

Transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 340 - JULHO 1992 - Cr\$ 15 000,00



SEGURANÇA ASFALTO SELVAGEM

CAMINHÕES

Mercedes
amplia família
cara-chata

ENTREVISTA
Affonso Camargo
fala a TM

PARA EMPRESAS
DE TRANSPORTE DE CARGA E
DE TRANSPORTE COLETIVO

CARREGUE SEU COMPUTADOR COM ESTAS 4 SOLUÇÕES!

Quatro softwares testados e aprovados para sua empresa lucrar mais!

COM FRET, VOCÊ LUCRA SEMPRE NO FRETE.

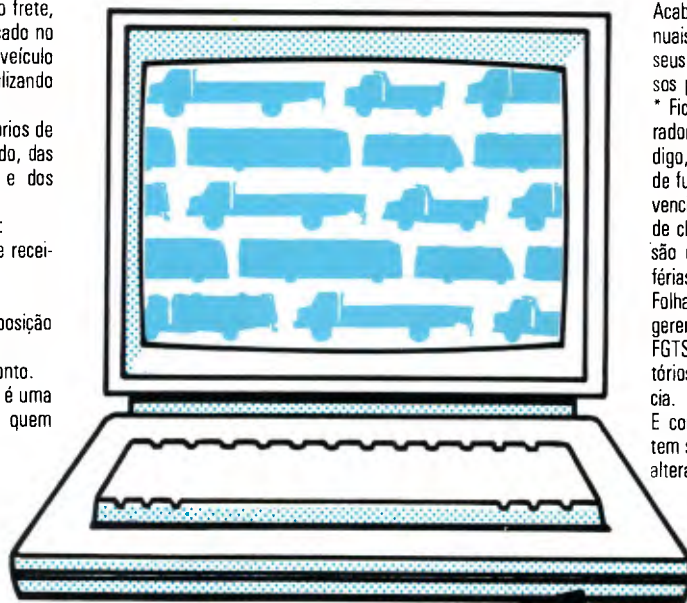
Com FRET, você pode calcular e gerenciar o frete, comparando o preço calculado com o praticado no mercado. E, também, pode escolher o veículo mais adequado para a operação, racionalizando custos.

Além das tabelas de frete, FRET gera relatórios de planilha de custos de cada veículo cadastrado, das despesas administrativas e de terminais e dos principais insumos.

FRET também faz análises para identificar:

- * o número de viagens para igualar custo e receita;
- * a produção ideal de sua empresa;
- * a participação de cada insumo na composição do preço;
- * a margem de lucro ou preço com desconto.

Também em versão para rede Novell, FRET é uma ferramenta de trabalho indispensável para quem quer lucrar em cada quilômetro!



INFOPAG RESOLVE SUA FOLHA DE PAGAMENTO

Acabe com as antiquadas fichas e controles manuais, reduzindo as margens de erro e também seus custos! INFOPAG oferece todos estes recursos para a sua empresa:

- * Ficha financeira de dezembro a dezembro * Gerador de relatórios * Relatórios por ordem de código, centro de custos ou alfabética * Alteração de funcionários por centro de custos * Controle de vencimentos * Provisão de férias/13º * Emissão de cheques * Controle de vale-transporte * Emissão de recibos de pagamentos, adiantamentos e férias, quitações, vales-transporte e autônomos * Folha de pagamento * Relação bancária * Resumo gerencial por centro de custos * Guia INSS * FGTS * Relação de admitidos e desligados * Relatórios de final de exercício * Controle de frequência.

E com uma pequena taxa de manutenção você tem seu INFOPAG sempre atualizado com todas as alterações legais e em versões aperfeiçoadas!

O MELHOR CONTROLE DOS PNEUS ESTÁ EM "PNEU-CONTROL"

PNEU-CONTROL faz a análise técnica objetiva dos pneus de sua frota, racionalizando e otimizando os custos deste dispendioso componente. Ele permite o melhor acompanhamento técnico, gerando 9 relatórios:

- * Custos por km * Posição por veículo * Resumos de participação na frota por marca, modelo e medida * Número de pneus por recapes * Resultados em km por recapadora e carnêback utilizado por vida * Pneus fora de serviço e motivo * Furos num veículo com data, número de pneus e posições * Lotes de pneus que saíram de serviço, comparando o rendimento entre marcas, modelos e capacidade de carga, custo/quilômetro * Saldos do pneu por qualquer motivo * Tempo de utilização de máquina após o cadastramento meia hora por dia.

Com este sistema, você recebe o treinamento de operação e um treinamento técnico em pneus, para o levantamento de dados no campo!

PROGRAMAS COMPATÍVEIS COM MICROS PC

TOME A MELHOR DECISÃO:
PEÇA HOJE MESMO MAIS
INFORMAÇÕES SOBRE ESTAS
SOLUÇÕES EM SOFTWARE!
TEL.: (011) 575-1304

REALIZAÇÃO

TM OPERACIONAL
CONSULTORIA

UMA DIVISÃO DA EDITORA TM LTDA.

SOFT-BUS CALCULA MELHOR AS TARIFAS DE ÔNIBUS

Com um simples disquete, SOFT-BUS calcula e gerencia tarifas de ônibus.

Desenvolvido no Departamento de Transportes da Escola de Engenharia de São Carlos (DETESC), da Universidade de São Paulo, SOFT-BUS mostra diretamente na tela ou em relatórios impressos:

- * uma planilha detalhada e relatórios especiais, sem as distorções dos métodos tradicionais;
- * a síntese dos resultados financeiros: receita, custos, lucro/prejuízo e ajuste de tarifa;
- * a exata remuneração de capital, com taxas de juros do mercado e a influência da inflação nas receitas e nas despesas.

SOFT-BUS é de fácil utilização e vem com um Manual de Operações completo!

