

# transporte

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 331 - SETEMBRO/OUTUBRO 1991 - Cr\$ 2.000,00

MODERNO

Editora TM Ltda



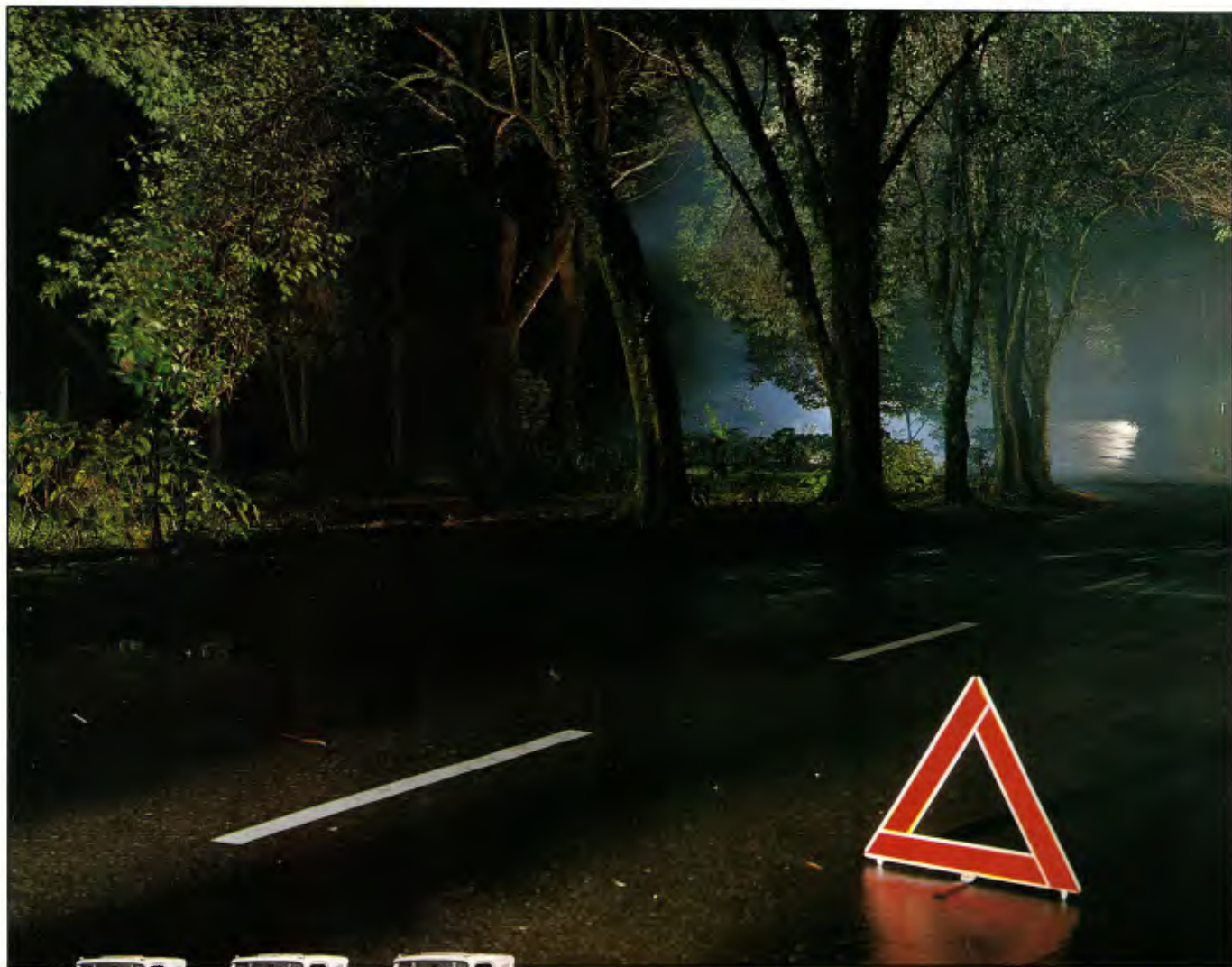
Série 3 da Scania chega ao Brasil

Mercedes adere ao "cara-chata"



**Transpo  
mostra novos  
caminhões**

**Os planos  
e veículos da  
Itapemirim**



## **Volvo roda mais.**

Quem vai de Volvo chega no melhor resultado: rentabilidade.

Reconhecido como um dos caminhões mais duráveis do mercado, um Volvo não deixa seu investimento parado.

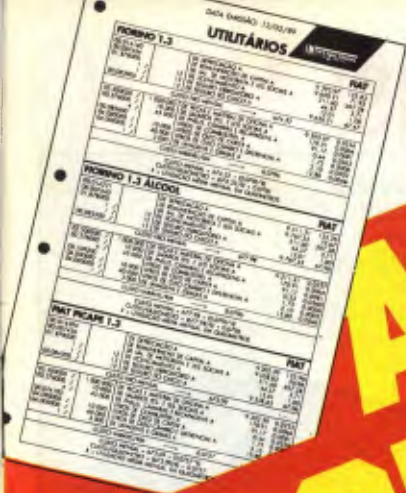
Volvo roda mais porque foi feito pra durar.

Volvo rende mais porque está mais

## **Se fosse um Volvo, já teria chegado.**

tempo disponível para o trabalho. Trabalhando mais, Volvo transporta mais. E transportando mais, você ganha mais. Volvo. O caminhão certo para empresas que não param de trabalhar.

