são retráteis, o que facilita as operações de carga e descarga. A concepção de baixo perfil (*low profile*) respeita a ergonomia e permite mais agilidade e maior segurança, reduzindo o esforço físico do operador. A plataforma de carga fica a uma altura de 590 mm do solo, con-



Foto: Divulgação

Coca-cola já usa o novo caminhão

tra 1,40 m das carroçarias convencionais, o que possibilita maior volume de carga, e redução, da ordem de 25%, do tempo de entrega. “Além de possuir vida útil muito mais longa que as carroçarias de metal, as de duralumínio são mais leves, dispensam o terceiro eixo do caminhão e também a manutenção preventiva”, assegura a Randon.

Seu custo, porém, não é baixo. Uma carroçaria para dez paletes custa o equivalente a US\$ 19 500,00, incluindo as modificações do chassi.

A Randon pretende produzir três mil unidades da nova carroçaria nos próximos quatro ou cinco anos, período em que pretende obter receita de US\$ 58,5 milhões com o produto. Os estudos, os projetos, o treinamento da mão-de-obra, a pesquisa de mercado e as adaptações da fábrica já exigiram da Randon investimentos de US\$ 600 mil. A empresa está acreditando muito nesse produto, que pretende fornecer não apenas para o mercado nacional como também para a América Latina (já colocou um exemplar em teste no Chile), para a África e para a Europa, via Randon Ibérica, sediada em Benavente, em Portugal.

No leme, a eletrônica

Bastam apenas seis pessoas
para operar o
navio mais automatizado de
todo o mundo

■ Com 15 mil toneladas, 166 m de comprimento e capacidade para 21 657 metros cúbicos de carga (suficiente para engolir sete mil paletes estândares de frutas), o navio Ditlev Lauritzen é o maior cargueiro refrigerado do mundo. Mas o que torna esse navio realmente especial é o fato de ele ser a mais sofisticada embarcação comercial hoje em operação nos sete mares; é totalmente computadorizado e exige tripulação de apenas seis pessoas. Na ponte de comando, um único oficial controla toda a navegação.

Projetado e construído na Dinamarca, numa parceria entre o governo (Ministério da Indústria) e empresas privadas do país, o cargueiro computadorizado é fruto de uma visão de longo prazo. "Se a Dinamarca pretende manter sua indústria naval, com navios construídos e operados por dinamarqueses, precisamos criar vantagens competitivas sobre outras nações. Navios baratos e tripulação com baixos salários seria uma solução de curto prazo. Mas, lançando mão da alta tecnologia e de uma tripulação altamente especializada, podemos construir a base para o futuro desenvolvimento de uma indústria estável", explica Torben Munk, diretor técnico da J. Lauritzen A/S, uma das maiores operadoras de cargueiros refrigerados do mundo, que

se envolveu desde o início no projeto do Ditlev Lauritzen.

Outro detalhe que torna esse projeto, em certa medida, bastante especial foi a rapidez com que se passou da idéia à realidade. O conceito foi apresentado oficialmente em janeiro de 1987 (sob o nome de Project Ship); em 1990, o Ditlev Lauritzen já estava sendo lançado ao mar. Um ano depois, três outros navios semelhantes já haviam sido construídos (também para a J. Lauritzen A/S). No total, o projeto custou cerca de US\$ 8,6 milhões (descontando-se o valor dos navios), sendo que 50% desse montante foi bancado pelo governo.

Comando centralizado — O grau de computadorização do Ditlev Lauritzen pode ser imediatamente constatado na ponte de comando do navio, cujo painel de controle é dominado por equipamentos eletrônicos. No centro fica o leme eletrônico, flanqueado por telas de radar. À esquerda, o comando computadorizado de carga e descarga (com três telas VDU); e, à direita, o módulo de comunicações, que inclui rádio, telex e fax. Em cada uma das extremidades da ponte situam-se as posições de manobra (em porto) do navio.

Para tornar possível o fato de que apenas um oficial é capaz de



Computadores controlam o navio, o ...

manejar o navio, os equipamentos são ligados por meio de um sistema integrado de controle, chamado ISC, que conjuga, num único programa, a navegação com o controle de máquinas e de sistemas computadorizados. O sistema de navegação faz ajuste automático de curso e de velocidade de acordo com a frota. O oficial informa ao computador o destino, dá os parâmetros de navegação e indica o tempo desejado para a chegada; o computador faz o restante, contando com a ajuda de sinais de rádio e de informações via satélite.

Sua entrada em portos e sua saída desses portos são comandadas manualmente. Em caso de emergência (rota de colisão, por exemplo), o comando manual pode ser acionado por meio de um botão. As operações manuais tornam-se mais seguras com a ajuda do computador, que fornece ao oficial informações precisas sobre o avanço e sobre a manobrabilidade do navio nas condições do momento (velocidade, vento, e assim por diante); uma vez terminada a situação de emergência, outro botão recoloca o navio no automático e o curso é retomado. A velocidade máxima é de 19 nós.

O sistema também efetua ações corretivas. Em caso de falha no sistema de energia elétrica (cuja fonte



Fotos: Divulgação

... radar e a localização da carga

é o virabrequim do motor principal, Diesel, de 15 300 hp), o computador aciona automaticamente os geradores de emergência em sincronia com aquele eixo, evitando, assim, variações bruscas de corrente e eliminando a possibilidade de um blecaute. O computador ordena até mesmo que seja diminuída a aceleração do motor para permitir a posterior verificação do problema.

Além disso, o ISC é capaz de monitorar a ação do oficial de controle, que permanece apenas na ponte, por longos períodos de tempo. Caso nenhum botão de controle seja acionado dentro de um lapso de tempo pré-determinado, um alarme soa na ponte. Caso não haja ação posterior, o alarme soa em todo o navio.

Carga computadorizada — Para manobras de porto, o Ditlev Lauritzen precisa de apenas três tripulantes: o oficial na ponte e dois marinheiros, um na popa e outro na proa, onde acionam os motores auxiliares por meio de comandos individuais. O computador cuida da sincronização dos motores de maneira tão completa que o cargueiro dispensa a ajuda de rebocadores. Popa e proa são continuamente vigiadas da ponte graças a um sistema fechado de TV.

Sob o convés do Ditlev Lauritzen fica o maior refrigerador do mun-

do, dividido em cinco compartimentos e em 23 subcompartimentos, que podem ser mantidos a temperaturas de até -29 graus centígrados. Para permitir total flexibilidade na utilização do espaço de carga, os compartimentos são organizados em cinco andares por meio de divisões de alumínio, cujas plataformas são retráteis. Além de permitir fácil acesso para carga e descarga, maximizando assim o tempo de permanência nos portos, a estrutura permite temperaturas diferentes em cada andar (caso isto se faça necessário) e torna possível a acomodação de cargas de formato 'irregular'.

A operação de carga e descarga é feita por um único membro da tripulação, usando um aparelho de controle remoto portátil, que age sobre os alçapões superiores e as plataformas retráteis. No entanto, é o computador que determina a posição da carga, registrando em sua memória a localização de cada palete acomodado nas entranhas do navio. O sistema é tão flexível que se a carga sofrer alterações, ela poderá ser redistribuída de modo a equilibrar seu peso por igual na embarcação.

O Ditlev Lauritzen pode ainda carregar 422 contêineres, 322 dos quais do tipo 'refrigerado', ligados à fonte de energia do navio, com a temperatura de cada contêiner manti-

da sob verificação e controle constante pelo computador. Todas as informações relativas à carga podem ser constantemente verificadas por intermédio dos computadores na ponte.

Boa vida a bordo — De acordo com Torben Munk, a opção da J. Lauritzen por navios assim tão sofisticados é inédita na indústria. Segundo ele, o setor naval, normalmente, segue soluções conhecidas e testadas. Mas o investimento em navios caros e complexos como o Ditlev Lauritzen é justificado. Além de dar a companhia conhecimento imediato de uma nova tecnologia (que será amplamente usada no futuro), os navios já colocam a empresa à frente da competição em termos de produtividade e de eficiência.

Ele acentua, por exemplo, que um dos pontos do projeto foi a maximização do uso do navio, que pode receber manutenção de forma 'preventiva': computadores cuidam de vistoriar todos os sistemas da embarcação (motores, eixos, instalações elétricas e até mesmo o próprio sistema computadorizado). As informações colhidas por sensores nos diversos pontos comparam os dados com programas de manutenção pré-determinados, e indicam a necessidade deste ou daquele serviço. Para garantir flexibilidade no uso do navio, há vinte cabinas na embarcação para acomodar a tripulação extra em caso de reparos 'em curso'.

Mas o Ditlev Lauritzen navega, durante a maior parte do tempo, com apenas seis pessoas a bordo. Além do oficial na ponte, há dois engenheiros (um mecânico e o outro eletrônico) e três marinheiros. Para estes, a embarcação é um paraíso. Há ginásio, capela, áreas de lazer e uma piscina ao ar livre. Cada cabina possui banheiro próprio e sistema de som-vídeo.

No futuro, a tripulação adotará um sétimo membro: um cozinheiro. E, para completar o conforto, todos os membros da tripulação do Ditlev Lauritzen e de suas naves-irmãs podem levar esposas a bordo durante toda a duração da viagem. Coisa de marinheiro de Primeiro Mundo.

Marco Piquini,
de Londres

Mais cavalos e mais conforto

Linha Volvo NL 93 chega com
cama mais larga
na cabina e potência adicional
nos motores

■ Quase três anos depois do seu lançamento, a linha Volvo NL sofre a sua primeira reformulação. Marcou-se para 28 de janeiro a data a partir da qual todos os caminhões da marca começariam a sair da fábrica de Curitiba com cabinas mais amplas, motores mais potentes e incontáveis modificações no trem-de-força e nos sistemas de suspensão.

Pesquisas da Cummins (*veja TM n.º 328, de junho de 1991*) revelam que os usuários não estão satisfeitos com a maioria das cabinas dos caminhões brasileiros — o único veículo a ostentar o posto de trabalho do motorista como ponto alto é o Scania. Com a linha NL 93, a Volvo procura diminuir a distância que a separa de seu concorrente mais direto quanto ao conforto do condutor. A versão leito ganhou 25 cm adicionais. O acréscimo permitiu à fábrica aumentar o espaço interno de 5,2 m³ para 5,9 m³, e instalar uma cama de 1,90 m x 0,90 m, que pode ser armada sem necessidade de se deslocar os bancos. Cortinas instaladas num trilho integral que contorna a parte superior do pára-brisa aumentam o espaço privativo do motorista.

O painel conta agora com todos os indicadores operando no sentido horário, com tacógrafo eletrônico e com iluminação translúcida; além

disso, também acomoda os comandos do acelerador manual, a parada do motor e o freio de estacionamento.

Todos os modelos da linha, exceto os mais leves, agora com 310 cv, sairão de fábrica com aparelhos de ar condicionado idênticos aos dos caminhões exportados para o Oriente Médio.

Os veículos possuem ainda isolamento termoacústico, que limita os ruídos a um máximo de 77 decibéis a 28,3 rps e mantém agradável a temperatura ambiente. Janelas mais largas, associadas a escotilhas no teto, facilitam a troca térmica no interior da cabina e aumentam a visibilidade — o motorista fica com 1/3 do vidro às suas costas.

O interior da cabina possui agora teto frontal integral pré-moldado e novo rádio toca-fitas AM/FM. Também mudaram as luzes de cortesia e as cores dos estofamentos, das cortinas e das forrações.

A suspensão da cabina ganhou novos amortecedores, de curso 20 cm mais longo, e molas independentes, que reduzem o nível das vibrações. Também contribuíram para aumentar o conforto um novo sistema de travas, o acionamento elétrico da janela do motorista e um descanso-braços maior. Para reduzir o curso da alavanca, a caixa de câmbio ganhou um novo trambulhador.



Hidráulica e progressiva, a caixa de direção diminui o número de voltas e reduz o esforço para girar o volante.

Grade branca — Externamente, os veículos também mudaram bastante. A alteração mais visível está na grade frontal, que trocou o preto tradicional pelo branco. Os veículos também ganharam novas faixas laterais (nas combinações grafite/roxo/lilás/beje e grafite/roxo/azul/beje), *spoiler* integrado ao pára-choque e pára-sol integrado ao conjunto.

Agora, portas mais largas, aliadas a um rebaixo na parte central, a pegadores mais baixos e a degraus reposicionados, facilitam o acesso ao veículo. A fechadura e a manopla de acionamento dos vidros também sofreram modificações. O capô ganhou um sistema de levantamento mais leve, acionado por barras de torção e equipado com trava de segurança. A lanterna traseira já incorpora a luz de ré. O acesso



Fotos: Divulgação



Com 410 hp, o novo NL 12 é recomendado para estradas acidentadas, longa distância e alta quilometragem. A cabina ganhou mais espaço e a cama tem maiores dimensões.



A versão trucada do NL 10 usa cabina curta e eixos traseiros CTN 372

às plataformas de manutenção e à traseira tornou-se mais fácil e mais seguro, graças a novos degraus e ao piso antiderrapante.

Mais cavalos — A Volvo aproveitou a oportunidade para reformular a composição da sua linha de caminhões. Desde 1989, a empresa comercializava no mercado interno três modelos:

- o turbinado NL 10 280;
- o NL 10 340, com *intercooler*; e
- o NL 12 400, também com *intercooler*.

Para exportação, devido a exigências mais rigorosas de controle da poluição do meio ambiente, a empresa oferecia, além do NL 10 280 e do NL 12 400, versões de 320 hp do NL 10, e de 330 hp do NL 12.

De agora em diante, a linha passa a ser composta por quatro veículos, todos eles equipados com *intercooler*:

- o NL 10 310, acionado pelo tradicional motor de seis litros TD 102 FT, com 308 cv a 2 050 rpm e 1 270 Nm a 1 300 rpm;
- o NL 10 340, tracionado pelo motor TD 102 FS, que desenvolve 340 cv a 2 050 rpm e 1 400 Nm a 1 200 rpm;
- o NL 12 360, que utiliza uma versão menos potente do motor de 12 litros TD 122 F, com 356 cv a 1 900 rpm e 1 570 Nm a 1 200 rpm; e
- o NL 12 410, o modelo mais potente da marca, equipado com o motor TD 122 F, desenvolvendo 1 408 cv a 1 900 rpm e 1 760 Nm a 1 200 rpm.

Enquanto os motores 310 ganharam novos anéis, pistões, camisas e *jet cooler* (no 340, também mudou a bomba de óleo), o 410 vem agora com nova bomba e com novos bicos injetores, e o 360, com turbo mais possante e também com nova bomba.

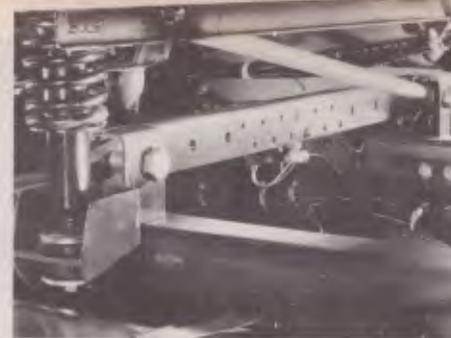
Com isso, constata-se um relativo aumento na potência e no torque dos veículos. Por exemplo, o modelo mais pesado da linha ganhou 8 cv adicionais (elevação de 2%), obtidos a uma rotação 150 rpm menor. Por sua vez, o torque evoluiu dos antigos 1 665 Nm para 1 760 Nm (ganho de 5,7%).

Quanto à faixa de 340 hp, permanece exatamente com as mesmas características de torque e de potência. Mas também houve ganhos no modelo mais leve, no qual a adoção do *intercooler* permitiu o aumento da potência de 280 cv para 310 cv, e do torque máximo de 1 080 Nm a 1 200 rpm para 1 270 Nm a 1 300 rpm.

Na faixa inferior, o trem-de-força dos veículos mostra desempenho próximo ao dos caminhões Scania. No entanto, os 410 cv do NL 12 ainda estão bem longe dos 450 cv do motor de 13 litros da Scania.

Aplicações — A introdução, no mercado interno, de um quarto veículo altera ligeiramente as recomendações da fábrica sobre as aplicações de seus produtos.

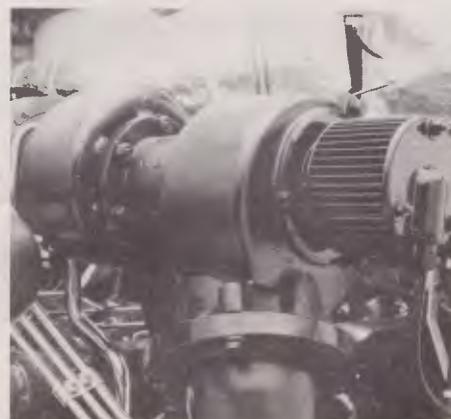
Com entreeixos básico alongado de 4 100 mm para 4 250 mm, as versões 4x2 do 310 e do 340 devem ser



Os amortecedores têm curso maior e as molas agora são independentes



Eixo dianteiro: três molas parabólicas substituíram as dez semi-elípticas



Novo freio motor acoplado ao turbo aumenta a capacidade de frenagem



Portas mais largas, para facilitar o acesso ao interior dos caminhões



Barras de tração reduzem em 80% o esforço para abrir e fechar o capô



Ar condicionado: conforto que aumenta a segurança e a produtividade



Retrovisor bi-partido permite a visão de ângulos ocultos e facilita manobra



Pára-lama integral anti-spray reduz os riscos para outros veículos

Embora a principal preocupação tenha sido a cabina, muitos componentes mecânicos também foram aperfeiçoados

utilizadas em curtas ou em médias distâncias, e em terrenos de topografia plana, nos quais a velocidade média não seja um fator importante (altos tempos de carga e de descarga) e o transporte exija baixo investimento inicial. Por sua vez, o 360 4x2 ou o 6x2, bem como o 410 4x2, atendem a longas distâncias, em terrenos com topografia ondulada ou acidentada, e onde haja elevada demanda de carga e o transporte exija alta velocidade. O fabricante lembra que a versão 6x2 é a que melhor aproveita as 46 t brutas permitidas pela lei da balança.

Por sua vez, a versão 6x4 (disponível para todos os modelos) deve ser utilizada quando o terreno exige alta capacidade de tração. Os critérios da escolha da potência permanecem os mesmos.

Molas parabólicas — A suspensão dos caminhões 4x2 ganhou molas parabólicas com jumelos e amortecedores de duplo efeito. As dezesseis molas semi-elípticas do eixo traseiro e as dez do eixo dianteiro deram lugar a apenas três lâminas de aço, o que reduziu o peso do veículo em 135 kg. As três folhas não se tocam em toda a sua extensão, mas apenas nos pontos de apoio (extremos e centro). Isso reduz a fricção, garantindo maior vida útil à suspensão, mais conforto e menos ruído.

Os veículos 6x2, que já eram equipados com molas parabólicas na traseira, estenderam a inovação para o eixo dianteiro. Para aplicações mais severas, a fábrica continua oferecendo as tradicionais molas semi-elípticas.

Outra modificação na mecânica do veículo é um novo freio motor, acoplado ao turbo e dotado de um sistema de controle da pressão dos gases de exaustão, acionado por cilindro pneumático. O dispositivo permite ao veículo manter velocidades médias mais elevadas sem afetar a segurança, é mais eficiente em baixas rotações e economiza lonas de freios.

Para os veículos 6x4, a Volvo es-

tá oferecendo ao mercado um novo eixo traseiro, o CTN 372, com redução nos cubos de rodas, 60 kg mais leve que o seu antecessor e dimensionado para 100 t (sob consulta, para até 130 t). O conjunto possui semi-eixos tubulares, engrenagens-satélite apoiadas em rolamentos de agulha (o que reduz o risco de 'engripamento'), e redução nos cubos por engrenamento planetário cilíndrico (o anterior era cônico).

Também continuam disponíveis os eixos traseiros EV 90 (sem redução nos cubos, para até 52 t) e RAN 281 (com redução nos cubos). Todos os veículos possuem bloqueio de diferencial. Os caminhões 6x4 utilizam dois deles, um entre as rodas e outro entre os eixos.

O ABS continua sendo opcional, mas os veículos ganharam outros dispositivos de segurança, como, por exemplo, uma válvula sensora de carga nos caminhões 6x4 (que ajusta a pressão dos freios à carga), pára-brisas laminado, espelho bipartido, pára-lama integral anti-spray (só nas versões 4x2), válvula de dreno automática no tanque de ar e filtro separador de água entre o tanque e o filtro convencional, além do já tradicional cinto retrátil de três pontos.