Ano 29 - n.º 340 - Julho de 1992
ISSN n.º 0103-1058 - Cr\$ 15 000,00

SUMÁRIO

LANÇAMENTOS

12 Mercedes-Benz amplia a família cara-chata
Fábrica lança novas versões de cabina avançada

MANUTENÇÃO

15 Receitas para comprar peças mais baratas
Frotistas já pechincham e recorrem ao paralelo

ESPECIAL: AS VIAS E A SEGURANÇA

CONSERVAÇÃO

18 O perigo que vem das ruas e das estradas
Culpa pelo acidente nem sempre é do motorista

PROJETO

22 Mau planejamento é o berço dos acidentes
Pontos negros resultam de projeto malfeito

SINALIZAÇÃO

26 Técnicos criticam a falta de padronização
Normas baseiam-se em padrões já ultrapassados

MEDICINA DE TRÂNSITO

28 Demora no socorro é o principal problema
'Anjos do Asfalto': um exemplo ainda isolado

OPERAÇÃO

32 Ações bem estudadas reduzem os acidentes
Como a Dersa opera o sistema Anchieta/Imigrantes

INTERNACIONAL

34 Em Tóquio, informática orienta motoristas
Projetos *Amtics* e *Racks* já deram bons frutos

SÃO PAULO

35 Ronda contínua traz segurança às Marginais
Como a CET controla um milhão de veículos/dia

TRANSPORTE URBANO

38 Entrega urbana diminui riscos de desastres
Opção já entusiasma transportadoras paulistanas

POLICIAMENTO

40 Falta tudo: efetivos, recursos e viaturas
Os 6 mil homens da PRF não são suficientes

RODOVIA URBANA

43 Quando a estrada vira rua, o perigo cresce
Nem sempre é fácil dividir as responsabilidades

ENTREVISTA

45 Ministro Camargo quer recuperar rodovias
Os outros modais também vão merecer atenção

Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

LANÇAMENTO

53 Comil faz high-deck mais baixo e flutuante
Gallegiante tem linhas arrojadas e oblíquas

ENCARROÇADORA

56 Ciferal sobe a serra e dá a volta por cima
Empresa compra antiga fábrica da Fiat em Xerém

SEÇÕES

Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6 Rumos e Rumores - 50 Produtos - 51 Última Parada - 58

Capa: Carlos Bourdiel

REDAÇÃO

Editor
Neuto Gonçalves dos Reis
Redatora-Chefe
Valdir dos Santos
Redator Principal
Gilberto Penha de Araújo
Redatores
Carmen Lígia Torres
Walter de Sousa
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.º Antônio Lauro V. Neto

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor
Ryniti Igarashi
Gerente
Marcos Antonio B. Manhanelli
Representantes
Carlos A. B. Criscuolo, Roberto Lucchesi Jr.
Vito Cardaci Neto

Representantas

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 de Sul
CasaGrande - Representações
Ivano CasaGrande
Rua Gonçalves Ledo, 118
Fones: (051) 224-9749 / 224-5855
Telex 511917
- 90160 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente
Mirugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente
Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição
LOBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas
Anual (doze edições) Cr\$ 369 000,00
Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso Cr\$ 15 000,00. Em estoque apenas as últimas edições.
Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme R.E. Proc. DRT. 1 n.º 14 498/85 de 06/12/85.

Circulação: 17 000 exemplares
Registrado no 2.º Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob n.º 705 em 23/03/1963; última averbação n.º 26 394 em 20/07/1988.
As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.
Uma publicação de

Editora TM Ltda.
Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

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

C.G.C. 53 995 544/0001-05
Inscrição Estadual n.º 111 168 673 117



Filiada à ANATEC e à ABEMD
Circula em Agosto / 1992

NTC rebate mais uma crítica

Com relação às opiniões do Sr. Moacir Ferro, publicadas na seção CARTAS de TM n.º 339, de junho de 1992, gostaria de fazer as seguintes colocações:

Concordamos com o Sr. Moacir Ferro, quando faz críticas ao congresso do ano passado, realizado em Natal. Realmente, o congresso de Natal, como os que vêm sendo realizados ao longo dos últimos anos, não atingiu os objetivos esperados, especialmente no aspecto técnico. No entanto, ele representou uma evolução do ponto de vista de organização, o que foi reconhecido por praticamente todos os participantes, conforme demonstra pesquisa realizada pela NTC.

O Sr. Moacir Ferro diz que os líderes deveriam refletir sobre o ocorrido em Natal e partir para um novo tipo de congresso. Por outro lado, as modificações no congresso deste ano decorrem exatamente da reflexão que as lideranças sindicais e os empresários fizeram sobre os eventos anteriores. Foi com base na avaliação deles que a NTC, apoiada pelos sindicatos e pelas federações do setor, conforme reuniões intersindicais realizadas em São Paulo e em Brasília, resolveu partir para um novo tipo de congresso, desta vez num ambiente que irá proporcionar uma maior participação dos congressistas no plenário. Acrescento também que, apesar de sua longa duração, o próximo congresso será um encontro com muito mais trabalho do que lazer. Basta analisar a programação que a NTC está divulgando para verificar que, com exceção dos dias de embarque, de desembarque e daqueles em que o navio estiver em Buenos Aires, nos demais dias todas as manhãs e todas as tardes serão ocupadas com trabalhos de plenário. (...)

Com relação aos períodos em que não haverá plenário, é importante esclarecer que a reserva de algumas horas para o lazer é uma

praxe em todos os congressos realizados tanto no Brasil como nos demais países do mundo. (...)

Discordo do Sr. Moacir Ferro com relação à colocação de que este não é o momento ideal para a realização do evento nos moldes em que está sendo programado, em função da situação do país. Tenho convicção de que os empresários do setor não podem deixar que a situação do país os impeça de continuar lutando, de continuar em permanente busca por soluções para a melhoria de suas operações. (...)

Com relação ao custo do congresso, levantamentos feitos pela comissão organizadora atestam que tanto o congressista como a NTC irão arcar com um custo menor que o de um congresso que fosse realizado em terra. A comissão organizadora dispõe de levantamentos que podem ser consultados pelos interessados.

No que diz respeito à série de questões que o setor enfrenta, levantadas pelo Sr. Moacir Ferro, gostaria de dizer que a função de um congresso não é resolver problemas, mas detectá-los e estabelecer alternativas de solução, de tal maneira que as entidades de classe possam, com respaldo de todo o sistema de representação, encaminhá-las ao governo ou orientar as empresas sobre o tipo de comportamento que devem adotar de modo a enfrentar situações como a que hoje estamos vivendo. Porém, não podemos esperar que o governo resolva todos os problemas do setor, pois ele não o fará. (...) É importante salientar ainda que a maioria das questões enfrentadas pelo transporte rodoviário de carga está dissociada do aspecto político vivenciado pelo país e pode encontrar solução em mudanças de comportamento por parte das empresas. (...)