# **VOLVO**



# ASSUMA O CONTROLE

**TM**  
OPERACIONAL/  
CUSTOS & CONTROLES

é um serviço exclusivo da Editora  
**TM**. É um sistema técnico, composto de  
planilhas de custos, individualizadas por categoria  
de veículo e seus modelos, especialmente desenvolvidas  
para quem utiliza ou faz transporte como contratante, transportador  
comercial ou operador de frota própria. Basta saber quantos quilômetros  
o veículo rodou, para saber exatamente quanto ele custa para a empresa. Por

quilômetro ou mensalmente. Assim, simples e prático.

**TM OPERACIONAL** faz todas as contas para você. Preencha  
o cupom e envie para Editora **TM**. Vai ser o primeiro passo  
para você assumir o controle dos custos de sua frota.



## FAÇA JÁ SUA ASSINATURA

Desejo receber mensalmente, pelo período de um ano, ao custo de Cr\$ 70.000,00 por categoria, **TM OPERACIONAL/ CUSTOS & CONTROLES** nas seguintes opções (marque com x as categorias de seu interesse)

- |                                      |   |   |
|--------------------------------------|---|---|
| <input type="checkbox"/> Automóveis  | <input type="checkbox"/> Caminhões Leves  | <input type="checkbox"/> Caminhões Semi-Pesados |
| <input type="checkbox"/> Utilitários | <input type="checkbox"/> Caminhões Médios | <input type="checkbox"/> Caminhões Pesados      |

Assim, o custo total por mim contratado é (nº de opções escolhidas) \_\_\_\_\_ x Cr\$ 70.000,00 = \_\_\_\_\_

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

- Cheque nº \_\_\_\_\_ do Banco \_\_\_\_\_ em nome da Editora **TM** Ltda., no valor de Cr\$ \_\_\_\_\_
- Solicito cobrança bancária

Empresa \_\_\_\_\_ Quero recibo:

Em meu nome     Em nome da empresa acima: CGC: \_\_\_\_\_ Inscr. Est. \_\_\_\_\_

Endereço \_\_\_\_\_ Bairro \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

Nome de quem assina: \_\_\_\_\_ Cargo que ocupa \_\_\_\_\_

Ramo de atividade \_\_\_\_\_ Telefone: \_\_\_\_\_ Telex: \_\_\_\_\_

Envie meus exemplares para:     Endereço da Empresa     Endereço Particular

Endereço \_\_\_\_\_ Bairro \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_\_ Carimbo e Assinatura \_\_\_\_\_

Enviar este cupom para Editora **TM**: Rua Vieira Fazenda, 72 - Vila Mariana - 04117 - São Paulo - SP

# GRÁTIS!

Ao fazer a assinatura anual de TM OPERACIONAL/ CUSTOS & CONTROLES, você ganha a capa-fichário em plástico e as divisórias para arquivar suas planilhas e, gratuitamente, uma assinatura anual (12 edições) da revista Custos & Fretes



Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117

Tel.: (011)575-1304 - Telex: (11)35274

Fax: (011)571-5869 - São Paulo-SP

ISR-40-3723/84  
UP AG. CENTRAL  
DR/SÃO PAULO

## CARTÃO RESPOSTA

Não é necessário selar

O selo será pago por  
**EDITORA TM LTDA**

05999 São Paulo - SP.

**REDAÇÃO**

**Editor**  
Neuto Gonçalves dos Reis

**Redatora-Chefe**  
Valdir dos Santos

**Redator Principal**  
Gilberto Penha de Araújo

**Redateras**  
Carmen Ligia Torres  
Walter de Sousa

**Colaborador Autônomo**  
Marco Piquini (Londres)

**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  
Roberto Lucchesi Jr.

**Representantes**

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

**Rio Grande do Sul**  
CasaGrande Representações  
Ivano CasaGrande  
Rua Gonçalves Ledo, 118  
Fones: (0512) 24-9749 / 24-5855  
Telex 51917  
90160 - Porto Alegre-RS

**DEPTD. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**

**Gerente**  
Mitugi Oi

**DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**

**Gerente**  
Cláudio Alves de Oliveira

**Distribuição**  
LOBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

**Assinaturas**  
Anual (doze edições) Cr\$ 22.000,00  
Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda.  
Exemplar avulso Cr\$ 2.000,00. Em estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme R.E. Proc. DRT. 1 n° 14 498/85 de 06/12/85.

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

**Circulação:** 20 000 exemplares  
Registrado no 2° Dfício 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 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304**  
(Linha seqüencial)  
Fax **(011) 571-5869**  
Telex **(011) 35247**

C.G.C. 53 985 544/0001-05 Inscricão Estadual  
n° 111 168 673 117  
Filiada à ANATEC e à ABEMO

