

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 356 - MARÇO 1994 - 4,00 URVs


Editora TM Ltda



VOLKS MUDA LINHA LEVE

PORTOS
A lenta implantação
da lei 8 630

TREINAMENTO
Os primeiros passos
do Sest/Senat

MOTORES
Ainda mais limpos

**POUPE DINHEIRO
SEM POUPAR A SEGURANÇA.**

PROMOÇÃO

**MEDIDA
DE SEGURANÇA
BOSCH**

**Na compra de um jogo de bicos
e de um jogo de elementos você ganha
os jogos de reparo e as válvulas.**

Consulte o seu Serviço Autorizado Bosch sobre as aplicações
MBB, MWM e Ford em promoção e aproveite.
Mas não deixe passar da medida: é só até 30/04/94.

Promoção válida de 04 a 30/04/94, enquanto durar o estoque, nos Serviços Bosch participantes.



Sua oficina
de confiança.



BOSCH

Nosso produto é tecnologia.

Ano 31 - n° 356 - Março de 1994
ISSN n° 0103-1058 - 4,00 URVs**REDAÇÃO**

Editor
Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe
Valdir dos Santos

Redator Principal
Gilberto Penha de Araújo

Redator
Walter de Sousa

Colunista
José Luiz Vinú do Carmo

Fotógrafo
Paulo Igarashi

Serviços Editoriais
Freelance Comunicações Ltda.

Arte/Produção
Quatryx Produção Gráfica e Editorial Ltda.

Assistente de Arte/Produção
Lucy Midori Tanaka

Jornalista Responsável
Neuto Gonçalves dos Reis (MTB B 53B)

Impressão e Acabamento
Cia. Lithographica Ypiranga
Rua Cadete, 209
Fone: (011) B25-3255 - São Paulo-SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor
Rynti 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, B25 conjunto 704
CEP 80060-100 - Fone (041) 222-1766
Curitiba-PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações
Ivano CasaGrande
Rua Gonçalves Ledo, 11B
Fone: (051) 224-3749 - Fone/Fax: (051) 224-5855
90610-250 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente
Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente
Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição
LOBRA - Maia Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas
Anual (doze edições) 40,00 URVs
Pedidos com cheque ou vale postal
em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso 4,00 URVs. 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.

Circulação: 18 000 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: **(811) 571-5869**Telex: **(811) 35247**C.G.C. 53.995.544/0001-05
Inscrição Estadual n° 111 168 673 117**IVC**
Instituto
Verificador
de Circulação

Filial à ANATEC e à ABEMO

Circula em Abril/1994

SUMÁRIO

LANÇAMENTO**16 Volkswagen atualiza cabinas e muda linha leve**
Motor mais potente e itens de modernidade nos leves**SERVIÇO****20 Sest-Senat constrói centros de treinamento**
CNT conta com recursos de US\$ 80 milhões em 1994**CARGA AÉREA****24 Companhias regionais comemoram recorde**
Frota nova amplia espaço e demanda enche os porões**LEI DOS PORTOS****26 Poucas mudanças após um ano de vigência**
Conflitos amainaram, mas implantação ainda é lenta**PERFIL****32 Herdeira da Translor narra sua vida na empresa**
Livro é mais catarse pessoal que vivência profissional**Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS****TECNOLOGIA****35 Fábricas de motores adaptam-se ao Proconve**
Exigências legais são cumpridas pelas montadoras**MATERIAIS****38 A difícil opção entre aço e alumínio na estrutura**
As vantagens do alumínio não superam o seu custo**SEÇÕES**Cartas - **4** Neuto Escreve - **5** Atualidades - **8** Produtos
32 Rumos e Rumores - **33** Última Parada - **40**

Capa: Foto Paulo Igarashi

As Maiores do Transporte 1993



Cumprimentamos a **TM** por mais uma edição de fôlego, que bem retrata o segmento na economia nacional.

Pedimos a gentileza de retificar, nos seus registros, o estado sede de nossa empresa para RORAIMA-RR.

Continuem na trilha percorrida, com sucesso!

CÉLIO MACEDO DA FONSECA

Diretor Operacional

Expansão Serviços, Indústria e Comércio Ltda.
Boa Vista-RR

De posse da revista **As Maiores do Transporte** nº 6, e lendo o conteúdo da página 34, tive a satisfação de ver uma das nossas empresas, a Renovadora de Pneus Irmãos Hoff Ltda., figurar no oitavo lugar, no título "Recauchutagem de Pneus", e venho apresentar as seguintes considerações:

a) As empresas Cacique Pneus, Stefan Pneus, Bonadiman Pneus, Caiado Recauchutagem e Renovadora de Pneus Vacaria, embora enquadradas no segmento de recauchutagem, abrangem, no comércio de pneus novos, um percentual significativo de seu faturamento, destacando assim a sua posição no *ranking* das empresas de recauchutagem.

b) A título de esclarecimento, informamos que, desde 1992, estamos investindo maciçamente nesse setor. Em abril, adquirimos da Müller Pneus todo o maquinário para pneus de passeio. Em novembro de 1992, adquirimos da Cia. Rinaldi todo o maquinário para pneus fora-de-estrada. Em função dis-

so, temos a certeza de que somos a maior empresa de recauchutagem do país. Embora não estejamos operando a plena capacidade, consumimos uma média de 90 000 kg de borracha e produzimos 10 000 pneus por mês.

DELMAR HOFF

Gerente Comercial

Renovadora de Pneus Irmãos Hoff Ltda.
Portão-RS

□ *Nos dois últimos anos, devido à falta de espaço, excluímos do anuário o setor COMÉRCIO DE TRANSPORTES. Isso levou alguns revendedores de pneus a serem enquadrados como recauchutadores, embora a recauchutagem nem sempre seja a principal atividade da empresa. O anuário AS MAIORES DO TRANSPORTE promete estudar uma solução para o problema.*

Parabéns pelos trinta anos de existência de **TRANSPORTE MODERNO** e pelas homenagens prestadas aos melhores de 1993.

Não apenas fazemos votos como temos certeza de que prosseguirão em contínuo progresso, graças ao trabalho árduo e honesto que sempre foi desenvolvido pela equipe.

WALTER GRATZ

Kadi Indústria e Comércio S.A.

Rio de Janeiro-RJ

Medalha JK do Mérito Rodoviário

Parabéns ao editor Neuto Gonçalves dos Reis pela Medalha JK do Mérito Rodoviário.

M. R. GOMIDE

Jornalista

Juiz de Fora-MG

Por ocasião do recebimento da Medalha JK, concedida pelo Conselho da Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro ao editor de **TM**, associamo-nos com satisfação à brilhante e merecida homenagem.

HAROLDO NIELSON

Diretor Presidente

Carrocerias Nielson S.A.

Joinville-SC

Quero parabenizar o editor de **TM** pela justa homenagem que o Conselho da Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro lhe prestou, reconhecendo sua inesti-

mável contribuição para o aprimoramento e a profissionalização das atividades relacionadas com o transporte no país.

A. DADALTI

Gerente Executivo de Vendas de Caminhões e de Ônibus ao Mercado Nacional

Volkswagen

São Bernardo do Campo-SP

Meus cumprimentos ao editor de **TM** por sua indicação para a Medalha JK, outorgada pela Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro, no Grau Oficial.

ADALBERTO PANZAN

Transportadora Americana

Americana-SP

Nome do diretor saiu trocado

Agradecemos o espaço dedicado à Randon S.A., nas páginas 26 e 27 de **TM**, edição de novembro de 93: "Uma Asa Delta que Desliza." O assunto foi abordado de maneira clara e objetiva, com a sensatez de profissionais que sabem o que fazem.

Aproveitamos a oportunidade para informar que o diretor de produção da Randon é o Engenheiro João Carlos Finger, e não Milton Dallegre (que é supervisor de Propaganda), como foi divulgado.

Esperamos continuar recebendo o apoio e o incentivo de **TM**, da qual temos muito orgulho pelo respeitável trabalho prestado ao setor de transporte rodoviário de cargas brasileiro.

NEIDE TOMAZZONI

Relações Públicas

Randon S.A. — Veículos e Implementos
Caxias do Sul-RS

Transportadora procura parceira

Estamos à procura de uma empresa de transporte de cargas para agenciamento no Estado do Rio Grande do Norte. Fazemos redespachos para todo o interior do RN, e entregas na Capital: Gomes Expresso de Cargas Ltda. Rua Nísia Floresta, 94 Caixa Postal 220 — Ribeira CEP: 59012-040 — Natal — RN Telefone/Fax: (084) 222-2316

JOSÉ GOMES DE MELO FILHO

Sócio Gerente

Gomes Expresso de Carga Ltda.

Natal-RN



NEUTO

ESCREVE

A mulher de César

Durou apenas 72 dias a passagem da doce Margarida Coimbra pelo Ministério dos Transportes. Como esta coluna já demonstrou, o curriculum da breve ex-ministra não chegava propriamente a qualificá-la para o cargo. Mas o pior é que a bela tinha um marido que era uma fera, e que não via nada demais em mandar bilhetinhos aos funcionários do DNER, órgão subordinado à sua esposa, solicitando liberação de pagamentos para a empreiteira onde trabalhava. Resultado: a acertada demissão da ministra. Mas se o curriculum de Margarida deixava a desejar, o do seu substituto não registra nenhuma familiaridade com o setor. Depois do marechal Juarez Távora, do coronel Mário Andreazza e do general Dyrceu Nogueira, chegou a vez do general Rubens Bayma Denys, ex-comandante do Comando Militar Leste e ex-chefe do Gabinete Militar do governo Sarney, dirigir os transportes.

O mesmo DNER freqüentado pelo marido lobista de Margarida alega que não tem dinheiro nem para tampar buracos. Por is-

so, não se acanha em aceitar o gentil auxílio de montadoras, encarroçadoras multinacionais do petróleo e transportadoras para encomendar à Embraer, teste sobre o impacto do pneu single no desgaste dos pavimentos. Já se sabe, com alguma antecipação, que o resultado será favorável ao single.

Pode-se alegar que a Embraer não é do ramo. Não cabe, porém, qualquer restrição à lisura dos seus técnicos. A conclusão do estudo parece, no mínimo, bastante prudente, na medida em que só recomendará o single associado à suspensão pneumática e a menores pressões dos pneus (e, por conseguinte, a menores cargas por eixo).

Mas aqui, como no caso da mulher de César e no do marido da ex-ministra, não basta ao laudo ser honesto. Também é preciso que pareça honesto. E essas aparências ficam seriamente prejudicadas pelo fato de que os colaboradores e os financiadores da pesquisa são exatamente os maiores interessados na introdução do novo tipo de pneu, cuja utilização, atualmente, exige autorização especial. Registrem-se também os fatos de que as gestões a favor do single remontam a mais de uma década e que seu uso e já é permitido, através de autorização especial, pelo atual Código Nacional de Trânsito.

Caso seja aprovado, o futuro Código Brasileiro de Trânsito, em discussão no Congresso, poderá autorizar o Contran a regulamentar o assunto. No entanto, após a divulgação por esta revista de um estudo da Escola de Engenharia de São Carlos contrário aos pneus solteiros, cresceram, até mesmo dentro do próprio governo, as pressões para que o Contran não renovasse as autorizações já concedidas.

Por tudo isso, o debate não pode ficar restrito ao grupo financiador e precisa ser aberto às comunidades técnica e acadêmica dos transportes. Esses meios têm sérias objeções ao uso de pneus que exigem maiores pressões e poderão até contestar certas hipóteses de cálculo adotadas nesse tipo de avaliação. Até mesmo a alegada redução do impacto dinâmico obtida com a suspensão pneumática, por exemplo, ainda não constitui ponto pacífico. Alguns estudiosos sustentam que os maiores danos provocados pelos pneus no pavimento ocorrem devido à ação conjunta do calor e das cargas pesadas, concentradas nas trilhas das rodas a baixas velocidades. Ou seja, quando as cargas dinâmicas são pouco importantes.

Assim sendo, por mais honesto que seja o laudo da Embraer, tanto os aspectos técnicos como os éticos do teste do DNER dificilmente escaparão de inevitáveis questionamentos.

A experiência q

Liberdade para instalação da central elétrica

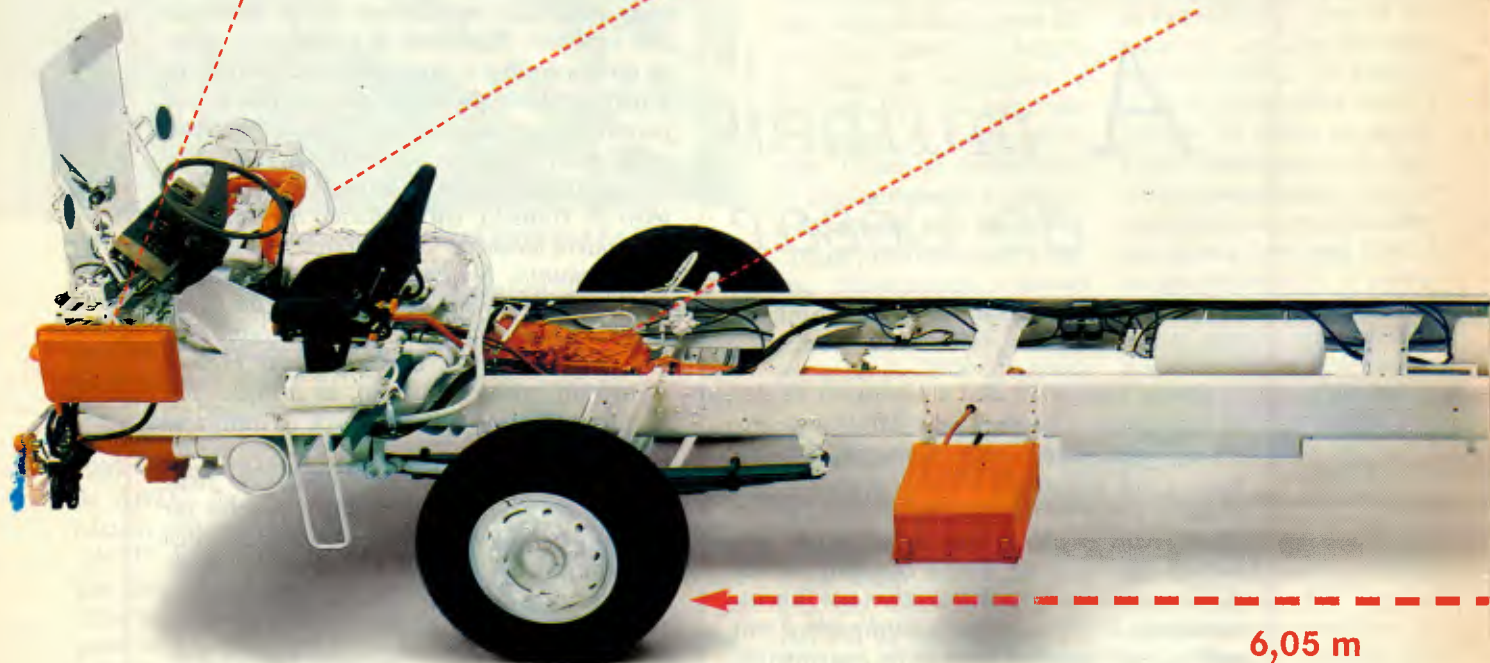
A central elétrica, com placa de circuito impresso é de fácil manutenção. Possui pontos de reserva para conexão de sistemas adicionais e já vem preparada para o seu deslocamento, possibilitando sua fixação no local mais adequado à carroçaria.