Quando à presença de autoridades no próximo congresso, garanto que, caso não possam participar durante todo o decorrer do evento, nada impede que venham a

estar presentes nos debates, em determinados trechos do percurso do navio. Ou seja, elas poderão embarcar num determinado porto, participar de debates e desembarcar no porto seguinte. (...)

DOMINGOS FONSECA

NTC — Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga
Presidente
São Paulo-SP

Fontes taxa encontro de 'megalomaniaco'

“Como pioneiro no combate à infeliz idéia do congresso ‘Bateau Mouche’ (veja TM n.º 331), é com grande satisfação que vejo outros colegas, tais como Moacir Ferro, analisando e criticando esse encontro ‘megalomaniaco’.

Na atual situação, é contraditório vermos representantes da NTC, de ‘gravata borboleta’, em turismo preliminar pelo Brasil a vender esse incrível congresso.

Caro Ferro, vamos pagar para ver. Congratulações.

L. C. FONTES
Ímola Transportes
Diretor-Presidente
Guarulhos-SP

Faróis acesos durante o dia

Cumprimentos pela aula de cultura e de bom senso dada no artigo “A luz do dia” (Neuto Escreve, TM n.º 337, abril de 1992).

Num país viciado em soluções que sempre envolvem bilhões de dólares, é com felicidade que vemos a apresentação de soluções baratas e de resultados tão profundamente produtivos.

Assim se moderniza um país! Assim se ataca a inflação! Assim tornamos mais humano o sistema de transporte!

ANTONIO CELSO DE QUEIROZ E SOUZA
Translog Consultoria e Engenharia de Sistemas
Diretor
Rio de Janeiro-RJ



NEUTO

ESCREVE

Asfalto selvagem

Desde 1987 que, uma vez por ano, o assunto principal de **TM** tem sido a segurança do transporte comercial. Nos últimos três anos, em particular, a redação se impôs a ambiciosa empreitada de analisar, sucessivamente, o papel dos três vilões do trânsito — pela ordem, o motorista, o veículo e a via.

A missão começou a ser cumprida em agosto de 1990, quando **TM** levantou o que estava sendo feito para treinar o motorista, tido como responsável por 70% dos acidentes. O trabalho prosseguiu em julho de 1991, quando a revista demonstrou que tão importante quanto melhorar o desempenho dos condutores é fabricar veículos comerciais à prova de maus operadores.

Agora, chegou a vez de falar sobre o papel das ruas e das estradas nos acidentes de trânsito. Enfeixadas sob o título de capa "Asfalto selvagem", as dez reportagens desta edição sugerem algumas reflexões inevitáveis.

A primeira delas confirma integralmente a conclusão a que **TM** chegou no ano passado: atribuir ao homem a maior parcela pela culpa dos acidentes constitui um equívoco inominável.

Quase sempre, o desastre de trânsito resulta de uma combinação de fatores desfavoráveis. Graças à proverbial falta de estatísticas, não é possível quantificar, no Brasil, o peso da rodovia en-

tre tais fatores. No entanto, segundo dados ingleses, a via e o meio ambiente participam de 32% das ocorrências de trânsito. "Apesar de não ser considerado importante, o esquema viário (...) cria situações patologicamente propícias a acidentes", confirma o estudo do Geipot intitulado O Acidente de Tráfego, Flagelo Evitável.

Geralmente, a insegurança já nasce de um projeto malfeito, baseado, quase sempre, em modelos importados. Por exemplo, no Brasil foi comum, por muito tempo, o abuso dos aclives, onde velhos caminhões de baixa potência induziram e continuam induzindo ultrapassagens perigosas. Mas este é apenas um dentre os inúmeros tipos de pontos negros que proliferam nas rodovias.

Não faltam canhestras tentativas de remediar tais erros, recorrendo-se, para isso, a uma sinalização indiscriminada. No entanto, mesmo quanto são corretamente utilizados, os sinais de trânsito brasileiros, especialmente os horizontais, além de não obedecerem a nenhuma padronização, baseiam-se em critérios de visibilidade, de velocidade e de distância de frenagem já ultrapassados.

Para complicar ainda mais, as rodovias brasileiras, com raras exceções, pecam pela má conservação. A extinção do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis foi um erro que está custando caro ao país.

Enquanto a Petrobrás retém em seus cofres recursos do novo imposto sobre importação de petróleo (um mero paliativo, diga-se de passagem), o governo retira do Congresso a emenda constitucional que recria o Fundo Rodoviário Nacional. E sem dinheiro, reconhecem as autoridades, não há nada a fazer.

A situação poderia ser menos dramática se as estradas e as ruas fossem bem operadas, como acontece, por exemplo, em Tóquio (veja matéria). É bem verdade que em São Paulo a Dersa utiliza, no sistema Anchieta/Imigrantes, modernas técnicas, tais como inversões de mãos, comboios, bloqueios contra neblina, balanças rigorosas ou esquemas especiais de atendimento a acidentes com cargas perigosas.

Da mesma forma, na Capital do Estado, um sistema de ronda contínua da CET garante a segurança das marginais do Tietê e do Pinheiros. Tratam-se, no entanto, de casos raros. Na maior parte do país, a engenharia de tráfego continua sendo vista como caso de polícia. E o pior é que falta policiamento. A Polícia Federal, por exemplo, precisaria dobrar seu efetivo para dar conta do recado. Não é de se estranhar, portanto, que os acidentes se multipliquem, especialmente nas regiões onde as rodovias cruzam o perímetro urbano.

Se os desastres são inevitáveis, deveria restar, pelo menos, o consolo de um rápido atendimento aos feridos. Infelizmente, mais uma vez, projetos bem-sucedidos, como o dos Anjos do Asfalto, que reduziu em 32% o índice de mortes na perigosa Dutra, ainda são muito poucos. De tudo isso, conclui-se que, de fato, nunca o asfalto brasileiro foi tão selvagem. Está na hora de começar a humanizá-lo.

Wando Borges assume Secretaria Nacional

Depois de ficar dois meses sem um titular na Secretaria Nacional dos Transportes, o ministro Afonso Camargo nomeou o economista mineiro Wando Pereira Borges, que foi secretário-geral do então ministro Eliseu Resende, e também presidente do Geipot.