# SUMÁRIO

**EMPRESAS**

**10** Os produtos e segredos da Itapemirim  
Tudo sobre o novo furgão Clip e o Cargo Car

**CONGRESSO**

**14** Transportadores pedem o fim da recessão  
XII Congresso da NTC busca saída para crise

**As novidades da Brasil Transpo**

**ABERTURA**

**17** Sem bilheteria, feira volta às origens  
No Anhembi, só entra convidado de expositor

**SCANIA**

**18** Finalmente a série 3 chega ao Brasil  
Inovações não incluem a eletrônica embarcada

**ANTONINI**

**21** Um semi-reboque mais leve para bebidas  
Implemento usa palete para acelerar carga

**MERCEDES**

**24** Fábrica adere aos caminhões "cara-chata"  
Novos médios e semi-pesados aproveitam as 6 t

**GENERAL MOTORS**

**28** Veículos leves têm novo motor Dísel  
S-4, da Maxion, oferece versão turbinada

**FORD**

**30** Caminhões Cargo ganham motor Cummins  
A Ford fecha fábrica e troca de propulsores

**VOLKSWAGEN**

**32** Fábrica lança modelos 14-130 e 14.200  
Novos veículos incorporam o motor MWM 6.10

**ALFA METAIS**

**39** Caminhões Puma estão com novo visual  
Os modelos também estampam cara-chata

**Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS**

**MAFERSA**

**47** Montadora faz mudanças no ônibus M-210  
Nova versão inclui eixo traseiro da Braseixos

**CIFERAL**

**52** "Alvorada" muda para virar "Padron Rio"  
Fábrica lança novo modelo e muda de endereço

**SEÇÕES**

Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6 Pro-  
dutos - 41 Entrevista - 44 Última Parada - 54

Eugenio Costa



NTC

SANTOARIAS ENR. ARRIAS/NTC - DEZEMBRO DE 1992

## Transportador critica congresso embarcado

Durante o XII Congresso Nacional dos Empresários do Transporte Rodoviário de Cargas, em Natal (RN), os participantes tiveram a satisfação de discutir (apenas discutir) assuntos da mais alta importância para o setor. Os trabalhos foram acompanhados de muito sol e vento, passeios de Bugg às dunas, carne-de-sol com macaxeira, do Bar do Lira, galinha de cabidela, paçoca e baião-de-dois, tudo regado a muita Cerpa gelada. Lá também se definiu, precocemente, o XIII Congresso para dezembro de 1992, a bordo de um luxuoso transatlântico, em roteiro internacional, caracterizando, como bem disse o ilustre presidente da NTC, Domingos Fonseca, "um congresso de primeiro mundo".

Coitados mesmo são aqueles colegas que, na ocasião, estiverem em regime alimentar, pois terão de degustar nada menos do que seis refeições diárias, num serviço gastronômico de primeira categoria. No navio *Eugenio C*, o bravo empresário terá ainda momentos de raro prazer, como, por exemplo, natação, tênis, vôlei, cassinos e, o que é mais importante: salas de musculação, onde os privilegiados barrigudos ou portadores de 'calos eróticos' terão a oportunidade de recuperar a boa forma.

Um evento desta magnitude espelha um setor que se vê em franco desenvolvimento e fruto de uma economia igualmente em expansão. Mas será mesmo esta a realidade do sistema? Creio que somente estarão a bordo aqueles que tiverem a competência para modernizar-se.

Numa economia de mercado, é indispensável a prática do binômio preço-qualidade.

A saída do labirinto está em nossas próprias decisões. É inconcebível que muitas empresas ainda não possuam uma estrutura de custos, procurando a tutela de associações e sindicatos, ou, o que é pior, concordando com índices mágicos propostos pelos nossos embarcadores.

Um dos temas abordados com muita propriedade pelo companheiro Adalberto Pansan Jr. sobre 'carreiros de amanhã' constituiu um marco na história do transporte, pois precisamos virar a mesa. E será muito difícil encontrar uma mesa em pé nas cerca de 16 mil companhias do setor no país. É funda-

mental traçarmos os nossos reais objetivos.

Não existem regras para um setor tão diversificado. O marketing precisa estar até dentro de nossas empresas. A informatização é condição indispensável para a obtenção de controles gerenciais e, portanto, de decisões precisas e rápidas.

Num país onde a idade média da frota é de cerca de treze anos, e com as estradas de que dispomos, a manutenção profilática se torna de vital importância.

Foi-se o tempo de vendedor de gravata listrada e terno xadrez convidando embarcadores para noitadas em boates. A venda de intangíveis é, hoje, sumamente técnica. O vendedor precisa conhecer profundamente, além do seu produto, o mercado e a concorrência.

Nunca tivemos índices de roubo de cargas tão preocupantes. A consagrada figura do carreteiro autônomo está desaparecendo. Bandos de surfistas abrem e fecham empresas a cada esquina.

Portanto, sugiro (caso tenhamos tempo) um evento paralelo ao XIII Congresso, a bordo de uma carreta (preferencialmente frigorificada) percorrendo o trajeto Rio—São Paulo—Curitiba, onde aqueles empresários que não se modernizarem rapidamente poderão discutir a falência de suas empresas.

L. C. FONTES  
Ímola Transportes  
Guarulhos-SP

## EMISSÃO AUTOMÁTICA DE PASSAGENS Embarque nesta tecnologia

Este é o Coletor de Dados Telxon, que processa e imprime dados no local onde são gerados, como em ônibus, para emissão de passagens.

- Um aparelho portátil, mas potente.
- Possibilita controle direto e imediato dos dados reais de suas rodoviárias e veículos.
- Garante maior eficiência operacional.
- Você ganha tempo e lucra mais.

Solicite um consultor da UNIMICRO, e garanta já sua passagem para a mais avançada tecnologia do mundo em coletores de dados.