Mais caros — O novo modelo 340 custará cerca de 5% a 6% mais caro que seu antecessor, informa o gerente de Marketing, Oswaldo Tuacek. Enquanto as versões 310 terão preço 4% inferior ao 340, os modelos 360 serão 5% mais caros e os 410 custarão 8% a mais, sempre em relação ao 340.

Em 1989, ao lançar a linha NL, a Volvo apostava que o mercado de pesados ultrapassaria 14 mil unidades em 1992. As vendas, no entanto, não passaram de 8 800 veículos, apenas 2 300 deles saídos de Curitiba. Desta vez, as previsões são mais modestas. A empresa estima que o mercado não absorverá mais que 9 mil unidades em 1993. "Se a economia não melhorar, nem mesmo financiamento vai resolver", afirma Tuacek, decepcionado com o impacto da última safra sobre o mercado de caminhões. "O país construiu mais silos, eliminando os picos", constata.

Neuto Gonçalves dos Reis

As vedetes do Salão de Bruxelas

Fabricantes do mercado unido
europeu exibem
atrações desenvolvidas para
vencer a recessão

■ O Eurotech, um caminhão modular da Fiat, o Powertronic, uma caixa de câmbio automática da Volvo, o SLW 2 000, o novo veículo de distribuição da MAN, e o Superfighter, um semipesado do futuro, construído pela Mitsubishi, foram algumas das atrações do Salão de Bruxelas, realizado em janeiro.

O ano e o local tornaram estratégico o evento. Bruxelas é a capital da Comunidade Européia em 1993, o primeiro ano de uma Europa sem fronteiras. Além disso, o mercado europeu unido vive atualmente uma grande recessão. As vendas caíram 15% em 1992, o que trouxe grande aumento da concorrência e levou todas as montadoras a reverem seus planos de produção.

Para não perder o bonde da ecologia, todos os fabricantes anunciaram que os seus motores passaram a atender ao novo regulamento sobre a redução de emissões de substâncias poluentes, o EUR I, que entra em vigor em outubro, com limites de 4,5 g/kWh para o monóxido de carbono, de 1,1 g/kWh para particulados, de 8,0 g/kWh para os NOx e de 1,1 g/kWh para os hidrocarbonetos. As fábricas afirmam, igualmente, que estão se esforçando para cumprir um regulamento mais rigoroso, o EUR II, que entra em vigor em 1986.

Seis motores — O grande destaque no setor dos caminhões pesados para este ano é a nova gama Eurotech, da marca italiana Iveco (Fiat). O Eurotech foi escolhido como o “Caminhão do Ano 1993” por um júri formado por treze jornalistas de transporte, cada qual representando um país. A escolha levou em consideração as características do veículo, que se baseia numa produção modular, a qual permite a montagem de cada caminhão como um veículo único, destinado a satisfazer exigências particulares. O Eurotech está disponível com seis motores (de 240 cv a 420 cv), suspensão mecânica (semi-elíptica ou parabólica), pneumática ou mista (parabólica no eixo dianteiro, pneumática no traseiro), e com cabinas curtas ou longas.

Com o seu caminhão maior, o DAF 75/85, lançado na exposição de Hanôver no ano passado, a DAF, da Holanda, foi classificada em segundo lugar pelo júri, com apenas um voto de diferença da campeã. Desta vez, a novidade da empresa foi o DAF 65, para distribuição urbana e regional.

Entre os fabricantes conhecidos no Brasil, foi a Volvo que lançou o produto mais atraente. Não se trata de um novo caminhão, mas do Powertronic — uma caixa de câmbio completamente automática para transportes que operam em canteiros de obras sob condições difí-



Iveco Eurotech: o caminhão do ano



A nova linha DAF ficou em segundo



Caixa automática lançada pela Volvo

ceis, que exijam muita troca de marchas e onde a perda de torque faz com que o transporte fique lento e sujeito a um aumento do risco de atolar. Para evitar isso, o Powertronic dispõe de um conversor de torque hidráulico integrado à caixa, que elimina a perda de torque no momento de cambiar. Uma opção



Renault AE 520: conforto na cabina



SLW-2000: semipesado para a cidade



Fotos: Mikael Karlsson

Superfighter, o caminhão do futuro

consiste em integrar um *retarder* à caixa de câmbio para se obter uma freagem mais macia e mais econômica. O Powertronic possui três opções de programa — ‘sem carga’, ‘econômico’ e ‘pesado’. Em condições normais, o motorista escolhe a opção ‘econômico’. Esta combina uma alta velocidade média com um consumo

Além de mostrar os caminhões do ano, o Salão exibiu o veículo do futuro, cabinas confortáveis e pesados para distribuição

de diésel tão baixo quanto o que os melhores motoristas são capazes de obter com uma caixa de câmbio manual.

Mais conforto — A outra fabricante sueca, a Scania, apresentou o seu modelo mais avançado, o trator R143M Topline/Streamline, com um novo sistema de freio auxiliar. Esse freio extra funciona com um novo *retarder* hidrodinâmico incorporado a novas caixas de câmbio — GRS900R e GR900R — e com um freio de escapamento melhorado. O sistema de freio é controlado por um microprocessador, que permite ativar o controle da velocidade nas rampas e garante a mesma capacidade de freagem extra em cada velocidade, por intermédio do *retarder* ou do freio de escapamento. A Scania também mostrou um novo caminho para canteiros de obras com uma *bogie* 6x4 melhorado com suspensão a ar.

A Mercedes-Benz não apresentou grandes novidades em Bruxelas. A linha Powerline foi lançada no ano passado em Hanôver, mas a espaçosa cabina *Eurocab*, com uma altura de 2 metros, destacou-se mais uma vez em Bruxelas. O único modelo novo foi um trator rebaixado, o MB1834LS, que tem uma altura de plataforma de menos de um metro (960 mm) e destina-se a transportar semi-reboques especiais.

O Renault AE Magnum continua, em toda a Europa, sendo a vedete no que se refere a conforto e a espaço na cabina. Esse aspecto já lhe havia proporcionado elogios em 1991, quando foi eleito o ‘Caminhão do Ano’. E, embora a empresa não tenha apresentado muitas novidades nos modelos maiores, mesmo assim é a classe francesa que ganha a estrela de maior conforto e de maior espaço no mercado europeu. O lançamento da Renault foi a gama de caminhões Maxter, de 6x4 e de 8x4, para canteiros de obras, e com grandes reduções no peso.

Caminhão do futuro — Quanto à MAN, foi ela a única marca euro-

péia com a coragem de apresentar um protótipo ousado de um veículo para o futuro: o SLW 2000, que é um caminhão semipesado para a distribuição urbana. O SLW é construído com novos materiais leves, tem peso total bruto de 7,5 t e capacidade de carga de 5 t. A carroceria possui formato redondo e aerodinâmico. O motor é Diesel, *turbointercooler* com catalisador, mais silencioso, e bem-colocado embaixo do piso da cabina. A transmissão é uma ZF completamente automática, com nove marchas. A tração é transmitida para o eixo dianteiro, e as quatro rodas são dotadas de direção e de suspensão hidropneumáticas, que permitem abaixar e levantar o caminhão. Tanto o piso da cabina como a parte de carga são rebaixados, e são completamente planos. A MAN anunciou que pretende começar a produção do SWL ainda neste ano.

O outro protótipo é um conceito ainda mais avançado. É o Superfighter, criado pela construtora japonesa Mitsubishi. A carroceria desse modelo é levíssima. Todas as funções associadas às portas, ao volante e aos retrovisores são automáticas, inclusive a entrada e a saída da cabina (poltronas móveis). As quatro rodas têm direção e suspensão a ar, e são controladas por sensores. Um microprocessador controla a direção das rodas traseiras e o ar nas molas, conforme o ângulo de direção no eixo da frente e conforme a velocidade. O Superfighter é dotado de seis câmaras de TV ligadas a quatro telas na cabina, o que garante uma visão completa em toda a volta do veículo. Esse caminhão também dispõe de alarme laser, que controla a distância em relação aos outros veículos e aos obstáculos, alertando o motorista quando há risco de colisão.

Apesar de o pessoal do estande da Mitsubishi afirmar que o Superfighter é apenas um protótipo, e que ainda não há planos para a sua produção industrial, mais uma vez é a tecnologia japonesa que apresenta as propostas mais avançadas.

Mikael Karlsson,
de Bruxelas

PNEU

Extralargo danifica piso

Tudo indica que o *single* é
muito mais danoso
aos pavimentos do que os pneus
tradicionais

José Leomar Fernandes Júnior, João Alexandre Widmer e Manoel Henrique Sória*

■ Grandes fabricantes de implementos rodoviários afirmaram a TM nº 322, de dezembro de 1990, que “a modernização dos transportes brasileiros exige o uso dos pneus extralargos”.

Para surpresa até mesmo dos fornecedores de pneumáticos, tal argumento vem encontrando grande receptividade junto aos órgãos técnicos oficiais. O DNER, por exemplo, tem fornecido um número de licenças cada vez maior para a utilização desses pneus especiais sem nem mesmo questionar as possíveis consequências da inovação em termos de desgaste das rodovias. A regulamentação do uso do extralargo já está prevista até mesmo no anteprojeto do novo Código Brasileiro de Trânsito.

Longe de se constituir num avanço, a novidade deve ser motivo de grande preocupação. É verdade que a literatura técnica existente sobre o assunto ainda é bastante escassa, pois a operação em larga escala com pneus tipo *single* é muito recente. Fruto da evolução tecnológica ocorrida na construção dos pneumáticos radiais, na década de 70, o extralargo tem seu uso intensivo ainda limitado à Europa Ocidental.

Efeitos nocivos — De qualquer maneira, tanto os resultados de pesqui-

sas baseadas em modelos teóricos como as opiniões dos especialistas convergem para a conclusão de que o pneu simples, mesmo quando mais largo, gera solicitações mais elevadas sobre os pavimentos flexíveis.

Por exemplo, há três anos, o técnico alemão J. Eisenman já havia constatado que os chamados FEC — fatores de equivalência de carga crescem 50% quando se substituem por pneus extralargos as tradicionais rodas duplas de um semi-reboque de três eixos.

No Estados Unidos, embora o assunto ainda não tenha sido pesquisado com grande amplitude, uma investigação do TRB — National

Research Council concluiu que, para um mesmo eixo padrão de 8,17 tf e um mesmo nível de pressão, o fator de equivalência de carga aumenta em 1,31 vezes, com correção na distribuição de passadas sobre a faixa de tráfego, e em até 2,23 vezes, sem correção na distribuição de passadas.

Tais resultados parecem indicar que o sucesso da aparente ‘evolução tecnológica’ do *single* pode ser fruto muito mais do poderoso *lobby* das empresas de transporte itinerante, do que de pesquisas globais rigorosas.

Na verdade, o aumento da pressão dos pneus constitui variável ainda não incorporada a métodos usuais de dimensionamento do pavimento. A maioria desses métodos foi desenvolvida experimentalmente entre as décadas de 40 e de 60, quando as pressões dos pneus não passavam de 75 psi. Hoje, contudo, com a introdução dos radiais, as

Encarroçadora defende o single

Se adotar o pneu extralargo, o Brasil poderá economizar US\$ 250 milhões por ano em óleo disel. É este o principal argumento do livrete Super-single: a Racionalização Necessária, editado há alguns anos pela Krone, fabricante de implementos rodoviários de Curitiba.

Segundo o estudo, testes realizados no Brasil comprovaram que o pneu mais largo reduz a resistência à rotação, diminuindo em até 18% o consumo de combustível.

O *single* também seria menos nocivo ao piso. “Pneus convencionais provocam danos maiores à pavimentação em consequência do efeito cruzado das pressões”, afirma o trabalho. “Esse efeito cruzado provoca deformações, trincas, infiltrações e os buracos que atormentam a vida do motorista.” Quanto aos pneus extralargos, “transmitem a pressão de forma vertical, formando cones de pressão só abaixo da base da camada asfáltica”.



Longe de significar um avanço tecnológico, o uso do pneu extralargo deve se constituir em motivo de preocupação

das no exterior, o Departamento de Transporte da Escola de Engenharia de São Carlos, da USP, procurou equacionar o problema das tensões horizontais sob a camada do revestimento e das tensões verticais no subleito, por intermédio de modelos mecânicos, representativos da provável estrutura dos pavimentos asfálticos brasileiros.

O resultado (veja Gráfico) é que, para um eixo de 10 tf, o fator de equivalência de carga para a deformação horizontal provocada pela roda simples é cerca de oito vezes superior ao fator referente à deformação provocada pelos pneus 'casados'.

Para tornar o FEC de uma roda simples inflada a 120 psi equivalente ao dos pneus duplos, igualmente inflados a 120 psi, seria necessário reduzir sua carga por eixo de 10 tf para 6 tf.

O impacto do pneu extralargo sobre a deformação vertical de compressão é bem menor. Mas, mesmo assim, a equivalência só seria obtida com a redução da carga por eixo para 9 tf.

Para o pavimento típico utilizado nas investigações, o uso de rodas simples com pneu extralargo é mais crítico para a vida útil do pavimento do que para a das demais camadas. No entanto, a destruição do revestimento acaba abrindo a estrutura à infiltração de água e produzindo ondulações capazes de aumentar a carga dinâmica das suspensões sobre a estrutura, elevando, desse modo, o potencial destrutivo dos pneus extralargos.

Assim, tudo indica que não é tecnicamente recomendável aumentar a pressão dos pneus. Pelo contrário, um regulamento estabelecendo limites de pressão inferiores aos que são praticados atualmente poderia contribuir para um substancial aumento da vida útil dos pavimentos.

** Professores do Departamento de Transportes da Escola de Engenharia de São Carlos da USP.*

pressões médias já chegam a 100 psi nos Estados Unidos, 120 psi no Brasil e até 140 psi nos pneus extralargos utilizados na Europa.

Naturalmente, a elevação das pressões aumenta os esforços sobre os pavimentos. Por exemplo, os engenheiros aeronáuticos sabem que um acréscimo de 50% na pressão do pneu permite uma carga adicional de apenas cerca de 20%.

Também não é segredo que o fator de equivalência de carga aumenta segundo a quarta potência do peso por eixo.

Todos esses cálculos partem da hipótese simplificadora de que a pressão de contato entre o pneu e o pa-

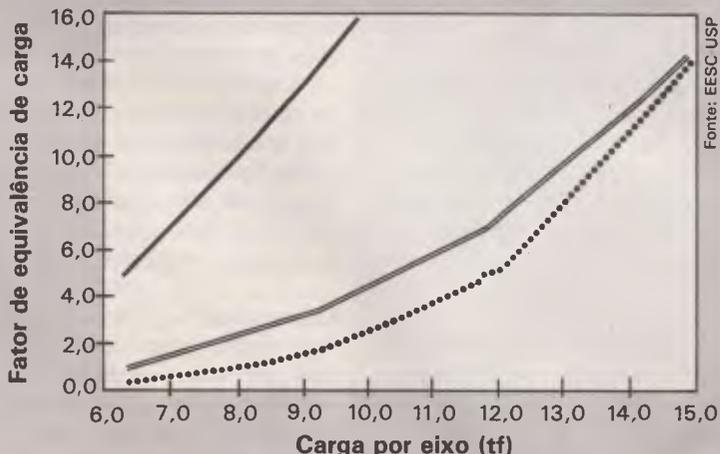
vimento é uniforme e atua sobre uma área circular. Investigações experimentais, no entanto, indicam que tal pressão varia de acordo com as características do pneu (rigidez, tipo de carcaça e pressão do próprio pneumático). Caso tal resultado se confirme, o efeito da pressão dos pneus sobre a vida útil do pavimento poderá mostrar-se ainda mais preocupante.

Pressão excessiva — Outro agravante para o caso brasileiro é a utilização de pavimentos com camadas de revestimento de dimensões bem inferiores às adotadas na Europa. Reproduzindo investigações realiza-

Foto: Divulgação

WIDE SINGLE X RODAS DUPLAS

(Deformação horizontal de tração. Comparação para realidade brasileira)



— Wide Single (p = 140 psi) — Rodas Duplas (p = 120 psi) AASHTO

Fonte: EESC USP

Frete menor em tempo maior

Trinta anos depois, a Rede
reativa transporte
de caminhões por vagões no
eixo São Paulo—Rio

■ Uma locomotiva a diesel arrasta vagorosamente dez vagões-plataforma pelos trilhos da velha estação ferroviária do Pari, em São Paulo. Lotados com seis caminhões e duas carretas, os vagões esperam a liberação, às 20h, da linha de subúrbio da CBTU, para começarem a percorrer verdadeiros labirintos, até chegarem à pitoresca estação de Arará, no Rio de Janeiro, às 8h da manhã seguinte.

Antes de margear grande parte dos 475 km da saturada Via Dutra, a composição, denominada rodotrem, que começou a rodar em 12 de janeiro, corta o subúrbio Leste paulistano enquanto seguranças armados de escopetas se posicionam ao longo das plataformas.

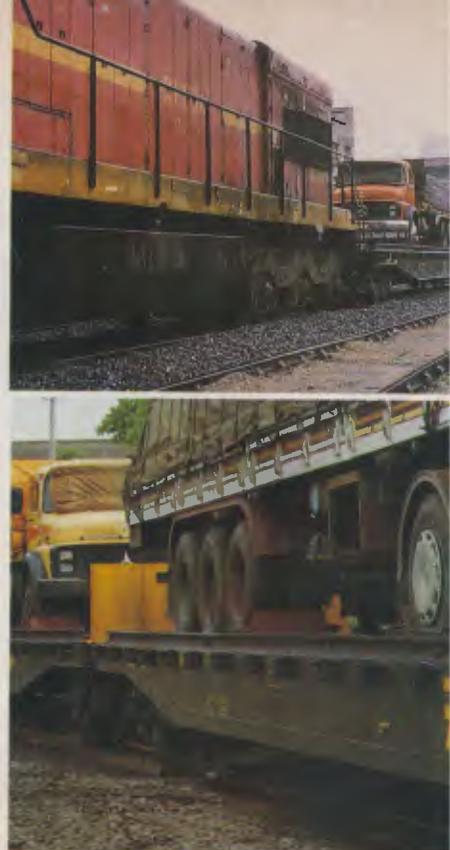
O transporte de cargas deve estar imune a surpresas, principalmente no subúrbio fluminense, entremeado por favelas, que se alinham a um metro das laterais do trem, obrigando-o a trafegar em baixa velocidade. A marginalidade cresce a olhos vistos nesse bolsão de miséria brasileira e a ameaça a bens de valor é uma constante. Entretanto, em quinze dias de operação experimental do rodotrem, nenhum roubo de carga foi registrado.

A partir de uma operação intermodal bastante simples, o ganho de tempo do rodotrem, na contratação do serviço, é considerável. Os

usuários contatam, por telefone, a Gerência Comercial da Rede pela manhã, acertam o embarque de veículos e se comprometem a colocá-los dentro do terminal até duas horas antes da partida do rodotrem. Essa antecedência facilita o trabalho de amarração das cargas, o ajustamento de calços nos vagões e as manobras no pátio.

No período gratuito, de 12 a 26 de janeiro, o rodotrem da Rede deixou o Pari com lotação completa quase todos os dias, e muitos caminhoneiros ficaram na reserva, aguardando eventual desistência de transportadoras como, por exemplo, a Aga, a Ajofer e a Celene. Cerca de trezentos veículos foram embarcados em trinta viagens, com saída simultânea, à noite, das estações do Pari e de Arará, perfazendo 12h de percurso, em ambos os sentidos.

Embora o horário de saída fosse cumprido pontualmente, diversos usuários criticaram os seguidos atrasos na chegada dos trens nos terminais (veja *boxe*). “Ouvimos muitas reclamações sobre furto de cargas, e sobre acidentes pavorosos”, rebate o engenheiro José de Resende Filho, gerente comercial da SR-3 (Regional Juiz de Fora), referindo-se aos perigos da Dutra, que têm levado muitos autônomos a buscar frete na BR-40 e noutras estradas.



Apesar da proibição imposta às cargas perigosas, perecíveis e animais, e também a baús (exceto ao bauzinho) e a tanques, os autônomos responderam por 40% do movimento diário de cargas na fase experimental. Em abril, os produtos perigosos, com intenso tráfego na Dutra, deverão ser liberados, pois a Rede está disposta a praticar um frete mais competitivo que o rodoviário, nesse segmento. “Há transportadoras que sinalizam o interesse em manter, por exemplo, dois vagões cativos”, diz o engenheiro Luis Fernando Oliveira do Vabo, gerente do Departamento Comercial da SR-2 (Regional Rio de Janeiro), justificando a necessidade empresarial de operar sem reserva de lugar.