Suplente de deputado federal pelo PFL mineiro, Wando Borges assumiu declarando disposição para enfrentar os desafios da falta de recursos, das rodovias esburacadas, dos portos ineficientes, das deficiências dos equipamentos ferroviários, da organização do transporte interestadual de passageiros — que “deixa muito a desejar” — e dos precários transportes marítimo e hidroviário, e prometendo “a mais completa lisura e o propósito de atender ao melhor interesse público”.

Na solenidade de posse de Borges, o ministro Afonso Camargo atestou a honradez do seu novo secretário ao lembrar que seu nome ficou na vitrine por sessenta dias desde que foi cogitado para o cargo. “Em nenhum momento, alguém veio a mim para dizer que ele não é uma pessoa honrada”. Camargo disse que sempre cultivou a convivência com os mineiros. Por isso, pediu ao presidente Collor para que trouxesse alguém de Minas para a Secretaria Nacional. Debitou a demora na nomeação à cautela mineira na tomada de decisões.

Com essa nomeação, completa-se o segundo escalão do ministério, que já sofreu uma defecção. O diretor do DTT — Departamento de Transportes Terrestres, Paulo Cavalcante Soares, ficou um mês no cargo. Denunciada a sua ligação com o empresário Camilo Cola e a sua indicação via PC Farias, com objetivo de segurar o projeto de desregulamentação do transporte interestadual de passageiros, sua queda ficou iminente. A nomeação, por outro la-



Wando P. Borges: enfrentar desafios

do, desagradou a bancada capixaba de sustentação do governo. O senador Gerson Camata teria feito referências pouco elogiosas a Cavalcante, comparando-o a uma raposa que é encarregada de cuidar de um galinheiro.

Assumiu, em seu lugar, o engenheiro pernambucano Ítalo Brito Sobral, funcionário de carreira da Rede Ferroviária Federal, ligado ao diretor geral do DNER, Inaro Fontam Pereira.

Escândalo PC Farias respinga no setor

Várias denúncias veiculadas pela imprensa na cobertura do caso PC Farias envolvem empresários do setor de transportes e mostram a influência do ex-tesoureiro da campanha eleitoral do presidente Collor nos órgãos do governo para a área:

□ pedido de empréstimo à Petrobrás pelo presidente da Vasp, Wagner Canhedo, acompanhado de telefonemas do secretário-geral da Presidência da República, embaixador Marcos Coimbra, e do empresário Paulo César Farias ao então presidente da companhia, Luís Octávio da Mota Veiga, que se demitiu por não ceder a essas pressões;

□ pagamento mensal a Paulo César Farias, de US\$ 500 mil, pelas empresas de ônibus interestaduais que almejavam obter reajustes das tarifas acima da inflação e segurar o projeto de desregulamentação do setor — denúncia prontamente desmentida pelo presidente da Itapemirim, Camilo Cola, e pelo diretor da Águia Branca, Ailmer Chieppe;

□ transporte de eleitores de Collor por empresas de transporte rodoviário de passageiros, lideradas pelo grupo União, de Recife e Maceió, e do empresário Luiz Calheiros Neto, tido como um dos homens de ouro de PC Farias;

□ boicote dos empresários de transporte urbano de passageiros no dia do segundo turno das eleições presidenciais, para diminuir os votos de Lula em Salvador, em Fortaleza, em Brasília e em cidades da Baixada Fluminense e do interior de São Paulo;

□ nomeação de, pelo menos, quatro nomes para o segundo escalão do Ministério dos Transportes e Comunicações, indicados por representantes do setor próximos de PC Farias;

□ nomeação de Marcelo Ribeiro, por indicação de PC Farias, para a Secretaria Nacional dos Transportes. Ribeiro foi ex-diretor da empreiteira Tratex. Deixou o posto depois do escândalo SOS Rodovias, que destinaria meio bilhão de dólares ao conserto emergencial das estradas federais, que Ribeiro distribuiria entre as empreiteiras, sem licitação;

□ o ex-deputado Renan Calheiros afirmou à revista *Veja* que o substituto de Ribeiro, José Henrique D'Amorim Figueiredo, que saiu sob denúncias de desvio de verbas, também foi indicado por PC Farias;

Além do caso PC Farias, a Polícia Federal investiga o envolvimento de Lauro Martiniano de Almeida, ex-presidente da Rede Ferroviária Federal, na privatização dos armazéns da Agef, empresa que se achava, então, a ele subordinada.



Fotos: Arquivo TM

Adalberto Pansan: trabalho em equipe

Candidatura de Pansan abre sucessão na NTC

Marcada para novembro, a eleição da nova Diretoria da NTC — Associação Nacional das Empresas de Transporte de Carga promete acirrar a velha rivalidade entre dois vizinhos. “Pode escrever aí que sou mesmo candidato a presidente da NTC”, declara Adalberto Pansan, presidente da Fetcesp — Federação das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo, que divide com a Associação o Palácio dos Transportes, situado no começo da via Dutra, em São Paulo.

Radicado em Americana (SP), Pansan, no entanto, não se enquadra no figurino de alguns assessores da NTC. “Faltam a ele, principalmente, trânsito nacional e uma melhor capacidade de expressão”, criticam.

Elegante e bem-falante, o atual presidente da NTC, Domingos Fonseca, ainda não decidiu se pleiteará a reeleição. “Diria que 99% da minha disposição é no sentido de não me candidatar”, des-conversa.

De onde viria o aparente desinteresse? Fonseca diz-se particularmente desencantado com sua frustrada tentativa de modernizar os estatutos da NTC. Enxergando na proposta uma manobra do atual presidente para se perpetuar no poder (as eleições passariam a ser indiretas), os representantes dos sindicatos paulistas, comandados por Pansan, retiraram-se em bloco de uma reunião intersindical realizada em maio.

Segundo seus assessores, a eventual desistência de Fonseca não

significa o fim das resistências a Pansan. Por isso, já articulam nomes alternativos, tais como os de Romeu Luft (RS), de Antônio Siqueira (BA) e de Heber Boscoli (MG).

Pansan admite até mesmo retirar sua candidatura, “se surgir um nome melhor do que o meu”. Mas não aceita as críticas da assessoria da NTC. “Uma andorinha só não faz verão”, defende-se. “Administrar uma entidade de classe é tarefa para uma equipe, não para um super-homem.”