**TELXON**  
Líder mundial em coletores de dados.

**UNIMICRO**  
Distribuidora exclusiva da Telxon no Brasil.  
Tel.: (011) 212-3133 - Fax: (011) 815-5276





NEUTO

ESCREVE

## Sucessão e parceria

*Durante o congresso anual do TRC, em Natal-RN (ver matéria nesta edição), não faltaram bons motivos para lamentações. Entre eles, a crise política, a recessão econômica, a redução do volume de cargas, a falta de verbas para as rodovias etc.*

*Houve, no entanto, quem preferisse acender uma vela, em vez de lamentar a escuridão. Refiro-me, em particular, à tese "Empresário hoje, carreteiro amanhã", apresentada pelo técnico Adalberto Pansan Jr., jovem diretor da Anacirema.*

*Segundo Pansan, o futuro do setor depende menos da conjuntura econômica do que da maneira como os dirigentes de hoje encaminham problemas cruciais e interligados, como a sucessão das empresas, a profissionalização do negócio e a especialização da atividade.*

*A maioria das atuais empresas de transportes foi fundada por carreteiros que deram certo. Muitas delas, como a Americana, a Atlas, a Araçatuba, a Dom Vital e a Miche-*

*lon, já são dirigidas pela segunda geração (os filhos do fundador). Mas há uma nova geração ansiosa para entrar em cena.*

*Isso pode significar problemas, mas também se constitui em excelente oportunidade para a profissionalização da empresa, isto é, a efetiva separação entre propriedade e administração.*

*Profissionalizar, no caso, não significa violentar a cultura da empresa, mas compreender que a simples posse do capital não é necessariamente sinônimo de competência. Claro que a maior parte dessa nova geração frequentou universidades e, em tese, está melhor preparada que as anteriores. Mas, quando não houver entre os acionistas um profissional competente, sempre resta a alternativa de buscá-lo fora, solução até preferida por alguns consultores. E, para tornar mais nítida a separação, é sempre possível reunir a família numa holding ou até mesmo num conselho.*

*Para funcionar, a profissionalização precisa ser complementada por uma maior especialização. Hoje, já não há mais lugar para as empresas que transportam qualquer tipo de carga para qualquer lugarejo do país, por qualquer frete. Embora evite a ociosidade, esse tipo de estratégia acaba levando o setor a uma verdadeira guerra de fretes, especialmente num mercado livre e recessivo.*

*Claro que, desde que cubra o custo, o preço menor constitui também uma arma lícita para enfrentar a competição. No entanto, as vantagens da redução de despesas nem sempre são duradouras; e a maioria das empresas nem sequer conhece os seus custos.*

*A especialização parece possível, principalmente no transporte de produtos específicos entre capitais. No entanto, tem também os seus riscos, pois as transportadoras que se especializam não têm como enfrentar a ociosidade e encontram dificuldades para entrar em novos mercados.*

*Por isso, as empresas especializadas não dispensam uma verdadeira parceria com o cliente. Isso exige a prestação de serviços logísticos, como armazenagem, consolidação de cartas, prazos de entregas menores e mais consistentes e, principalmente, melhores informações sobre o andamento do transporte. Em suma, só a profissionalização, a especialização e a parceria podem diferenciar uma transportadora de seus incontáveis concorrentes, preservar o cliente e garantir o frete mais adequado.*

**Seguro cobre dias parados do caminhoneiro**

Quando um caminhão sofre um acidente, incêndio ou roubo, a indenização do seguro cobre apenas os prejuízos materiais do veículo. Agora, pela primeira vez, lança-se no mercado um seguro que cobre os dias parados da empresa ou do caminhoneiro após a ocorrência do acidente. Trata-se do "Seguro Caminhoneiro Mês-a-Mês", do Bamerindus, que, apesar de oferecer todas as garantias dos seguros convencionais, não inclui a cobertura da carga em caso de roubo.

"Quando o caminhão pára, a empresa ou caminhoneiro também pára e sofre um grande prejuízo, porque deixa de faturar durante todo o período em que não pode trabalhar", afirma José Luiz Osti Muggiati, diretor superintendente da Bamerindus Seguros.

Sem necessidade de comprovação de renda, o caminhoneiro



Foto: Divulgação

**Muggiati: apólice flexível**

ou a transportadora decidem o número e o valor das diárias a serem incluídas na apólice. A tabela da seguradora estipula de trinta a noventa diárias, corrigidas pela TRD — Taxa Referencial Diária. O seguro é renovável, automaticamente, após o 12º mês.

"Nossa preocupação é evitar que as pessoas deixem de fazer seguro por não poderem pagar o valor do prêmio", sentencia Muggiati, apontando a vantagem desse seguro ser diluído em doze meses, para que o assegurado tenha um custo mais suave e possa proteger o caminhão e seu faturamento.

Em caso de roubo ou perda total, garante-se a restituição de

um caminhão idêntico ao original, porque a importância segurada é atualizada pelo preço do veículo novo no mercado.

Se o caminhão não for acidentado durante doze meses, o seguro ganha um bônus de 20% (desconto do casco) sobre o valor da apólice, e mais 3% de desconto adicional. Do segundo ao sexto ano, os descontos variam de 35 a 80%, para veículos sem sinistros, além de terem redução na franquia, no preço da reposição de peças (de 1.20 até 1.75).

De acordo com Muggiati, a carteira do Bamerindus apresenta um índice mensal de sinistralidade sobre o prêmio, para caminhões leves, de 46%, e para o segmento de caminhões pesados, de 52%.