Um número ínfimo de caminhões pesados deixou de circular na Dutra por causa do rodotrem, mas os técnicos consideram válida a experiência, sendo favoráveis à implantação definitiva do serviço, com base num *follow-up* de clientes preferenciais.

O ‘autotrem’ — “Se a demanda crescer, vamos rodar com trens formados por vinte vagões”, assegura o engenheiro José Nelson Rodrigues, gerente intermodal da SR-4 (Regional São Paulo), confiante no aumento da frequência de trens. Os estudos indicam que, uma vez duplica-



Ainda em fase de implantação definitiva, o rodotrem oferece um frete mais atraente que o rodoviário. Uma carreta, com 25 t de carga, custa US\$ 118/viagem, enquanto um caminhão trucado, com 15 t, apenas US\$ 82.

Fotos: Licia Paolone

da capacidade de uso do rodotrem, de dez para vinte vagões, a Rede transportará cerca de 1 200 carretas/mês. E com mais um horário disponível, cerca de 2 500 carretas/mês serão retiradas da Dutra. A Rede também pretende aumentar sua participação no transporte de contêineres no eixo São Paulo—Rio, pulando dos atuais 7% para 15%.

No entendimento de René Fernandes Schoppa, assessor da Câmara Brasileira de Transporte Ferroviário, se a Rede deseja desafogar a Dutra, deveria colocar em ação trens de hora em hora, com quarenta vagões cada, carregados e descarregados em terminais de grande capacidade, sem interferência com o tráfego nos subúrbios.

A seu ver, o modal ferroviário, de bitola larga, se tornará viável quando for cobrada “uma tarifa inferior à paga pelo empresário ao carreteiro”. Esse descompasso de tarifas e a ausência de infra-estrutura na malha podem prejudicar o projeto do rodotrem. Schoppa relembra que o *autotrem* (sistema de transporte idêntico ao rodotrem) fracassou, na década de 60, devido ao incentivo do governo para a abertura de novas rodovias, ao combustível bastante subsidiado e a caminhões 50% mais baratos que os atuais.

Na época, a idéia dominante era utilizar os vagões-plataforma da Fe-

pasa, com capacidade de até 54 t de carga, para transportar caminhões entre pontos onde havia maior fluxo de veículos na rodovia: eixos São Paulo—Rio, São Paulo—Marília—Araraquara e Norte do Paraná (Ourinhos). “Porém, chegamos à conclusão de que o traçado de nossas linhas não era muito compatível com esse tipo de carga”, observa, notando que o caminhão sobre a plataforma fica com o centro de carga muito alto, e que, em curvas acentuadas (a maioria das ferrovias são de bitola estreita), ocorria, com frequência, a queda de caminhões do vagão, provocando acidentes.

José Rodrigues também recorda “problemas de amarração dos veículos”. No sistema de vagões *piggy-back*, com 26 m de comprimento, era permitido somente o embarque da carreta, sem o cavalo. No rodotrem, desenvolveram-se vagões-plataforma menores, tipo PS, com 18 m de comprimento e 3 m de largura, que podem suportar até 72 t de carga (e tara de 29 t), facilitando o embarque da carreta e do cavalo. Futuramente, as empresas poderão adquirir suas próprias plataformas, no valor de US\$ 50 mil cada.

Ciclo de viagem — A atual versão do rodotrem não apresenta nenhuma semelhança com o sistema norte-a-

mericano TOFC — *Trailer on Flat Car*, nem com o *road-railer*, predominante na Europa. Segundo Luís Vabo, no caso do *road-railer*, as rodas do caminhão podem ser acopladas aos trilhos, e o vagão (mais leve) pode circular na rodovia. Quanto ao TOFC, assemelha-se a um tipo de *piggy-back* onde partes da carreta e da carga são transportadas no vagão-plataforma, sem o cavalo.

Em geral, os caminhoneiros gastam oito horas na movimentação de cargas entre a Grande São Paulo e o Grande Rio. O rodotrem leva quatro horas a mais. Mesmo assim, os técnicos enfatizam que as horas perdidas são compensadas pelo maior nível de segurança dos produtos transportados à noite, cumprimento de horário, sem atrasos no embarque ou na chegada, frete mais barato e desgaste zero dos caminhões.

Luís Vabo acrescenta que o motorista chega à cidade descansado, em perfeita condição de fazer a viagem de ponta. “O total de horas do ciclo de viagem do caminhão é maior em relação ao da ferrovia”, declara, citando a Aga, que transporta oxigênio e obteve significativa redução na quantidade de horas/viagem de seus veículos.

O ciclo da Aga era de 48h (ida e volta), entre o primeiro carregamento, a viagem, as esperas e as recargas. Com o rodotrem, caiu para cerca de 40h. “Assim, é fácil compreender que a viagem porta-a-porta é mais favorável pela ferrovia.” Brevemente, a Aga vai colocar um ou dois motoristas em cada terminal, reduzindo ainda mais o tempo de manutenção dos motoristas durante o percurso.

José Rodrigues calcula que, em comparação com o rodoviário, o tempo total da viagem porta-a-porta gera 50% de queda no custo final do transporte. Em 2 de fevereiro, o frete do rodotrem por carreta (25 t) custava US\$ 118 (Cr\$ 2 milhões), e por caminhão trucado (15 t), US\$ 82 (Cr\$



Foto: Licia Pitolone

Apesar da proteção de policiais armados de escopetas, o rodotrem tem sido apedrejado

1,4 milhão). “É o caminhoneiro pode colocar sobrecarga, pagando sempre um frete fixo”, declara Rodrigues. O transporte de um veículo vazio custa 60% menos que um cheio. O frete rodoviário para carreteiro no trecho Rio—São Paulo, em fevereiro, custava aproximadamente US\$ 300/carreta e US\$ 210/trucado.

Fila de embarque — Quanto às técnicas de embarque e desembarque (sistema *roll-on roll-off*), Rodrigues limitou-se a dizer que a Rede construiu, nos dois terminais extremos de cada cidade, rampas de acesso em concreto armado “que permitem o embarque imediato do caminhão no vagão”. Na década de 70, a Rede construiu, em Arará, uma rampa para carregamento de *piggy-back* e de caminhões. No Pari, a rampa foi erguida com trilhos utilizados pelo próprios funcionários da Rede.

A Rede ainda não dispõe de um diagrama tempo-espaco da viagem. Vabo alegou que os testes experimen-

tais ocuparam uma semana inteira antes do início da operação, e que, em razão disso, foram cronometrados apenas tempos de embarque e de desembarque. Segundo Rodrigues, o tempo apurado para a colocação das cunhas metálicas, fixadas nos pneus dos caminhões sobre a plataforma, para a amarração de caminhões e de carretas, para o calçamento das rodas nos vagões, e para a proteção de pára-brisas totalizou, em média, quinze minutos por veículo. “Por sua vez, o tempo de embarque de cada veículo no vagão é praticamente desprezível”, disse.

O tempo de formação do trem unitário (que transporta dois caminhões trucados ou tocos por vagão, dependendo do comprimento) e sua liberação é estimado em meia hora. Um acordo com os usuários estabeleceu duas horas de antecedência para o estacionamento dos veículos no pátio, evitando, assim, ‘fila de embarque’. O tempo de manobra previsto é de cerca de meia hora, su-

ficiente para mudança de trens e ingresso na linha principal.

Restrição em túneis — Com o aprimoramento da operação, o tempo de viagem tende a diminuir. No momento; mantém-se velocidade média entre 40 km/h e 50 km/h, e, nos desvios, de 10 km/h, no máximo.

A programação não prevê parada em desvios. Duas paradas técnicas são obrigatórias: uma, em Cachoeira Paulista (SP), na ida, e outra, em Barra do Pirai (RJ), na volta, com duração de vinte minutos, para troca de maquinistas, auxiliares e guardas de segurança. Outras duas, em Manoel Feio (SP) e em Japeri (RJ), são feitas para entrada nos subúrbios da CBTU. A locomotiva GE, tipo U 20C, com 2 000 hp, e 120 t de peso, possui autonomia para vencer o trecho sem necessidade de abastecimento.

O único ponto de estrangulamento são os dez túneis entre Japeri e Barra do Pirai. Embora não estejam localizados em curvas acentuadas, têm restrições de gabarito quanto à altura máxima permitida, por terem sido dimensionados para circulação de trens de passageiros.

Do boleto do trilho até a parte mais alta do vagão PS, a altura é de 1,20 m. Sobre o vagão pode ser acomodado um veículo com 3,10 m de altura, perfazendo um total de 4,30 m. “A ferrovia está estudando o rebaixamento da linha para permitir o tráfego de veículos com altura superior a 3,10 m, como, por exemplo, o caminhão baú”, revela Rodrigues. Em área de túnel, a construção de 1 km de linha custa cerca de US\$ 400 mil, mas obra de rebaixamento implica em custo adicional.

Estudioso do assunto, Luís Vabo considera que o perfil desses túneis limita a altura tanto para um carregamento quadrado como para um retangular na parte externa do vagão. “Estamos promovendo o reestudo do gabarito”, salienta, acreditando ser possível o tráfego de carga com até 3,5 m de altura no centro, “desde que a altura seja reduzida para as laterais, a exemplo das carretas-tanque”.

Atrasos e pedradas em vidros

O clima de descontentamento com os habituais atrasos na hora de chegada do rodotrem nos terminais do Pari e de Arará é visível entre os motoristas de transportadoras e os carreteiros. “Em quatro viagens, os atrasos variavam entre 1h30min e 2h por vez”, relata Altamir Borges de Morais, motorista há oito anos da Aga, apontando, em seguida, os estragos de pedradas em dois vidros de seu Mercedes 1218, e na

porta lateral da cabina, amassada.

Ao seu lado, o autônomo Darli Freitas de Oliveira, com seu Mercedes 2013 carregado com 15 t de telhas, desconfia que a segurança prometida pela Rede não seja viável: “Quando o trem passa nas favelas, a pedra come”, confessa, depois de sentir o perigo de perto, numa madrugada, quando o vidro do carro de passageiros em que viajava foi estilhaçado.

Gilberto Penha

Receitas que diminuem custos

Para enfrentar a crise, algumas empresas adotaram medidas que melhoraram os controles e reduziram despesas

■ Trilhar a via da modernização e reduzir a equipe foram as saídas encontradas por algumas empresas de transporte rodoviário de cargas para continuar fazendo a manutenção da frota. Entre elas, **TM** encontrou uma que fechou a oficina e terceirizou o serviço, outra que buscou na informatização o maior controle dos custos, e uma terceira que ampliou as instalações para atender clientes externos. Nos três casos, houve uma redução de pessoal, combinada ou não com uma renovação da frota.

Teoricamente, a transferência dos serviços para terceiros é considerada a melhor opção, mas os que resistem a essa idéia utilizam os mesmos argumentos que os fornecedores consideram virtudes na hora de vender os serviços.

Carlos Alberto Panzan, diretor da Expresso Jundiá, de Jundiá (SP), por exemplo, informatizou a manutenção, apesar da queda na demanda de carga nos últimos dois anos, e diz que nenhuma oficina prestaria o serviço com a mesma qualidade e com a mesma presteza de sua equipe.

Por outro lado, Joinicil Cornelisen, encarregado de manutenção da Etsul, na filial São Paulo, garante que o atendimento que está obtendo da Vocal (concessionária Volvo), desde outubro do ano passa-

do, é melhor que o obtido em qualquer oficina própria.

Com frota de 156 caminhões, dos quais 75 são da marca Volvo, a Etsul consegue tratamento de cliente preferencial com desconto no pre-

ço das peças, entrega do veículo com hora marcada e faturamento em trinta dias pelo preço à vista.

A Etsul fechou as oficinas que mantinha na matriz, em Curitiba, e na filial paulistana, e seu pessoal foi recontratado pela Volcânia, em Curitiba, e pela Vocal, em São Paulo. Os equipamentos das oficinas foram arrendados ou vendidos, e o pátio passou a ser usado para descarregamento de carga.

Por sua vez, a Brazul Transportes, de São Bernardo (SP), optou por oferecer serviços de manutenção e reformas de carrocerias cegonheiras a terceiros, para preencher a ociosidade da oficina. A experiência só durou oito meses, durante o ano passado. Os custos da mão-de-obra levaram a empresa a demitir 20% do pessoal, inclusive o gerente que teve a idéia.

Fim dos problemas — As negociações entre a Vocal e a Etsul para a transferência dos serviços de manutenção duraram mais de um ano, conta Joinicil Cornelisen. “O contrato detalha nossos direitos e os deve-

Toda a frota da Etsul, em São Paulo, passou a ser reparada na oficina da Vocal desde outubro passado, o que, na opinião de Joinicil Cornelisen, encarregado da Manutenção, representou o fim das reclamações



Fotos: Paulo Igarashi

res da Vocal”, diz Cornelsen. No entanto, segundo Antônio Jorge Trinca, gerente de Marketing de Serviços da Vocal, o contrato serve mais para que a Etsul exija os serviços do que para garantir a fornecedora, que tem interesse em manter o cliente. Trinca diz que já está negociando contratos semelhantes com outros quatro frotistas.

Como frotista Volvo e prestadora de serviços para a montadora, no transporte de caminhões zero-quilômetro e de peças para a rede de concessionárias, seria natural que a Etsul utilizasse serviços de uma concessionária Volvo para a manutenção de sua frota. Mas, segundo Cornelsen, diversas empresas entraram na concorrência e, em Curitiba, o serviço é prestado por uma oficina que não é de concessionária.

Definido no nível da diretoria da Etsul e da Vocal, o contrato de prestação de serviços teve sua execução atribuída ao segundo escalão. “Temos contatos com a Vocal a todo o momento, e mais um funcionário de plantão na oficina. Nossos motoristas também acompanham o serviço”, diz Cornelsen.

Além dos caminhões Volvo, a Vocal também repara os Scania, os Mercedes, os Volkswagen e os Ford, assim como as carretas, da Etsul. Faz desde a troca de óleo e a lubrificação até funilaria, pintura e serviços mecânicos e na parte elétrica. A exceção é a manutenção dos pneus, realizada por uma reparadora de Curitiba.

Além disso, a Vocal socorre os veículos em qualquer parte do país, desde que o defeito apresentado tenha tido origem no serviço de sua oficina. Pelo Sistema Voar, da Volvo, o reparo é feito em outra concessionária e faturado para a Vocal, que repassa os custos para a Etsul pelo preço estabelecido em contrato.

O valor das peças, tido como um dos entraves para um contrato entre frotista e concessionária, foi resolvido entre Etsul e Vocal: “Temos liberdade de levar a peça para a oficina, se a encontrarmos com preço mais baixo. Mas, em geral, conseguimos obter o mesmo desconto.” Segundo Cornelsen, todos os meses é feita uma cotação pechinhada de preços de peças. “A cada ne-

cessidade de troca, consultamos a lista e a apresentamos à Vocal que, geralmente, baixa seu preço. Até mesmo quando há promoção de óleo lubrificante em algum revendedor, a Vocal cobre a oferta”, exemplifica.

Parceria — Trinca assegura que mantém com a Etsul uma verdadeira parceria, mas alguns preconceitos contra as concessionárias dificultam novos contratos. “Uma dessas idéias falsas é a de que levamos mais tempo para entregar o veículo porque o serviço é cobrado por hora, e quanto mais tempo o veículo ficar na oficina, mais se ganha; outra é a de que a Vocal cobra mais pelas peças do que o mercado paralelo, além de substituir até itens reaproveitáveis.”

No caso Vocal-Etsul, Trinca garante que isso não acontece. Ele implantou na Vocal um prêmio para a produtividade. Cada hora ganha por uma equipe em tempo de manutenção de um determinado item é colocada numa ‘caixa’ de horas extras. No final do mês, 70% do valor dessas horas é rateado por todas as equipes, 15% para a mais eficiente e 5% para cada profissional que tenha tido melhor desempenho. Caso um reparo tenha sido feito às pressas e resulte em retorno do veículo, as horas despendidas nesse retorno são cobradas em dobro na ‘caixa’ de extras.

Para baratear peças, a Vocal compra veículos sinistrados das seguradoras, retira os componentes reaproveitáveis e os oferece aos clientes como ‘peças salvadas’ a um preço até 60% inferior ao de uma nova. Aos clientes preferenciais, como a Etsul, oferece também o preço padrão do mercado paralelo de peças novas.

Para evitar a eventual substituição de peças reaproveitáveis, a Vocal consulta o mecânico da transportadora, colocado dentro da oficina para acompanhar os serviços.

A distância, de apenas cinco quilômetros, entre o terminal da Etsul e a oficina facilita o acesso dos veículos em manutenção. Mas há outras vantagens:

- acabaram-se as queixas dos motoristas aos mecânicos;
- os motoristas nunca mais deitaram sob o caminhão;
- o estoque de peças foi eliminado;

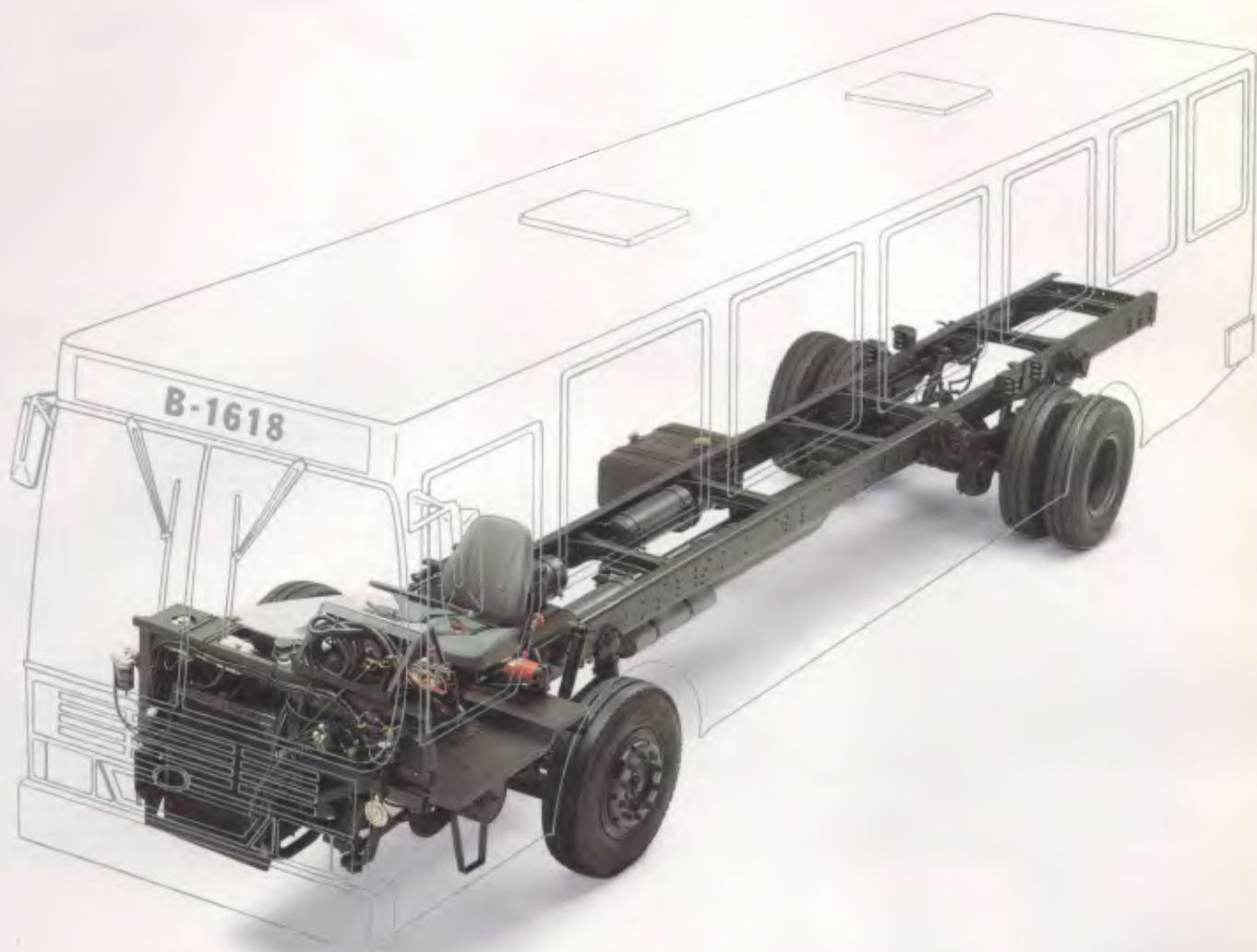


Fotos: Júlio Bernardes

- não há reclamações de falta de peças;
- há maior disponibilidade da frota, pois a Vocal devolve o veículo na hora prometida;
- sobrou espaço no terminal para descarregamento;
- há dezoito funcionários a menos.