“Só boa conversa e ternos bem-cortados não resolvem nada”, alfineta o empresário Valmor Weiss, um dos eleitores de Pansan. “Nosso transporte está precisando mesmo é de um Lech Walesa.”

“Prefiro a autenticidade de um ‘caipira’ à vaidade dos entusiastas de cruzeiros de luxo”, reforça Luiz Carlos Fontes, presidente da Ímola Transportes, um dos maiores críticos do próximo congresso da NTC.

“A diretoria da NTC fecha, em peso, com o Domingos”, rebate Tânia Drummond, diretora da entidade e presidente da Federação do Rio de Janeiro. “Ele está modernizando o setor, dando grande apoio às federações e conseguindo coisas importantes, tais como a liberação dos cruzados no Plano Collor 1 e a extensão aos caminhões da redução dos preços dos veículos.”

Cola continua candidato à CNT

O mineiro Clésio Soares de Andrade acredita que já tem a maioria dos votos das federações de empresas de ônibus, setor que deve indicar o próximo presidente da CNT — Confederação Nacional do Transporte. Seu adversário Camilo Cola, no entanto, continua mais candidato do que nunca e já vem até mesmo cabalando votos junto às federações de outros modais.

As renovadas esperanças de Cola baseiam-se numa ambigüidade dos estatutos da CNT, que não deixam claro se o setor de passageiros poderá indicar apenas um candidato, ou mais de um.

Munido de um parecer jurídico, Cola aposta na segunda hipótese, a de que, mesmo perdendo a disputa inicial, poderia vencer num colégio mais amplo, composto pelos delegados das federações de todos os modais.



Camilo Cola: ambigüidade do estatuto

■ Valmor Weiss, diretor da V. Weiss Transportes, do Paraná, foi escolhido para presidir a nova Comissão dos Maloteiros do Setcesp, sindicato das empresas do TRC de São Paulo, marcando sua volta à liderança do setor. Valmor foi presidente do sindicato do Paraná e

hoje é vice-presidente da Federação das Indústrias locais. Nessa função, conseguiu a internacionalização do Aeroporto de Curitiba.

■ A Cummins, dos Estados Unidos, fez um acordo com a Scania, da

Suécia, para importar a tecnologia da injeção eletrônica de combustível ou EDC (Electronic Diesel Control) que aumenta o rendimento do motor graças a uma otimização do rendimento energético. Nenhuma das fábricas divulgou o valor do contrato.

PISCA

Câmara aprova projeto para os portos

O projeto de modernização dos portos, aprovado pela Câmara dos Deputados, aguarda a aprovação do Senado. Com 650 emendas ao PL-8, o texto aprovado modifica radicalmente as tradicionais regras vigentes nos portos, que representavam um entrave para a melhoria das condições de exportação e de importação no país.

A questão mais polêmica, a da mão-de-obra, foi resolvida com a quebra do monopólio dos sindicatos, que serão substituídos por um órgão gestor da mão-de-obra administrado por operadores portuários (empresários). Terminais automatizados e embarcações equipadas com aperfeiçoamentos tecnológicos poderão dispensar os trabalhadores. Com relação aos terminais privados, o proje-



A mão-de-obra será contratada por operadores dos portos e não mais pelo sindicato

to aprovado permite a operação de carga de terceiros. O valor das tarifas portuárias também passará a ser de responsabilidade exclusiva de cada porto.

Essas, entre outras mudanças, representam, na opinião de Vinicius Dias de Oliveira, membro da Comissão de Transportes da Fiesp, um avanço para o setor portuário, uma vez “que abrem a perspectiva de atuação para a iniciativa privada”. Segundo ele, o projeto em questão quebrou o monopólio das concessionárias, que passam a ser policiadas pela CAP — Comissão de Administração Portuária. “Acredito que nesse esquema os esforços possam

ser melhor direcionados”, diz.

Ele ressalta, no novo projeto, a criação da figura do operador portuário. “Teremos, agora, uma figura a quem atribuir a responsabilidade pelo serviço”, afirma. Oliveira faz pequenas ressalvas ao que chama de ‘problemas técnicos’, tais como a designação da AEB — Associação dos Exportadores Brasileiros como responsável pela nomeação de funções importantes no novo sistema. Porém, acredita que são questões de fácil solução no Senado. Consciente da necessidade de tempo para a adaptação das novas regras à prática, Oliveira está otimista: “Agora, temos um horizonte.”

DESTAQUE

TRAFIC, DA GM-RENAULT, EM NOVAS VERSÕES



As novas carroçarias são da Rontan

A General Motors, que traz da Renault argentina o utilitário Trafic, está lançando as versões microônibus, ambulância e ônibus escolar, com carroçarias feitas pela Eletro Metalúrgica Rontan, de São Paulo. Idealizado para o transporte de cargas leves, o Trafic, com as novas versões, amplia o conceito de utilitário ao avançar para dentro de nova

faixa de mercado. A próxima versão é a ambulância UTI, com altura interna de 1,90 m, maca de pernas dobráveis, armários, pia com reservatório de água e acabamento lavável.

A tendência, segundo a GM, é no sentido de oferecer mais opções. Na Argentina, já existem várias: motor home, van executiva, furgão com teto elevado ou com cabina dupla, furgão frigorífico ou isotérmico e veículo para corpo de bombeiros. A GM também promete motores a gasolina e a gás natural.

Graças à isenção de alíquota de importação, via protocolo 21 Brasil-Argentina, as novas versões contam ainda com a redução de IPI, que cai para 5% no caso de ambulância, e para zero nos casos de microônibus e de ônibus escolar, o que torna seu preço competitivo com os produtos nacionais. A ambulância, com duas macas e um banco para as-

sistente, custa US\$ 25 297, e o microônibus custa US\$ 24 674. O preço do ônibus escolar não estava definido pois esse modelo é feito sob encomenda.

Segundo a GM, a posição do motor, na dianteira do veículo, garante segurança ao motorista e oferece mais espaço interno. O acabamento dos utilitários, feitos pela Rontan, mantém inalteradas as características originais da Renault, e suas cores básicas são o branco, o bege e o vermelho.

O microônibus oferece quinze bancos anatômicos com estrutura tubular, estofados com espuma de densidade 25 e com revestimento em tecido. O piso é revestido com borracha, e o teto com courvin. As janelas, em vidro verde, têm abertura deslizante.