A seguradora pretende conquistar 5% da frota nacional (75 mil veículos), estimada em 1,4 milhão de caminhões pesados. Atualmente, a companhia tem 15 421 caminhões segurados, responsáveis pela arrecadação de Cr\$ 45 bilhões em prêmios em 1990.

**DESTAQUE**

**WAGNER CANHEDO É O HOMEM DE TRANSPORTE 91**



Foto: Paulo Igarashi

**Canhedo ganhou fama com a Vasp**

Reunindo 12,27% das indicações válidas, o empresário Wagner Canhedo foi escolhido pelos leitores de **TM** o "Homem de Transporte 1991". Outras personalidades bem votadas foram Laurindo Martins Junqueira Filho, secretário de Transportes de Cam-

pinas-SP (5,10%), Jaime Lerner, prefeito de Curitiba (4,19%), Sebastião U. Carneiro Ribeiro, da Dom Vital (3,89%) e Udo Stellfeld, presidente da Associação Brasileira de Locadoras de Auto-veículos (3,89%).

Embora já fosse um destacado empresário de transporte de cargas e de passageiros, Canhedo só se tornou conhecido este ano, depois que comprou a Vasp do governo de São Paulo, acirrou a competição no transporte aéreo e teve um filho seqüestrado. Atualmente, está sendo cogitado para substituir Thiers Fattori Costa na presidência da CNT — Confederação Nacional dos Transportes.

Para realizar a eleição, **TM** encartou na edição de junho cédulas destinadas a todos os seus leitores. Em cada cédula, podiam ser indicadas até três personalidades que se destacaram no setor

este ano. Não puderam concorrer os eleitos nos cinco anos anteriores: Thiers Fattori Costa (1986), Camilo Cola (1987), Adalberto Pansan (1988), Heloísio Lopes (1989) e Domingos Gonçalves Fonseca (1990).

As cédulas devolvidas foram abertas e apuradas no dia 20 de setembro, na presença da mesma comissão que julgou o XXIV Concurso de Pintura de Frotas.

**OS CINCO MAIS VOTADOS**

Personalidade	Entidade ou empresa	% das indicações válidas
1. Wagner Canhedo	Vasp	12,27
2. Laurindo M. Junqueira Filho	Sec. Transportes/ Campinas	5,39
3. Jaime Lerner	Prefeito de Curitiba	4,19
4. Sebastião U. C. Ribeiro	Dom Vital	3,89
5. Udo Stellfeld	ABLA	3,89





# PNEUS PIRELLI. O INVESTIMENTO A LONGA DISTÂNCIA QUE GARANTE O MELHOR RESULTADO A CURTO PRAZO.



Para conseguir maior lucratividade com sua frota, você não precisa ir longe. A Pirelli tem a mais extensa linha de pneus, testados e desenvolvidos no seu campo de provas, o único do gênero na América Latina. Além disso, equipes de assistência técnica orientam na escolha e utilização. Tudo para garantir o mais alto rendimento, na

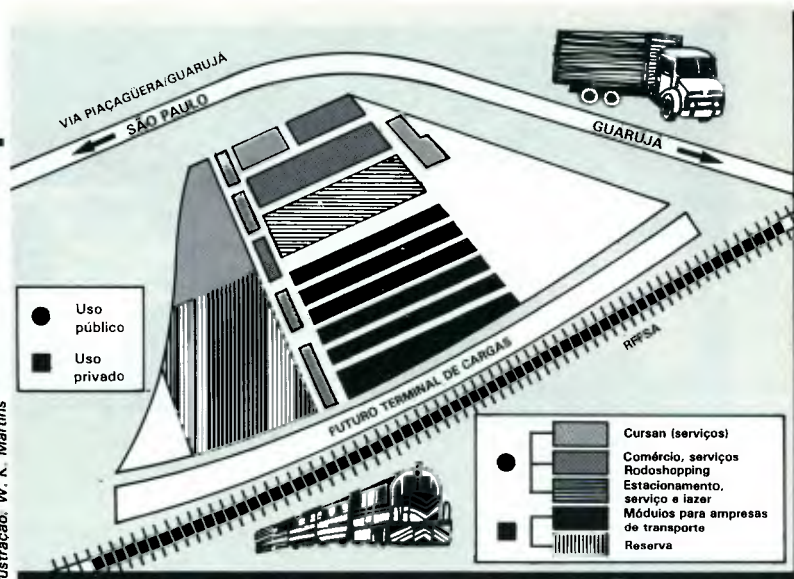
aquisição e uso dos pneus. O melhor investimento para sua frota está mais perto do que você imagina. Em um dos 1.500 pontos de venda Pirelli espalhados por todo o país. P N E U S



## Carga pesada tem seu primeiro seminário

Apesar da diminuição da movimentação de cargas superpesadas, que teve seus áureos tempos na década de 70, técnicos da CET, da Dersa, consultores em construção de obras-de-arte e transportadores reuniram-se no dia 26 de setembro no I Seminário de Transporte de Carga Pesada, para discutir os principais problemas do segmento. A demora para obtenção da autorização para o transporte e o custo do serviço são as duas pontas do nó para os operadores, enquanto que, para os técnicos, os problemas ficam nas esferas da deterioração de pontes e viadutos, falta de informações técnicas de muitas obras-de-arte antigas nas rotas a serem cumpridas e ainda impunidade para os transportadores infratores.