Exclusivo motor turbocooler

O OM-366 LA é o primeiro motor com turbocooler (turbocompressor + pós-resfriador) a equipar um chassi de ônibus para uso urbano. Sua potência é de 200 cv a 2.600 rpm e o torque de 63 mkgf.

Caixa de mudanças com engate suave e preciso

A posição das 5 marchas da caixa de mudanças ZF é semelhante à de um automóvel, garantindo engates suaves e precisos, proporcionando conforto ao motorista. O chassi OF-1620 poderá ser equipado, opcionalmente, com câmbio automático Allison.



Novo chassi OF-1620 Mercedes-Benz

A Mercedes-Benz produz ônibus integrais e chassis para ônibus desde 1956. São mais de 200.000 chassis colocados no mercado, dos quais mais de 40.000

seguiram para exportação. Bastante tempo para pesquisar, evoluir e principalmente para conhecer as exigências do empresário do transporte coletivo. O novo chassi

OF-1620 é o único chassi para aplicação urbana, transporte intermunicipal e de fretamento, com exclusivo motor turbocooler, que garante maior desempenho. Além disso, muitas inovações tornam o encarroçamento

ue faz a diferença

Entre-eixos de 6,05 m

Entre-eixos dimensionado para atender às necessidades do mercado, sem exigir modificações, permitindo o uso de carroçarias de até 12 m. As tubulações de freio e combustível e os chicotes elétricos foram dimensionados em função do entre-eixos, dispensando retrabalhos.

Tanque de combustível com maior autonomia

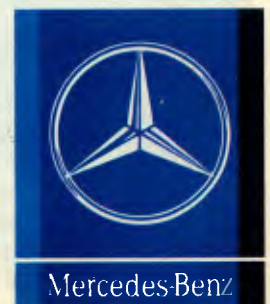
Tanque com revestimento em epóxi, com capacidade para 210 l ou 300 l (opcional), o que propicia uma autonomia adequada às diferentes aplicações. O novo perfil retangular do tanque, suas dimensões e posição facilitam o encarroçamento.

Balanço traseiro de 3.485 mm

O balanço traseiro longo dispensa a necessidade de retrabalhos na longarina durante o encarroçamento.



mais fácil e econômico, aumentando a rentabilidade global da sua empresa. Tudo o que hoje a Mercedes-Benz faz é resultado de toda a sua experiência. Afinal, neste negócio, a Mercedes-Benz não nasceu ontem.



Dá resultado.

Toller duplica sua capacidade de produção

Ao instalar-se em nova fábrica em Osasco (SP), no começo deste ano, a Toller Viaturas e Equipamentos, fabricante de baús lonados da marca Sider, ampliou para cem unidades por mês sua capacidade de produção, que era de cinquenta unidades, nas instalações do bairro paulistano de Jaguaré. Utilizando 120 empregados em dois turnos de trabalho, e ocupando apenas metade dos 16 mil metros quadrados da área

Foto: Arquivo TM



Além do baú frigorífico, a empresa fabrica o Sider e anuncia versão urbana

disponível, a Toller está trabalhando para chegar ao fim do ano com setecentos baús destinados ao mercado interno e à exportação para os Estados Unidos, o Canadá, a Argentina e o Chile.

Na nova fábrica, além da montagem da estrutura do baú lonado, foi instalada uma seção para corte e prensagem da lona Long

Life, que a Toller importa com exclusividade, e que permitiu à fábrica oferecer para o baú dois anos de garantia. Além do baú para carga seca, a Toller produz o frigorificado, e anuncia, para este ano, um modelo destinado à distribuição urbana, dotado de tela interna de aço e de alarme para evitar roubo.

DESTAQUE

EMBRAER FAZ ANÁLISE DE PNEU SINGLE PARA DNER

O uso dos pneus supersingle está em vias de ser aprovado no Brasil, embora algumas empresas, como, por exemplo, a Shell, a Esso e a Transpex, transportadora de vidro de Jacaré, já os venham utilizando com autorizações especiais do DNER. A regulamentação sairá do Contran — Conselho Nacional de Trânsito, mas depende do laudo técnico do DNER, que está sendo produzido a partir de testes e de avaliações da EDE — Embraer Divisão de Equipamentos.

Esse estudo está sendo elaborado a partir de teste comparativo com pneu de rodado duplo. Sem recursos para realizá-lo, o DNER solicitou a colaboração dos interessados. Desse modo, a Mercedes-Benz cedeu dois cavalos mecânicos LS-1935; a Recrusul e a Krone forneceram os semi-reboques de três eixos, sendo um com

pneus extralargos e outro com pneus duplos; a Italmagnésio, as rodas; a Michelin, os pneus; a Shell e a Esso, o combustível; a Transportadora Transpex, os motoristas; a Dinatex, empresa especializada em ensaios sobre asfalto, informações sobre o pavimento nos trechos testados. O DNER apenas definiu o trecho da Rodovia Presidente Dutra (que vai do Km 147 ao Km 161), entre Jacaré e São José dos Campos, para registro dos dados.

O DNER alega não dispor de recursos para fazer a análise às suas próprias custas, e não considera comprometedor o resultado dos trabalhos pelo fato de ter utilizado recursos dos interessados. "Um governo que corta 81% dos investimentos do DNER no orçamento, que não tem dinheiro nem para tapar buracos das estradas, não daria prioridade para testar pneu single", disse um técnico, que pediu para não ser identificado. "Além disso, o laudo técnico é da Embraer e não dos interessados", completou.

Durante os meses de janeiro e de fevereiro, dois conjuntos, um com semi-reboque com pneus supersingle radiais sem câmara, modelo 385 65R:22,5, calibrados com 120 libras, instalados sobre rodas de alumínio Speedline 11.75 x 22,5 e suspensão com bolsas de ar, e outro com pneus duplos, também radiais sem câmara, modelo 385 65:22, com a mesma calibragem e suspensão com feixes de molas, percorreram diariamente o trecho definido (em quinze minutos, em média), transportando 23 t de car-

ga formada por lâminas de vidro planas da Cebracê, de São José dos Campos, em direção à capital paulista.

Ambos os veículos tiveram o terceiro eixo traseiro dos semi-reboques instrumentalizado para medir a força vertical dinâmica do eixo e o atrito contra o pavimento da rodovia (ver Quadro). Sensores instalados nesses eixos transmitem a um micro 386, instalado a bordo do caminhão, os sinais dos movimentos dos pneus sobre o solo. Esses sinais são processados e armazenados na memória do computador. Utilizando tecnologia da Lynx e softwares Sisdin, da Aqdados, sendo ambas empresas de São Paulo, o micro, dotado de uma placa para conversão analógica para digital, analisa os efeitos da rodagem dos pneus supersingle sobre o asfalto.

Gabriel Félix Gueier, engenheiro da Embraer responsável pelos testes, explica que o sistema capta seis sinais, sendo dois de tensão mecânica e quatro de aceleração do eixo. Esses sinais são processados e submetidos à análise por meio de fórmulas matemáticas de curva de fadiga do pavimento (pressão x número de ciclos, até falhar). Comparando os danos causados pelo pneu supersingle com aqueles que o rodado duplo provoca, e levando em consideração as passadas, obtém-se uma relação entre os dois. Os resultados ficariam prontos até o final de março, mas os cálculos iniciais conferem ao supersingle a aprovação de seu uso nas rodovias, desde que ele seja acoplado à suspensão pneumática.



O pneu em teste é calibrado com 120 psi

Comolatti comemora saldo de reestruturação

Um ousado redimensionamento em sua estrutura administrativa levou o Grupo Comolatti, que congrega as empresas Sama, Topcraft, Cofipe (auto-peças), Pneutop Abouchar (venda de pneus), Repamo (retífica de motores), Distal e Tietê (concessionárias Mercedes-Benz e Volkswagen, respectivamente), a entrar em 1994 com o pé direito. "Cada empresa passou a atuar exclusivamente no ramo de sua vocação", explica o superintendente Mario Penhaveres Baptista. Assim, a Sama e a Pneutop, que competiam entre si na venda de peças e de pneus, passam a atuar somente em seus mercados particulares.

Com a reestruturação, foi desenvolvido um novo leiaute para as lojas. Onde, antes, havia apenas uma filial da Pneutop, há hoje, ao lado, uma da Sama. Além disso, o grupo resolveu fundir numa só empresa, a Repamo, duas outras retificadoras, a Comolatti e a Brasmotor. "Sobrou, dessa junção, cerca de 70% de ferramental excedente, que está à venda", garante Baptista.

Cada empresa passou a ter estrutura autônoma, respondendo ao grupo por meio de um instrumento de administração de objetivos. Com isso, a Comolatti espera aumentar suas vendas internas também as exportações de peças para o Mercosul, para o Oriente e para os EUA.

Sai engenheira, entra general no Ministério

A ex-ministra Margarida Coimbra ficou apenas 71 dias à frente do Ministério dos Transportes, de 21 de dezembro de 1993 a 2 de março último, incluindo os feriados de fim de ano e o carnaval. Acossada por pressões internas e por denúncias de tráfico de influência pelo marido, aca-



Bayma Denys: projetos estratégicos

bou sendo dispensada pelo Presidente da República, que nomeou para seu lugar o general-de-exército Rubens Bayma Denys.

Porém, antes de sair, Margarida Coimbra conseguiu aprovar junto a Itamar Franco um plano de trabalho a ser desenvolvido até o final do atual governo. Segundo a Assessoria de Comunicação Social do Ministério, Franco teria recomendado ao novo ministro evitar alterações no plano.

Comandante do 1º Exército (Comando Militar Leste, do Rio de Janeiro), Bayma Denys foi Ministro-Chefe do Gabinete Militar da Presidência da República e Secretário da Segurança Nacional de 1985 a 1990, durante o governo Sarney. Entre seus feitos, enumerados no currículo, consta a aprovação do Projeto Calha Norte, o Proffao — Projeto de Fortalecimento da Fronteira da Amazônia Ocidental e o Programa Nossa Natureza, que incluiu a criação do Ibama. Seu longo currículo militar não registra experiências na área de transportes. Sua posse ocorreu no dia 8 de março.

Scania oferece acordo de manutenção

Reduzir o tempo em que os veículos permanecem parados em manutenção, assegurando maior disponibilidade para o serviço, é a nova orientação do setor de Pós-venda da Scania, que está oferecendo suporte à rede de concessionárias para acordos de manutenção preventiva com frotistas e com transportadores autônomos.

A reconhecida ociosidade das oficinas das concessionárias está facilitando a introdução desse novo serviço. Até o começo de março, três concessionárias já o haviam adotado: a Cotrasa, de Curitiba, a Brasdiesel, de Caxias do Sul, e a Irmãos Lopes, de Londrina. Carl Olov Berg, diretor de Pós-venda, conta que esse serviço já existe há dez anos na Suécia. No Brasil, uma experiência tentada na década de 80 não deu certo, lembrou Celso Torii, gerente de Marketing de Pós-Venda.

Vindo atrás da Mercedes-Benz e da Volvo, que oferecem esse serviço há mais tempo, a Scania, em alguns casos, foi levada a introduzi-lo, como ocorreu com a Gafor, que comprou cinquenta caminhões com a condição de incluir a manutenção preventiva na oficina da concessionária, conforme exemplificou Torii.

O contrato é feito por veículo, e as revisões são previamente programadas, conforme a idade e o tipo de operação. O custo é acertado já de início. Segundo Torii, a fábrica treina o mecânico, que irá trabalhar diretamente com a frota do acordo.



Scania dará treinamento aos mecânicos

Perrupato é titular do IRU-América Latina



Foto: Arquivo TM

Perrupato: mudanças serão necessárias

Criado por intermédio de um convênio firmado entre a NTC e a IRU — International Road Union Transportation, em dezembro passado, o escritório da IRU-América Latina já tem um titular. Trata-se de Marcelo Perrupato, ex-secretário Geral do Ministério dos Transportes, que passou pelo Geipot e pela Companhia do Metrô da capital federal. Logo após a indicação, feita pelo presidente da NTC, Sebastião Ubson Ribeiro Carneiro, Perrupato viajou para Genebra, na Suíça, a convite da própria IRU, onde cumpriu um programa de treinamento que o habilitou a conduzir o novo escritório da entidade.

Além disso, a viagem incluiu uma breve passagem por Portugal e pela Espanha, onde Perrupato visitou centros de treinamento profissional voltados para o setor de transporte de carga. “O papel da IRU dentro do acordo firmado com a NTC também en-

volve a transferência de treinamento técnico”, explica o titular.

Quanto à ratificação do acordo internacional TIR para a adoção do carnê TIR, documento internacional que facilita a transposição de fronteiras entre países com legislação alfandegária incompatível, Perrupato é cauteloso. “Teremos de fazer algumas modificações na estrutura do carnê TIR a fim de adaptá-lo ao Mercosul”, afirma. Dentre essas mudanças, está a intenção de se produzir o carnê no Brasil, em vez de importá-lo de Genebra, como acontece na Europa, a fim de barateá-lo. Também há dúvidas sobre que órgão ou entidade venderia o carnê às transportadoras. O próximo passo do escritório IRU-América Latina consistirá em visitar os países que ainda não têm a convenção TIR ratificada (Argentina e Paraguai).

Livro dá informações sobre negócios no país

Novas oportunidades de negócios estão surgindo no Brasil com a privatização de empresas estatais. Por exemplo, a lei que estabelece a modernização dos portos abre a possibilidade de investimentos em 35 terminais marítimos e em quarenta fluviais, na modernização de equipamentos de operação portuária nos principais portos, e em terminais privados e privativos beneficiados pela operação com cargas de terceiros.

Por outro lado, as rodovias federais e do Estado de São Paulo, em processo de privatização, oferecem oportunidade de investimen-

to na operação e na manutenção.

A Editora CL-A Cultural reúne estas e outras ofertas no livro *Brasil — Oportunidades de Negócios*, ao lado de outras publicações que mostram as potencialidades de negócios nos países do Mercosul e no Chile, totalizando nove livros, resultantes de trabalho de consultoria contratado pela editora. Mais informações poderão ser obtidas pelo telefone (011) 815-3988.

Mudanças na diretoria da Scania brasileira

A Scania trouxe, da Lion, Fabrício Beer, para ocupar o cargo de diretor de Comercialização para o Mercado Brasileiro, vago com o falecimento de Odilon Del Débio. A Scania reestruturará sua diretoria em novembro, e transferirá Hans Scholuepmann para a Divisão de Exportações. Débio não chegou a assumir a diretoria comercial, falecendo quando era submetido a uma cirurgia do coração. De novembro a março, Ake Brännström, acumulou a função de diretor de Vendas.