O modelo escolar é feito sob encomenda e tem capacidade para 21 passageiros, possui duas portas laterais e vem equipado com tacógrafo.

O que Você será quando o Brasil crescer?

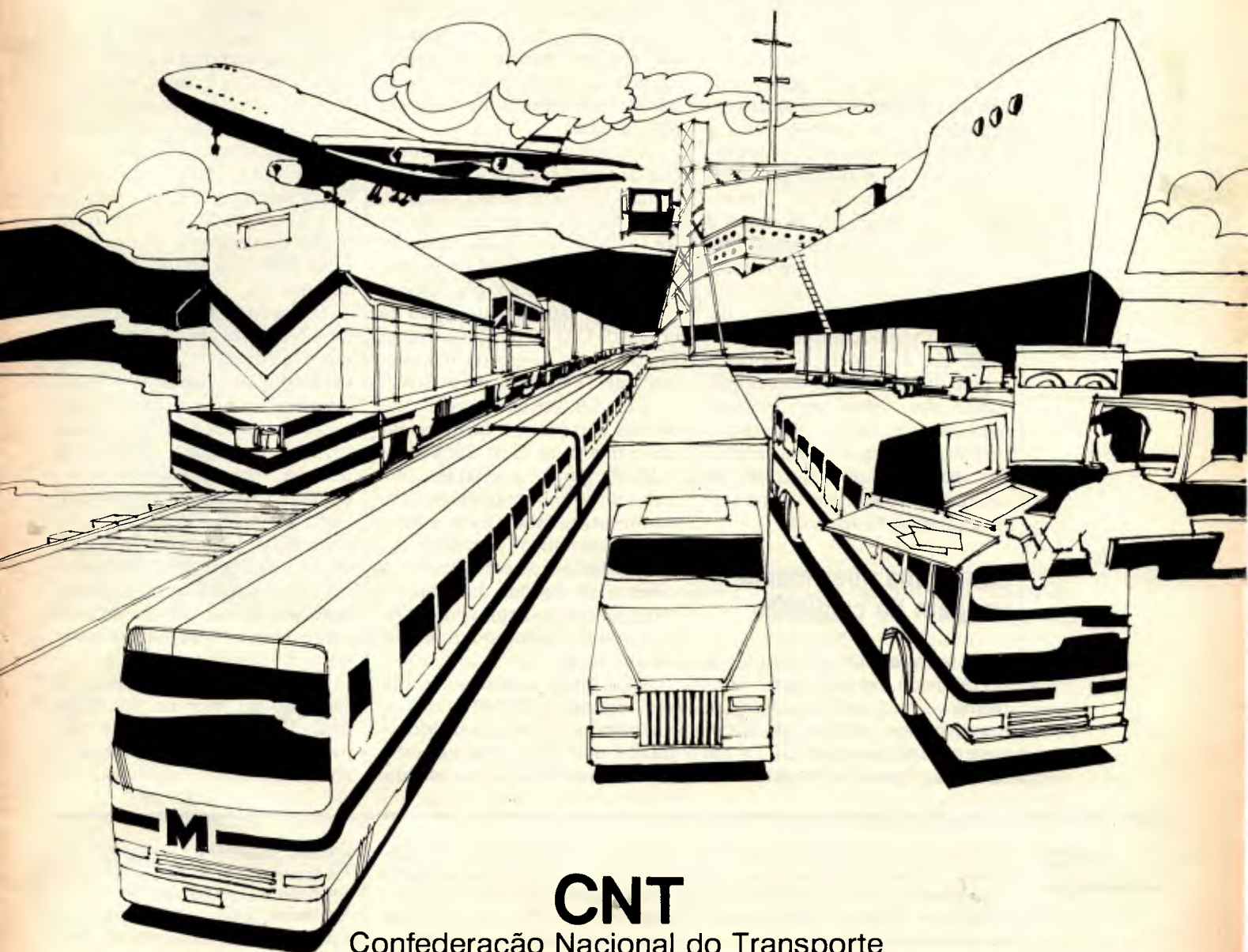
O Brasil vai retomar o crescimento econômico. Indicadores confiáveis demonstram essa tendência para os próximos anos.

E você, transportador, o que será quando o Brasil crescer?

Para ajudá-lo a responder a essa pergunta e integrar-se à luta para tornar isso realidade, a Confederação Nacional do Transporte reuniu o mais expressivo time nacional de especialistas no ramo para preparar o documento "Brasil: Transporte para o Futuro".

Esse documento não é apenas o mais completo e sólido levantamento sobre necessidades e tendências do setor. "Brasil: Transporte para o Futuro", revisado e aprovado pelos mais expressivos transportadores brasileiros reunidos na "1ª Conferência Nacional para Integração e Desenvolvimento do Transporte", transformou-se em consistente projeto para uma Política Nacional de Transporte.

Reserve desde já o seu exemplar de "Brasil: Transporte para o Futuro", que será lançado em breve pela Confederação Nacional de Transporte - CNT



CNT

Confederação Nacional do Transporte

Carga líquida cria associação nacional

Os transportadores de carga líquida criaram, em 18 de maio deste ano, a Associação Nacional das Empresas de Transporte de Carga Líquida. A diretoria, formada por seis membros, é presidida pelo advogado Carlino Nastari, também presidente da comissão de estudos de equipamentos para transporte, armazenamento e manuseio de fluidos perigosos da ABNT. A gestão durará até dezembro de 1995. Com o objetivo principal de lutar pela proteção do segmento, e também pela segurança no transporte, a ANTCL, inicialmente, concentrará energias na estruturação da entidade em nível nacional. "Pretendemos ter delegados estaduais e representantes regionais onde houver núcleos com intensa movimentação de fluidos perigosos, como, por exemplo, Paulínia", diz Nastari. Depois, continua, pretende-se que a Associação venha a ser um órgão defensor do cumprimento das regras estabelecidas para esse transporte. "Queremos oferecer qualidade e segurança a fim de obtermos o retorno de uma tarifa compatível com o serviço prestado", finaliza.

Campanha quer mudar imagem do caminhão

Com o apoio da Scania, a NTC iniciou, em julho, uma campanha visando reverter a imagem negativa dos veículos de carga perante a opinião pública. Os caminhões, segundo os organizados

Fotos: Divulgação



Fitas de áudio e vídeo estão sendo distribuídas na divulgação da campanha

res da campanha, sempre foram considerados vilões do trânsito nas cidades, agentes poluidores do meio ambiente e responsáveis por elevado número de acidentes nas estradas.