O Sindipesa, antiga Associação, que reúne os empresários das cargas extraordinárias, mostrou-se solidário com as preocupações dos técnicos. Carlos Terra, presidente da entidade, adiantou que está sendo desenvolvido um documento a ser encaminhado a autoridades do governo sugerindo a criação de tributos específicos para a conservação das estradas vindos diretamente dessas cargas superpesadas. Fez também um apelo para que os embarcadores não utilizem serviços de empresas não confiáveis, pois estão colocando em risco sua carga e ainda a segurança do tráfego como um todo.



Terminal dará acesso à BR-101 e também às linhas da Rede e Fepasa

## Cubatão terá central intermodal de cargas

Em novembro, a prefeitura de Cubatão (SP) publica o edital de concorrência do terminal intermodal de cargas. O projeto inclui terminais de cargas para uso público, rodoviário para uso privado e de expedição para as indústrias, abrangendo uma área total de 460 mil m<sup>2</sup>.

A intenção da proprietária é vender a gleba inteira a um único comprador (pessoa jurídica ou consórcio) pelo preço de US\$ 10 milhões. "Mas o comprador terá liberdade nas negociações, a posteriori, para fins de incorporação ao empreendimento, por meio de venda ou locação de lotes", esclareceu o eng.º José Lopes dos Santos Filho, presidente da Cursan — Companhia Cubatense de Urbanização e Saneamento.

O terminal de cargas de uso público contará com balanças, estacionamento, posto de abas-

tecimento, serviços de conserto e manutenção, fornecimento de peças, local de pernoite, posto policial e bombeiros, além de central de fretes, serviços médicos e sistema de comunicação. Haverá espaços reservados para lojas de conveniência, restaurantes, bancos, armazéns gerais e área de lazer.

As transportadoras vão dispor de instalações administrativas e de serviços, unidades modulares de uso eventual e apoio logístico para carga e descarga ferroviária.

No terminal de expedição, área exclusiva das indústrias, será facilitada a estocagem e a comercialização de produtos.

Diariamente, cerca de 8 mil caminhões trafegam em direção à Baixada Santista. O novo terminal facilitará o deslocamento de veículos para as rodovias dos Imigrantes, Anchieta, Pedro Taques e Rio—Santos (BR-101), além de possibilitar a ligação a duas ferrovias (Rede e Fepasa).

### PISCA

■ O professor Walter Zinn, especialista em logística com formação acadêmica na Universidade de Miami, passa a fazer parte da equipe técnica da empresa de consultoria em marketing e logística Vantine & Associados.

■ A empresa de consultoria Arlindo & Douglas, de Sorocaba (SP), está atendendo às transportadoras interessadas em cadastro de motoristas especializados em cargas perigosas.

Os profissionais cadastrados na empresa possuem o treinamento exigido pela Resolução n.º 640/1985, do Contran. O contato pode ser feito pelo telefone (0152) 33-8631.

■ Marcos Villela de Sant'Anna foi empossado presidente da ANEOR — Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias, em Brasília. José Alberto Pereira Ribeiro (Serra Verde) e Carlos Alberto Martins

Tavares (Terrabrás) assumiram, respectivamente, a primeira e segunda vice-presidências.

■ Depois de 21 anos de ITD, Luiz Henrique S. R. Santos comunica estar oferecendo assessoria de logística, marketing e comercialização do transporte rodoviário de cargas em seu escritório particular, à Rua Piassanguaba, n.º 1 995, Planalto Paulista, telefone (011) 579-4990.

## Rede continua com ramais deficitários

O plano emergencial visando enxugar o quadro de pessoal e aumentar a produtividade da RFFSA — Rede Ferroviária Federal, que está sendo aplicado desde o ano passado, continua trafegando longe dos ramais deficitários. Localizados, em sua maioria, nas regiões Norte e Nordeste, os já famosos ramais antieconômicos operados pela Rede geram um prejuízo anual de US\$ 146 milhões. Dos 33 ramais identificados como deficitários, apenas seis poderão ser desativados a médio prazo, de acordo com o presidente da Rede, Martiniano Lauro de Oliveira. Se conseguir extinguir, numa primeira etapa, o tráfego de 928 km de linhas em todo o país, a operadora economizará US\$ 4,1 milhões para o governo federal, liberados anualmente a título de normalização contábil, para cobertura do déficit operacional.

Enquanto trabalha no sentido de acomodar os diferentes interesses e aparar as arestas políticas relacionados com o plano emergencial, a diretoria da Rede aguarda os resultados das negociações que estão sendo conduzidas por uma comissão interministerial. De acordo com o presidente da operadora, a comissão já concluiu um relatório que deverá ser encaminhado à Presidência da República para homologação e finalização desse processo.

A empresa aposta também na transferência de alguns desses ramais a empresas privadas em atividade nas regiões, deflagrando, dessa forma, o futuro processo de privatização da Rede.

De acordo com o diretor financeiro da empresa, Djalma Mello Neto, a Rede tem papel importante na economia de divisas para o país. "O governo economiza aproximadamente US\$ 900 milhões anualmente com importação de petróleo, graças ao transporte



Foto: Arquivo TM

**Oliveira: economia de US\$ 4,1 milhões**

de carga executado pela Rede", argumenta.

O pior cliente da operadora é o próprio governo federal, que utiliza 20% do total de serviços prestados pela Rede com objetivos sociais.