Em dezembro, a Etsul pagou Cr\$ 300 milhões pelos serviços de manutenção, segundo Cornelsen, que não soube dizer se esse valor seria maior ou menor se fosse realizado na oficina própria. “Mais importante que os custos de manutenção é o da hora parada do veículo”, argumentou.

Controle minucioso — Na Expresso Jundiá, a oficina ocupa espaço compatível com o das docas de carga e descarga. Ocupando prédio de dois andares, na sede da empresa em Jundiá, em terreno de 26 mil m², a oficina abriga, no térreo, boxes para troca de óleo e para lubrificação, outros para reparos mecânicos e para funilaria, almoxarifado com 4 500 itens, estoque de quatrocentos pneus e cabina para pintura.



**NOVO CHASSI DE ÔNIBUS URBANO
FORD B-1618.**

DESENVOLVIDO A PARTIR DE CONSULTAS FEITAS A FROTISTAS E ENCARROÇADORES.

Uma pesquisa feita pela Ford entre frotistas de ônibus urbanos do país inteiro apontou as principais características que eles gostariam de ver em um chassi. O resultado é o Ford B-1618. Desenvolvido especificamente para ônibus, possui longarinas retas, tornando o encarroçamento mais fácil e rápido. Com capacidade de 16 toneladas, motor turbo de 184cv e transmissão de 6 marchas, o chassi Ford vem atender às atuais exigências das empresas de transporte.

CHASSI.

Chassi com estrutura frontal, contendo assoalho, banco do motorista, comandos, painel de instrumentos

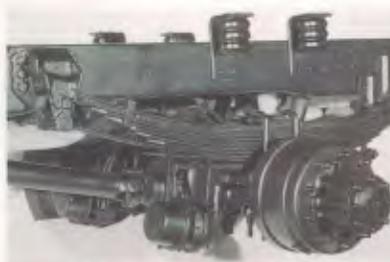


completo, coluna de direção com cobertura, pedaleira e capuz do motor. Possui longarinas retas e sem rebites, o que facilita o encarroçamento. Opção para 2 distâncias entre eixos: 5.170mm e 5.940mm.

SUSPENSÃO.

Dianteira – eixo rígido de 6 toneladas, molas elípticas, barra estabilizadora, amortecedores, mola auxiliar de borracha e jumela na fixação traseira da mola. Suspensão com 2 estágios, proporcionando conforto com segurança. Traseira – eixo rígido de 10 toneladas de capacidade. Tem 3 estágios:

no primeiro atuam somente os feixes de molas, no segundo atuam também as 2 lâminas parabólicas e no terceiro, as molas de borracha complementam o sistema.



DIREÇÃO.

Caixa de direção hidráulica integral com relação de redução variável, proporcionando baixo esforço para operar, com a máxima segurança. Bomba de direção hidráulica e compressor de ar acionados por engrenagem. Volante de direção espumado, para maior segurança e conforto do operador.



FREIOS.

Freios de serviço a ar, com duplo circuito e ajuste automático opcional. As lonas são de material sem amianto, reduzindo a poluição ambiental. Freio de estacionamento atuado por molas acumuladoras com liberação a ar. Compressor de ar com vazão de 225 litros/min, acionado por



engrenagens, proporcionando maior confiabilidade. Freio motor com atuação automática, para maior segurança. Reservatório de ar exclusivo para o acionamento de acessórios.



MOTOR.

Motor MWM 6-10, 6.5 litros, com 184cv de potência. Cabeçotes individuais, removíveis. Duas válvulas termostáticas e bomba d'água, bomba da direção hidráulica e compressor de ar acionados por engrenagens, o que garante uma maior eficiência, durabilidade e confiabilidade.



**O CHASSI FORD DISPENSA ADAPTAÇÕES.
VEM PRONTO PARA SER ENCARROÇADO.**

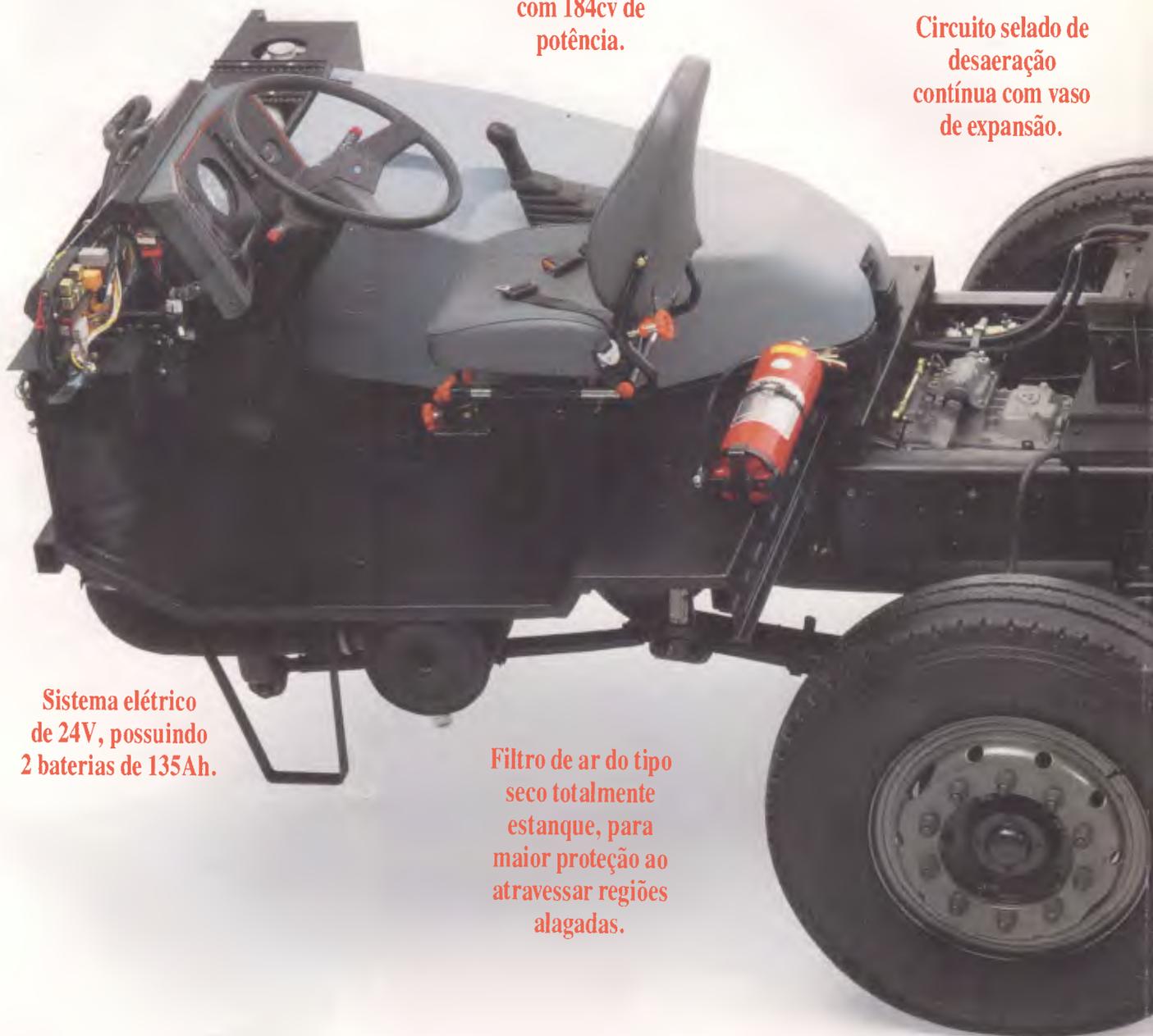
Caixa de direção hidráulica integral.

Motor MWM 6-10, 6.5 litros, com 184cv de potência.

Circuito selado de desaeração contínua com vaso de expansão.

Sistema elétrico de 24V, possuindo 2 baterias de 135Ah.

Filtro de ar do tipo seco totalmente estanque, para maior proteção ao atravessar regiões alagadas.





São disponíveis
diferentes relações
de redução.

Suspensão dianteira de
2 estágios e traseira
de 3 estágios,
proporcionando
conforto e segurança.

Escapamento
fixado por
suportes flexíveis,
para menor ruído
e vibração.

**Tanque com capacidade
para 215 litros
de combustível, com
proteção anticorrosiva.**

**Chassi com
estrutura frontal.
Possui longarinas
retas e sem rebites,
facilitando o
encarroçamento.**

**Eixo traseiro
robusto,
de 1 velocidade.**



Freios de serviço a ar. Freio de estacionamento acionado por molas acumuladoras com liberação de ar.

Suspensão dianteira de 2 estágios e traseira de 3 estágios, proporcionando conforto e segurança.



ARREFECIMENTO.

Circuito selado de desaeração contínua com vaso de expansão. Dispensa a adição freqüente do



líquido de arrefecimento. Ventilador plástico, acionado por embreagem viscosa, para maior eficiência, menor ruído e menor consumo de combustível.

FILTRO DE AR.

Do tipo seco, com capacidade de 14m³/min e visores de presença de água e de restrição. Totalmente estanque, instalado a 610mm do solo



e tomada de ar a 1.240mm, para maior proteção ao atravessar regiões alagadas.

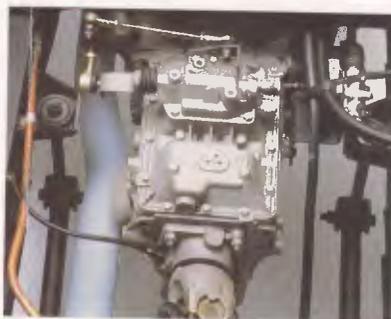
EMBREAGEM.

Spicer CASIA, com molas de pressão angulares, molas auxiliares internas, disco cerâmico de 356mm e atuação hidráulica, servo-assistida a ar.



TRANSMISSÃO.

Caixa de mudança Eaton FS-5106A, com 6 marchas (5 velocidades normais mais 1 reduzida) totalmente sincronizadas. A marcha reduzida só será utilizada em situações de extrema solicitação, fazendo com que o veículo opere normalmente com 5 marchas, facilitando a operação.



EIXO TRASEIRO.

Eixo traseiro Rockwell Braseixos SR 23-145 de 1 velocidade, çujas características de projeto conferem grande robustez e durabilidade. São disponíveis diferentes relações de redução para todos os tipos de aplicação.



ESCAPAMENTO.

Tubulação revestida com material resistente a altas temperaturas. Fixação da tubulação feita através de suportes flexíveis, o que reduz o ruído e a vibração.



COMBUSTÍVEL.

Filtro separador de água para maior proteção ao sistema de injeção. Tanque com capacidade para 215 litros, com proteção anticorrosiva.



SISTEMA ELÉTRICO.

Sistema de 24V, possuindo 2 baterias de 12V e 135Ah, ligadas em série, e alternador de 28V e 75A. As conexões são submersíveis. Possui uma caixa de distribuição para cargas adicionais de iluminação na última travessa do chassi. Alarmes sonoros e luminosos para alta temperatura do motor, baixa pressão do óleo do motor, baixa pressão de ar do sistema de freio e baixo nível do líquido de arrefecimento. Alarme luminoso para excesso de água no filtro separador.



ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS.

MOTOR	
Marca/modelo	MWM 6.10 Turbo
Nº de cilindros/disposição/cilindrada (litros)	6/linha/6,45
Diâm. dos cilindros/curso dos pistões (mm)	103/129
Relação de compressão	15,9:1
Pot. máx. líquida (NBR-cv/kW/rpm)	184,0/135/2.500
Torque máximo líquido (NBR-mkgf/Nm/rpm)	62,0/608,0/1.500

EMBREAGEM	
Marca	Albarus/Spicer
Tipo	A seco, diafragma, cerâmico
Diâmetro do disco (mm)	350
Acionamento	Hidráulico assistido a ar

TRANSMISSÃO	
Marca	EATON
Modelo	FS-5106-A
Relações de redução: L	9,01:1
1ª	5,27:1
2ª	3,25:1
3ª	2,04:1
4ª	1,36:1
5ª	1,00:1
Ré	8,63:1

EIXO MOTRIZ	
Modelo	ROCKWELL-23-145
Relações de redução	5,86:1 e 4,88:1

SUSPENSOES	
Dianteira	
Tipo	Eixo rígido
Molas	Feixe de molas semi-elípticas, 2º estágio com borrachas
Amortecedores	Telescópicos hidráulicos de dupla ação
Barra estabilizadora	Barra de aço com 44mm de diâmetro
Traseira	
Tipo	Eixo rígido
Molas	Feixe de molas semi-elípticas, progressivas de dois estágios e terceiro estágio com borrachas
Amortecedores	Telescópicos hidráulicos de dupla ação
Barra estabilizadora	Barra de aço com 44mm de diâmetro

SISTEMA ELÉTRICO	
Alternador (V/A)	28/75
Bateria (quantidade/V/Ah)	2/12/135 conectadas em série

DIREÇÃO	
Modelo	ZF 8097
Tipo	Hidráulica de esferas recirculantes, de redução variável
Relação de redução	20,1:1 a 23,8:1

RODAS	
Dimensões (polegadas)	20,00 x 7,5 ou 22,50 x 7,5

PNEUS	
Diagonais com câmara	10,00 x 20-16
Radiais com câmara	10,00R x 20-16

FREIOS	
Serviço (tipo)	A ar tipo "S-CAM", com duplo circuito com sistema de ajuste automático (opc.)
Estacionamento (tipo)	A ar, com molas acumuladoras e válvulas de ação progressiva atuando nas rodas traseiras, comando pneumático no painel
Área varrida de frenagem (cm²)	7.904

CHASSI / DIMENSÕES (mm)	
Distância entre eixo dianteiro e eixo motriz	5.170/5.940
Balanço traseiro	3.330/2.560
Balanço dianteiro	2.040
Comprimento total	10.540
Altura na superfície superior das longarinas	
No centro do eixo dianteiro	905
No centro do eixo traseiro	880
Largura total	2.455
Bitola dianteira	2.086
Bitola traseira	1.835
Vão livre dianteiro/traseiro	244/245
Diâmetro do círculo de viragem guia a guia (m)	18,7/20,5

PESOS (kgf)	
Pesos do veículo em ordem de marcha (P.V.O.M.)	
Dianteiro	3.030/3.060
Traseiro	1.815/1.855
Total	4.845/4.915

CAPACIDADES DE CARGA (kgf)	
Capac. de carga no eixo dianteiro	8.000
Capac. de carga no eixo traseiro	10.000
Capac. de carga total (PBT)	16.000
Capac. de carga útil + carroç.	11.155/11.085

CAPACIDADES VOLUMÉTRICAS (litros)	
Reservatório de combustível	215,0
Óleo do motor	
Com filtro	20,2
Sem filtro	17,0
Transmissão	8,5
Eixo motriz	15,0
Sistema de arrefecimento	25,0
Direção hidráulica	3,6
Reservatórios de ar comprimido	4

DESEMPENHO	
Velocidade máx. no plano - km/h	82,0 (p/5,86:1)/96,0 (p/4,88:1)
Capacidade de subida de rampa - %	35 (p/5,86:1)/29 (p/4,88:1)
Capacidade de partida em rampa - %	22 (p/5,86:1)/18 (p/4,88:1)

Conheça as vantagens especiais do Sistema de Consórcio, Financiamento e Leasing, exclusivas para o ônibus Ford B-1618, oferecidas pelo Grupo Financeiro Autolatina.

As informações aqui contidas encontram-se atualizadas até abril de 93, data em que foi autorizada a impressão deste folheto. A Autolatina Brasil S.A. - Divisão Ford reserva-se o direito de alterar as especificações e desenhos de seus produtos a qualquer tempo, ou mesmo descontinuí-los, independente de aviso ou comunicação e sem incorrer em obrigações ou responsabilidades de qualquer espécie.

ÔNIBUS FORD



Pense mais Forte. Pense Ford.

Este veículo está em conformidade com o PROCONVE.



Na Brazil, a experiência de reformas de carretas para terceiros durou apenas oito meses devido ao alto custo da mão-de-obra. Agora, a equipe faz a manutenção apenas da frota própria.

No andar superior, uma equipe de três pessoas programa e controla, por meio de um *software*, todo o trabalho da oficina, dos pneus até os planos de manutenção preventiva e corretiva de cada um dos 150 caminhões da frota. A mesma equipe faz a leitura dos tacógrafos e dos diários de bordo dos motoristas. Diariamente, um sem-número de dados é incorporado à ficha de cada veículo, começando pelas lavagens. O programa emite relatórios individuais por veículo, por item de consumo, ou por coletivos da frota, por semana ou por mês. Dessa maneira, segundo Pedro Nicoletti, responsável pelo CPD, fica fácil controlar os custos e a disponibilidade de cada veículo.

Carlos Alberto Panzan não disfarça o prazer em mostrar as instalações da oficina, em cujo piso encerado não se vê uma só gota de óleo, nem manchas ou tocos de cigarro no chão. “Até mesmo o óleo lubrificante para cada veículo é programado eletronicamente”, diz, ao mostrar a mangueira enrolada à beira do box na oficina. “Toda vez que o

caminhão chega ao terminal, é lavado e, ao sair da oficina, também.”

Com base no diário de bordo e na programação da preventiva, o CPD da oficina emite uma ordem de serviço para a equipe de 32 mecânicos, que trabalham em regime de oito horas diárias. “Mantemos um profissional de plantão à noite, para emergência, mas lanço mão de qualquer um deles, caso necessário, em fins de semana ou à noite”, conta Panzan.

Para ele, a informatização da oficina com o programa desenvolvido pela Seda Tecnologia e Informática, já trouxe resultados. Recebo relatórios de todos os tipos sobre o veículo que quiser, tenho o controle apurado dos custos de cada setor da oficina, o controle das compras e dos preços das peças e posso calcular melhor o meu custo por quilômetro. O programa da Seda ficou um ano e meio em teste e foi instalado, em definitivo, desde novembro de 1992.

A Expresso Jundiá transporta carga geral por todo o interior dos estados de São Paulo e do Rio de

Janeiro, assim como nas duas capitais. Tem doze filiais e está construindo um terminal em Campinas, onde pretende centralizar as operações de carga e descarga, em terreno de 21 mil m².

Voltando atrás — A Brazil Transportes, especializada em transporte de veículos zero-quilômetro, mantém uma oficina, em sua sede em São Bernardo, com capacidade para reparar a frota própria de 66 cavalos mecânicos e de 72 semi-reboques-cegonhas, onde enfrentava ociosidade. O perfil baixo dos automóveis lançados no final do ano passado, e neste ano, exigiu modificações nas carretas. A Brazil desenvolveu uma série de alterações na frota antiga e passou a oferecê-las também às dos transportadores autônomos e de outras concorrentes.

Outra saída foi iniciar a prestação de serviços mecânicos para terceiros. Mas a experiência não durou muito. Luiz Carlos Martão, que ascendeu à chefia da oficina em outubro do ano passado, diz que “além do custo da mão-de-obra e dos encargos sociais, os clientes sempre achavam que dávamos prioridade para a nossa frota em prejuízo dos caminhões deles”. As reclamações eram frequentes, e a empresa, ao fazer uma reestruturação interna, acabou com o serviço para terceiros.

Hoje, a Brazil mantém trinta profissionais na oficina, os quais, além de fazer a manutenção da frota própria, continuam o programa de reforma das carretas. Essa equipe faz toda a manutenção corretiva da frota e está iniciando um programa de preventiva. Para reduzir os custos internos, foi implantado um rígido programa de controle de custos, com cotação de preços das peças. “Só compramos um componente depois de levantar três preços. Adquirimos o de menor preço com prazo maior.” Para reduzir o consumo de combustível, foram instalados tacógrafos na frota inteira, ministrado curso de direção defensiva aos motoristas e programada revisão dos bicos injetores a cada dez mil km, bem como retirada da bomba a cada 150 mil km, também para revisão.