Foto: Divulgação
Beer: dos tratores para os caminhões



LuK, maciez para quem dá duro na estrada.



Embreagens

Para Caminhões e Ônibus

CURSOS TRANSPORTE MODERNO. AULAS COM 30 ANOS DE EXPERIÊNCIA PARA A SUA EMPRESA.



Há 30 anos, a revista TRANSPORTE MODERNO acompanha a evolução do transporte brasileiro. Criada e escrita por técnicos jornalistas, ela continua influenciando gerações de profissionais empresários de todo o país.

Ciente de sua importância neste setor, TRANSPORTE MODERNO reuniu técnicos altamente capacitados, e agora oferece um PROGRAMA DE CURSOS para promover o aperfeiçoamento profissional e o aumento da eficiência. O objetivo: gerar produtividade, reduzindo custos e aumentando a qualidade dos serviços. Além disso, o PROGRAMA DE CURSOS reserva algo muito especial para a empresa que, no ato da inscrição, entregar seu perfil: a possibilidade de vê-lo ser comentado, analisado e estudado durante as aulas, como um verdadeiro "case"!

Conheça os cursos do DEPARTAMENTO TÉCNICO de TRANSPORTE MODERNO. E faça sua empresa enfrentar com sucesso a concorrência e os desafios do futuro.

Programa de Cursos e Seminário para o primeiro semestre de 1994

Curso	Apresentador	Carga Horária	Março	Abril	Maio
Como Calcular Custos e Fretes	Eng. Neuto G. dos Reis Eng. Lauro Valdivia Neto	16 hs 8-18 hs	—	25 e 26	—
Pneus: Técnicas de Controle e Gerenciamento	Anselmo Gelli	16 hs 8-18 hs	—	25 e 26	—
Frotas: Administração da Manutenção	Eng. Luiz Roberto de Castro Cotti	16 hs 8-18 hs	22 e 23	—	—
Controle e Gerenciamento da Frota	Eng. Ramon de Alcaraz	16 hs 8-18 hs	24 e 25	—	—
Logística, Distribuição e Transporte	Eng. Antonio Carlos Alvarenga	16 hs 8-18 hs	—	28 e 29	—
Infotranspo'94 Seminário Informática nos Transportes	Vários	16 hs 8-18 hs	—	—	24 e 25
Como Negociar e Contratar Fretes	Eng. Antonio Carlos Alvarenga	16 hs 8-18 hs	24 e 25	—	—

* Carga horária: 16 horas (8 - 18h)

PARA RECEBER O PROGRAMA COMPLETO E OUTRAS INFORMAÇÕES,
TELEFONE AGORA MESMO!



Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117-030 - São Paulo - SP
Fone: (011)575-1304 (Linha sequencial)
Telex: (11)35247 - Fax: (011)571-5869

INSCREVA-SE JÁ!
Telefone para Fernanda
TEL.: (011) 412-8588
VAGAS LIMITADAS
AULAS TAMBÉM NA SUA EMPRESA!

NÃO REQUER NEM HABI

Ao fazer a assinatura anual de TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES, você ganha a capa-fichário em plástico e as divisórias para arquivar suas planilhas.

GRÁTIS!
CAPA-FICHÁRIO E
DIVISÓRIAS



Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72

Vila Mariana

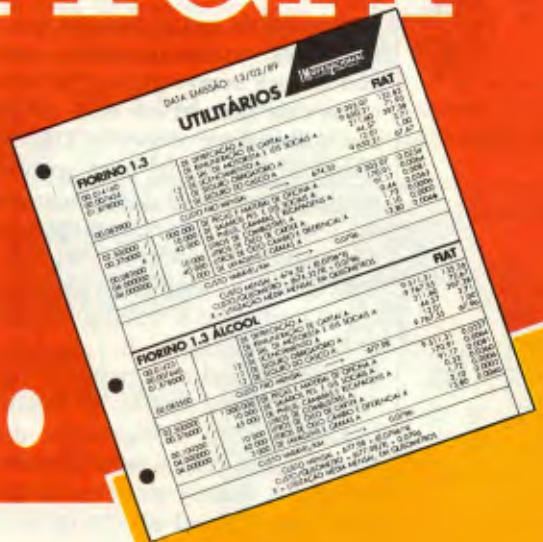
04117 - São Paulo - SP

Tels.: (011) 575-1304

Telex: (11) 35247



PRÁTICA LIDADE.



A partir de agora, para saber o custo operacional de cada veículo de sua frota, você só precisa de **TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES**.

TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES, é um serviço exclusivo da Editora TM. É um sistema técnico, composto de planilhas de custos, individualizadas por categoria de veículos e seus modelos, especialmente desenvolvidos para o controle dos custos operacionais das frotas comerciais.

TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES, leva em conta todos os fatores, para chegar a um sistema simplificado de cálculo, atualizado mês-a-mês, que você aplica diretamente sobre a quilometragem de cada veículo.

Se você é contratante, tem frota comercial ou frota própria, não pode prescindir de **TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES**, como referência para a compra de frete, para formar seu frete ou compor

a planilha de custos dos seus produtos.

Basta saber quantos quilômetros o veículo rodou, para saber exatamente quanto ele custa para a empresa. Mensalmente ou por quilômetro. Assim, simples e prático. **TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES**, faz todas as contas para você.

Preencha agora mesmo o cupom de assinatura e envie para a Editora TM. Vai ser o único trabalho que você vai ter.

TM OPERACIONAL
CUSTOS & CONTROLES

FAÇA JÁ
SUA ASSINATURA!

PARA CORTAR OS CUSTOS CORTE AQUI

Desseja receber mensalmente, pelo período de um ano, ao custo de 108,00 URVs por categoria, **TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES** nas seguintes opções (marque com x as categorias de seu interesse):

- Automóveis Caminhões Leves Caminhões Semipesados
 Utilitários Caminhões Médios Caminhões Pesados

Assim, o custo total por mim contratado é (nº de opções escolhidas) _____ x 108,00 URVs = _____

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

- Cheque nº _____ do Banco _____ em nome da Editora TM Ltda., no valor de CR\$ _____
 Solicito faturamento e cobrança bancária.
 Autorizo o débito do valor em meu cartão de crédito Bradesco nº _____ validade: mês _____ /ano _____
 Empresa _____ . Quero recibo ou fatura:

Em meu nome Em nome da empresa acima: CGC: _____ Insc. Est. _____

Endereço _____ Bairro _____ 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 - 04117-030 - São Paulo - SP

Pesado 35.300H, da VW, traciona até 40 t

Depois de testar durante quatro meses, no ano passado, a tração de um semi-reboque de três eixos e de peso bruto total de 40 t, a Volkswagen obteve do DNER autorização especial para seu caminhão pesado 35.300 tracionar 40 t na rota São Bernardo do Campo (SP)-Córdoba (Argentina). Os testes, segundo a fábrica, mostraram que o veículo suporta bem a ampliação da capacidade. Mesmo assim, o radiador foi substituído por outro, de maior capacidade de refrigeração do motor. Com isso, e para diferenciá-lo dos demais modelos, a fábrica acrescentou um H na nomenclatura: 35.300H.

A Transportadora Volta Redonda, por exemplo, já adquiriu dez unidades do novo cavalo, que usam semi-reboques de três eixos com baú lonado. Esses veículos transportam de 13 t a 15 t de cargas de transmissão para automóveis da fábrica da Autolatina, em São Bernardo, até a unidade fabril de Córdoba, de onde trazem de 23 t a 25 t de caixas montadas para São Bernardo.

Odair Aranha, superintendente de frota da TVR, diz que os veículos não apresentaram qualquer problema nos seis meses de uso, estando atualmente com quase 50 mil quilômetros rodados.

A WSN Assessoria e Pesquisa Estatística SC Ltda., de São Bernardo, fundada por ex-funcionários da Autolatina, está acompanhando a vida útil dos componentes dos 35.300H, a pedido da

montadora. Porém, segundo Waldemir dos Santos Nogueira, diretor da empresa, os trabalhos só deverão estar concluídos em três anos. A WSN está monitorando o funcionamento dos diferentes componentes e de suas partes, visando estabelecer a durabilidade e a confiabilidade de cada item.

Voith amplia mercado de retarder em Minas

A Voith encontrou em Minas Gerais seu grande mercado para retarder: as mineradoras, que operam com veículos pesados, em curtas distâncias e em terrenos de grande aclive e transpostos com baixa velocidade. Segundo Harald Iginrieder, da seção de Vendas, as mineradoras obtêm retorno muito rápido do investimento, graças aos aumentos da velocidade média dos veículos e da vida útil das lonas e dos tambores de freio. Pelo menos cinqüenta veículos que operam na extração de minérios já estão equipados com retarder, disse Iginrieder. Por isso, a Voith nomeou o grupo Charrua Equipamentos Rodoviários, de Betim, para instalar o equipamento e dar assistência técnica aos frotistas.

NTC divulga tabela em URV com redutor de 11%

“Quem nunca foi sócio da inflação só tem a ganhar com a estabilização da economia”, disse Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro, presidente da NTC, ao oferecer apoio à Medida Provisória 434, que contempla o plano econômico



Foto: Arquivo TM

Ribeiro: apoio integral ao Plano FHC

do Ministro da Fazenda, Fernando Henrique Cardoso. Ribeiro afirma que, depois dos empregados, os prestadores de serviço são as maiores vítimas da inflação.

Para confirmar o apoio, o Conet — Conselho Nacional de Estudos Técnicos de Transporte decidiu editar as tabelas referenciais de fretes expressas em URV, convertida pela média dos últimos quatro meses, o que resulta em redução de 11% em relação à tabela em cruzeiros reais atualizada para a data de 1º de março, o que significa expurgo de inflação futura.

As tabelas, segundo decisão do Conet, continuarão a ser calculadas para um prazo de pagamento de quatorze dias, mantendo os encargos financeiros do período. A NTC recomenda aos transportadores a emissão de conhecimentos, de faturas e de duplicatas em cruzeiros reais e em URV, para garantir a correção diária plena desde a prestação do serviço até o efetivo pagamento.

PISCA

■ A ABTI — Associação Brasileira de Transportes Internacionais tem, desde o dia 3 de março, um novo presidente: Luiz Alberto Mincarone, diretor da DM Transportes, que responderá pela entidade até 1996.

■ Mais de mil cotas do Consórcio Randon foram vendidas nos

primeiros sessenta dias de funcionamento do Sistema Mútuo de Aquisição na Argentina por meio da Randon Plan de Ahoro para Fines Determinados.

■ Quando terminar o verão, a Varig e a Transbrasil retomarão a operação compartilhada de vôos domésticos, com o objetivo de reduzir os custos

sem baixar a qualidade de atendimento. O sistema, denominado Code Sharing, com autorização do DAC, embarca, em avião de uma ou da outra companhia, os passageiros de ambas, em horários próximos, evitando, assim, a ociosidade, que é muito comum na baixa estação. Esse acordo funcionará até junho, informa a Transbrasil.

Venda casada sofre desquite litigioso

A velha novela da venda casada, protagonizada pela indústria de cimento desde há, pelo menos, vinte anos, entrou, no dia 13 de janeiro, num novo capítulo. O juiz André Custódio Nekatschlow, da 2ª Vara Federal, em São Paulo, concedeu liminar proibindo a vinculação do frete ao preço cobrado pelo cimento, prática adotada pela S.A. Indústrias Votorantim e por sua coligada, a Empresa de Transporte CPT Ltda. A decisão diz respeito a uma ação civil pública, movida pelo Ministério Público, e também pede a responsabilização da União Federal por ter se omitido diante dessa prática ilícita.

Um dos pontos mais críticos da liminar determina a fixação obrigatória, nos pontos de venda do cimento, de uma mensagem que informe ao consumidor sobre a decisão da Justiça Federal, e também que o desobrigue a contratar a CPT para o transporte do produto comprado. Além disso, a Votorantim, que detém 40,64% da produção nacional de cimento, terá de divulgar a íntegra da decisão judicial em rede televisiva nacional durante o horário nobre.

A venda casada ocorre a partir da imposição, pelo fabricante de cimento, do pagamento do preço do produto mais o frete e o seguro da carga, estes últimos a preços acima dos praticados no mercado. A seguir, o serviço é repassado para terceiros, na maioria carreteiros, que recebem um frete bem menor que o cobrado do consumidor. **TM** tentou, insistentemente, ouvir a diretoria da Votorantim, sem sucesso. Pouco antes do fechamento desta edição, a secretária do presidente José Ermírio de Moraes Neto entrou em contato com a redação para informar que a empresa "nada tinha a declarar" sobre a questão, posição igualmente extensiva ao advogado da Votorantim, Saulo Ramos.

Foto: Divulgação



O novo aparelho oferece mais espaço que o modelo anterior e polui menos

Lufthansa inicia operação do A321 alemão

A Airbus, associação da Alemanha (construção) e da França (turbina), entregou à Lufthansa sua mais recente versão de aviões de grande porte, o A321, que é sete metros mais comprido que o A320 e o primeiro a ser montado na Alemanha. Construído com 182 assentos, o aparelho está sendo utilizado desde março nas conexões européias. Neste ano, a Lufthansa receberá mais oito, de um total de vinte a serem entregues até 1997. A Lufthansa já opera desde há quatro anos com o A320, o que lhe permitiu influir na construção da nova versão. As turbinas IAE V2500 aperfeiçoam ainda mais as utilizadas no A320, tidas como as menos poluentes do mundo, tendo reduzido, em comparação com a anterior, em 90% a taxa de emissão de HC, em 40% a de CO e em 10% o consumo de energia. Em comparação com o Boeing 727, que começa a ser substituído, o A321 reduziu em 99% a taxa de emissão de hidrogênio carburado, em 88% a de CO e em 46% a de CO₂.

Rodomar se moderniza, investe e cresce

"Estamos como o mato da roça, alto para carpir e baixo para roçar", compara Rui Perroni, diretor da Rodomar, transportadora que vem crescendo desde o ano passado, apesar das adversidades do mercado. "Não tem jeito, temos de tirar o mato da roça, um pouco com a enxada, outro pouco com a roçadeira", completa.

Rui Perroni diz que já está colhendo frutos de mudanças fei-

tas em 1992: o mercado mudou e sua empresa também. Deixou de se preocupar com a frota, para aprimorar o serviço, e buscou parceiros.

Desse modo, terceirizou a manutenção: de 84 mecânicos, ficou com dois; tinha quatrocentos empregados, enxugou para 276 e passou a treiná-los com os objetivos de melhorar o atendimento e de reduzir custos; investiu pesado na informática e na comunicação com os clientes; renovou a frota e, agora, começa a ampliá-la para mais 80%, tendo como horizonte o período de seis anos. Hoje, a Rodomar mantém frota de 122 cavalos mecânicos e de 176 semi-reboques, com idade média de 3,2 anos, e carroçarias modernas, como, por exemplo, a Sider e a *bauneleira*, equipamento desenvolvido internamente, que tem funções de baú, de carroçaria de carga seca e de porta-contêiner.