Apesar das dificuldades em receber do governo, Mello Neto afirma que, na comparação com a ferrovia, o transporte rodoviário é menos econômico, porque custos de manutenção das vias são elevados e recaem sobre a União. Segundo ele, a ferrovia tem ainda a vantagem de preservar o meio ambiente, porque é menos poluente.

## Grupo Verdi investe na locação de caminhões

Desde fins de setembro, a Rodorental, a mais nova empresa do grupo Verdi, está locando caminhões e ônibus da marca Mercedes-Benz a empresas comerciais e transportadoras de São Paulo. A locadora pretende conquistar, nos próximos anos, 1% do mercado nacional de caminhões, cuja frota é estimada em mais de 1 milhão de veículos. Para tanto, conta com o respaldo de 170 revendas do grupo e, mediante convênio com outras empresas, pode totalizar duzentos pontos de assistência técnica em todo o país.

Para formar a Rodorental, o grupo Verdi associou-se à Penske Truck Leasing, que tem 30% do capital de US\$ 4 milhões da nova empresa. A Rodorental pretende fechar este ano com 36 ca-

minhões para aluguel e, em quatro anos, adquirir 180 unidades para locação, com prazos de dois a quatro anos.

## Caso Esso-Transdepe: liminar indeferida

Em sentença proferida em fins de agosto, o juiz Sérgio Lazzarini, da 21ª Vara da Justiça Federal, indeferiu liminar contra a Esso Brasileira de Petróleo Ltda. e a Transdepe S.A. (acusada de ser 'testa-de-ferro' da Esso) impedida pela Cebracan — Câmara das Empresas Brasileiras de Capital Nacional contra irregularidades praticadas na cobrança de fretes. A cautelar pedia a suspensão dos pagamentos de fretes.

O processo nº 91.0683024-2, aberto pelo deputado José Dirceu (PT) e pelos empresários Júlio Santos da Fonseca, Nélio Botelho e Luiz Otávio Simões Athayde, propõe uma Ação Popular contra a União, cuja abrangência envolve a Petrobrás, o DNC — Departamento Nacional de Combustíveis, a Shell, a Esso e a Atlantic.

Segundo Lazzarini, não é possível vislumbrar, 'por ora', risco de prejuízo irreparável que justifique a suspensão dos pagamentos, notadamente pela relevante circunstância de poder vir a ser afetado o transporte de combustíveis, em nível nacional, com inegáveis reflexos e danos maiores à economia e segurança públicas.

Em sua decisão, o juiz mandou oficial Maria Auxiliadora Jacobina Vieira, diretora do DNC, requisitando certidões dos valores pagos às distribuidoras de derivados de petróleo e de álcool e à empresa Transdepe nos últimos cinco anos, além de cópias dos relatórios de pagamento efetuados e dos apresentados pelas distribuidoras para o recebimento dos fretes do FUP — Frete de Uniformização de Preços e do FUPA — Frete de Uniformização do Preço do Álcool, no prazo de trinta dias.

# Itapemirim mostra o que faz

O grupo apresenta o Cargo Car,  
dá retoques finais  
no superterminal e prepara um  
novo furgão Clip

■ Embora com um ano de atraso em relação ao cronograma inicial, o superterminal de Guarulhos começa a funcionar no ano que vem. O grupo vai ganhar um moderno centro administrativo de 32 mil m<sup>2</sup> em Cachoeiro do Itapemirim. Já estão nas pranchetas dos projetistas as novas formas do ônibus Tribus 4 e da segunda geração do furgão Clip. A ociosidade das linhas de montagem de ônibus está sendo utilizada na construção do Cargo Car, um grande furgão montado sobre chassis de velhos ônibus 0-355. Camilo Cola quer voltar a assumir a presidência da CNT — Confederação Nacional dos Transportes.

São estas as principais novidades que o grupo Itapemirim reservou para **TM**, mais de três anos depois da última entrevista com o presidente da organização, Camilo Cola, publicada em abril de 1988.

Realizada no dia 21 de agosto, a visita ao terminal de Guarulhos (SP) e às instalações do Parque Rodoviário de Cachoeiro do Itapemirim já havia sido solicitada há bastante tempo. Sua realização chegou a ser cobrada em editorial de **TM**, edição n° 328, que mereceu veemente resposta de Cola na edição n° 330.

Na contestação, o empresário declarava que a Itapemirim estava 'de portas abertas' para a imprensa.

Passando da retórica à ação, Cola, além de atender pessoalmente à reportagem, colocou à disposição de **TM** em Guarulhos e em Cachoeiro um batalhão de diretores e assessores, entre os quais o diretor vice-presidente, Camilo Cola Filho, o diretor superintendente, José Luiz Santolim, o diretor de Operações, Maurício Gazola, e o presidente da Itapemirim Cargas, Olympio Morato.

**Um novo Clip** — Enquanto a produção de ônibus não volta ao normal (ver a última página), as linhas de montagem da Itapemirim vão sendo parcialmente ocupadas pela fabricação do Clip, furgão intermediário entre a Kombi e o L-709, desenvolvido pela empresa para acelerar coletas e entregas.

Com capacidade para 1 600 kg, a versão atual tem chassi Agrale, motor MWM de três cilindros, rodado simples, que leva 1 600 kg ou 12 m<sup>3</sup> de carga.

Seis unidades do Clip já rodam em testes no Rio de Janeiro, onde chegam até a dobrar a rapidez das operações. Como uma porta interna liga a cabina ao compartimento das mercadorias, a carga pode ser manuseada pelo ajudante enquanto o motorista dirige.