À procura de um norte

Pressionado pela concorrência dos ônibus e do correio, e sem articulação política, o TRC procura saídas



■ A bordo do navio Eugenio Costa, os transportadores rodoviários de carga navegaram, de 8 a 15 de dezembro passado, pela rota Rio—Buenos Aires—Santos, à procura de rumos para o setor, durante o polêmico 13º Congresso da classe. As inúmeras críticas que antecederam a sua realização, e que apontavam a “inconveniência do evento em tempos de crise econômica”, cederam lugar a elogios pela volta aos debates dos temas que dificultam a atividade (substituídos, nos últimos anos, por palestras). Mas, por outro lado, o cruzeiro marítimo revelou a falta de consenso entre os diferentes grupos de lideranças empresariais presentes e ausentes no evento e a necessidade de uma discussão mais profunda sobre os rumos da classe.

Apesar de Domingos Fonseca, presidente da NTC, ter considerado o Congresso NTC'92 como a chave de ouro com que encerrou seu mandato à frente da entidade, o baixo número de inscrições (em torno de duzentas) e a ausência de seu sucessor, Sebastião Ubson Ribeiro Carneiro — que, na ocasião, já era presidente eleito, e que nem sequer enviou um representante —, são os exemplos mais evidentes de que a iniciativa não conseguiu unir os transportadores.

Outras ausências notadas, como a da presidente da ABTI — Associa-

ção Brasileira do Transporte Internacional, Betina Lenci, e a do coordenador da Comissão de Transporte Internacional da NTC, José Roberto de Sampaio Campos, inviabilizaram qualquer encontro com empresários argentinos, embora o navio tivesse ficado ancorado por 36 horas no Porto de Buenos Aires.

A ausência de Sebastião Ribeiro não foi justificada. Procurado por **TM**, Ribeiro informou, pela sua Assessoria de Imprensa, que não falaria sobre o assunto. Entre as lideranças presentes no Congresso, a justificativa foi uma só: medo. “O Sebastião não entra em navio nem amarrado”, disse, por exemplo, o empresário Oswaldo Dias de Castro, da Transportadora Araçatuba. Mas houve quem dissesse que ele não compareceu para não prestigiar Domingos Fonseca, e também por discordar da realização do Congresso a bordo. Segundo Fonseca, Ribeiro reservou uma cabina no navio e garantiu-lhe que estaria presente, mas, na última hora, mandou o gerente da Dom Vital, José de Souza, no lugar.

Moacir Ferro, coordenador do Movimento de Conscientização Empresarial — criado em novembro de 1992 com o objetivo de buscar a capitalização das empresas castigadas financeiramente pela prática indiscriminada de descontos nas tabelas de frete

—, e que, depois de muitas críticas, decidiu apoiar o evento, fez algumas restrições aos resultados. “Na somatória, foi bom, por causa dos debates, mas a situação das empresas mostra que há uma crise gerencial que precisa ser superada.” Seu movimento, por exemplo, não entrou na pauta dos debates, e acabou sendo discutido em reuniões paralelas.

A análise de Oswaldo Dias de Castro, ex-presidente da NTC, se mostra mais preocupante: “Temos de rever a organização das nossas entidades. A criação de sindicatos e de federações regionais provocou o esvaziamento da NTC.”

Segundo Castro, com sindicatos e federações, o setor buscava o fortalecimento e a conquista da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres, hoje CNT. “Nós a obtivemos, mas já a perdemos. O novo estatuto da CNT, que criou o rodízio de presidentes por modalidade, pode ser bonito, mas não funciona. Com a ascensão do modal de passageiros, o TRC perdeu o controle”, explicou.

Castro diz não ter opinião formada sobre o rumo que a organização do setor deve tomar, mas se mostra convencido de que, do modo como está, não pode continuar.

Sem padrinho — O calor dos debates, algumas contradições entre as



Cerca de duzentos empresários discutiram as dificuldades do setor a bordo do Eugenio Costa, na presença dos deputados Newton Gibson (2º da E. para a D. na foto ao lado e Vitor Facioni, (o antepenúltimo à D)

Fotos: Vera Campos



falas de Domingos Fonseca e de Thiers Fattori Costa, presidente da CNT, ambos em fim de mandato, por exemplo sobre os números do setor, e a apresentação de trabalhos isolados, sem a coordenação da NTC, pelas federações estaduais, contribuem para reforçar as ponderações de Castro.

Além disso, o que mais se ouviu das principais lideranças foram queixas sobre a falta de apoio do Congresso Nacional aos pleitos do setor, por falta de uma bancada na Câmara. "O TRC tem apenas uns poucos amigos", confessa Costa.

Para o ex-presidente da CNT, as empresas devem apoiar quem tem voto, o que não é o caso dos transportadores, com exceção de Denisar Arneiro, que decidiu encerrar a carreira de deputado.

A verdade é que falta um padrinho para o setor, que recebeu poucos dividendos da ajuda que prestou à campanha de Fernando Collor de Mello e muita frustração com sua queda da Presidência da República.

A atual orfandade, aliada à recessão econômica, enfraqueceu as empresas e possibilitou o avanço de pressões contra o setor: a concorrên-

cia da carga em veículos de passageiros é tão flagrante que hoje é fácil encontrar ônibus de linhas regulares e de turismo fazendo coleta de mercadorias nas zonas atacadistas de São Paulo e passando longe das balanças e das barreiras de ICMS.

O avanço da ECT — Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos na concorrência com as empresas de transporte comercial, por outro lado, contribuiu para aumentar a apreensão das lideranças reunidas no Eugenio Costa. A ECT pratica *dumping* ao subsidiar, com a tarifa das correspondências, o transporte

rodoviário de cargas, denuncia a Federação de Minas.

Em conseqüência da crise econômica, e também dos resultados negativos dos balanços e do encolhimento das empresas, segundo Costa, foi reduzido em um terço o número de empresas do setor. Domingos Fonseca não confirma esse dado e continua divulgando que há 16 mil transportadoras no Brasil.

As notícias e as queixas feitas durante o Congresso NTC'92 chegaram aos ouvidos do presidente Itamar Franco na forma de um relatório do então ministro da Fazenda Gustavo Krause. Uma nota da "Coluna do Zózimo", no *Jornal do Brasil*, de 21 de dezembro, cita trecho do relatório, em que "na alegre reunião a bordo do Eugenio C os congressistas trabalhavam para valer durante o dia e, à noite, caíam no

*Apesar das queixas,
os congressistas
não pouparam
dólares no navio*

vinho e no cassino, enquanto as mulheres se divertiam nas butiques do transatlântico. Foi a maior gastança do final do ano".

Justificativas — Apesar de o setor se vangloriar por exercer uma atividade onde impera a plena concorrência, as conclusões do Congresso mostraram que a proteção do governo ainda é indispensável. Mesmo assim, não faltaram declarações de reconhecimento "ao heroísmo e à obstinação dos empresários na luta pela sobrevivência". João de Simone, diretor da De Simone & Associados, chamou a classe de heróica por ter sobrevivido a nove pacotes econômicos durante os últimos dez anos. E Domingos Fonseca comparou a obstinação do setor às andanças quixotescas de Ulisses Guimarães, a quem dedicou o cruzeiro pelo Atlântico Sul.

Aqueles que criticaram o evento, respondeu: "Depois de mais de um ano de luta, de teimosia e de muita incompreensão, estamos aqui, pro-

vando que navegar é possível", numa alusão ao slogan adotado pelo anti-candidato Ulisses Guimarães.

Programas dia e noite — Domingos Fonseca não quis revelar se o Congresso deu lucro ou prejuízo à NTC. "Creio que conseguimos equilibrar os custos", encerrou. Fretado por US\$ 1,3 milhão, o Eugenio Costa teve oitocentos passageiros. Além de familiares dos congressistas, *staff* da NTC e dos expositores e convidados, o Grupo Verdi levou 150 pessoas para sua convenção anual, realizada paralelamente ao evento da NTC. Pouco mais de duzentos empresários participaram do Congresso e a 9ª Fenatran teve apenas doze empresas expositoras, o que caracterizaria um fracasso, em comparação com eventos anteriores, que tiveram, no mínimo, o dobro do número de participantes.

Mas o Teatro Escala, com 250 lugares, foi palco de concorridos debates. O navio só oferecia programação paralela para acompanhantes e



Fonseca: resgate da dignidade do TRC

para crianças. Aos homens, restava o plenário. Mesmo assim, o leilão de arte, promovido todas as tardes em salão contíguo ao teatro, atraiu inúmeros deles. Setecentas peças, entre tapetes, quadros, esculturas e demais objetos de decoração, eram colocadas à venda diariamente pela Galeria Pro-Art, de São Paulo. Da mesma forma, as duas piscinas, atendidas por solícitos gar-

Reivindicações ao Governo

Eis as principais sugestões, que a NTC deverá encaminhar aos órgãos oficiais:

Para o transporte de produtos perigosos:

- padronizar a legislação relativa ao meio ambiente;
- impedir que estados e municípios legislem supletivamente sobre o assunto;
- solicitar ao Inmetro que não proponha ao Ministério dos Transportes a obrigatoriedade do uso de equipamentos acessórios;
- criar grupo de trabalho para fazer revisão e consolidação das normas da ABNT pertinentes ao setor;
- reduzir o número de itens que compõem a listagem de produtos perigosos.

Para veículos e peças de reposição:

- efetuar abertura de linhas de crédito para renovação e para ampliação da frota, e para formação de capital de giro;
- elevar a participação do Finame de 40% para 80% do valor do caminhão;
- permitir ao transportador autônomo acesso às operações do Finame;
- reduzir o IPI dos principais componentes do veículo para a alíquota de 5%;

- liberar o setor das taxas de importação de veículos e de peças;
- investir na construção, na reformulação e na conservação da malha rodoviária;

Reivindicações ao Sistema Tributário Nacional:

- formar um grupo para auxiliar no aprimoramento do projeto de reforma;
- condicionar a aprovação da reforma tributária a: 1) antecipação da revisão constitucional para maio de 1993, e início da vigência para 1994; 2) alargamento da base tributária; 3) instituição de impostos não-declaratórios; 4) desoneração dos salários; e 5) vinculação de eventual imposto sobre combustível à construção, à reparação e à reconstrução da infra-estrutura de transportes;
- moratória fiscal, com alongamento dos prazos de parcelamento e compromisso das empresas inadimplentes de pagar os tributos com correção monetária e juro fiscal, e eliminação da multa moratória;
- reuniões periódicas entre sindicatos e associações do setor com representantes de órgãos de trânsito, para acerto dos problemas da atividade de coleta e de entrega nos grandes centros urbanos.

cons, registravam a presença diária de inúmeros congressistas.

Sem contar as três lojas, que ofereciam aos bolsos recheados de dólares e de cartões de crédito internacionais perfumes, cosméticos, roupas, relógios, óculos, produtos eletrônicos e bebidas.

A noite era longa. A sexta refeição do dia era servida à meia-noite, depois do café da manhã, do lanche das 11 h, do almoço, do café da tarde e do jantar. O cassino e dois bares com pistas de dança, abertos madrugada a dentro e embalados por três conjuntos musicais, além de shows diários no Teatro Escala, atendiam aos mais diferentes gostos para a diversão. Três jantares de gala, com a presença do comandante e do primeiro escalão da tripulação, além de uma noite de fantasia, completaram a parte social do Congresso, tida por Domingos Fonseca como “muito importante para resgatar a auto-estima dos empresários”.

A viagem reservou, ainda, dois dias livres para compras, passeios e shows em Buenos Aires, que custavam entre US\$ 25 e US\$ 100 por pessoa.

O desembarque nos portos de Santos e do Rio de Janeiro mostrou que a crise da qual tanto se queixaram os empresários durante o congresso passou longe: incontáveis caixas de bebidas, sacolas e pacotes circularam impunes pelos fiscais da Receita Federal, uma vez que saíram do navio diretamente para os ônibus e para os carros estacionados em frente ao portão de desembarque.

As demais bagagens também não foram revistadas. No Porto de Santos, por exemplo, os fiscais fizeram os passageiros esperar por mais de duas horas, enquanto agrupavam as malas por lotes. A espera aborreceu os empresários, que foram, em vão, queixar-se à chefia da Receita. “Aqui, todos são iguais”, teria respondido o chefe aos líderes de classe que se apresentaram como presidentes de entidades empresariais. A liberação das malas se limitava à conferência do protocolo e a um carimbo. Os ônibus subiram pela Rodovia dos Imigrantes sem passar pela balança. “Se pesar, metade da bagagem fica”, comentou o motorista de um deles.

Setor vai à SNDE contra os correios

NTC denuncia *dumping* da
ECT e pede o fim
da concorrência, além de punição
aos seus diretores

■ Um dos temas que mais calor proporcionou aos debates foi o da concorrência que os correios estão fazendo às empresas. O empresário Clodoaldo da Nóbrega, do Expresso Luso-Brasileiro, sugeriu o bloqueio das rodovias por 24 horas para exigir que o correio não mais transporte cargas. A sugestão acabou sendo aprovada, em última instância, depois de esgotados os recursos jurídicos. Prevaleceu a proposta de fazer uma representação junto à SNDE — Secretaria Nacional de Desenvolvimento Econômico contra os correios.

“O transporte comercial de cargas não é atribuição da ECT — Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, empresa pública criada pelo Decreto-Lei nº 509, de 20 de março de 1969, com o objetivo de execu-

tar e de controlar, em regime de monopólio, os serviços postais em todo o território nacional, conforme artigo 2º do Decreto-Lei”, denuncia Herber de Boscoli Lara, presidente da Fetcemg — Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais, em tese que apresentou sobre o assunto no Congresso. O empresário lembrou que o mesmo Decreto-Lei isenta a ECT de Imposto de Renda, de PIS, de Finsocial e de Contribuição Social sobre o lucro, os mesmos privilégios desfrutados pela Fazenda Pública, embora a Constituição de 1988 não faça distinções entre empresa pública e privada.

“Ao entrar para o mercado de transporte de cargas, a ECT viola seu estatuto e ganha condições de praticar um frete 30% mais baixo, graças à isenção tributária”, argu-

*ECT pratica frete
mais barato e
ainda subcontrata
transportadoras*

menta a ação de representação da NTC. A expansão da atividade de transporte da ECT é comprovada por publicação própria, *Mala Direta*, e por entrevista do presidente da empresa, Luiz Antônio Rocha Lima, na *Gazeta Mercantil* de 3 de agosto de 1992. Definindo a ECT como a maior transportadora do



Herber Bosco Lara, da Fetcemg: as vantagens fiscais permitem à ECT fazer concorrência desleal às operadoras de transporte regular

país, seu presidente diz esperar aumentar de 15% para 50% sua participação no mercado de cargas, o que acrescentaria mais US\$ 1 bilhão ao seu faturamento.

Na representação, a NTC alega que, diante da isenção tributária, que o decreto lhe atribui, a ECT também deixa de cumprir escrituração fiscal e de emitir conhecimentos, substituindo-os por um recibo de postagem. “As cargas transportadas em malas postais são transportadas por ônibus a um preço equivalente a 1% do valor da passagem por quilo.

O transporte de cargas pelo correio, segundo a NTC, incentiva a sonegação de impostos, pois a ECT não é obrigada a portar notas fiscais das mercadorias, e seus veículos são liberados nas barreiras interestaduais do ICMS.

Toda a estrutura dos serviços postais é usada pelo correio no transporte de carga

A maior transportadora — Com uma estrutura de 70 mil empregados, 26 mil pontos de atendimento, 12 mil agências próprias e oitocentas franqueadas, além de seiscentos veículos automotores próprios e dez mil de terceiros, 61 aviões contratados mais sete embarcações alugadas, a ECT iniciou em 1990 o ‘Projeto 2000, Comodidade para o Cidadão’, com o objetivo de reduzir a ociosidade de 50% então existente. Para a Fetcemg, o projeto extrapola a finalidade principal da empresa. Desse modo, o cidadão que utiliza os serviços dos correios acaba subsidiando o transporte de carga, que a empresa cobra abaixo do custo real.

A representação da NTC considera o sistema de *franchising* um “claro ajuste ou acordo de empresas, podendo ser entendido como coalisão ou integração de empresas, que caracterizam abuso de poder econômico previsto nas leis 4 137, de 10 de setembro de 1962, e 8 137, de 27 de dezembro de 1990.

A NTC está reivindicando à SNDE que a ECT se abstenha da

prática de abuso de poder econômico e de concorrência desleal, que deixe de transportar carga industrial fora dos limites de peso e de dimensão estabelecidos pela legislação que regula sua atividade, que abandone o agrupamento de empresas via *franchising*, que cumpra as mesmas obrigações fiscais das empresas privadas e que adote providências para eliminar a sonegação fiscal. A NTC pede ainda que o processo seja encaminhado ao CADE — Conselho Administrativo de Defesa Econômica para instauração de processo administrativo visando coibir a conduta ilegal da empresa e a punição aos seus diretores.

O trabalho apresentado pela Fetcemg mostrou um quadro comparativo das tabelas de frete do Conet e da ECT referente a uma carga comum de 20 kg no valor de Cr\$ 20 mil. A diferença variou de 42,11%, de Belo Horizonte a Salvador, a 58,42%, da capital mineira a Brasília (ver Quadro).

Mesmo com essas diferenças, a ECT consegue contratar empresas comerciais de transporte para executar o serviço, numa evidente demonstração de aviltamento da tabela do Conet. As propostas para proibir a participação de empresas de transportes na concorrência da ECT não foram aprovadas, pois o próprio boletim *NTC Notícias* publica com regularidade essas chamadas. Herber Boscoli Lara propôs, e o plenário aprovou, pedido a ser encaminhado ao governo, de tratamento igual para as empresas privadas e a ECT, pois entende que a Constituição de 1988 aboliu o monopólio do correio.

AS VANTAGENS DO CORREIO*		
Custos	CONET	CORREIO
Frete peso	27 698,85	24 835,93
Frete valor	12 000,00	19 046,93
Despacho	22 275,20	2 960,96**
CAT	38 349,70	4 790,92***
ITR	2 506,00	
ADEME	21 365,20	
Total	124 194,95	51 634,71

* Composição de custos de uma carga de 20 kg no valor de Cr\$ 20 mil, na rota Belo Horizonte—Brasília, em cruzeiros, em tabela de setembro de 1992.

** Despacho é substituído por Aviso de Recebimento.

*** CAT é substituído por taxa de entrega.

Ônibus misto e mais rigor na fiscalização

TRC promete investir contra
a carga em ônibus
e quer entrar no mercado de
passageiros

■ Quatorze anos depois da primeira tentativa de proibir o transporte de carga em ônibus — a primeira foi feita em 1978, com a campanha de criação de sindicatos para o fortalecimento do setor —, os empresários do TRC continuam na mesma situação: queixam-se da falta de fiscalização e da ausência dos veículos de passageiros nas filas da balança, enquanto acompanham o avanço da atividade em concorrência com os caminhões.

Nesse período, as empresas de ônibus montaram suas transportadoras de carga, mas não foi registrado nenhum caso de empresa de carga que tenha entrado no setor de passageiros. “Enquanto que o mercado de cargas é aberto, o de transporte de passageiros é um oligopólio”, reagi Thiers Fattori Costa, ex-presidente da CNT, ao ser questionado sobre a falta de ação da confederação contra o avanço dessa competição. “Isso é obrigação da NTC”, respondeu.

O empresário Roberto Mira, do Expresso Mira, mostrou ao plenário uma série de fotos de ônibus de diferentes empresas fazendo coleta de mercadorias nas zonas atacadistas de São Paulo. Entre essas fotos, via-se, numa delas, a Real Expresso, pertencente ao presidente da Rodonal, José Augusto Pinheiro; outras fotos mostravam ônibus de outras empresas, com bagageiro cheio de cargas, no Terminal Rodoviário Tietê, em São Paulo; em outra foto,



Ônibus de linha regular e de turismo recolhem carga nas zonas atacadistas de São Paulo e não são fiscalizados

Foto: Carlos Mira

via-se o flagrante de um ônibus da Viação Itapemirim, transformado em veículo de carga, passando, na Via dos Bandeirantes (SP-348), pela pista ao lado da balança, sem parar para pesagem.

Olímpio Bueno Morato, diretor da Transportadora Itapemirim, garantiu que esses veículos passam pela balança e que aquilo que foi fotografado seria uma exceção.

O presidente do grupo, o empresário Camilo Cola, foi questionado sobre o assunto por jornalistas, durante o Congresso. Contrariado, Cola negou as acusações, que achou da maior gravidade, e disse que os transportadores de carga “têm de ficar de olho nos ônibus piratas que fazem esse serviço irregular”. Disse ter todo o interesse em encontrar uma solução para o problema e, “se depender de mim, até ofereceria apoio financeiro para combater os piratas”. Lembrou que a Itapemirim foi a primeira empresa a se preocupar com a lei da balança, ao introduzir os ônibus de três eixos no mercado.