Seus resultados financeiros ainda não são satisfatórios, segundo Perroni. O equilíbrio deverá ser atingido neste ano. No ano passado, o faturamento cresceu 24,9% sobre 1992, mas ainda fechou no vermelho.



Foto: Arquivo TM

Rodomar: qualidade dá resultados

LANÇAMENTO

VW atualiza cabinas e leve

Após treze anos no mercado de
caminhões, a
Volkswagen renova o visual e
repotencia leves

■ Ainda não foi desta vez que a Volkswagen aposentou o motor MWM D-229, que está no mercado desde há dezoito anos e que equipa seus veículos desde 1981. Mas as exigências de emissão do Proconve para as áreas urbanas neste ano levaram a montadora a substituí-lo nos caminhões leves pelo motor da Série 10, também da MWM. Falta ainda atualizar o motor do caminhão médio 12-140. Com quatro cilindros, o S-10 tem sua primeira aplicação veicular e propicia aos caminhões mais potência e mais torque e, conseqüentemente, mais capacidade de carga. Desse modo, o 7.90 S passa a ser denominado 7.100, e o 7.110 S vira 8.140 Turbo Charger.

Segundo Flávio Padovan, gerente de Marketing de Caminhões e Ônibus, a fábrica aproveitou as mudanças para introduzir alguns itens de modernidade nos leves, como, por exemplo, freio a ar, molas parabólicas, tanque de plástico e modificações nas cabinas, atendendo a sugestões dos clientes. Com painel importado da Alemanha, e volante e grade novos, a cabina irá equipar todos os modelos da marca. A troca de motores nos leves exigiu mudanças no câmbio, no eixo traseiro, na suspensão e no sistema de freios.

Lançados há dez anos, os caminhões leves sempre foram o carro-

chefe das vendas da marca. Até fevereiro deste ano, foram produzidas 47 000 unidades, ou seja, 48% do total. Em abril, a VW estará comemorando o centésimo milésimo caminhão produzido no Brasil, juntamente com a marca de dez milhões de automóveis.

Com nova nomenclatura, os caminhões leves custarão 8% mais do que os das versões anteriores. Mesmo assim, “contribuirão para aumentar a participação no mercado”, que é de 24% (terceiro lugar, atrás da Mercedes-Benz e da Ford), para 30%, segundo Padovan. “Os veículos ficaram mais ágeis, mais eficientes e mais bonitos”, diz ele. Para vender mais, a Volkswagen lançará mão de linhas especiais de financiamento do Banco Autolatina, que, em janeiro, por exemplo, ofereceu *leasing* de 36 meses, com carência de seis meses, conseguindo vender, em uma semana, mil caminhões leves.

Mais potência e mais torque — Além do motor e da cabina, os leves VW apresentam: uma nova caixa de mudanças Eaton 3905 A, com novas relações de transmissão, menor curso, engate mais preciso, alavanca em posição mais confortável para o motorista e eixo traseiro 411 Bra-seixos, que antes era opcional para o Albarus, de linha.



O motor S-10, de quatro cilindros em linha, nas versões natural aspirado e turboalimentado, é o desenvolvimento mais recente da MWM: tem menos peças que o anterior, é mais compacto e exige me-



Fotos: Paulo Igarashi

nos pontos para fixação. Os cabeçotes individuais facilitam a manutenção. A potência máxima líquida na versão turbo é de 135 cv, 17% maior que a do D229-4 T, e o aspirado chega a 92 cv, contra 88 cv do ante-



rior. O torque nessa versão é 10% maior, e no turbo é 13% maior. A bomba rotativa Bosch garante fluxo uniforme do combustível. As engrenagens de distribuição que acionam as bombas d'água e da direção hidráulica e o compressor reduziram as correias e o tamanho do engenho. O radiador é novo e dispõe de duas válvulas termostáticas.

As mudanças no trem de força levaram a fábrica a reforçar e a modernizar a suspensão. Em ambos os modelos, o eixo dianteiro tem molas parabólicas, com duas lâminas, e o traseiro tem feixe de molas semi-elípticas de seis lâminas. No caso do 8.140, há reforço auxiliar de duas lâminas parabólicas, além dos amortecedores hidráulicos telescópicos de dupla ação e barra estabilizadora, comuns ao 7.100.

Também foram necessárias mudanças no sistema de freios, que agora é totalmente a ar, como o Agra-

Os caminhões leves ganharam motores mais potentes, freios a ar, molas parabólicas, tanque de plástico e nova nomenclatura. As modificações na cabina foram estendidas aos demais modelos, como o pesado, que recebeu um logotipo sobre a grade, o maior que a fábrica já utilizou.

le 7 000, lançado há um ano. Desenvolvido pela Master junto com a engenharia da Autolatina, para os leves VW, o sistema é do tipo S Cam, com triplo reservatório de ar (duas câmaras secas e uma úmida), que é mais eficiente, tendo reduzido em 10% o espaço de frenagem.

Graças a esses reforços, a Volkswagen conseguiu aumentar o espaço para carga nos dois modelos, oferecer duas opções de entreeixos (de 3,30 m e 3,90 m), em vez dos 3,50 m das versões anteriores. "As longarinas, agora retas, são de aço LN 38, mais reforçado e mais flexível



Fotos: Paulo Igarashi



O painel importado da Alemanha é todo em plástico e o volante tem novo formato; a alavanca de câmbio é menor e mais anatômica do que a anterior.

que o LN 28, e vêm com furos prontos para a instalação do eixo traseiro em qualquer uma das duas distâncias entreeixos”, explica Padovan.

A oferta de novos entreeixos nos dois modelos amplia a gama de aplicações e permite a instalação de carrocerias de 3 300 mm a 4 050 mm

no modelo 7.100, e de 3 900 mm a 5 500 mm no 8.140. O 8.140 ganhou uma tonelada no PBT, a capacidade máxima de tração aumentou 20% e o PBTC aumentou 500 kg, alcançando 10 t. Quanto ao 7.100, ganhou 200 kg no PBT, passando de 6 700 kg para 6 900 kg.

DADOS TÉCNICOS COMPARATIVOS

Itens	7.100	7.90S	8.140	7.110
Motor				
Diesel MWM	4-10 NA	D229-4	4-10 T	D229-4 T
Potência (cv/rpm)	92/2000	88/1600	135/2000	115/2600
Torque (mkgf/rpm)	29/1600	26/1600	43/1600	38/1600
Bomba injetora Bosch	VE rotativa	AS 1000	VE rotativa	AS 1000
Sistema elétrico				
Alternador	14V/60A	14V/35A	14V/60A	14V/35A
Motor de partida	12V/3kW (novo)	12V/3kW	12V/3kW (novo)	12V/3kW
Bateria (uma)	12V 100 Ah	12V 95 Ah	12V 100 Ah	12V 95 Ah
Transmissão				
Diâmetro disco (mm)	325	280	325	330
Caixa de mudanças Eaton	3905 A	FS 4005	3905 A	FS 4005 A
Relações: 1ª	5.76:1	6.99:1	5.76:1	8.05:1
2ª	2.64:1	3.70:1	2.83:1	4.35:1
3ª	1.52:1	2.13:1	1.53:1	2.45:1
4ª	1.00:1	1.28:1	1.00:1	1.48:1
5ª	0.77:1	1.00:1	0.77:1	1.00:1
Ré	5.24:1	6.99:1	5.24:1	8.05:1
Eixo traseiro	Braseixos 411	Albarus 70HD	Braseixos 411*	Albarus 70HD
Relação de redução	5.38:1	4.56:1	4.63:1	3.73:1
Chassi				
Material	Aço LN 38	Aço LN28	LN 38	LN 28
Módulo seccional (cm ³)	108	103	108	103
Susp. dianteira mola	parabólica	semi-elíptica	parabólica	semi-elíptica
Número de lâminas	2	4	2	4
Susp. traseira mola	semi-elíptica com rate	semi-elíptica	semi-elíptica e parabólica	semi-elíptica
Número de lâminas	6	8	6 + 3	8
Freios	a ar	hidráulico	a ar	a ar
Tipo	S Cam	Simplex	S Cam	Simplex
Área de frenagem (cm ²)	1823	2080	1823	2080
Dimensões (mm)				
Distância entreeixos	3300 3900	3500	3300 3900	3500
Bitola dianteira	1704	1700	1704	1700
Bitola traseira	1669	1629	1669	1629
Balanço dianteiro	1290	1243	1290	1243
Balanço traseiro	1800 1200	1350	1800 1200	1350
Comprimento total	6390	6093	6390	6093
Círculo de viragem (m)	13,2	13,7	13,2	13,7

* Opcional Albarus Dana 80 com relação de redução 3.90:1.

A nova cabina — As novas cabinas ganharam, externamente, grades de perfil mais largo e ponteiras de pára-choque feitas em material plástico ABS, pintadas com a cor do veículo. Nos modelos anteriores, a grade era em plástico preto e as ponteiras em aço. Comum a todos os modelos, a nova cabina reserva para o pesado 35-300 peculiaridades, como, por exemplo, a grade em cor cinza e o spoiler sob o pára-choque. Internamente, as cabinas receberam painel totalmente de plástico, igual aos utilizados na linha LT de comerciais leves da marca, importado da Alemanha, e que é “mais barato que os nacionais”, segundo Padovan. O volante tem novo desenho, mais moderno; o revestimento interno tem novas opções padronais e, no caso dos pesados, suporte para rádio-toca-fitas afixado acima do pára-brisas, e três pára-sóis. Na versão 8.140, os assentos são revestidos em tecido, e no 7/100 são de vinil. A área envidraçada não foi mexida; os quebra-ventos foram mantidos e as saídas de ar foram reforçadas. O estribo de acesso ao veículo agora é de alumínio, e é fixado à cabina, eliminando a retenção de água e a ferrugem, quando incorporado à chapa. Externamente, as faixas decorativas ganharam opções de cores diferentes e desenhos mais largos.

Em caso de muita carga e pouca estrada, Volvo NL 6x4.



Exclitem

Os veículos Volvo estão em conformidade com o PROCONVE.

Volvo NL 6x4. Força, conforto e desempenho para encarar o trabalho pesado. Seja qual for a carga, seja qual for a estrada.

Na hora de pegar no pesado, o Volvo NL 6x4 não foge do trabalho. Ele foi feito para rodar mais e transportar mais, mesmo nas estradas mais difíceis e inclusive fora delas. Porque

seu trem de força é superdimensionado para oferecer um excelente desempenho nas condições mais severas de operação. Não é por acaso que ele foi o caminhão pesado mais vendido de sua categoria. É a prova definitiva que o consumidor reconhece sua força, resistência e durabilidade. A Volvo agradece a confiança e a carga depositada. E retribui oferecendo maior rentabilidade e muito mais lucro para a sua empresa.

VOLVO

Os planos do Sest-Senat

Ainda neste ano, a CNT quer
construir 56 Centros
Integrados e instalar cem
Postos nas rodovias

■ Com um orçamento já aprovado de US\$ 80 milhões para 1994, que serão arrecadados junto a 60 mil empresas de transporte em todo o país, a CNT — Confederação Nacional do Transporte, responsável pela implantação do sistema Sest — Serviço Social do Transporte e Senat — Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte, começa a se organizar e a desenvolver seus primeiros projetos.

“O principal objetivo do Sest-Senat é o de melhorar a qualidade de vida do trabalhador em transporte rodoviário, de passageiros e de car-

gas, e a do transportador autônomo, seja ele caminhoneiro ou taxista”, assegura Clésio Andrade, presidente da CNT e do Conselho Nacional dos dois serviços.

Fiel a esse objetivo, a CNT quer construir 56 Capits — Centros Assistenciais e Profissionais Integrados do Trabalhador em Transporte e instalar cem Pates — Postos de Atendimento ao Trabalhador do Transporte nas Estradas, até o final do ano ou até meados de 1995. Os Pates funcionarão durante 24 horas por dia e oferecerão estacionamento cercado com guarita.

Os Capits ocuparão áreas com mais de 30 mil m², e poderão ter três diferentes tamanhos, dependendo da demanda presente na região onde forem construídos. Basicamente, serão dotados de um Módulo de Saúde, com gabinetes para atendimento médico e odontológico, sala de primeiros socorros, enfermaria e farmácia; de um Módulo de Recreação e Esporte, com quadras poliesportivas, pistas para *cooper*, parque aquático, salão de festas, restaurante e cantina; e de um Módulo de Treinamento, com salas de aula, oficinas mecânicas e elétricas, borracharia, simuladores de direção, equipamentos para ensino à distância e programas transmitidos por televisão, em rede nacional.

DEZ PROGRAMAS DE TREINAMENTO DO SESI-SENAI (para o setor de transporte rodoviário/convênios)

Programa	Duração (horas)
Arrumador de cargas	10
Ajudante de coleta e de entrega	10
Direção defensiva	16
Relações humanas para motoristas e cobradores	10
Técnicas de mecânica Diesel para motoristas	40
Conferente de cargas	14
Motorista de coleta e de entrega	10
Transporte rodoviário de produtos perigosos (segurança-Mope)	40
Operador de empilhadeira	30
Condução econômica	40



Paralelamente, a CNT consolida a organização burocrática do novo sistema. No alto da pirâmide está o Conselho Nacional, formado pelos presidentes das Federações e das Associações filiadas à CNT, além de um representante do Ministério da Previdência, e de outro, da CNTT — Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres. Subordinados ao CN, atuam quatorze Conselhos Regionais, tendo à frente os presidentes das Federações (oito para as de passageiros e seis pa-



ra as de cargas). Os CRs — Conselhos Regionais também contam com representantes da Previdência e das Federações (veja TM 352).

Autônomos pagam — Para sustentar sua estrutura e seus projetos, o Sest/Senat conta com recursos garantidos. As empresas de transporte rodoviário, de bens ou de passageiros são os maiores contribuintes dos dois serviços, instituídos pela Lei 8 706, de 14/9/93, em vigor desde 1º de janeiro, data em que ces-

sou o recolhimento de contribuições do setor ao Sesi-Senai.

As empresas participam com os mesmos percentuais creditados ao Sesi-Senai, ou seja, 2,5% sobre o montante da remuneração paga aos empregados, sendo uma alíquota de 1,5% para o Sest e outra de 1% para o Senat.

Também contribuem os transportadores autônomos, os taxistas e as empresas de carga própria. Embora nunca tivessem contribuído com o Senai, os autônomos (motoristas

de táxi e carreteiros) sempre foram atendidos gratuitamente pelos programas de treinamento da entidade. Em 1993, o Senai atendeu 4 mil carreteiros em São Paulo no curso de Cargas Perigosas, que é obrigatório. “Tinhamos termos de cooperação com mais de quarenta empresas”, recorda Mário Eugênio Simões Onofre, chefe da Divisão de Assistência à Empresa e à Comunidade.