A empresa descarta a possibilidade de utilizar o Trafic, porque “é



Fotos: Paulo Igarashi

muito caro e não tem porta interna”, explica Morato.

Algumas unidades já estão sendo montadas sobre plataformas produzidas pela própria Itapemirim, que pretende adotar não só o motor MWM X-10 como também o Cummins B. E já há estudos para melhorar o visual do produto, que ganharia linhas mais suaves.

Além de suprir as necessidades da Itapemirim Cargas, que opera cerca de quatrocentos veículos de coleta e entrega, o Clip será também



*Velhos 0-355 viram furgões com capacidade para 30 m<sup>3</sup> de carga. Preenchendo a atual ociosidade da linha de montagem, o Clip vai ganhar linhas mais suaves*



vendido a terceiros. “Nosso preço será competitivo”, diz Santolim.

**Metamorfose** — Na ociosa linha de montagem da Itapemirim, velhos e combalidos ônibus 0-355 passam, no momento, por uma vedadeira metamorfose.

Uma opção da empresa seria recuperar as unidades já desgastadas e enfrentar a rejeição do usuário, que prefere ônibus mais novos e mais altos (o 0-355 tem apenas 3 m de altura). Outra consistiria em vendê-

las a preços pouco compensadores (no máximo, Cr\$ 2,5 milhões por unidade, riguarda Santolim).

Descartando as duas alternativas, a Itapemirim prefere aproveitar seus recursos industriais para converter os coletivos no Cargo Car, um espaçoso furgão de 30 m<sup>3</sup> (fora os 3 m<sup>3</sup> adicionais do bagageiro), com capacidade para transportar 6 t de carga. O Cargo Car é um veículo expreso de transferência rodoviária (aproveita, para tanto, a boa velocidade do ônibus) dotado de leito na cabi-

na, porta lateral pantográfica do lado direito, porta traseira e janelas inteiramente fechadas por chapas.

Nada menos do que 45 Cargos Car já estão rodando, devidamente licenciados pelo Contran, que permite ao proprietário mudar a destinação original do veículo. Outros quinze já estão em montagem, e o plano da empresa é chegar às cem unidades.

**Pronto em 1992** — Concebido para atender às necessidades da Trans-



*Cola abriu as portas para mostrar a TM o superterminal de Guarulhos, que começa a funcionar ano que vem. Nas instalações atuais, 'gaiolas' aumentam o espaço.*



Fotos: Paulo Igarashi

portadora Itapemirim até o ano 2010, o superterminal de Guarulhos ocupa área de 96 mil m<sup>2</sup>, ao lado das instalações atuais, terá 36 mil m<sup>2</sup> construídos, e vai custar US\$ 40 milhões, dos quais US\$ 8 milhões em equipamentos de informatização.

O carro-chefe do conjunto é um prédio em '1', de duas 'pernas' (uma com 18 800 m<sup>2</sup>, outra com 10 496 m<sup>2</sup>), que abrigará docas para 176 caminhões, todas elas equipadas com plataformas niveladoras (projetadas e fabricadas pelo próprio grupo), que permitem ajuste de 80 a 120 cm na altura, por um sistema de aba e contrapeso.

As instalações incluem também um viaduto de acesso, pátio para 512 veículos de carga, um prédio de administração, um prédio de apoio a motoristas e caminhoneiros, posto de abastecimento e lavagem e hotel com quinhentos leitos.

Em março de 1988, a construção estava na fase de urbanização e movimentação de terra. Como o terreno tinha desnível de 12 m, a obra, realizada pela Compasso, a construtora do grupo, exigiu 220 mil m<sup>3</sup> de corte e outros 160 mil m<sup>3</sup> de aterro.

Mais de três anos depois, o conjunto entra em fase de acabamento, para começar a ensaiar a operação no segundo semestre de 1992. Pelo cronograma inicial, o terminal começaria a funcionar experimentalmente no final deste ano, mas a recessão desacelerou o projeto.

O plano inicial consistia em dotar o terminal de eficientes esteiras, com capacidade para suportar picos de até 3 200 t de carga por dia (o movimento atual é de 450 t/dia) e de 330 t de carga em triagem por hora. As esteiras, no entanto, acabaram adiadas para quando a demanda aumentar.

Para apoiar a expansão de Guarulhos, a Itapemirim inaugurou, nos

últimos dois anos, novos terminais em Campinas (10 mil m<sup>2</sup>), Campos (4 mil m<sup>2</sup>), Fortaleza (10 mil m<sup>2</sup>), Belém (6 mil m<sup>2</sup>), Juiz de Fora (4 mil m<sup>2</sup>), Salvador e Recife.

**Gaiolas** — Enquanto as obras não ficam prontas, o atual terminal de Guarulhos procura aumentar sua capacidade, utilizando 180 gaiolas metálicas empilháveis com capacidade para 3 m<sup>3</sup> ou 600 kg. A empresa está desenvolvendo gaiolas desmontáveis para viagens. Vinte delas lotarão um semi-reboque e o equipamento terá dimensões compatíveis com os veículos menores.

O terminal de São Paulo está utilizando também trinta furgões equipados com rádio. Cada um deles atende a uma zona específica. Feitos por telefone, os pedidos de coleta são registrados no computador e transmitidos pelo rádio ao veículo que atende àquela zona.