Segundo Cola, os ônibus “podem transportar 1% de sua capacidade em encomendas, o que resulta em 2% da receita”. Ele esclareceu que a Transportadora Itapemirim possui, além de mil caminhões pequenos, sessenta ônibus transformados em baús de carga, que fazem o transporte de mercadorias entre seu terminal de Guarulhos e o Aeroporto de Viraco-

pos, de onde as mercadorias seguem de avião para Manaus, e vice-versa.

A falta de fiscalização facilita aos ônibus o serviço de coleta e entrega de carga

Roteiro de luta — Na defesa do setor, foram feitas propostas para uma operação de guerrilha contra os ônibus: expedição de telex para as Secretarias da Fazenda de todos os estados, denunciando o transporte de mercadorias sem notas; envio de mensagens dos sindicatos empresariais aos postos de pesagem, e presença de empregados dos sindicatos para pressionar os funcionários das balanças a pesarem os ônibus; e distribuição de fotos e de material para a imprensa denunciando o transporte ilegal de carga pelos ônibus.

Mesmo que fossem aprovadas, essas medidas, segundo Thiers Costa, seriam insuficientes. “Se os empresários de ônibus podem ter transportadoras de carga, por que nós não podemos comprar ônibus?”, indagou, para propor aos empresários que se empenhem na luta em favor da desregulamentação do transporte de passageiros.

Por sua vez, Areli Teixeira de Lara, presidente do sindicato paranaen-

se, defendeu o financiamento de campanhas de deputados federais e de senadores para formar uma bancada que defenda os interesses do TRC no Congresso Nacional. Reinaldo Parreiras, diretor da Minas-Goiás, pediu uma ação judicial contra a Brasil Total, empresa de transporte de cargas com capital das companhias de ônibus; Guillermo Lambrechts, diretor da Atlas Transportes, cobrou da NTC uma posição da Itapemirim sobre o transporte irregular de carga em ônibus; e Oswaldo Dias de Castro pregou a exclusão dos empresários de ônibus da NTC.

Adalberto Pansan, presidente da Feçesp, propôs a elaboração de um dossiê sobre as irregularidades praticadas pelos ônibus, como, por exemplo, o excesso de peso e o transporte de produtos perigosos, que colocam em risco a vida dos passageiros, e sua ampla divulgação pela imprensa. Ivo Dietrich, presidente da TNT Brasil, quer maior articulação dos sindicatos na defesa dos direitos das empresas do setor e na exigência das obrigações das empresas de ônibus.

Por fim, foi aprovada a luta em favor da desregulamentação, a sugestão ao governo da criação da categoria do ônibus misto, com identificação, para que o passageiro saiba que está viajando com carga, além da formação de uma comissão remunerada, dentro da NTC, para executar essas medidas.

Mercosul ainda depende de acertos

Abertura do mercado congestionou fronteiras e muitos entraves ainda persistem para o setor

■ O tema do Mercosul, apresentado pela Fetransul — Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Rio Grande do Sul, mostrou que o estado acabou se tornando o principal corredor de passagem de produtos comercializados com os quatro países conveniados, embora a infra-estrutura não seja suficiente. O prazo para o fim de todas as barreiras e restrições alfandegárias vai até

31 de dezembro de 1994, mas as questões de fronteira e a falta de homogeneidade econômica entre os países deverão, num contexto geral, dificultar a integração, previu o presidente da Fetransul, Romeu Luft.

Os caminhões que cruzam as fronteiras respondem, segundo a Fetransul, por mais de 80% do transporte efetuado na região, e o movimento anual de cargas é da ordem de 10 milhões de toneladas, das quais 70% circulam entre Brasil e Argentina.

Na prática, as dificuldades, que não tardaram a aparecer, vão desde o precário estado de conservação (e as dimensões) das rodovias até a falta de estrutura das cidades de fronteira para receber os caminhões, assim como a burocracia no trânsito aduaneiro, que retardam a travessia. Isso quando não é cobrada alguma propina pela fiscalização, como foi mostrado em filme documentário exibido ao plenário do Congresso.

O estudo da Fetransul mostrou que, de todas as fronteiras, a de Uruguiana (na prática, única passagem para a Argentina) é a que apresenta mais problemas: apenas 30% dos caminhões levam um só dia na passagem, enquanto que o restante leva de

dois a quatro dias para conseguir ultrapassá-la. Daí a necessidade de construção de uma ponte sobre o rio da Prata, a partir de São Borja, no Rio Grande do Sul. Quanto à construção da Expressway, rodovia projetada para ligar São Paulo a Buenos Aires, de custo estimado em US\$ 4 bilhões, foi definida por Romeu Luft como “um sonho desrespeitoso”.

O transporte de cargas, no entanto, ainda enfrenta dificuldades, tais como a da manutenção do ‘cupô’ com o Uruguai e com o Paraguai e as diferenças de peso e de dimensão dos veículos. Até 31 de dezembro de 1994, os caminhões brasileiros não poderão ultrapassar 18 m de comprimento, embora cheguem a 18,15 metros. “As rodovias uruguaias, por sua vez, não suportam o peso dos caminhões”, comenta Luft.

Aos interessados em ingressar no mercado, Luft faz um alerta: “Devem participar da disputa apenas as empresas que tenham alguma experiência em transporte internacional, e estrutura para sustentá-lo, que possam manter instalações nas fronteiras e que conheçam bem as manhas dos *hermanos*”, embora não as especificasse.



Em Uruguiana, na fronteira Brasil-Argentina, residem os maiores entraves à integração

Novo Volvo NL.



Excelent



Os veículos Volvo estão em conformidade com o PROCONVE.

**Toda a potência
que você precisa
com o conforto
que você merece.**



 Dessa vez a Volvo passou das medidas: cabine mais espaçosa, portas maiores, cama mais larga e 4 novas faixas de potência. O NL 10 com 310 e 340cv e o NL 12 com 360 e 410cv. Todos com motor intercooler. É a nova linha Volvo NL.



Nova no conforto, nova no desempenho e com a mesma qualidade de sempre. Os veículos Volvo continuam rodando mais, transportando mais e ficando mais tempo disponíveis para o trabalho. Só que agora com muito mais conforto.



A Volvo fez de tudo para o motorista se sentir em casa durante as 24 horas do dia. Ou seja: na hora de dirigir, a Volvo respeitou a lei do menor esforço. E na hora de descansar, não mediu esforços para proporcionar maior conforto. Afinal, nada como uma boa noite de sono para

aumentar a produtividade do motorista e, conseqüentemente, da sua empresa. Nova linha Volvo NL. Aqui, potência, conforto e rentabilidade rodam juntos.

VOLVO



Um ruído na cidade

No início de janeiro, um automóvel que se dirigia para o interior de uma garagem automática, na rua Florêncio de Abreu, centro de São Paulo, entrou por uma porta errada, desprovida de sinalização, e mergulhou no poço do elevador. O motorista e um segundo ocupante do veículo morreram ao despenhar de uma altura de 12 metros. O caso acendeu imediatamente um holofote sobre as possíveis deficiências desse tipo de garagem, e acrescentou mais um dado à crônica da insegurança do trânsito nas grandes cidades.

Até que ponto seriam confiáveis as garagens automáticas? Em busca de resposta, uma *blitz* realizada logo após o acidente desnudou um cenário preocupante. De pavimentos mal-iluminados a máquinas vazando óleo, de extintores vencidos a plataformas destituídas de faixas de segurança, um completo inventário de abusos materializou-se diante das autoridades. Essas deficiências, ressalte-se, não costumam chegar aos olhos dos usuários dos estacionamentos, uma vez que o acesso aos nichos onde ficam os veículos é privativo dos manobristas.

O resultado imediato da investida oficial foi um número elevado de sanções, considerando-se o universo relativamente restrito dos estacionamentos automáticos — apenas 38 no município de São Paulo.

Foram interditados quatro elevadores, lavradas dez multas e expedidas 34 intimações para providências urgentes.

A responsabilidade sobre essas garagens paulistanas não está afeta a um órgão de trânsito, mas à Secretaria Municipal que cuida dos problemas de Habitação. O Departamento de Controle do Uso de Imóveis dessa Secretaria possui um setor — o Contru-32 — ao qual compete fiscalizar tais estabelecimentos. Na verdade, o Contru-32 fiscaliza elevadores — de todos os tipos. A conseqüência é certa orfan-



dade dos elevadores que transportam veículos: de tão minoritários, tornaram-se pontos quase invisíveis no mapa da cidade verticalizada. Distribuídos pelas 38 garagens, somam apenas 116 unidades em toda a capital. Enquanto isso, os elevadores comuns, aqueles que conduzem, basicamente, pessoas, em prédios residenciais ou comerciais, chegam a 36 mil.

Cada um por si — O Contru-32 dispõe de dez engenheiros, que passam boa parte do tempo vistoriando elevadores. A pequena equipe tem seu roteiro montado essencialmente a partir de denúncias, e mal consegue atender a todas às solicitações. É que, quando está em jogo o transporte do próprio usuário, em carne e osso, o instinto de sobrevivência faz crescer o rigor ante falhas e riscos. Quanto às garagens, além do desconhecimento do que se passa em áreas recônditas, o motorista confrontado com deficiências opta, em geral, pela saída individualista: safase do perigo simplesmente buscando outro lugar para estacionar.

Assim, só o ruído de uma tragédia como a da Florêncio de Abreu consegue atrair atenção para o problema. Como ação preventiva, sabe-se apenas de uma *blitz*, realizada há cerca de sete anos, e que resultou na criação da

atual lei municipal sobre o assunto, em 1987. Até hoje, porém, o texto ainda carece da necessária regulamentação. Um dos itens mais importantes, na expectativa dos técnicos, será o disciplinamento das atividades das empresas que cuidam da manutenção dos elevadores. As 'conservadoras', como são chamadas, têm responsabilidade perante a prefeitura, mas, pelo menos em São Paulo, constituem uma assustadora babel. A primeira *blitz* encontrou muitas delas instaladas em fundos de quintais, e até mesmo uma que funcionava num banheiro. No extremo oposto, umas poucas dessas firmas são exemplos de competência e de idoneidade. A regulamentação também poderá tornar obrigatória a comunicação de quaisquer acidentes ao órgão fiscalizador.

Contudo, aos otimistas que hoje alimentam essas esperanças, opõem-se as reticências de alguns céticos. Segundo estes, a regulamentação em nada mudará a situação dos estacionamentos automáticos, em face de arraigados usos e costumes de seus operadores. Tal visão prevalece numa firma conservadora que faz parte do rol das bem-conceituadas. Após o rebuliço provocado pela *blitz* recente, seus dirigentes refugaram um pedido de assessoria de um desses estacionamentos, sem mesmo abrir espaço para a discussão de um orçamento. "Não importa quanto paguem, seria um mau negócio", garante um dos donos. "Esse tipo de coisa não pode funcionar bem." Sua tese é a de que as garagens automáticas desenvolveram tal cultura de improvisação, que qualquer supervisão resultaria inútil. Exagero? Talvez. Mas, se pode haver um fundo de verdade na advertência, convém, no mínimo, consigná-la, na esperança de que as autoridades, os usuários e os próprios donos das garagens reflitam sobre a questão e a encarem com a necessária seriedade.

Teimoso, dispositivo anti-roubo pneumático

O técnico industrial Wolfgang Peter Goosen, de Curitiba, começou a produzir um equipamento anti-roubo para veículos dotados de sistema de freios pneumático, que é instalado no freio de estacionamento e retém o veículo estacionado. Dotado de um conjunto de válvulas Wabco, livres de manutenção, o Teimoso, como foi denominado, é montado dentro de uma caixa metálica lacrada, que se liga à mangueira do freio de estacionamento por meio de tubulação própria.

Goosen patenteou seu Teimoso e o instalou em algumas frota como a da Transiguaçu. Informações e vendas pelo fone (041) 277-1388.

Aparelho simula resistência ôhmica

O Simulador DR 11, da SSE Sentinela Sistemas Eletrônicos afere a bóia e o medidor de combustível, o sensor da temperatura e o medidor da pressão do óleo. Esse aparelho simula a resistência ôhmica (elétrica) com 99% de precisão.



O instrumento mede resistência de até 10 k



As peças suprem a diferentes motores

Mahle oferece kit para motor diesel

A Mahle, fabricante de pistões, está lançando o Kit Plus MWM D229, para reparo de motores diesel, composto de dois pistões com pinos e travas, duas camisas, um jogo de anéis, duas juntas de cabeçote de 1,4 mm, uma bisnaga de veda-rosca e um boné como brinde. As juntas, importadas da Alemanha são idênticas as do original do motor. O kit pode ser encontrado nas distribuidoras de autopeças, mas a fábrica não quis informar o valor.



O assento é oferecido em três versões

Recaro faz assento para caminhão

Driver 2 000 é o assento que a Keiper Recaro do Brasil desenvolveu para motorista de caminhão, em versões de suspensão pneumática, mecânica e modelo fixo. O Driver 2 000 só não tem o item de absorção de suor, já usado pela Recaro alemã, mas seu gerente de desenvolvimento de produto, Wolfgang Peters não descarta a possibilidade de introduzi-lo aqui. O novo assento pode ser adquirido na própria Keiper Recaro pelo fone (011) 445-2122.



Fotos: Divulgação

A Chevrolet oferece, além da Bonanza e Veraneio, a versão superluxo El Camino

Linha 93 das picapes GM traz inovações

Direção e embreagem hidráulicas, tanque de combustível de plástico, reposicionamento do motor e fixação em quatro pontos com coxins de borracha, suspensão dianteira de curso 30 mm mais longo, com pivôs; suspensão traseira com mola de duplo estágio, novo design do quadro de chassi, coluna de direção regulável em cinco posições, mais itens no pai-

nel de instrumentos. Estas são as principais inovações introduzidas nas picapes Chevrolet linha 1993, com objetivo de aumentar o conforto e a segurança.

Além das picapes de cabinas simples e dupla, da Bonanza e da Veraneio, a General Motors introduziu a versão *top* de linha, a El Camino.

PRODUTOS

Eco-line, a nova bateria da Ajax

A empresa de Acumuladores Ajax, de Bauru (SP), começou a produzir uma bateria com autonomia de mais de um ano, antes da primeira reposição de água e sobrevida de três anos. A fábrica informa que a bateria, denominada Eco-line, é dotada de medidas técnicas que combatem a liberação de gases e partículas de ácido, o que eleva o índice de reciclagem dos materiais, possibilitando reaproveitamento de 85% de sua composição.

As grades das placas são de chumbo de baixo teor de antimônio, que diminuem a resistência interna e aumenta a vida útil da bateria em 30%.

Foto: Divulgação



O veículo é usado pela Prefeitura de São Paulo, para atender situações de emergência

Camper 4x4 para comando avançado de saúde

A Envemo Engenharia de Veículos e Motores, de São Paulo, desenvolveu para a Prefeitura de São Paulo o utilitário Camper na versão 4x4 para uso como veículo avançado para orientação e comando de operações em acidentes de grandes proporções ou catástrofes.

Além disso, a Envemo com a General Motors desenvolveram um veículo especial para uso em

resgate e atendimento a feridos graves em acidentes. Dotado de equipamentos para romper ferragens e primeiros socorros até minicirurgias, o veículo é montado sobre a picape Chevrolet D-20 e teve participação de representantes do Corpo de Bombeiros e das Secretarias de Saúde do Estado e da Prefeitura de São Paulo no seu desenvolvimento.

TRADE SYSTEM



**Sua TRANSPORTADORA está com problemas?
Administrar transportes é carga pesada?
No TRADE SYSTEM tudo isso ficará
muito mais leve.**

TRADE SYSTEM é informática dirigida a transportes, onde sua frota roda rápido.

Seu objetivo é a unificação de informações, agilidade de trabalho, simplicidade no trato.

São vários módulos à sua escolha, que atendem não só a Transportes, como também Administração e Finanças.

O **TRADE SYSTEM** unifica e gerencia sua empresa, podendo evoluir gradativamente conforme suas necessidades.

O **TRADE SYSTEM** poderá ser vendido ou alugado, sendo portátil para ambientes: DOS, REDES e UNIX, permitindo interligações com suas filiais e também com sistemas via satélite (RODOSAT, AUTOTRAC).

Preço não é problema, ele poderá ser dimensionado de acordo com suas possibilidades.

TRADE SYSTEM é distribuído pela **LOGIC SYSTEM**, uma empresa especializada em aliviar cargas pesadas.

Com **TRADE SYSTEM** seus negócios rodam tranquilos.

**FAÇA SUA
CONSULTA**

**Fone: (011) 535-5277
Fax: (011) 533-3330**



LOGIC SYSTEM

LOGIC SYSTEM Informática e Comércio Ltda.
Av. Nações Unidas, 13797-16º andar — Bloco II — São Paulo - SP
CEP 04794-000



TRATE SEU BRUTO COM RÉDEA CURTA. EXIJA MANGUEIRAS ESPIRAIS TECOIL, DA TECALON.

Quem tem anos de estrada e muito caminho pela frente, pede mangueiras espirais da carreta pelo nome: **Teccoil** da **Tecalon**.

Produzidas com tubo de nylon super resistente, suportam as mais severas condições de uso e variações climáticas.

Por isso, são peças originais de todas as montadoras e são exportadas para o mundo todo, com a mesma qualidade que é vendida no Brasil. Caminhoneiro que é vivo e quer permanecer vivo, não se engana, exige Teccoil. O resultado é uma notável diminuição do tempo de resposta e a máxima tranquilidade e segurança para quem dirige. Facilmas de Instalar, as mangueiras espirais Teccoil garantem economia, pois duram anos e anos e nunca deixam você na mão. Na hora da troca, não economize com a sua segurança. Mangueira espiral da carreta é **Teccoil**. O resto é enrolação.



'TECNOLOGIA EM NYLON'

R Rego Barros, 729/745 - V. Formosa
Fone: (011) 918-9300 - Fax: 271-1502
Cep 03460-000 - São Paulo - SP

transporte

MODERNO

ANO II - Nº 17 - JANEIRO/FEVEREIRO 1993

PASSEIROS



Foto: Paulo Jarash

FRETAMENTO

Diante da crise, o mercado muda de perfil e os preços baixos ganham a briga com a qualidade

Oferta irresistível

■ Preço. É essa a palavra mágica do mercado de fretamento, diante da profunda recessão industrial do país, que se reflete diretamente nas empresas do segmento. “Está havendo um leilão dos serviços”, queixa-se Jerônimo Ardito, diretor-presidente da Empresa de Turismo Santa Rita, e ex-presidente do Transfretur, sindicato das empresas de São Paulo, Guarulhos, Osasco, Carapicuíba e Itapeirica da Serra.

“Houve uma inversão de exigências por parte das contratantes, que, agora mais do que nunca, dão prioridade ao preço na escolha de sua prestadora de serviços”, argumenta Márcio Soares, gerente operacional da São Jorge Trans-

Muitas empresas preferem dar descontos, mesmo arcando com algum prejuízo, do que perder clientes

portes Especiais, sediada em Manaus (AM). Reforçando a tese, Martinho Moura, presidente da Antur — Associação Nacional das Empresas de Turismo, não hesita em afirmar “que, muitas vezes, arcamos com o prejuízo para não perdermos o cliente”. Na opinião de Ardito, isso deixa as transportadoras muito vulneráveis, dando margem para achatamento ainda maior dos preços dos fretes.

Apesar de não ser novidade, a seleção pelo preço baixo está incomodando principalmente empresas que investem num serviço de qualidade e não conseguem concorrer com outras que aparecem sem compromisso algum. Ardito conta que em São Paulo tem ocorrido, freqüentemente, a invasão do mercado por transportadoras rodoviárias de linhas regulares, e também pelas chamadas clandestinas. Estas são descaradamente irregulares, diz, mas as rodoviárias conseguem legalizar o trabalho de fretamento com bastante facilidade nos órgãos competentes.

“Com o custo garantido pelas planilhas, o serviço de fretamento, para essas empresas, é negociado como um ‘bico’, e qualquer receita que se originar dele será sempre lucro”, explica. A própria Santa Rita, perdeu, recentemente, um cliente de cinco anos, com quem mantinha ‘folha limpa’, para uma rodoviária que aproveita os períodos ociosos dos veículos para fretar funcionários. “A competição é desleal, pois essas transportadoras podem explorar dois segmentos, enquanto as empresas de fretamento se restringem a um só mercado, atualmente em franca recessão”, lamenta.

Sem mencionar nomes, Jerônimo Ardito garante, no entanto, que as transportadoras que manifestam essa atitude não são da ‘raia miúda’. “São grandes grupos, que têm condições de bancar descontos de até 50% e querem monopolizar o mercado”, afirma, ressaltando que batiza a prática de ‘abuso de poder’.