No caso do autônomo a serviço de pessoa jurídica, as alíquotas incidem sobre o salário de contribuição previdenciária, cuja base de cálculo é de 11,71% sobre o valor bruto do frete, do carreto ou do transporte de passageiros (taxista). A responsabilidade pela retenção e pelo recolhimento das contribuições devidas ao Sest e ao Senat é da pessoa jurídica tomadora dos serviços. O recolhimento mensal será feito por meio da GRPS — Guia de Recolhimento da Previdência Social distinta, sob o código FPAS 620, nos mesmos prazos das contribuições devidas pelas empresas ao INSS.

Invasão de território — A nova lei foi regulamentada pelo Decreto 1 007, de 13/12/93, que trouxe uma novidade: as empresas de ‘carga própria’, ligadas à indústria e ao comércio, são agora obrigadas a contribuir para o Sest-Senat. Prevalecem, nesse caso, as mesmas alíquotas sobre o total de remuneração paga aos empregados diretamente envolvidos na atividade de transporte rodoviário.

A novidade acirrou os ânimos entre os dirigentes das duas Confederações. A CNI — Confederação Nacional da Indústria, apanhada de surpresa e ainda não refeita com a criação do Sest-Senat, responsável pelo corte de 6% da receita anual do Sesi-Senai, amargou nova sangria em seu próprio território.

Com base no argumento de que a indústria e o comércio não têm como atividade preponderante o transporte de bens ou de pessoas, a CNI fez uma representação ao Supremo Tribunal Federal tentando invalidar o dispositivo do Decreto 1 007, relativo às frotas próprias. Resultado: o Supremo considerou válido o recolhimento ao Sest-Senat.

Não há dúvida de que esse Decreto encaixou-se como uma luva nos planos da CNT, propiciando um inesperado crescimento da arrecadação, muito embora ninguém arrisque um palpite sobre o percentual desse aumento. Segundo estimativas, o Brasil possui hoje uma frota de 1,3 milhão de caminhões, com 30% de frota própria.

“Vamos continuar atendendo o Sest-Senat”, promete Onofre, valendo-se da realização de dez programas, os mais utilizados pelo setor nos últimos anos (veja Quadro). O Senai não pretende desativar nenhuma linha de atuação para o setor de transporte, tendo em vista o interesse de outros clientes nesse serviço. Em São Paulo, a formação profissional para o setor metroferroviário continuará com o Senai. No ano passado, 15 mil treinandos passaram por cinco Escolas Senai, sendo 5 800 oriundos da Fepasa, 4 100 do Metrô, 3 000 da Rede e 1 500 da CBTU.

Neste ano, os convênios com o Sesi-Senai continuarão a existir, principalmente com empresas mantenedoras de estrutura de treinamento, e com sindicatos patronais, de trabalhadores e de autônomos.

Mário Onofre aponta como um contra-senso o fato de o Senai possuir cinquenta escolas técnicas somente em São Paulo, que poderiam suprir satisfatoriamente as necessidades de treinamento do setor, dispensando investimentos em obras e em infra-estrutura operacional.

Adalberto Panzan, presidente da Fetesp e do Conselho Regional/SP do Sest/Senat, rebate, afirmando que a meta do Senat/SP, até o final do ano, é a de ampliar em oito vezes os serviços oferecidos hoje aos trabalhadores pelo Sesi-Senai. Em seus cálculos, 1 milhão de pessoas, envolvendo motoristas, ajudantes, cobradores, mecânicos e outros, estão em atividade no estado, sendo possível atingir 25% desse total com a realização de um curso do Senat por ano. Mário Onofre comenta que o Centro Tecnológico de Transporte, em Itaquera, saiu tosquiado com a mudança. Com uma área de 80 mil m², e apto para atender 12 mil alunos por ano, ele contaria com pistas de simuladores. Agora, o pro-



Andrade: melhorar a vida do trabalhador



Panzan: ampliar em oito vezes o serviço



Mesquita: atender 250 mil rodoviários



Onofre: Senai possui cinquenta escolas

jeto ingressou na fila dos que precisam ser ‘redefinidos’. “Não vamos construir uma Escola para quem não é mais cliente nosso”, afirma, procurando ser realista.

A difícil transição — Enquanto o Sesi/Senai tira o pé do acelerador, o Sest/Senat luta para superar a transição entre a sua criação e o seu efetivo funcionamento.

Embora o orçamento esteja aprovado, os recursos só começam a entrar no sistema em março. Mário Mesquita, coordenador da Equipe de Apoio Logístico e Administrativo da Fetranspor — Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Leste Meridional do Brasil,

acrescenta que o montante das contribuições compulsórias só será divulgado sessenta dias após o recolhimento, prazo durante o qual o Dataprev realiza o processamento dos relatórios, ou seja, em abril. Sendo assim, a direção nacional do Sest-Senat trabalha com estimativas que poderão não ser confirmadas pelo Dataprev. “O mesmo ocorre com relação à arrecadação das empresas e de profissionais autônomos da base territorial do Estado do Rio”, diz, referindo-se aos 250 mil rodoviários e aos 750 mil dependentes.

De acordo com Mesquita, os primeiros recursos do Sest-Senat foram repassados ao Conselho Nacional em 25 de fevereiro (referentes a uma

**A Nova Linha
de Caminhões
Volkswagen
não foi feita
para ser boa
só na estrada
ou só nas ruas.**

Ela foi feita p na sua



Engenharia Simultânea Volkswagen. A sua opinião ajudando a nossa produção.

Quem melhor entende de caminhões são os profissionais que trabalham diretamente com o transporte de carga.

A Volkswagen sabe disso, tanto que ao projetar a sua Nova Linha de Caminhões fez questão de ouvir a experiência de frotistas, caminhoneiros e fabricantes de

equipamentos. Este é o conceito da Engenharia Simultânea Volkswagen: adequar sua tecnologia de nível mundial às exigências e necessidades do setor de transporte de cargas.

O resultado você pode conferir agora, conhecendo algumas das



muitas inovações que fazem parte da Nova Linha de Caminhões Volkswagen, a mais avançada solução para as tarefas do transporte urbano e rodoviário do País.

■ Novos 7.100 e 8.140

Motor MWM, Série 10

- Construção compacta e robusta.
- Reduzido número de peças, racionalizando a manutenção.
- Mais potência e maior torque.
- Economia no consumo e na manutenção.

Nova suspensão dianteira e traseira

- Molas parabólicas e nova barra estabilizadora na dianteira e traseira (opcional).



Para ser boa opinião.

- Novas molas semi-elípticas e, no 8.140, molas auxiliares parabólicas, na traseira.
- Mais estabilidade e maior conforto.

Novo sistema de freios

- Tipo "S" Came.
- Totalmente a ar comprimido.
- Mais eficiência e confiabilidade e maior vida útil.

Nova caixa de mudanças

- 5 marchas sincronizadas.
- Maior precisão nos engates, com menor esforço.



Novo chassi

- Novas longarinas retas, em material de maior resistência e flexibilidade.

■ Nova Linha de Cabinas

Exterior com novo estilo

- Nova grade frontal com novos defletores laterais (cabina luxo).
- Novos faróis retangulares incorporados no pára-choque.
- Novo protetor solar no pára-brisa (cabina luxo).
- Maior facilidade de acesso: novos estribos e novas alças no painel e colunas.
- Novas faixas decorativas e novo emblema dianteiro cromado.

Interior confortável e funcional

- Completo painel de instrumentos, de fácil leitura.
- Novo conjunto de luzes de aviso, com maior número de funções.
- Novo conjunto de medidores.

- Novo sistema de ventilação, com 3 velocidades.
- Novas saídas de ar, para melhor desembaçamento do pára-brisa.
- Novo teto moldado e novos revestimentos.
- Rádio toca-fitas e ar-condicionado integral (opcionais).



Chame Volks Caminhões

Com a Nova Linha de Caminhões Volkswagen, você pode contar com o "Chame Volks", um sistema de atendimento 24 horas, inclusive sábados, domingos e feriados. É só ligar, gratuitamente, para 9-011-411-4028 (da Grande São Paulo) ou para (011) 800-4028 (de outras localidades), e você receberá toda orientação necessária em casos de emergência. Tudo isso com o apoio de uma Rede de 140 Concessionários treinados e especializados em Caminhões Volkswagen.



VOLKSWAGEN
Você conhece, você confia.



É sempre bom encontrar um amigo na estrada.

ALAGOAS: Maceió - Cavepe - Av. Durval Goes Monteiro, 3573 - Tel.: (082) 241-3564 - **AMAPÁ:** Macapá - Salomão Alcolumbre - Av. Padre Júlio Maria Lombard, 4470 - Tel.: (096) 222-3801 - **AMAZONAS:** Manaus - Autovendas - Av. Constantino Nery, 1885 - Tel.: (092) 622-1214 - **BAHIA:** Barreiras - Umuarama - Rodovia BR-242/020, KM 9,8 - Tel.: (073) 811-3666 • **Felra de Santana** - Comercial de Aut. Pcs. e Empreendimentos - Av. Presidente Dutra, 2850 - Tel.: (075) 625-1211 • **Itabuna** - Bavel - Rodovia BR-415, s/n, KM 33 - Tel.: (073) 211-8048 • **Salvador** - Boaterra - Rodovia BR-324, KM 8,5 - Tel.: (071) 392-8244 • **Vitória da Conquista** - Movel - Rodovia BR-116, KM 837 - Tel.: (073) 422-4808 - **CEARÁ:** Fortaleza - Cequip - Rodovia BR-116, nº 3439 KM 13,5 - Tel.: (085) 274-1677 - **DISTRITO FEDERAL:** Brasília - Brasal - Sia/Sul, trecho 02, lote 1380 - Tel.: (061) 233-6711 • **ESPÍRITO SANTO:** Cachoeiro Itapemirim - Itacar - Av. Francisco Lacerda de Aguiar, 60 - Tel.: (027) 521-0744 • **Linhares** - Junal - Av. Marechal Rondon, 620-A - Tel.: (027) 371-0055 • **Serra** - Vitóriawagen - Rodovia BR-101, KM 8,5 - Tel.: (027) 328-0933 - **GOIÁS:** Anápolis - Arigató - Av. Brasil, 3697 - Tel.: (062) 324-6244 • **Golânia** - Belcar - Rodovia BR-153, KM 1282 - Tel.: (062) 281-1666 • **Rio Verde** - Govesa - Rodovia BR-060, nº 1443, KM 421 - Tel.: (062) 621-4466 - **MARANHÃO:** Bacabal - Auvepar - Rodovia BR-316, KM 361 - Tel.: (098) 621-2955 • **Imperatriz** - Revemar - Rodovia BR-010, KM 1352 - Tel.: (098) 723-1344 • **São Luís** - Vemar - Av. Santos Dumont, 777 - Tel.: (098) 245-1077 - **MATO GROSSO:** Várzea Grande - Trescinco - Av. da FEB, 2138 - Tel.: (065) 682-2000 - **MATO GROSSO DO SUL:** Campo Grande - Discar - Rodovia BR-163, KM 04, nº 6572 - Tel.: (067) 787-1811 • **Corumbá** - Autofar - Rua Eugênio Cunha, s/n - lote 9 - Tel.: (067) 231-4402 • **Dourados** - Carandá - Av. Marcelino Pires, 4523 - Tel.: (067) 421-7811 • **Três Lagoas** - Ypê Veículos - Av. Ranulfo Marques Leal, 1334 - Tel.: (067) 521-5116 - **MINAS GERAIS:** Barbacena - Garra - Rodovia BR-040, KM 698 - Tel.: (032) 331-7774 • **Belo Horizonte** - Elmaz Tarraf - Av. Ver. Cicero Idelfonso, 1534 - Tel.: (031) 388-1410 • **Contagem** - Verminas - Praça Dr. Antônio Mourão Guimarães, 100 - Tel.: (031) 333-0988 • **Divinópolis** - Divisa - Av. Autorama, 1133 - Tel.: (037) 222-4422 • **Governador Valadares** - Mila - Rodovia Rio Bahia, KM 422 - Tel.: (033) 221-8800 • **Juiz de Fora** - Sudeste - Av. Presidente Juscelino Kubitschek, 3811 - Tel.: (032) 221-3588 • **Montes Claros** - Montes Claros Veículos e Peças - Av. Deputado Plínio Ribeiro, 1749 - Tel.: (038) 221-4117 • **Muriae** - Vemasa - Rodovia BR-116, KM 711 - Tel.: (032) 721-1122 • **Patos de Minas** - Autopatos Caminhões - Av. Juscelino Kubitschek Oliveira, 2222 - Tel.: (034) 821-0100 • **Poços de Caldas** - Sulcar - Av. João Pinheiro, 2075 - Tel.: (035) 714-1006 • **Sete Lagoas** - Verminas - Av. Marechal Castelo Branco, 3870 - Tel.: (031) 923-5444 • **Uberaba** - Motomaq - Rua Hanieto Dalmaso, 1200 - Tel.: (034) 336-3311 • **Uberlândia** - Motomaq - Av. Paraíba, 2050 - Tel.: (034) 235-4099 • **Varginha** - Gaplan - Rodovia BR-491, KM 251 - Tel.: (035) 214-1433 - **PARÁ:** Ananindeua - Peracchi - Rodovia BR-316, KM 02, s/n - Tel.: (091) 235-4001 • **Marabá** - Sulpara - CSI 29 QD 01 L 11 Rodovia PA 150 - KM 7 - Tel.: (091) 322-1267 • **Santarém** - Belauto - Travessa 7 de Setembro, 647 - Tel.: (091) 522-3534 - Piquatuba Caminhões e Máquinas - Av. Cuiabá, 554 - Tel.: (091) 522-2928 - **PARAÍBA:** Campina Grande - Promac - Av. Assis Chateaubriand, 1971 - Tel.: (083) 331-1610 • **João Pessoa** - Promac - Rua Projetada, 555, BR-101 KM 01 - Tel.: (083) 233-3100 - **PARANÁ:** Cascavel - Transvel Veículos - Rodovia BR-277, KM 587,5 - Tel.: (0452) 23-5544 • **Cornélio Procopio** - Paranmotor - Av. Takeo Atomya, 594 - Tel.: (0435) 23-3787 • **Curitiba** - Servopa - Rua São Bento, 2596 - Tel.: (041) 376-2662 • **Foz do Iguaçu** - Paraguaçu - Rodovia BR-277, KM 727,5 - Tel.: (0455) 22-3234 • **Francisco Beltrão** - Icavel Veículos - Rua Antonina, 475 - Tel.: (0465) 23-3844 • **Guarapuava** - Dimasa - Rodovia BR-277, KM 351 - Tel.: (0427) 23-1400 • **Londrina** - Transparaná - Rua Dolores Peralta, 100A - Tel.: (043) 321-3032 • **Maringá** - Transparaná - Rodovia PR-13, KM 0,020 - Tel.: (0442) 24-2244 • **Ponta Grossa** - Retimáq - Av. Souza Naves, 3455 - Tel.: (0422) 25-1422 • **Santo Antonio Platina** - Paranmotor - Rodovia BR 153, KM 40 - Tel.: (0437) 34-3310 • **Umuarama** - Chiapetti - Rodovia PR-323, KM 150 - Tel.: (0446) 22-3828 • **União da Vitória** - Vemasa - Av. Bento Munhos Rocha Neto, 866 - Tel.: (0425) 22-2349 - **PERNAMBUCO:** Caruaru - Mandacarú - Av. José Pinheiro dos Santos, 870 - Tel.: (081) 721-4155 • **Jaboatão** - Novo Mundo - Rodovia BR-101, KM 82,9 - Lote 7A - Tel.: (081) 545-1990 • **Olinda** - Olinda Motor - Av. Presidente Kennedy, 694 - Tel.: (081) 429-1200 • **Petrolina** - HGV - Hugo Gurgel Veículos - Rodovia BR-428, KM 185 - Tel.: (081) 961-3984 - **PIAUI:** Teresina - Noronha Caminhões e Tratores - Av. Barão de Gurgueia, 2636 - Tel.: (086) 229-1366 - **RIO DE JANEIRO:** Barra Mansa - Porto Real - Rodovia Pres. Dutra, 102 KM 269 - Tel.: (0243) 22-4889 • **Campos Goytacazes** - Diverno - Av. Carlos Alberto Chebabe, 1037 - Tel.: (0247) 22-1549 • **Duque de Caxias** - Abolição - Rodovia Washington Luiz, 4230 - Tel.: (021) 772-3100 • **Niterói** - Guanato Veículos - Alameda São Boaventura, 1202 - Tel.: (021) 627-2005 • **Novo Iguaçu** - Transrio - Rodovia Presidente Dutra, 17620 - Tel.: (021) 767-9221 • **Rio de Janeiro** - Auto Modelo - Rua Bulhões Marcial, 547 - Tel.: (021) 372-2175 - Guanauto - Campo de São Cristóvão, 87 - Tel.: (021) 580-1123 • **Teresópolis** - Serramar