A campanha inclui um comercial de trinta segundos para a televisão, um vídeo de dez minutos, que reforça a importância do setor — "que movimenta cerca de 75% do volume total de produtos em circulação no país, responde por um faturamento anual da ordem de US\$ 30 bilhões e empresa, de modo direto ou indireto, cerca de 13 milhões de pessoas" — para ser veiculado pelos sindicatos patronais, e faixas adesivas com a frase 'Sem Caminhão, o Brasil Pára', que serão colocadas em 600 mil caminhões. "Essas mensagens vão ajudar a valorizar o caminhão", acredita Renê Perroni, gerente de Desenvolvimento de Vendas da Scania e coordenador do Programa de Valorização do Transporte Rodoviário de Carga.

Além disso, a campanha, que está custando US\$ 300 mil à Scania, prevê um Concurso de Monografias, a ser disputado por estudantes universitários, que premia-

rá os vencedores com viagens ao exterior, que os levarão a conhecer as cinco maiores transportadoras do mundo, e com distribuição de fitas cassetes aos motoristas, nas quais se acham gravadas músicas e mensagens educativas.

Por outro lado, o programa busca sensibilizar o governo para a criação de linhas de financiamento destinadas à aquisição de caminhões por empresas e por autônomos.

O slogan da campanha, segundo a NTC, foi criado pela comissão organizadora, mas a revista **Eu Rodo**, publicada pela Volvo, informa, em sua edição de junho, que a associação dos caminhoneiros norte-americanos já havia usado antes essa mensagem, sob a seguinte forma: "Se o Caminhão Parar, a América Pára." J. Pedro Correa, consultor de Relações Públicas da Volvo, a citara em palestra no congresso dos transportadores paulistas, realizada em abril, sobre o tema "Imagem do Transporte Rodoviário de Cargas".

Entre 1987 e 1990, o Setcergs, sindicato do setor no Rio Grande do Sul, também fez uma campanha semelhante, com apoio de revendedores de caminhões.

PISCA

■ Thadeu Castello Branco e Silva, diretor da Empresa Sulamericana de Transportes, foi eleito presidente do Rodopar — Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná para o período 1992-95, em substituição a Adair Casagrande, da Empresa Cattani.

■ O Senai está construindo em São Paulo uma escola profissionalizante para o segmento de transportes, a exemplo da que já possui no Rio de Janeiro, incluindo pista de testes.

■ O Centro de Cursos Extracurriculares do Instituto Mauá de Tecnologia programou para este

segundo semestre os cursos de "Administração Integrada de Logística e Distribuição" e "Administração de Transporte de Carga", ambos com início marcado para 17 de agosto, com aulas às segundas-feiras e quartas-feiras e duração de quatro meses. Inscrições pelo fone (011)571-2250.

Banco Volvo financiará caminhões e ônibus

O Banco Volvo, com patrimônio líquido de US\$ 6 milhões, começa a operar apenas entre outubro e novembro próximos, com matriz instalada em Curitiba e filial em São Paulo. Seu nome já foi definido: Transbanco Banco de Investimentos S.A. e terá caráter de banco múltiplo, para operar tanto a Finame como outras carteiras de crédito para financiamento de caminhões e de ônibus, novos ou usados, de todas as marcas.

O ex-ministro Karlos Rischbieter irá presidir o Conselho de Administração, e o ex-gerente Financeiro da Volvo, Laerte Rissato, será o diretor-superintendente.

“Não temos a pretensão de concorrer com o mercado financeiro”, esclareceu Norton de Oliveira Silva, vice-presidente da Abravo, frisando que a instituição propiciará condições mais favoráveis à ampliação da clientela. “Enquanto banco de investimento, só financiávamos nossos clientes com capital de giro para as empresas, sem podermos financiar o produto”, salientou Silva, afirmando que o objetivo é estender as operações bancárias “aos parceiros de negócios”, tais como fornecedores da Volvo, rede de concessionários e respectivos grupos econômicos.

O atraso do início das operações se deve à demora do Banco Central para apreciar a mudança do controle acionário, uma vez que 33% das ações ordinárias per-



Norton O. Silva: financiar parceiros

tencentos ao Midland Bank, da Inglaterra, foram adquiridas pela Volvo, e os restantes 67%, que eram do Bamerindus, passaram, em agosto de 1991, às mãos das concessionárias Volvo, representadas por 24 grupos empresariais.

São Paulo cria parceria e privatiza estradas

Depois de transferir, pelo prazo de um ano, a manutenção de 512 km de três auto-estradas para sete empresas, incluindo a cobrança de pedágios, o governo do Estado de São Paulo lançou um projeto de parceria com a iniciativa privada para viabilizar obras de construção. Desse modo, foram transferidos trechos de três rodovias: na Washington Luís, o trecho que vai do cruzamento com a Via Anhangüera até São José do Rio Preto; na Castelo Branco, de São Paulo até Espírito Santo do Turvo; e na Marechal Rondon, de Botucatu até Bauru. O contrato inclui uma série de serviços: tapa-buracos, instalação e reparo das sinalizações

vertical e horizontal, roçadas nos canteiros, limpeza e reparo em áreas do DER, recomposição de aterros, remoção de barreiras, desobstrução de galerias de águas pluviais e reparos de guias e de canaletas de concreto.

Em outras estradas, os pedágios já estão sendo operados por terceiros. A Tejofran de Saneamento e Serviços Gerais Ltda. é responsável pelo posto do km 382,9 da Rodovia Brigadeiro Faria Lima (SP-326), e a Sanitec Higienização Ambiental Ltda. é responsável pelo pedágio do km 398,5 da Rodovia Washington Luís, entre Matão e São José do Rio Preto. O Estado está remunerando as operadoras do pedágio por dia de trabalho (em maio, pagava, a cada uma, Cr\$ 3,5 milhões por dia).

O projeto de parceria, por sua vez, prevê a concessão de um determinado trecho de rodovia. O primeiro fica na Castelo Branco, entre São Paulo e Sorocaba, e incluirá a construção de marginais, a recuperação da pista e a complementação dos trevos. O concessionário pagará uma taxa de arrendamento, complementará investimentos do Tesouro do Estado necessários às obras e terá o direito de arrecadar a tarifa de pedágio e as demais receitas inerentes à operação.