Péssimos números — Para comprovar o que chama de “dramática situação, da pior crise pela qual o setor já passou”, Ardito exemplifica com sua empresa. Mais de 35% dos seus 102 veículos estão ociosos. “Há empresas que registram até 70% de ociosidade”, afirma. Na média, ele calcula uma queda de 50% do mercado em 1992.

A Santa Rita já demitiu 30% de seus funcionários, e, atualmente, funciona com um quadro de 140 pessoas. “Temos de manter vários motoristas, ainda que ociosos, para eventuais contratações esporádicas”, afirma. As despesas trabalhistas e os encargos continuam saindo do caixa. A oficina e outras instalações necessárias para dar suporte à higiene e à boa aparência dos ônibus foram mantidas, assim como os reparos nas partes interna e externa do veículo. “Zelamos por aquilo que é a essência do serviço — confort-



Vendramini: é preciso ganhar confiança

to, segurança e bem-estar para os passageiros”, diz.

Em Manaus, onde a atividade industrial também despencou, a ponto de hoje manter trabalhando apenas 35 mil pessoas contra as 90 mil de 1991, o mercado de fretamento, com 54 empresas, experimenta, igualmente, a lei do mais esperto. “Na crise, muitas transportadoras agem como se tudo fosse válido”, diz Márcio Soares, da São Jorge. Em consequência, o nível geral de qualidade se nivelou por baixo. “Por exemplo,

Do outro lado da linha

Sem poder prescindir do fretamento, as contratantes de serviço admitem que, em épocas de crise, a área também contribui para enxugamento dos custos. “Já tivemos 110 linhas com quatorze empresas”, afirma Gilberto Scarpinati, gerente de Serviços e Transportes da Villares, que, hoje, consegue transportar com tranquilidade seus dois mil funcionários, aproximadamente, em 68 linhas operadas por 47 carros de uma só empresa, com ele há mais de cinco anos. Os veículos rodam diariamente 3 500 km. A administração da operação do transporte dos funcionários está voltada para a otimização, reconhece. “Nosso custo com transporte ultrapassa Cr\$ 700 mil/mês (preços de janeiro) por funcionário”, justifica. Pontualidade é o critério principal exigido, mas limpeza, conforto e segurança não são relegados a segundo plano. “Os funcionários reclamam”, diz. Quando o carro quebra, a transportadora, conforme cláusula contratual, se responsabiliza pelo gasto extra da empresa para trazer os funcionários. O controle da qualidade, independente da empresa de ônibus, é realizado por um funcionário, que faz relatórios periódicos sobre as viagens.

Na Autolatina, que movimentava mais de 42 mil passageiros/dia de todas as unidades fabris, em todo o país, também não há rotatividade de empresas servidoras. Para se ter uma idéia, Raul Vilhena, analista de tráfego, conta que, entre as 39 transportadoras, há uma empresa com quase 35 anos de serviços prestados, a Turismo Rodrigues. “Em oito anos, trocamos apenas uma vez de empresa”, afirma Tetso Takaki, supervisor de Transportes e Programa de Veículos. Os 683 ônibus percorrem diariamente mais de 97 mil km. Idade média de cinco anos para o veículo e higiene são, além da pontualidade, os principais requisitos exigidos. Na Autolatina, há também a figura do monitor, para relatar eventuais reclamações ou sugestões. Sem admitir a política de redução de linhas no fretamento, Takaki informa que, para a empresa, o transporte do funcionário custa Cr\$ 540 mil/mês.



Fotos: Paulo Igarashi

Redução da produção industrial diminui fretamento por meio da junção de linhas

muitas contratantes abrem mão da idade da frota para ter um custo menor de frete”, comenta.

No entanto, Soares afirma que as transportadoras sem controle de custos e sem visão empresarial acabam levando a pior. “Há empresas se mutilando sem perceberem isso”, afirma. Em sua opinião, essas empresas não agüentarão ficar no mercado, que, depois dessa crise, será muito mais exigente.

Com uma frota de 138 ônibus, rodoviários e micros, para os seis mil funcionários/dia que movimenta, a São Jorge, segundo seu gerente operacional, não entrou na onda do preço aviltado. Trabalhando para dez grandes indústrias, entre as quais a Bosch, a Sony, a Ericson, a Petrobrás e a Basf, a transportadora conseguiu não perder clientes, apesar de ter sofrido prejuízo com a supressão de rotas e o conseqüente aumento da quilometragem nas que permanecem. “Em Manaus, vigora uma remuneração por rota, que estabelece uma quilometragem média, não havendo espaço para negociação”, afirma. Com a crise, a solução foi o corte de cerca de 12% dos funcionários. O quadro atual dispõe de 250 pessoas.

No quadro recessivo geral, o turismo não compensou a queda do transporte contratado pelas indústrias. “A base da maioria das empresas do setor é o fretamento, pois o turismo é sazonal”, diz Martinho, da Antur. Até mesmo no Rio de Janeiro, ou em Manaus, onde o turismo é mais forte, as transportadoras, na média, faturam 80% com o fretamento. “É raro o turismo ser pre-

ponderante como fonte de receita”, diz Martinho.

Boa imagem — Se a saída para a crise não depende das transportadoras, uma vez que “apenas o aquecimento da economia trará melhoria para o setor”, conforme diz Moura, tirar lições positivas é o que resta a fazer. “A São Jorge aprendeu muito com as dificuldades”, diz o gerente operacional. Desde 1987, segundo Soares, a empresa investe no trinômio preço/qualidade/eficiência. “Adotamos definitivamente o trio”, brinca, ressaltando que, nele, a pontualidade, veículos limpos e de bom aspecto, interno e externo, e ainda um mínimo de problemas mecânicos, fazem sucesso o tempo todo.

“Para isso, mantemos um suporte técnico e operacional ágil, com fiscalização e controle rígidos do nível de qualidade do serviço prestado.” A sistemática inclui um monitor específico para cada cliente, responsável pelos veículos, pela resolução ou pelo encaminhamento de eventuais problemas até a diretoria da transportadora antes que o cliente o faça.

Outro reflexo da busca de saídas, exigida pela recessão, foi “abrir os ouvidos aos nossos próprios funcionários, que, na maioria das vezes, nos trazem informações e sugestões valiosas”.

Luis Carlos Vendramini, consultor da Ipojucatur, de São Paulo, concorda, também, que os eventuais problemas devam ser prevenidos, antes de gerar reclamações por parte dos contratantes. “Ouvi de um cliente que a frequência de conversas entre pres-

tador de serviço e contratante é um termômetro da qualidade do serviço”, afirma.

Especialista em *marketing* empresarial há mais de vinte anos, Vendramini defende, principalmente em épocas de crise, a manutenção da boa imagem no mercado e também junto ao cliente já contratado. “O segredo da prestação de serviço está em pequenos atos que possam ganhar a confiabilidade do cliente”, afirma. Como exemplo, cita o fretamento contratado pelo programa “Terceira Idade”, do Sesc. “Os motoristas levaram uma flor para cada senhora presente ao passeio”, conta.

Ele acredita que a qualidade do serviço, por ser mais difícil de medir do que a qualidade de um produto industrial, faz com que a imagem de uma prestadora se construa graças a um relacionamento de cordialidade, além dos cuidados rigorosos com o atendimento às necessidades, que são a de dar conforto aos passageiros e a de proporcionar a pontualidade para o empresário contratante. “Delicadeza e atenção no dia-a-dia não pesam na planilha de custos mas podem retornar sob a forma de receitas apreciáveis”, ensina. Na Ipojucatur, os funcionários que têm contato mais direto com os clientes já aprenderam a importância do bom tratamento, diz Vendramini.

Apesar da crise, a Ipojucatur não está com nenhum ônibus ocioso. “Nossos preços não conseguiram acompanhar a inflação”, admite Vendramini. Porém, não houve necessidade de demissão extra gerada pela crise. Trabalhando com um planejamento anual, a Ipojucatur, que rodou 150 mil quilômetros em dezembro de 1992, e transportou, apenas para o fretamento, 90 mil passageiros, espera crescer em 1993. “Isso não significa, necessariamente, investimento em frota”, diz. As prioridades para a execução dos novos projetos serão realizadas com cuidado, de acordo com os sinais da economia, sintetiza.

Até agora, a privatização, denunciada em CPI e na Assembléia Legislativa, só rendeu dívidas e a decadência financeira e da imagem da empresa

Algo de podre no ar

■ Lançada com muita pompa pelo então senador Orestes Quércia, em campanha eleitoral visando o governo paulista, em 1986, a idéia da privatização da Vasp logo se transformou num símbolo de modernidade econômica, ao qual a imprensa dedicou enormes elogios, vislumbrando na medida a eliminação de um foco de corrupção e de malversação do dinheiro público estadual.

Depois de cinco anos de todo um complexo e nebuloso processo de transferência da sexagenária empresa para as mãos de Wagner Canhedo, conhecido homem de negócios do setor de transportes, a opinião pública, principalmente a paulista, começa a perceber que pode ter ficado com o mico na mão: além de não ter recebido dinheiro algum no negócio, o contribuinte (representado pelo estado) ganhou, de presente, crescentes dívidas, que se avolumam com a má administração e com sérios indícios de má intenção do comprador da empresa aérea.

Desde que assumiu a empresa, em outubro de 1990, Canhedo se lançou numa política suicida de investimentos. Para se ter uma idéia, a Vasp alugou, apenas em

1991, dezenove aviões. Em 1992, ampliou sua frota de 32 aviões para 53, numa época visivelmente crítica não só para a aviação brasileira como também para a internacional. A empresa de consultoria Price Waterhouse, em avaliação econômico-financeira da Vasp, no final de 1990, recomendou o aluguel de seis aeronaves em três anos.

Canhedo não pagou o *leasing* das aeronaves alugadas, e, em novembro de 1992, duas empresas locatárias, Guinness Peat Aviation (irlandesa) e Ansett Leasing (australiana), arrestaram 22 Boeings. Em janeiro passado, mais um Boeing foi arrestado por falta de pagamento.

A dívida com o Banco do Brasil e com outras instituições financeiras também não vem sendo quitada. Wagner Canhedo recusa-se sistematicamente a informar aos próprios acionistas a situação da empresa aérea, sob a argumentação de ser ele o sócio majoritário. A última tentativa dos minoritários foi empreendida em 14 de janeiro passado, quando houve nova recusa em mostrar as contas.

A imprensa vem noticiando o que consegue descobrir. No final



do ano, divulgou que as dívidas atingiam US\$ 1,5 bilhão, entre curto e longo prazo. O patrimônio líquido negativo da Vasp, de US\$ 53 milhões, na época da privatização, foi zerado em setembro de 1990, graças a um empréstimo do Banespa, de última hora. A Vasp também não paga encargos trabalhistas, os salários estão atrasados e todos os impostos estão vencidos há mais de um ano. A empresa foi proibida de voar na Venezuela por falta de pagamento do serviço de rádio desse país. Calcula-se, hoje, que ela tenha um patrimônio negativo de US\$ 200 milhões.

Pagando a conta — Enquanto isso, o maior avalista, o governo do estado, que ainda possui 40% da empresa, está sem receber sequer os encargos das suas dívidas. As contragarantias dadas por Canhedo na época da privatização, alguns imóveis urbanos suficientes para garantir cerca de US\$ 340 milhões, o montante que o estado bancava, foram trocadas depois do leilão. Além de as primeiras também já estarem comprometidas em outros negócios de empresas de Canhedo, as substitutas, duas fazendas no Araguaia, estão superavaliadas (US\$ 68 milhões), e, ainda, são de difícil liquidez. Não foram ainda executadas, apesar da falta de pagamento das dívidas desde 1990.

Já houve uma ação do Ministério Público Estadual, em Brasília, para a retirada do aval do governo das dívidas da Vasp, em novem-



bro do ano passado. Canhedo e Quércia foram indiciados em inquérito na Polícia Federal para responderem às irregularidades. O enquadramento do ex-governador foi suspenso pelo juiz João Carlos da Rocha Mattos, e o processo de Canhedo ainda não teve solução. Na época do inquérito da PF, Canhedo, quase que ingenuamente, assumiu que “deu um passo maior do que as pernas”, mas chegou a ameaçar devolver a Vasp ao estado e requerer judicialmente os US\$ 43 milhões pagos por ele por 60% das ações, caso o governo suspendesse os pagamentos das dívidas.

Além disso, há ações populares contra o processo de privatização, já encaminhadas ao Ministério Público Estadual pelos deputados José Dirceu e Luís Gushiken; requerimentos da Assembléia Legislativa ao governador Fleury, solicitando esclarecimentos sobre a situação das dívidas e da empresa aérea; além de outras tentativas de pressão de parlamentares opositores, principalmente do PT, para discussão e encaminhamento de averiguações. Aventura-se a hipótese de reabertura da CPI, instaurada em agosto de 1992. Na ocasião, foram levantadas sérias suspeitas, muitas delas comprovadas, sobre graves irregularidades ocorridas durante o processo de privatização.

Obstruções políticas de grupos ligados a Quércia (com envolvimento direto do presidente da CPI, Nilson Gibson), que se estenderam desde impedimento de aces-

so a documentos importantes em prazo hábil até acordos eleitores já denunciados, impediram que as apurações chegassem ao fim e tivessem um resultado satisfatório. O relatório da CPI, votado em 19 de novembro, inocentou Quércia e garantiu que a privatização foi totalmente regular.

Enquanto isso, na Comissão de Fiscalização de Controle da Assembléia Legislativa de São Paulo, a bancada do PT, representada pelos deputados Rui Falcão e Arlindo Chinaglia e assessorada por Tânia Mendes, a disposição é ainda a de resolver o problema, e não deixar que o Estado de São Paulo pague a conta pela negociata.

“Tentaremos receber o que é devido ao governo, nem que seja em 2009, prazo para o vencimento total da dívida da Vasp”, diz Tânia Mendes. Mas os deputados reconhecem as dificuldades para a solução do problema, desde obstruções políticas às reuniões da Comissão até recusas de prestação de contas pelos envolvidos. “O pior é que tudo foi envolto em aparente legalidade, pois a Comissão de Privatização tinha autonomia para vetar muitas irregularidades e, pelo contrário, endossou tudo, do começo ao fim”, afirmam.

Cartas marcadas — A Comissão de Fiscalização e Controle, que tem o objetivo de analisar e de fiscalizar os atos do governo e as empresas estatais na Assembléia Legislativa, investiga problemas na Vasp desde 1987. Todas as irregularidades levantadas na

CPI do Congresso Nacional estão documentadas num dossiê, e o caso Vasp é acompanhado rotineiramente, passo a passo.

“As irregularidades na Vasp já vêm de longe”, diz Tânia Mendes. Segundo ela, a Vasp sempre foi “espaço para manobras políticas de sucessivos governos de estado”. Em 1987, acumulava dívidas de longo prazo de mais de US\$ 600 milhões, mais US\$ 276 milhões de débitos de curto prazo, e um patrimônio líquido negativo de US\$ 53 milhões.

Considerando que o ramo de negócios da aviação sempre envolve quantias elevadas de recursos, a assessora legislativa afirma que a situação não era irreversível para a empresa, desde que tivessem sido tomadas medidas administrativas corretas. “A gestão da Vasp nunca foi pautada pela seriedade empresarial”, afirma, lembrando a mudança total do perfil da frota de aviões, entre 1979 e 1982. Foram adquiridos doze Airbus, numa frota de duas dezenas de Boeings, sem autonomia de vôo para rotas internacionais, e superfaturados em relação aos mesmos modelos adquiridos pela Varig na mesma época. Nove dessas aeronaves tiveram suas compras canceladas na gestão posterior, do governo Montoro.

Segundo Tânia Mendes, apesar de a Vasp não possuir permissão para voar em céus estrangeiros na época, a grande briga, “ganha por Canhedo inexplicavelmente logo após a privatização”, deveria ter sido por essa autorização, junto ao DAC. “Uma empresa aérea precisa de receitas em moeda forte para equilibrar suas contas”, diz.

Outro questionamento, ainda sobre a dramática situação econômico-financeira da Vasp na época da privatização, se refere ao patrimônio negativo. A assessora legislativa lembra das repetidas recusas da Comissão de Privatização em apresentar os relatórios financeiros elaborados pela Consultora Price Waterhouse so-

Rui Falcão diz que a disposição da bancada do PT é resolver o problema e impedir que o povo paulistano pague a conta da negociata



Foto: Divulgação

bre a situação da empresa nos anos de 1988, 1989 e 1990. Quando a Comissão teve acesso aos números da empresa de consultoria norte-americana, em 1992, foi possível saber das ressalvas feitas para a conclusão da avaliação. "Além de a direção da Vasp selecionar os documentos enviados para análise econômica-financeira, não foram computados, na avaliação, importantes itens, como ativos não-operacionais, valor do ponto — que inclui fluxo de passagens, carteira de clientes e concessão da marca —, e crédito de IR, entre outros", afirma Tânia Mendes. Por isso, a Consultora registra que poderia haver 'desvios de avaliação', sem análise dos faltantes.

Decisão irredutível — Presidida pelo então secretário da Fazenda do governo do estado, José Machado de Campos Filho, a Comissão de Privatização decidiu que a Vasp precisava trocar de mãos, e elaborou o modelo de privatização: saneamento da empresa e

emissão de novas ações preferenciais para transferência ao comprador. Assim, a participação do acionista majoritário diminuiu sem que ele recebesse recursos. Por esse método, o dinheiro para a privatização foi posto na empresa adquirida, e não no bolso do antigo dono.

O critério para definição do preço das ações, segundo dossiê do PT, registra a renúncia à receita, por parte do vendedor da empresa. "Foram desprezados o exercício do controle e o poder de mando da Vasp para fixação do preço das ações, feita na base de 5% do patrimônio líquido apurado, no caso negativo". A rotineira venda de 51% de ações de qualquer empresa em Bolsa de Valores é sempre de importância maior do que a cessão de 49% dessas mesmas ações, registra o documento.

O fato de Canhedo ter sido o único interessado final na compra da Vasp também vem cercado de atos duvidosos. Depois das peneiradas iniciais, sobraram o Consórcio Aerosystems (Grupo

Itamaraty e TAM) e o Consórcio Canhedo-VOE.

Ai entra uma discussão sobre três pareceres diferentes da Procuradoria do Estado, respondendo a consultas sobre formas de pagamento da Vasp pelos dois interessados.

Na CPI, o comandante Rolim Amaro, presidente da TAM, afirmou que não teve acesso a parecer favorável sobre seu interesse de pagar a Vasp com TDA — Títulos da Dívida Agrária. Garantiu que não sairia do páreo se soubesse disso e se soubesse, também, que a Procuradoria autorizava a renegociação da dívida com o Banco do Brasil, com base na lei 7 976.

A saída da Aerosystem deixou Canhedo sozinho. Foi, então, feito um aporte de recursos pelo Banespa, no valor de US\$ 53 milhões, para quitar o patrimônio líquido negativo da Vasp. Aquele a dívida, motivo do parecer da procuradoria, foi rolada, com argumentações falaciosas da Comissão de Privatização.

A lei 7 976 autoriza apenas empresas públicas a rolarem dívidas em vinte anos. Quando a Vasp obteve o refinanciamento do Banco do Brasil, de US\$ 276 milhões, não era mais estatal, pois o leilão já tinha ocorrido. O argumento

Sua frota já está equipada com TacomaX ?

Se sua resposta for não, sua empresa poderá estar desperdiçando até 15% do seu consumo mensal de combustível . Veja por que !

O TacomaX é o que existe de mais simples, moderno e econômico para combater o desperdício provocado pelos excessos de rotações dos motores. Ele possui um sistema de alarme que avisa ao motorista a rotação ideal para efetuar a troca de marcha. Se após o aviso, o operador insistir no excesso de rotação, o TacomaX registra o tempo em que o motor trabalhou acima do limite ideal de rotação. Tudo isso para orientar e fiscalizar seu motorista, proporcionando uma condução econômica e segura.

O que você ganha usando o TacomaX:

- \$ Economia comprovada de até 15% de combustível.
- \$ Maior vida útil do motor.
- \$ Redução do consumo de lubrificantes.
- \$ Maior segurança nos percursos.
- \$ Redução dos motoristas.
- \$ Baixo custo e fácil instalação.

- # Mais de 8000 aparelhos vendidos em 2 anos.
- # Para todo tipo de veículo automotor.
- # Eficiência comprovada por mais de 200 clientes.