- Av. Delfim Moreira, 1043 - Tel.: (021) 742-5690 - **RIO GRANDE DO NORTE:** Mossoró - Novema - Rodovia BR-304, KM 35, nº 201 - Tel.: (084) 321-4451 • **Natal** - A Sertaneja Veículos - Rodovia Natal/Parnamirim - Rod. BR-101, KM 5 - Tel.: (084) 217-4818 • **Parnamirim** - Novema - Rodovia BR-101, KM 8 - Tel.: (084) 272-2593 - **RIO GRANDE DO SUL:** Canoas - Sivel Veículos - Rua João Goulart, 121 - Tel.: (051) 477-3500 • **Caxias do Sul** - Panambra Sul Rio Grandense - Rua Moreira César, 465 - Tel.: (054) 224-1599 • **Cruz Alta** - V. Biasuz - Rodovia BR-158, KM 195 - Tel.: (055) 322-1396 • **Erechim** - Covena - Estrada Federal, BR-153, KM 49 - Tel.: (054) 321-2066 • **Lajeado** - Mondial - Rodovia BR-386, KM 346,2 - Tel.: (051) 714-4433 • **Passo Fundo** - Auto Agrícola - Rodovia RST 153, KM 0 - Tel.: (054) 314-1011 • **Pelotas** - Panambra Sul Rio Grandense - Rodovia BR-116, KM 514, nº 300 - Tel.: (0532) 23-4111 • **Porto Alegre** - Panambra Sul Rio Grandense - Av. Ipiranga, 5570 - Tel.: (051) 336-8666 • **Santa Cruz do Sul** - Sanvel Veículos - Rua Coronel Oscar Just, 1927 - Tel.: (051) 713-1132 • **Santa Maria** - Pampeiro - Rodovia BR 392, KM 01, nº 3500 - Tel.: (055) 221-8111 • **Santa Rosa** - Sanauto - Av. Burica, 447 - Tel.: (055) 512-3535 • **Urugulana** - Dimacar - Rua Joaquim Murtinho, 2460 - Tel.: (055) 412-4496 - **RORAIMA:** Boa Vista - Autovendas - Rua Surumu, 1223 - Tel.: (095) 224-7937 - **SANTA CATARINA:** Araranguá - Comércio de Automóveis Tubarão - Rodovia BR-101, nº 224, KM 412 - Tel.: (0485) 22-1666 • **Blumenau** - W. Breitkopf - Rua Itajaí, 682 - Tel.: (0473) 26-1366 • **Caçador** - Lusa - Rodovia SC-302, KM 1,2 - Tel.: (0496) 62-0024 • **Chapecó** - L.F. Caminhões - Acesso BR-282 - KM 4 - Tel.: (0497) 22-3213 • **Concórdia** - Videcar - Rua Tancredo Neves, 3435 - Tel.: (0499) 44-1756 • **Guaramirim** - W. Breitkopf - Rodovia BR-280, KM 53 - Tel.: (0473) 73-0359 • **Igará** - Comércio de Automóveis Tubarão - Rodovia SC-444, KM 01 - Tel.: (0484) 33-4400 • **Itajaí** - Breitkopf Caminhões - Rodovia BR-101, KM 116 - Tel.: (0473) 46-1119 • **Joaçaba** - Videcar - Rodovia BR-282, KM 389 - Tel.: (0495) 22-1844 • **Joinville** - Breitkopf Caminhões - Rodovia BR-101, KM 47, nº 3300 - Tel.: (0474) 26-1515 • **Lages** - Serrana - Rodovia BR-282, KM 5 - Tel.: (0492) 22-4966 • **Mafra** - Distribuidora Rio Mafrense de Veículos - Rodovia BR-116, KM 3, s/n - Tel.: (0476) 42-0877 • **São José** - R.F. Comércio de Caminhões - Rodovia BR-101, KM 209 - Tel.: (0482) 47-3344 • **Tubarão** - Comércio de Automóveis Tubarão - Rua Deputado Olices P. de Caldas, 690, BR-101 - Tel.: (0486) 22-2605 - **SÃO PAULO:** Araçatuba - Pagan - Rua Alziro Zarur, 760 - Tel.: (0186) 23-8080 • **Araçuaçu** - Marka - Rodovia Washington Luiz, KM 268,2 - Tel.: (0162) 32-3355 • **Assis** - Marinho Veículos - Av. Dom Antônio, 2495 - Tel.: (0183) 22-6282 • **Avaré** - Avaré Veículos - Av. Prefeito Paulo Novaes, 28 - Tel.: (0147) 21-1000 • **Bauru** - Baucam - Rua Piauí, s/nº, quadra 9 - Tel.: (0142) 34-6080 • **Campinas** - Gaplan - Rua Trinta, 12 - Tel.: (0192) 54-1133 • **Catanduva** - Miguel Elias - Av. Orlando Zancaner, 1095 - Tel.: (0175) 22-2104 • **Cotia** - Sodicar - Rodovia Raposo Tavares, KM 21,5 - Tel.: (011) 492-3646 • **Cubatão** - Avel - Rodovia Padre Manoel Nobrega, KM 55,2 - Tel.: (0132) 61-2774 • **Dracena** - Copauto - Rua Princesa Izabel, 2800 - Tel.: (0188) 21-3222 • **Fernandópolis** - Cotafe - Av. Expedicionários Brasileiros, 01 - Tel.: (0174) 42-3888 • **Franca** - Diederichsen Santa Emília Veículos - Rodovia Cândido Portinari, KM 394 - Tel.: (016) 723-3366 • **Guarulhos** - Transpaulo - Av. Senador Adolf Schindling, 120 - Tel.: (011) 968-0033 • **Itapetininga** - Ditasa - Av. José de Almeida Carvalho, 2011 - Tel.: (0152) 72-5332 • **Itu** - Dirasa - Rodovia do Açúcar, KM 88 - Tel.: (011) 409-4977 • **Jaboticabal** - Marka Automotores - Rodovia Faria Lima, SP 326, KM 339 - Tel.: (0163) 22-1897 • **Jaú** - Marka - Av. Deputado Zien Nassif, 560 - Tel.: (0146) 22-4100 • **Limeira** - Cotali - Via Anhanguera, KM 150 - Tel.: (0194) 51-3232 • **Marília** - Freire Comércio de Caminhões - Avenida José de Grande, 256 - Tel.: (0144) 22-1480 • **Mogi Mirim** - Scalise Caminhões - Rodovia SP 340, KM 157,8 - Tel.: (0192) 60-4022 • **Nova Odessa** - Companhia Davoli de Caminhões - Rodovia Anhanguera, KM 115 - Tel.: (0192) 64-1272 • **Orlândia** - Palma & Cia - Rua Um, 700 - Tel.: (016) 726-4555 • **Ourinhos** - Marinho Veículos - Rodovia Raposo Tavares, KM 378 - Tel.: (0143) 22-1333 • **Piracicaba** - Piracema - Rua São João, 1913 - Tel.: (0194) 34-5366 • **Presidente Prudente** - Copauto - Av. Joaquim Constantino, 1900 - Tel.: (0182) 21-6622 • **Ribeirão Preto** - Santa Emília - Rodovia Anhanguera, KM 306,7 - Tel.: (016) 624-9696 - Gaplan Veículos Pesados - Rodovia Anhanguera, KM 320 - Tel.: (016) 626-1200 • **Santo André** - Cibramar - Av. Queiroz dos Santos, 786 - Tel.: (011) 454-0455 • **São Bernardo do Campo** - Avel - Av. General Barreto de Menezes, 250 - Tel.: (011) 448-1622 • **São José do Rio Preto** - Cotave - Av. Alfredo Folchini, 588 - Tel.: (0172) 33-0166 • **São José dos Campos** - Botujuru - Rodovia Presidente Dutra, KM 140 - Tel.: (0123) 29-1277 • **São Paulo** - Chambord - Rua Padre Marchetti, 235 - Tel.: (011) 274-4111 - Chambord - Alameda Gleite, 1034/1046 - Tel.: (011) 220-4500 - Companhia Davox de Caminhões - Av. das Nações Unidas, 21.927 - Tel.: (011) 247-8233 - Tietê Veículos - Av. Otaviano A. de Lima, 12.000 - Tel.: (011) 832-1234 • **Sorocaba** - Dirasa - Rodovia Raposo Tavares, KM 101,5 - Tel.: (0152) 21-2555 - **SERGIPE:** Nossa Senhora do Socorro - Samam - Rodovia BR-101, KM 92 - Tel.: (079) 241-3132 - TOCANTINS: Gurupi - Brasal - Avenida Goiás, 3636 - Tel.: (063) 851-3177.

Concessionários exclusivos e especializados em caminhões.



Caminhões Volkswagen
Você conhece, você confia.

pequena arrecadação de janeiro), e somente depois serão comprometidos em programas regionais. “Nesse momento de transição, as novas instituições não têm qualquer patrimônio nem receita”, declara.

Terceirização — Neste ano, 10% dos recursos do orçamento ficam com a CNT para a administração geral dos dois serviços. Uma parcela dessa verba será repassada às federações que presidem os CRs para custear pessoal de apoio administrativo.

Do total de recursos, 1% é retirado pelo INSS para custear a arrecadação. Dos 89% restantes, 75% serão aplicados na região onde os recursos foram gerados, tanto na compra de serviços como em investimentos para a construção de Capits, e 25% serão destinados ao combate dos desequilíbrios regionais e à instalação dos Pates.

Os CRs, nas pontas do sistema, deverão identificar as necessidades

mais prementes de cada região, visando à compra de serviços de terceiros junto a empresas, a associações, a clubes e a universidades.

DISTRIBUIÇÃO DOS CAPITS	
Conselhos Regionais	Número
Norte (Amazonas, Pará, Acre, Roraima e Amapá)	3
Nordeste I (Ceará, Piauí e Maranhão)	3
Nordeste II (Rio Grande do Norte e Paraíba)	2
Nordeste III (Pernambuco e Alagoas)	2
Nordeste IV (Sergipe e Bahia)	4
Centro-Oeste I (DF, Goiás e Tocantins)	2
Centro-Oeste II (MT, MS e Rondônia)	3
Minas Gerais	6
Espírito Santo	3
Rio de Janeiro	6
São Paulo	14
Paraná	2
Santa Catarina	1
Rio Grande do Sul	5
TOTAL	56

A terceirização poderá se estender a consultórios médicos e odontológicos, para atendimento de urgência, a salas de apoio psicológico, a áreas de descanso, para exibição de vídeos educativos, e a centrais de comunicação, para que o motorista possa contatar a família e obter informações da rodovia.

Para minimizar os custos, o CN optou pela elaboração de um ‘projeto-padrão’. Os CRs ficarão incumbidos de apontar as áreas mais adequadas à implantação de Capits e de Pates em locais de fácil acesso, às margens das principais rodovias.

Uma idéia que está se consolidando é a da incorporação, pelo Senat/SP, de duas escolas (e do museu) da CMTC, localizadas no Taupapé e na Barra Funda, por meio de comodato. Todos os equipamentos e o acervo cultural e didático passariam para o controle do Senat. Trata-se do primeiro projeto paulista a ser submetido ao Conselho Nacional.



A INFORMAÇÃO É O MELHOR CAMINHO



TM. HÁ 30 ANOS PONDO A INFORMAÇÃO NO SEU CAMINHO

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas 40,00 URVs.

NOME _____

ENDEREÇO _____ FONE _____

CEP _____ CIDADE _____ ESTADO _____

EMPRESA _____

CGC _____ INSC. EST. _____

ASSINATURA _____

NÃO MANDE DINHEIRO AGORA

transporte
MODERNO

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117
Tel.: 575-1304 (Linha seqüencial)
TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP

Editora TM Ltda

CÂMARAS DE AR KUMHO

IMPORTADA + BARATA QUE A NACIONAL

PREÇOS IMBATÍVEIS

- CÂMARAS DE AR IMPORTADAS DA MARCA KUMHO PARA PNEUS RADIAIS 1100 R22 e 1000 R20
- QUALIDADE PADRÃO INTERNACIONAL - 100% BUTIL
- NÚMERO DE PEÇAS LIMITADO
- PROMOÇÃO VÁLIDA ATÉ O FINAL DO ESTOQUE

⇒ **RDG & TOWER** Revendedor Exclusivo

TELS: 570-8626 • 570-9171 • 571-2343
FAX: 571-1407



Com porões abarrotados

Companhias aéreas de terceiro nível comemoram o crescimento do volume de carga transportada

■ Se o ano de 1993 foi animador para as companhias aéreas que operam o transporte de cargas na rota de Manaus (ver TM 354, página 30), para as empresas regionais o entusiasmo não foi menor. A desregulamentação da chamada aviação de terceiro nível, em vigor desde 1992, provocou, em primeiro lugar, um aumento da oferta de rotas e de frequências, e depois, a ampliação de espaço nas aeronaves novas adquiridas pelas empresas em seus programas de renovação de frota. Conseqüentemente, os porões para cargas aumentaram, o que levou as companhias a criarem departamentos para a venda de frete ou a incrementarem os já existentes. Os resultados começam a aparecer: computadas as linhas da Brasil Central (do mesmo grupo), a TAM, a maior delas, que começou timidamente as operações em 1992, embarcou, em 1993, 7 mil toneladas. Por sua vez, a Rio-Sul registrou um salto de 133,22% sobre 1992, tendo embarcado, no ano passado, 2,8 mil t. “A carga aérea cresceu duas vezes mais que o transporte de passageiros”, exemplifica o coronel Júlio Bezerra, diretor-adjunto da Taba, que opera na região Norte. A participação do transporte de carga no faturamento das empresas gira em torno de 10%, mas a tendência é no sentido de aumentar.