O Estado também pretende transferir o sistema Anchieta/Imigrantes, tendo em vista a construção da via descendente da Imigrantes, o sistema Anhangüera/Bandeirantes e as estradas litorâneas hoje operadas pela Dersa.

■ A Scania colocou em funcionamento, em julho, seu novo centro de treinamento para funcionários, e para empregados de concessionárias e de frotistas, em local com área de 6 559 m². Com quinze salas de aula, três boxes de serviço, oficina e sala de pós-venda, o centro tem por objetivos adequar a realidade fabril aos ensinamentos ministrados pelo Senai e reciclar funcionários (foto).



■ A Missão Salesiana de Mato Grosso, por intermédio das Faculdades Unidas Católicas, de Campo Grande (MS), com apoio do Detran do Mato Grosso do Sul, programou para 1993 um curso de pós-graduação *latu sensu* sobre “Estudos Multidisciplinares de Trânsito no Ensino Superior”, destinado a profissionais de áreas afins, e voltado para o exercício do magistério. Mais informações poderão ser obtidas pelo fone (067)382-4261.

PISCA

MERCEDES-BENZ

Aumenta a família cara-chata

A gama de caminhões com cabina
FPN avança no
segmento de semipesados e chega
ao *turbocooler*





Foto: Divulgação

A Mercedes lança o leve 712, com motor turbinado, além de novas versões do cara-chata na classe dos semipesados 1721 e 2418

■ A participação de 16% dos caminhões de cabina avançada no segmento dos médios e dos semipesados, no primeiro semestre deste ano, animou a Mercedes-Benz a ampliar a gama desse modelo com mais três versões: o ligeiro 1721 *turbocooler*, em toco, com opção de entreixo para instalação de *truck*; um 2418 com tração 6x4 para uso canavieiro e madeireiro; e outro trucado estradeiro 6x2. Com isso, o mercado tem agora, como opções de cabina HPN (semi-avançada, L) e FPN (cara-chata), modelos na faixa dos médios — de 12 t e 14 t com motores aspirado e turbinado, em toco, com 30 t de tração (E), tomada de força (LK e K) e tração 4x4 (LA e LAK) — e na dos semipesados — de 16 t a 24 t com motor aspirado, turbo e *turbocooler*, em toco, trucado (6x2 e 6x4), com tomada de força (LK e K), equipamento para betoneira (LB), tração 6x4 e tomada de força (LAK). As versões com tração dupla e tomada de força e para betoneira ainda não chegaram aos modelos de cabina avançada.

O próximo passo, segundo o gerente de Vendas para o Mercado Nacional, Gilson Mansur, será em direção aos cavalos mecânicos pesados, 1725, 2425 e 1730, com motores da série 400, de cinco cilindros turbo e *turbocooler*. A cabina dupla já está em desenvolvimento. Não há, porém, datas definidas para os lançamentos.

Além desses três novos produtos (1721, 2418 6x2 e 2418 6x4), a Mercedes colocou no mercado, em julho, mais uma versão leve: o 712, com motor turbinado de 122 cv, o mais potente em sua categoria, uma vez que o mais próximo dele é o Volkswagen 7-110 S, com motor MWM turbinado de 110 cv. Desse modo, a Mercedes oferece agora três versões nessa faixa: o 709, com três opções de entreixo (3 150 mm, 3 700 mm e 4 250 mm), o 712 e o 912, com um só entreixo, de 4 250 mm. Antes mesmo do lançamento, a fábrica já havia vendido as primeiras vinte unidades, conta Mansur.

A oferta pela concorrência de maior potência para os caminhões de distribuição urbana levou a Mercedes a pensar numa nova versão para o de 9 t (912), o 914. Mansur não quis entrar em detalhes sobre o 914, mas, se continuar seguindo a tendência mundial, a Mercedes deverá colocar *intercooler* no motor OM 364 já equipado com turbo, o qual, além de aumentar a potência, contribui para reduzir as emissões de gases poluentes.

Diversidade — Ao lançar, no ano passado, a linha FPN na 7ª Brasil Transpo, Gilson Mansur não se ariscou a fazer uma previsão das perspectivas de mercado, embora a fábrica esteja investindo mais na divulgação dessa linha do que na série HPN.

Ricardo de Souza Aranha, chefe da Divisão de Demonstração de Produto, diz que a Mercedes não compara vantagens entre os modelos de cabinas porque a proposta da fábrica consiste em manter uma grande diversidade de produtos para atender às diferentes necessidades, e até mesmo aos diferentes gostos dos fro-tistas e dos caminhoneiros. “É inegável que a cabina avançada oferece maior espaço para carga e maior facilidade de manobra do que os modelos de cabina semi-avançada, além de uma tonelada a mais no eixo dianteiro. Porém, mesmo que o cliente queira manter a uniformidade da frota com cabina HPN, ou mesmo que não esteja convencido da segurança da FPN, temos como atendê-lo”, completa.

A ampliação cada vez maior da gama de produtos da marca é uma das vantagens de que as demais não dispõem, esclarece. Aranha conta que preparou um vídeo sobre as operações de transporte numa indústria madeireira, abrangendo desde o transporte das sementes e das mudas até o da madeira cortada para a indústria, e desde a distribuição do papel em bobinas até a entrega de jornais em bancas. “Para cada etapa”, aduziu, “a Mercedes oferece equipamentos adequados em distâncias curtas, médias e longas”. “Em tempos de racionalização de custos, esta é a melhor receita”, completou.

Disputa acirrada — Ao oferecer mais uma opção para o mercado de transporte de longa distância com o trucado 1721, a Mercedes concorre com o 16-210 da Volkswagen — que oferece, além do toco e do trucado, a versão em cavalo mecânico — e com o Cargo 1622, também com três opções de entreixos, ambos com motores Cummins C turbinados.

“A Mercedes dificilmente conseguirá praticar preço competitivo com o motor turbo *intercooler*”, arrisca Vicente Goduto Filho, gerente de Vendas da Ford Caminhões. De fato, Mansur, que ainda não tinha definição de preço na primeira semana de julho, acha que o 1721 custará, pelo menos, 5% mais que o 1718, turbinado. Em compensação, dispõe de vantagens operacionais sobre o