FRT Tecnologia Eletrônica Pabx/Fax (081) 453 1257

Ligue: SP (011) 575 8944 - RJ (021) 553 3839 - PR (041) 335 7830 - RS (051) 345 1620 - DF-GO (061) 273 2653 - BA (071) 358 4361 - CE (085) 227 3762.

dos favoráveis à negociação é que, apesar de já ter um dono privado, a Vasp só passou a deixar de ser estatal quando houve as subscrições das ações, 22 dias

após o leilão, em 26 de setembro.

O dossiê petista aponta uma série de irregularidades em todo o processo, que vão desde a troca de editais, para favorecimen-

tos de análise de capacidade financeira do comprador, troca de datas de documentos, para possibilitar a 'legalização' de alguma medida, e até registros de confissão de falta de zelo do presidente da Comissão de Privatização, para julgar pareceres sobre o caso.

"Sabendo de tudo isso, queremos o mínimo: que o ex-governador seja indiciado em crime de prevaricação, uma vez que a privatização se mostrou um péssimo negócio, que poderia ser evitado desde o começo, como mostram os fatos resgatados." Segundo eles, desde o indício mais leve, que é o da conhecida idoneidade duvidosa de Canhedo na época, até o envolvimento de PC Farias, tudo indicava que o resultado seria desastroso. Porém, ingenuidade não parece ter sido a linha com a qual foram tecidas as irregularidades.

Principais irregularidades do Caso Vasp

□ O candidato à compra, Wagner Canhedo, era conhecido pela inadimplência de pagamento de dívidas de suas outras empresas, e ainda suspeito de enriquecimento ilícito com o transporte da safra de grãos no Sudeste do país.

□ 'Desaparecimento' de parecer da Procuradoria do Estado favorável às consultas da Aerosystems sobre condições de pagamento da Vasp. Se tivesse tido acesso, a empresa ficaria no leilão. (Por esse parecer, a proposta da Aerosystems seria menos prejudicial ao Tesouro.)

□ O governo do estado divulga o aporte de US\$ 53 milhões, pelo Banespa, apenas quando Canhedo fica sozinho no páreo.

□ Rolagem da dívida de US\$ 276 milhões, pelo Banco do Brasil, com base em lei de favorecimento apenas a empresas públicas. A Vasp, na ocasião, já havia sido leiloada.

□ Troca de garantias dadas por Canhedo para privatização. Propriedades urbanas são trocadas por duas fazendas no Araguaia, superavaliadas.

□ PC Farias deposita US\$ 9 milhões para Canhedo às vésperas da privatização; Banespa 'empresta' US\$ 6 milhões à Viplan, de Canhedo, quantia essa que era depositada diretamente na conta da Vasp.



9º CONGRESSO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS

FLORIANÓPOLIS - Hotel Castelmar
26 a 30 de abril

Este é o momento em que a comunidade brasileira de transportes se encontra para troca de experiências e análise de temas como planejamento e gestão em transporte urbano, política energética e meio ambiente, fontes de financiamento, modernização e expansão dos sistemas, inovações tecnológicas, etc.

Você não pode estar fora dessa discussão, justamente agora quando se iniciam as novas administrações municipais!

INFORMAÇÕES:

ANIP

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANIP

Pessoalmente: Rua Luis Coelho, 197 — 9º andar — São Paulo — SP
Por carta: Rua Augusta, 1626 — São Paulo — SP — CEP 01304-902
Por fax: (011) 284-5411 — Tel: (011) 283-2299

Como melhorar a imagem do transporte público

A IMAGEM PÚBLICA DO TRANSPORTE URBANO



Livro ensina vender a imagem

“Uma nova imagem pode começar com um novo uniforme.” “Um nome curto aliado a uma pintura atraente é um fator importantíssimo no *marketing* de qualquer produto.” Em matéria de relacionamento com a imprensa, “a pior coisa que uma empresa pode fazer — e comumente faz — é se omitir e se fechar em si mesma”.

Estas e dezenas de outras sugestões igualmente importantes podem ser encontradas no livreto *A Imagem Pública do Transporte Urbano — A Hora de Virar o Jogo*, que acaba de ser editado pela NTU — Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. “Somos, reconhecidamente, ‘bons de compra’”, afir-

ma o ex-presidente da entidade, Clésio de Andrade, na apresentação do trabalho. “Contudo, somos ‘ruins de venda’”, admite. “Investimos pouco no *marketing* de nossos serviços, e menos ainda em nossa imagem pública”, prossegue.

Foi para mudar essa imagem que a NTU estabeleceu um verdadeiro ‘cardápio’ de medidas práticas, já utilizadas com sucesso por empresas do setor, que podem ajudar os transportadores públicos a criarem suas próprias diretrizes de *marketing* e de comunicação social.

Contando, entre seus autores, com a colaboração do experiente Alan Cannell, e desenvolvido de forma bastante prática, o trabalho contém recomendações aplicáveis a seis diferentes áreas da empresa: recursos humanos, assistência social, serviços comunitários, equipamento e frota, medidas defensivas que a empresa pode tomar, e relações públicas e comunicação social.

São sugestões variadas, que cada empresa poderá adaptar à sua situação particular. “Nosso objetivo é o de colocar a bola nos pés dos empresários”, diz Andrade. “Virar o jogo e melhorar a imagem pública do setor é tarefa que depende do desempenho de todos”, conclui.

Trolebus araraquarenses: destino incerto

O novo secretário do Planejamento da cidade paulista de Araraquara, professor Antônio Clóvis Pinto Ferraz, empossado com a incumbência maior de organizar o transporte coletivo urbano, ainda não decidiu o que fará com os 46 trolebus que operam nas ruas da cidade. Administrado quase que totalmente pela CTA — Companhia de Trolebus de Araraquara, empresa de economia mista, com apenas 10% do total da operação nas mãos da empresa privada Parati, o sistema araraquarense também dispõe de quarenta ônibus, para servir seus 180 mil habitantes. “Refletiremos muito sobre os trolebus”, avisa Ferraz, ressaltando as desvantagens desses veículos em relação aos ônibus: custo operacional 50% maior e investimento inicial quatro vezes maior. Além dis-

so, ressalta, a cidade teria de realizar vultosos investimentos em algumas subestações de energia elétrica, hoje sucateadas. O novo administrador quer dotar Araraquara de um sistema de transporte modelo. Para tanto, pretende modificar a circulação viária, construindo um calçadão e um terminal central integrado de coletivos para convergência de todas as linhas periféricas. “Acredito que seja esse o melhor sistema para cidades médias”, afirma.

Cidadão araraquarense, Ferraz é professor do Departamento de Transporte Público da Universidade de Engenharia de São Carlos há dezenove anos, com experiência em consultoria de transportes para cidades como Bauru, Rio Claro e Rio Preto, entre outras, e já foi diretor da CTA.



Fotos: Arquivo TM

A preservação dos trolebus vai exigir pesados investimentos públicos

CATRACA

■ A Secretaria Municipal dos Transportes de São Paulo editou um livro sobre o processo de municipalização do sistema de transporte por ônibus no município. Considerando o sistema como “a maior intervenção já realizada no

transporte da cidade”, o ex-secretário Lucio Gregori afirmou que o objetivo da publicação foi o de “fornecer dados para o entendimento do processo (...) a fim de eliminar erros interpretativos, dos quais nascem as visões

preconceituosas e por onde trafegam as posições meramente grupais”.

■ A empresa Riomar Transportes Ltda., de Natal (RN), operadora de ônibus urbanos, absorveu totalmente

o patrimônio das Empresas Nossa Senhora da Conceição Ltda. e parte do patrimônio da viação Cidade do Sol. Sob o mesmo grupo empresarial, atua, agora, 62 ônibus, operando doze linhas urbanas e três intermunicipais.

Biarticulado suporta o dobro da demanda atual



Foto: Valdeir Galo

A primeira linha do biarticulado opera em Curitiba com ociosidade

Operando em Curitiba desde dezembro passado, os biarticulados fabricados pela Volvo, e encarroçados pela Ciferal e pelo Marcopolo, estão utilizando, atualmente, menos de 50% da sua capacidade total de passageiros. A primeira linha servida pelos biarticulados cumpre trajeto de 11 km em 35 minutos, atendendo demanda de 10 mil passageiros/hora por direção. A capacidade desses veículos é de 22 mil passageiros/hora, numa mesma direção.

Apesar da grande ociosidade, os biarticulados, segundo o mentor do projeto e ex-prefeito de Curitiba,

Jaime Lerner, exigem investimento muito menor do que outro sistema de grande capacidade, como o Metrô. “O Metrô de Paris custou trezentas vezes mais do que o biarticulado”, disse Lerner, ressaltando, na comparação com o sistema brasileiro, que seus veículos de 25 metros de comprimento atendem a um número de passageiros quatro vezes maior do que o Metrô do Rio de Janeiro (RJ). O custo de implantação da primeira linha foi de US\$ 20 milhões, dos quais apenas 10% foram investimentos da administração pública, disse Lerner.

Mafersa fecha 1992 em um ‘pálido azul’

A Mafersa conseguiu sair do vermelho, e fechar 1992 com um ligeiro lucro. Segundo seu presidente, Carlos Roberto Doll, a empresa conseguiu ‘um pálido azul’ no balanço financeiro. Ele não divulgou o valor do lucro, mas adiantou que o faturamento ficou em torno de US\$ 90 milhões, e que a dívida de US\$ 40 milhões foi quitada, restando apenas US\$ 8 milhões para o INSS.

Diante das incertezas do mercado nacional, onde problemas de falta de recursos inviabilizaram prosseguimento de negócios já firmados com o Metrô paulistano, e ainda adiaram contratos com a CBTU, a Mafersa preferiu, em 1992, voltar-se para a exportação de vagões.

Iniciativas como a associação com a *trading* japonesa Mitsui & Company Inc. possibilitaram a venda de 38 carros de passageiros, já entregues, para a NVTC — Northern Virginia Transportation Commission, no valor de US\$ 27 milhões. As companhias responsáveis pelos metrôs de Chicago e de Nova York, nos EUA, também são clientes da Mafersa, que, segundo Doll, continua ampliando sua base de parceiros norte-americanos. “Hoje, temos US\$ 80 milhões em carteira”, orgulha-se.

Doll admite o propalado interesse de um grupo empresarial europeu em adquirir parte significativa da ex-estatal. “Seria um sócio importante, pois nos permitiria ganhar tecnologia e entrar no mercado europeu”, afirma. Está previsto, para 1994, a abertura de capital da empresa.

Privatizada em 19 de novembro de 1991, a Mafersa é, hoje, controlada pela Refer, detentora de 90% das ações, e conta com 2 650 funcionários.

CATRACA

■ O Congresso Mundial de Transportes Públicos, em sua 50ª edição, será realizado em Sidney, na Austrália, de 3 a 7 de maio. Cerca de duas mil autoridades do mundo todo debaterão assuntos relativos a metrô, ônibus, recursos humanos, deficientes

físicos, prioridade de VLTs nas vias, transporte regional e experiências de diferentes continentes.

■ A ANTP informa que o Manual de Planejamento de Transporte Coletivo Urbano nº 6 já está disponível. O livro

faz parte do “Programa de Capacitação Gerencial”, da ANTP, para apoio às prefeituras das cidades de pequeno e de médio portes. Em janeiro, os preços do Manual eram Cr\$ 90 mil para os não-sócios e Cr\$ 70 mil para os associados.

TRW é na	ASSISTÊNCIA TÉCNICA COM GARANTIA DE FÁBRICA
REVENDA AUTORIZADA DE PEÇAS E MOTORES	TRW é na RUCKER
TRW é na	INSTALAÇÃO DE DIREÇÕES HIDRÁULICAS E HIDROSTÁTICAS
TRW - A DIREÇÃO CERTA É	
RUCKER EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS LTDA	
É SÓ LIGAR (011) 260-4400	

Em 1992, Embraer produz menos do que em 1975



FOTOS: ARQUIVO T.M.

Produção cai 6 vezes em 16 anos

Entre as muitas turbulências administrativas, a produção de aeronaves da Embraer, iniciada em 1971, experimentou queda vertiginosa no ano passado, entregando aos seus clientes apenas 78 unidades de oito mode-

los diferentes de aviões. Relatório divulgado pela empresa registra continuado decréscimo na taxa de fabricação das aeronaves, comerciais e bélicas, a partir de 1990, quando a empresa entregou apenas 159 unidades contra as 214 de 1989. Em 1991, a Embraer colocou no mercado 92 aeronaves, e estacionou, em 1992, em 78. O ano de ouro para a estatal da aviação foi 1976, com registro de 462 unidades entregues, e também de oito modelos diferentes. A ascensão da empresa teve início em 1975, quando lançou no mercado seis novos modelos de aeronaves, contra dois em 1974.

Suspensão sistema de rastreamento de Recife

Foi adiada, por prazo indefinido, a implantação do sistema eletrônico de rastreamento de veículos pela EMTU para fiscalização do sistema de ônibus urbanos, em Recife (PE). A empresa vencedora da concorrência para fornecimento dos equipamentos e de assessoria técnica, a sueca Combitech, do grupo Saab Scania, foi acusada de superfaturamento por outra concorrente, a Seguell, e, a partir disso, a licitação foi posta *sub judice* para apuração das irregularidades. Os diretores da EMTU envolvidos na negociação, Paulo Murilo (diretor-presidente), Cezar Cavalcanti (diretor técnico), Alfredo Bandeira (diretor de operações) e Ana Maria

Vilaça (chefe de gabinete), foram demitidos em dezembro, pelo governador Joaquim Francisco, sob suspeita de corrupção, uma vez que viajaram para a Suécia às custas da Saab-Scania, mesmo sem a solução da concorrência. Os equipamentos e a prestação de serviços pela Combitech foram orçados em US\$ 1 milhão. A previsão de prazo para instalação do sistema era maio de 1993.

Segundo a Assessoria de Imprensa da EMTU, foram abertos alguns inquéritos administrativos para provar a culpa dos diretores. A nova diretoria é, agora, liderada por Roldão Torres, ex-presidente do Instituto de Tecnologia de Pernambuco.

Lei baiana quer ônibus com cinto de segurança

Atropelando o Código Nacional de Trânsito, em tramitação no Congresso Nacional, o governador da Bahia, Antônio Carlos Magalhães, sancionou, em 26 de janeiro, lei aprovada pela Assembléia Legislativa, que exige cintos de segurança em todas as poltronas dos ônibus que trafegarem pelas vias daquele estado. Nas discussões para a elaboração do Novo Código, a matéria chegou a ser cogitada, sendo descartada devido à dificuldade de aceitação da medida pelos brasileiros e a dúvidas quanto à sua real eficácia como equipamento de segurança para os veículos coletivos.

As empresas baianas, pela nova lei, têm o prazo de

120 dias para se adequarem, e deverão, também, colocar mensagens no interior dos veículos informando a respeito da obrigatoriedade do uso dos cintos pelos passageiros. O presidente da Abemtro — Associação das Empresas de Transporte Coletivo Rodoviário do Estado da Bahia, José Carlos Rodeiro, afirma, porém, que “ainda haverá muita discussão sobre o assunto, que irá desde a inconstitucionalidade da lei até a inviabilidade prática e financeira da exigência”. A Constituição estabelece que só a União pode legislar sobre os transportes. A preços de valores, Rodeiro calcula que cada ônibus equipado levaria cerca de Cr\$ 20 milhões.

Belda deixa secretaria executiva da ANTP



Rogério Belda: bom aprendizado

Depois de quinze anos como secretário executivo da ANTP — Associação Nacional dos Transportes Públicos, Rogério Belda está se afastando da função para

participar do Conselho Diretor da entidade, composto atualmente de quinze membros e mais dois ex-presidentes. Funcionário da Companhia do Metropolitano, Belda garante que sua saída foi motivada por motivos estritamente pessoais. “Aprendi muito durante todo esse tempo, mas chegou o momento da renovação”, diz ele, ressaltando que continuará ligado à entidade em atividades de planejamento e de orientação. Em abril, será escolhida uma nova diretoria, pelo Conselho Diretor. Até lá, o lugar de Belda deverá ser preenchido por um nome indicado pelo atual presidente, e aprovado pelo Conselho Diretor.

A MELHOR DECISÃO É SUA!



Abra caminho para o sucesso de seus negócios!

Você sabe que, em um mercado tão competitivo como o de transporte, a informação certa pode ser a diferença entre o fracasso ou o sucesso de sua empresa. Por isso, assine TRANSPORTE MODERNO agora mesmo! TRANSPORTE MODERNO é uma ferramenta de trabalho indispensável, que o informa com seriedade, agilidade e competência sobre as mais recentes novidades da política de transportes, os lançamentos da indústria, técnicas de administração, serviços e muito mais. Assine TRANSPORTE MODERNO. E abra, no momento certo, o caminho mais eficaz para fazer os melhores negócios.



Faça a sua decisão valer mais!

Agora é muito simples e barato contar com um especialista de renome nacional na hora de decidir sobre custos. Assine CUSTOS & FRETES. E contrate esta revista especializada que traz indicadores de alta confiabilidade sobre preços de veículos, de implementos rodoviários, tarifas e muito mais. São informações com históricos, que permitem projeções seguras. E que podem ser importantes auxiliares na tomada das suas melhores decisões. O momento é decisivo. CUSTOS & FRETES também!



Assuma o controle da sua frota!

Assine CUSTOS & CONTROLES agora mesmo. E receba — todo mês — planilhas de custo exclusivas, individualizadas por categorias e modelos de veículos. Assim você fica sabendo quanto custa cada veículo para a sua empresa. Exatamente. Para ter tudo isto, basta saber quantos quilômetros cada um deles rodou! CUSTOS & CONTROLES é o serviço exclusivo da Editora TM que proporciona as melhores informações para você controlar os custos operacionais de maneira prática, ágil e econômica! Assine CUSTOS & CONTROLES. E assumo o controle de sua empresa de uma vez por todas!

GRÁTIS: CAPA-FICHÁRIO E DIVISÕES!

Ligue já e faça sua assinatura das publicações da Editora TM

Se preferir use nossos serviços de Telex (11-35247) ou Fax (011-571-5869), mandando os seguintes dados: Empresa, CGC, Incrição Estadual, Cargo que ocupa, Endereço, Bairro, Cidade, Estado, CEP, Ramo de Atividade, Nome de quem assina, Telefone, Telex. Os mesmos dados também podem ser mandados pelo correio para nosso endereço: Rua Vieira Fazenda, 72 - V.Mariana - 04117-030 - São Paulo - SP

- Assinatura anual de "TRANSPORTE MODERNO": Cr\$ 850.000,00*.

Neste preço estão incluídas, gratuitamente, a remessa do anuário, "AS MAIORES DO TRANSPORTE" e uma assinatura anual de "CUSTOS & FRETES".

- Assinatura Anual de "CUSTOS & FRETES": Cr\$ 221.000,00*.

• Assinatura Anual de "TM OPERACIONAL - CUSTOS & CONTROLES": Cr\$ 2.293.000,00* por categoria, conforme opções abaixo:

- Automóveis
- Caminhões Leves
- Caminhões Semi-Pesados
- Utilitários
- Caminhões Médios
- Caminhões Pesados.

A assinatura de "TM OPERACIONAL - CUSTOS & CONTROLES" dá direito ao recebimento gratuito de "CUSTOS & FRETES"

* Preços válidos até 30/03/93.

TELE ASSINATURAS:
(011) 575-1304

PEÇAS GENUÍNAS SCANIA SEMPRE TIVERAM QUALIDADE E GARANTIA.

AGORA, TÊM TAMBÉM PREÇO.

Preço. Certamente, era só isto que faltava para você preferir Peças Genuínas e, assim, manter seu Scania original de fábrica. Pois, agora você não tem uma razão sequer para comprar peças sem garantia de fábrica. A Scania coloca à sua disposição Peças Genuínas com preços especiais.

E como você sabe, as Peças Genuínas Scania oferecem-lhe uma vantagem que nenhum outro tipo de peça pode oferecer: são garantidas pela fábrica que projetou e produziu sua máquina.

Isto quer dizer, que as Peças Genuínas são as únicas que substituem corretamente as

peças que sua máquina precisa trocar: seu Scania funciona melhor, tem menos desgaste e, conseqüentemente, menor freqüência de troca das peças, mais horas/máquina de trabalho e maior economia.

Consulte o seu Concessionário sobre os preços especiais Scania. Sempre existem promoções de peças que você não pode perder.

PEÇAS GENUÍNAS SCANIA

A QUALIDADE ESTÁ NO DETALHE