Para este ano, as perspectivas são de um crescimento da ordem de 20% sobre os resultados do ano passado. Para isso, contribuirão eventos como, por exemplo, a copa do mundo e as eleições, os quais, na opinião das empresas, contribuirão para o crescimento da produção industrial.

Ao mesmo tempo em que as companhias ampliaram suas equipes de vendas de fretes, demonstraram agressividade num mercado altamente competitivo, não apenas com as companhias nacionais mais bem estruturadas como também com as rodoviárias, que oferecem frete muito mais barato.

O segredo para esse crescimento, segundo os gerentes de Cargas, está na qualidade do serviço prestado. A opção pelo modal aéreo, por parte do embarcador, não é justificada apenas em função da rapidez, pois, nas pequenas distâncias, o caminhão compete com vantagem. “O cliente tem mais do que pressa, ele quer informações sobre sua carga e segurança contra roubo, além de garantia de prazo, o que nem sempre as empresas rodoviárias podem oferecer”, afirma Wagner Pinto de Almeida, gerente de Cargas da TAM. “Além de vôos diários, há, em determinadas rotas, diversas frequências num só dia”, acrescenta.

Para ele, a opção pela carga aé-



rea é uma tendência mundial. “As indústrias mais modernas trabalham com estoque zero e com fornecimento programado de matérias-primas e de componentes, enquanto que o comércio tem estoque cada vez mais reduzido e exige frequências diárias no recebimento de mercadorias. Nesse caso, o modal aéreo é o mais indicado”, acrescenta Almeida. Com

FROTA POR EMPRESA

Equipamentos	TAM/BrC	Rio-Sul	Taba
Fokker 27	7		4
Caravan	19		
Fokker 100	12		2
Boeing 727		10	
Fokker 50		6	
Boeing 737-500		4	
Dash-8 300			5
Bandeirante			10

Fonte: Empresas



Fotos: Paulo Igarashi

Congonhas, em São Paulo, é o maior centro emissor de carga das companhias regionais para o interior do país. Tam e Rio-Sul juntas detêm a maior fatia entre as operadoras com aviões porões modernos e espaçosos.

cíveis e medicamentos para os mais diferentes destinos. “É São Paulo o maior centro irradiador de carga. Os retornos são proporcionalmente muito menores”, explica Lara.

Saindo de São Paulo, a melhor rota para a TAM é Belo Horizonte, para a Rio-Sul é Porto Alegre, e para a Taba é Manaus—Belém, em função das deficiências de outros meios de transporte.

A fim de continuar crescendo, as empresas têm investido não só na ampliação da equipe dos departamentos de Cargas mas também na informatização de suas bases e no treinamento de pessoal. “Fazemos um trabalho de parceria com os clientes”, assegura Almeida. O interesse da empresa pelo setor de Cargas é demonstrado pela logomarca ‘Jet Cargo TAM’, criada em 1993. O serviço porta-a-porta utiliza veículos e funcionários identificados pela marca. “Gerenciamos a operação da transportadora que nos presta serviços. Seus caminhões e seus funcionários utilizam a marca TAM e são conhecidos pelos clientes como nossos funcionários.” Para ele, essa identificação faz parte da garantia do serviço.

Quando à Rio-Sul, que está investindo, neste ano, na informatização de todas as suas bases, para agilizar os meios de comunicação com os clientes, oferece como adicional de serviço o acompanhamento da carga por um funcionário. “Isso não ocorre apenas em casos de valores, mas também em casos de documentos sigilosos, ou mesmo de cargas de clientes habituais. “Queremos eliminar os obstáculos que impedem o cumprimento dos prazos”, explica Lara.

cinco freqüências diárias (duas com escala) entre São Paulo e Belo Horizonte, a TAM constitui uma opção imbatível para o fornecimento de componentes para a Fiat Automóveis, um dos seus principais clientes, no fornecimento *just-in-time*. “Literalmente falando, as peças chegam quentes ao aeroporto e esfriam durante o voo”, garante Almeida.

A Rio-Sul, que tem dois vôos diários para Belo Horizonte, também presta serviços para a Fiat. “No mês de dezembro, transportamos 40 t para Belo Horizonte”, exemplifica Marcelo Lara, assistente de Cargas da Rio-Sul. “A Fiat está entre os nossos clientes.” A Rio-Sul cita, entre suas rotas de grande demanda, a de Londrina, com o transporte de confecções em cabide para o Rio de Janeiro com vantagens sobre

o caminhão, em termos de rapidez e de segurança”, assegura Lara.

Maior demanda — A desregulamentação do transporte aéreo regional trouxe para o Aeroporto de Congonhas os aviões que antes circulavam apenas em regiões localizadas. Além de passageiros de São Paulo, esses aviões levam cargas de todos os tipos, tais como documentos para as empresas de *courier*, peças para a indústria, produtos acabados, pere-

EVOLUÇÃO DO SETOR DE CARGAS					
Companhia Aérea	Mil t.km		Funcionários		Participação % no Faturamento
	1 992	1 993	Carga	Total	
Taba	2 057 832	2 130 522	70	1 200	9,5
TAM/Brasil Central	*	*	24	1 003	6,0
Rio-Sul	585 901	1 366 460			12,08

* A empresa não dispõe dos números.

Um parto muito demorado

Em um ano, a Lei 8 630 trouxe
apenas lentos e
discretos avanços para os
portos nacionais

■ Sancionada em 25 de fevereiro de 1993, após uma verdadeira batalha parlamentar, a polêmica Lei 8 630, que altera profundamente o funcionamento dos portos, provocou reações díspares. Enquanto que alguns armadores saudaram o diploma como a redenção do setor, alguns sindicatos, inconformados com a perda do monopólio no fornecimento da mão-de-obra avulsa, e com a privatização das operações, prometeram uma temporada de greves, de piquetes e até mesmo de incêndios de navios (veja TM 374, de abril de 1993).

Depois que se passou um ano sob a égide da lei, não se registram conflitos graves, mas a modernização portuária continua sendo um sonho. Constatam-se, quando muito, lentos e discretos avanços na implantação das inovações previstas pelo novo regulamento. Dentre esses avanços estão a descentralização administrativa, o início da movimentação de cargas de terceiros pelos terminais particulares e o aparecimento dos primeiros operadores portuários. “Já foram feitos dezoito contratos de adesão com empresas que possuem terminais privados, e outras 28 também estão interessadas”, contabiliza Paulo Dantas da Rin, diretor da DPVN — Diretoria de Portos e Vias Navegáveis. “Também já temos 58 operadores portuários no país (veja Tabela),

qualificados ou pré-qualificados, e há mais de noventa empresas interessadas em operar os portos brasileiros”, informa.

Entretanto, no Porto do Rio Grande, no Rio Grande do Sul, quarenta empresas que se candidataram a operador portuário ameaçavam entrar com medida judicial, alegando que o governo do Estado do Rio Grande do Sul, que detém a concessão dos portos de Rio Grande, de Pelotas e de Porto Alegre, estava atrasando deliberadamente a entrega dos certificados porque sua concessão termina em agosto próximo. O DPVN aguardava uma proposição do governo gaúcho para analisar suas possíveis pretensões como operadora portuária.

“Já temos quase sessenta operadores portuários, e há outras noventa empresas interessadas.”

Queda nas tarifas — A permissão para embarque de cargas de terceiros teve repercussão especialmente no Espírito Santo, onde o início dessas operações pelo terminal privati-

vo de Tubarão, da Companhia Vale do Rio Doce, provocou uma queda de 50% nos valores das tarifas cobradas pelo porto público de Vitória. Nos outros portos, esses embarques ainda não são rotina, mas os usuários prevêm custos cada vez mais competitivos, graças à Lei 8 630.

Com 23 berços, e movimento de 11,1 milhões de t em 93 (10,3 milhões de t em 92), o Porto de Rio Grande anuncia a recuperação de cargas, graças à redução de taxas — 30% na capatazia de armazenagem e de recebimento de granéis sólidos movimentados no Terminal de Trigo e Soja; 60% na capatazia de embarques diretos de mercadorias; de 30% a 50% na capatazia de contêineres carregados com o mesmo produto — e também graças à ampliação do período de armazenagem externa de contêineres de quinze dias para trinta dias.

Em Santos, está ocorrendo a redução dos custos portuários em um dólar por tonelada de carga movimentada, graças à redução do ATP — Adicional de Tarifa Portuária de 40% em 93 para 30% em 94. “Somando-se à redução de um dólar em 93, já temos dois dólares a me-



Há muito, Imbituba (à esquerda) já vinha oferecendo tarifas 30% menores do que o porto de Rio Grande. A nova legislação estimula operações roll-on/roll-off.

nos”, comemorou o empresário Luiz Antônio Veiga Mesquita, diretor da Comissão Internacional de Transportes da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo.

Para Mesquita, essa economia compensa as despesas dos usuários com a criação do Fundo para Incentivo de Aposentadoria aos trabalhadores. É um adicional que os usuários estarão pagando de março a outubro deste ano, com um acréscimo de 2,5% nas tarifas por mês. O objetivo é conseguir uma verba de US\$ 4,5 milhões para 1 600 aposentadorias. José Rodrigues, representante,

“Foi só a CVRD começar a embarcar cargas de terceiros para o frete de Vitória cair em 50%.”

na Administração do porto, das prefeituras de Santos e do Guarujá, antecipava o projeto de levar o porto santista a funcionar, ainda neste semestre, durante 24 horas por dia,

Foto: Codesp



com turnos de trabalho que aproveitariam o quadro de pessoal existente e a força supletiva de dois mil homens.

A Codesp, que, de acordo com o Lei 8 630, também é operadora, está se empenhando em reduzir seu quadro atual, de 7 200 funcionários para 5 800 funcionários, mediante incentivos a demissões e a aposenta-

dorias, com um valor mínimo de cerca de CR\$ 5,8 milhões a cada funcionário que fizer acordo. Cerca de 1 500 funcionários estavam em processo de desligamento.

O Porto de Imbituba (quatro berços de atracação, 170 trabalhadores com vínculo e 219 avulsos) não reduziu os valores de suas tarifas em de-

Embarque mecanizado de suco de laranja a granel feito pela Citrosuco: modelo de operação privatizada que o novo regulamento busca incentivar e expandir.

corrência da Lei 8 630 porque, sendo uma empresa privada, fundada em 1922, desde há muito vinha oferecendo custos atraentes, 30% menores que os oferecidos pelo Porto do Rio Grande, seu principal concorrente. Calçados, fumo, móveis e autopeças eram as principais cargas do Rio Grande do Sul movimentadas por Imbituba, que tem quatro berços e opera grãos, granéis sólidos, líquidos e cargas em geral. A concorrência entre Ibituba e o Porto de Rio Grande beneficiava cada vez mais a região Sul brasileira.

Licitações — Outro passo adiante foi a abertura de licitação para os quatro pequenos portos de Laguna, de Itajaí, de Cabedelo e de Porto Velho.

Em 4 de fevereiro deste ano, o processo de licitação pública entrou

“O governo abriu licitação para privatizar os portos de Laguna, de Itajaí, de Porto Velho e de Cabedelo.”

numa segunda fase, a de se conhecer as propostas das firmas que se pré-qualificaram para a privatização. O DPVN informa que, neste ano, serão conhecidos os vencedores que se propõem a investir e a administrar as instalações portuárias por 25 anos. Porém, não há certeza de que o resultado da concorrência sairá no primeiro semestre.

Os portos de Itajaí e de Laguna (SC), que, desde a extinção da Portobrás, estão sendo administrados pela Codesp, despertam muito interesse por parte da iniciativa privada. Itajaí teve uma receita de US\$ 8 milhões em 93, para uma despesa de US\$ 7 milhões. Movimentou



1 795 754 toneladas em 1993, 14% a mais que no ano anterior (1 574 580 t). O volume não é muito grande, em comparação com o de outros portos, mas o valor da carga industrializada é expressivo, informou o administrador Marcelo Werner Salles, também responsável pelo Porto de Laguna.

Itajaí tem 740 metros de cais, com dois berços reservados a navios *full-containers*, um deles destinado ao carregamento de frango refrigerado e um para cargas em geral. A administração portuária autorizou o funcionamento de turnos consecutivos de doze horas contínuas, o que aumentou em 50% os índices de produtividade, segundo Salles. A troca dos turnos é feita dentro dos porões, sem intervalos. “O embarque da carga, que antes demorava sete dias, leva hoje quatro horas-dias.” Trabalham em Itajaí cerca

de quatrocentos estivadores, 330 arrumadores e cem pessoas de administração. O pessoal da capatazia também é avulso.

Quanto a Laguna, porto pesqueiro desde 1979, o plano é transformá-lo de novo em porto comercial, como era até 1960. Para isso, serão necessários cerca de US\$ 7 milhões para desassorear o canal, realizar obras e comprar equipamentos. Ele tem dois berços, 300 metros de cais, um frigorífico para 800 mil toneladas, armazéns e uma fábrica de gelo. Laguna poderá movimentar cerâmica, frango, maçã e madeira. Tem apenas quinze empregados.

Neste porto catarinense, estavam pré-qualificados na licitação três grupos empresariais, enquanto que em Cabedelo, na Paraíba, havia seis empresas pré-qualificadas. A capacidade de atracação em Cabedelo é de quatro navios, e a quase totalidade das operações envolve granéis líquidos e sólidos (807 mil t em 1993). Cabedelo, administrado pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte, com 99% de capital federal, tem 115 empregados. Concorre diretamente com Recife e com Natal.

Porto Velho tem três terminais voltados para o Rio Madeira, em Rondônia. Um deles utiliza duas rampas paralelas, outro é para cargas em geral, consistindo num flutuante de acostagem, de 115 metros, com

OPERADORES PORTUÁRIOS PRÉ-QUALIFICADOS	
Portos	Números
Santos	25
Rio de Janeiro	4
Itajaí	14
Paranaguá	9
Vitória	2
São Sebastião	1
Belém	3
Total	58



Foto: Codesp

cinco berços ligados a uma ponte flutuante. O terceiro terminal, chamado de Pátio das Gruas, não tem cais de atracação.

Parto demorado — Os avanços, embora lentos, satisfazem em parte a maioria dos armadores e dos usuários dos portos. No Rio, Carlos Alberto Ribeiro Bouery, diretor executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica, mostrava-se otimista: “O parto não é normal, mas a criança está nascendo”, resumiu. “Não é fácil mudar uma estrutura arcaica, que nem vinte anos de governo militar conseguiram alterar.”

“Nos países de primeiro mundo, a desregulamentação dos portos demorou, em média, quatro anos. Logo, aqui também deverá demorar um pouco para chegarmos a um denominador comum”, afirma Luiz Roberto Buttignon, presidente do Sindicato dos Operadores Portuários de Santos.

Previsivelmente, é no campo das relações trabalhistas que a implantação da lei enfrenta os maiores obstáculos. Embora os CAPs — Conselhos de Autoridades Portuárias já estejam funcionando em todos os portos, não houve nenhum avanço na produtividade. Os sindicatos continuam fornecendo a mão-de-obra avulsa, recrutando-a nas ‘paredes’ da estiva, e com os mesmos núme-

ros de homens que os armadores consideram, em geral, excessivos, pois foram definidos numa época em que as operações não eram automatizadas.

Não houve acordo coletivo de trabalho entre empregadores e sindicatos, e as outras mudanças foram mais de ordem administrativa.

OGMO adiado — O nó górdio da questão é que nenhum porto conseguiu firmar a convenção coletiva de trabalho dentro dos noventa dias previstos pela legislação. A grande divergência está no fato de que, enquanto os sindicatos querem um acordo nacional, os empresários defendem acordos regionais, a fim de respeitar as peculiaridades de cada porto.

A lei determina, nesse caso, a imediata instalação dos OGMOs — Órgãos Gestores de Mão-de-Obra, encarregados de criar o registro dos trabalhadores e de fornecer a mão-de-obra para a movimentação das cargas.

Até o final de fevereiro, apenas o Porto de Itajaí havia conseguido cumprir a lei e criar o seu OGMO. No entanto, segundo Rui André Fornari, presidente do Sindicato dos

*“Enquanto não
houver o contrato
coletivo de trabalho,
a Lei dos Portos não
sairá do papel.”*

Empregados de Administração de Itajaí, os sindicatos de trabalhadores não haviam reconhecido a existência do órgão porque não teria havido negociações com os portuários.

Paulo Antônio Dantas da Rin, diretor de Portos e Hidrovias do Ministério dos Transportes, sustenta que o governo já fez a sua parte. “Cabe agora à iniciativa privada criar os OGMOs, cumprindo o que determina o Artigo 29 da Lei 8 630, e fazer a negociação com os sindicatos sobre registros, termos e outras questões.”

“Até março, deveremos ter o OGMO funcionando em Santos”, opinava o empresário Luiz Antônio Veiga Mesquita.

A opinião é um tanto otimista. “Enquanto não houver um contrato coletivo de trabalho, a Lei 8 630 não sairá do papel”, contesta Francisco Luiz Bertozzi, presidente em exercício do Sindicato dos Empregados na Administração do Porto de Santos.

Os trabalhadores com vínculo querem ter o direito de operar nas áreas que serão movimentadas pelos operadores, como já ocorre, desde há cinco anos, nos armazéns arrendados pela Codesp — Companhia Docas do Estado de São Paulo no Armazém 40, para exportadores de soja.

Elmar Braun, presidente do Sindarma — Sindicato das Agências Marítimas do Estado de São Paulo, concorda que, sem os acordos coletivos com os trabalhadores, não adianta criar os OGMOs.

CPI para os portos — O que os estivadores de Santos que adotam uma posição mais radical estão anunciando: uma coleta de pelo menos 15 mil assinaturas para pedir uma CPI sobre a Lei dos Portos. Argumento: as evidências de “escândalos da corrupção envolvendo parlamentares”.

As negociações dos sindicatos com os armadores foram suspensas pelos empregadores em setembro do ano passado, depois que as Federações de Portuários e avulsos entraram na Justiça arguindo a inconstitucionalidade da Lei dos Portos. Os sindicatos não conseguiram liminar e aguardam o julgamento da ação principal. Em Santos, o presidente do Sindicato dos Conferentes, José Tarciso Florentino da Silva, diz que os empregadores estão demonstrando bom senso e já não vêm mais o trabalho avulso como a grande causa do encarecimento nos custos portuários.

Para Tarciso, enquanto não houver uma decisão judicial sobre a Lei 8 630, empresários e trabalhadores deverão continuar negociando sem radicalismos. Esse bom senso, disse, evitou que houvesse um vazio jurídico e que os portos parassem de funcionar desde 26 de agosto de 1993, quando venceu o prazo para a convenção coletiva.

*Reportagem de Elaine Saboya.
Colaborou Maria do Carmo Batiston.
Texto final de Neuto G. dos Reis.*



**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: **Tecoll** da **Tecalon**.

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

Caminhoneiro que é vivo e quer permanecer vivo, não se engana, exige **Tecoll**. Facilmas de instalar, as mangueiras espirais **Tecoll** 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 **Tecoll**. O resto é enrolação.



'TECNOLOGIA EM NYLON'

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

BAFÔMETRO



*A única maneira
de controlar a
ingestão de
bebidas alcoólicas.*

■ BAIXO CUSTO ■ TOTAL CONFIABILIDADE

CSP - CONTROLE E AUTOMAÇÃO



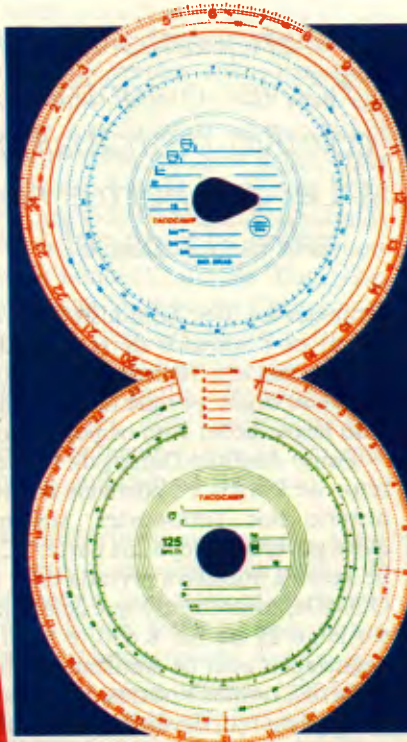
LIGUE: (0482) 34.1856

RUA LAURO LINHARES, 125 • 4º ANDAR • CEP: 88036-000 • FPOIS / SC

EFICIENCIA

ECONOMIA

TECNOLOGIA



DISCOS DIAGRAMA TACOCAMP

Custam menos que os produtos similares.

Diminuem o custo de manutenção do tacógrafo porque o papel é absolutamente liso e não solta impurezas.

São impressos em até duas cores, facilitando a análise.

Podem ter impressa a velocidade desejada pela empresa.

Sua empresa pode personalizá-los com seu logotipo.

TACOCAMP

SUPRIMENTOS TÉCNICOS LTDA.
Rua 17, nº 283 (Km 108 da Via Anhangüera) - Sumaré - SP
Telefax: (0192) 64-2437

VEÍCULOS, PEÇAS SERVIÇOS

DATACAR

INDICADO APENAS PARA
VEÍCULOS MOTORIZADOS.



- Computador de bordo para veículos automotores.
- Gerenciamento e controle total de sua frota.
- Acompanhamento constante da eficiência de seus motoristas.
- Custo acessível.
- Lucre mais acompanhando de perto os seus veículos.

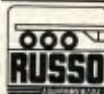
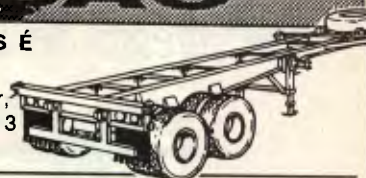


SGF Computadores Automotivos Ltda.
R. Anita Costa, 400 - CEP 04320-040 - SP
Tel.: (011) 588-2880 - Fax: (011) 588-2613

ALUGAR A GRANDE OPÇÃO

**ALUGAR SEMI - REBOQUES É
O NOSSO NEGÓCIO**

Carga Seca, Porta Container,
Baú, Prancha, etc...com 2 ou 3
eixos, com e sem pneus.



RUSSO EQUIPAMENTOS E TRANSPORTES LTDA.
R. Particular Ana Santos, 101 - Chico de Paula - Santos
TELEFAX : (0132) 30-3522

SEGURANÇA E ECONOMIA

Calibragem
Eletrônica de Pneus

Economize pneus,
suspensão,
combustível e tempo
com máxima precisão
na calibragem

Ligue: (011) **858-7724**



ASSUMA O CONTROLE DA FROTA DE ÔNIBUS!

GRÁTIS!

CAPA-FICHÁRIO
E DIVISÓRIAS

Assine hoje mesmo **TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES** e receba, mensalmente, planilhas de custos detalhadas e individualizadas por modelo de ônibus. Com as informações destas planilhas e a quilometragem dos ônibus, basta fazer cálculos muito simples para saber exatamente qual o custo de

cada veículo por mês ou por quilômetro! Resultado de mais de vinte anos de experiência em controle de custos, este serviço técnico exclusivo da Editora TM é a forma mais prática e inteligente para você assumir o controle total da sua frota de ônibus! Faça agora sua assinatura de **TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES**. E faça seus ônibus renderem mais!

**IDEAL PARA PREFEITURAS E PROFISSIONAIS
QUE TRABALHAM COM ÔNIBUS
DE TRANSPORTE URBANO, RODOVIÁRIO,
DE FRETAMENTO OU DE TURISMO!**

**FAÇA AGORA
SUA ASSINATURA! (011) 575-1304**

TM OPERACIONAL
CUSTOS & CONTROLES



R. Vieira Fazenda, 72
V. Mariana - São Paulo - SP
CEP 04117-030

O direito e o avesso de uma falsa estrela

Em *Sem Avesso*, Bettina Lenci reconstitui sua sofrida trajetória de herdeira da Translor

■ Um belo dia, em 1987, a festejada empresária Bettina Lenci, herdeira da Translor, entra por acaso na sala do arquivo morto da empresa e quase desmaia com o que vê: máquinas de escrever, calculadoras e aparelhos telefônicos espalhados pelo chão, junto com documentos contábeis e com um monte de cadeiras quebradas, cobertas de pó.

Inconformada com a situação, decide, pela primeira vez em treze anos, verificar o que se passava em seu próprio quintal. E não demora para constatar que o caos reinante no arquivo morto é o retrato fiel da desorganização que imperava na Translor. Mais que isso, também constata que a cena reflete o seu próprio caos interior. “Até aquele momento, eu desempenhava meu papel de empresária como se a vida fosse um vestido de gala apenas com lado direito”, admite. E o avesso? “O avesso, para mim, era o arquivo morto, a falsa imagem difundida pela mídia, a insegurança pessoal, as dúvidas quanto ao meu papel de empresária, mãe, mulher”, confessa sem rodeios.

Em *Sem Avesso* (editado pela Aquariana), Bettina despe o engano do vestido de gala para se submeter a uma verdadeira catarse. “Brasil, empresa, família, golpes do destino, solidariedade, medo, desconfiança, casualidades casuais e causalidades causais constituem ingredientes do [seu] testemunho pessoal”, esclarece no prefácio.

A herdeira — Fotógrafa com passagens pelas revistas *Veja* e *Manchete*, Bettina não hesita em trocar, aos 24 anos, a máquina Pentax pelo casamento com o já quarentão Walter Lorsh, um técnico em transportes diplomado pela Universidade de Harvard, com especialização no MIT, que fez carreira na Willys, apoiou o golpe militar de 1964, foi coordenador de Transportes do Ministério do Planejamento até 1967, e fundou, em 1965, a Translor, pioneira no transporte de veículos zero-quilômetro. Homem arrojado, Lorsh empreendeu iniciativas bastante temerárias para a época, como, por exemplo, a implantação do transporte ferroviário de automóveis (autotrem) e a tentativa de transformar sua empresa em braço logístico de grandes magazines.

Quando faleceu, aos cinquenta anos, em 1974, deixou a viúva com a missão de administrar dois funerais — o seu e o da empresa, a qual se achava envolta em dívidas familiares, a serem imediatamente quitadas.

Contrariando a lógica, Bettina resolve ficar com a empresa. “A vida não é apenas lógica”, diz em *Sem Avesso*. Porém, só assume o fardo por pouco tempo. Depois de renegociar as dívidas, entrega a administração a executivos profissionais. Em 1976, casa-se novamente, com Roberto Lenci, um administrador que se recusa a dirigir a empresa, mas transmite a ela rudimentos de finanças.

Falso brilho — Em 1984, a empresária vê-se diante de uma segunda viuvez, o que lhe soa como um sinal do destino: “Um raio não cai duas vezes no mesmo lugar — a não ser que haja uma determinação superior a guiar sua trajetória”, escreve Bettina.

Viúva mais uma vez, volta-se novamente para a empresa. A Translor, que antes era um fardo, transforma-se num palco iluminado. “De uma hora para outra, vi-me no figurino de uma empresária de sucesso, com intensa participação nos eventos públicos, exposta aos holofotes da mídia”, conta no livro.

Sem medir conseqüências, lança um ousado projeto de expansão, e incorpora a Transgesa, aumentando a frota de 60 para 240 caminhões



Foto: Arquivo TM

Bettina, ainda no tempo que vestia o figurino de empresária de sucesso

e triplicando o faturamento do setor de carga geral. Porém, não demora para constatar seu grande erro. “A Translor estava entre as dez mais importantes organizações do transporte rodoviário do país e caminhava para a concordata.”

Rainha da Inglaterra — Convencida de que, sem uma transformação interior profunda, “que envolva também o despertar da espiritualidade”, não é possível alcançar sucesso no campo profissional, Bettina não hesita em recorrer à astrologia e à psicanálise. É assim que reformula seu projeto de vida, e constrói uma parceria satisfatória com futuros sócios minoritários (porém com poderes idênticos aos seus) que passam a cuidar da administração da empresa.

A Translor não só abandona o mercado de carga geral como se transforma numa verdadeira monarquia. Bettina, por sua vez, torna-se uma espécie de rainha da Inglaterra, que reina mas não governa.

Mesmo tendo a pretensão de apresentar o vistoso vestido de gala, Bettina, em *Sem Avesso*, paradoxalmente se recoloca sob as luzes da ribalta. Testemunho de uma empresária de verdade, de uma herdeira despreparada ou de uma simples deslumbrada, seu livro também retrata, por meio do exemplo da Translor, as vicissitudes que se abateram sobre o setor de transportes nos últimos vinte anos, e como foram superadas.

Neuto Gonçalves dos Reis

Caixa blindada impede roubo

A Logística está importando do Canadá o Dobermann 4000T, dispositivo que bloqueia a passagem de ar para destravar os freios de um veículo parado. Destinado, a caminhões e a conjuntos de cavalo mecânico com semi-reboque dotados de freio a ar, para evitar o roubo de veículo e de carga, o Dobermann 4000T é acionado automaticamente toda vez que o motor é desligado e que a pressão do ar abaixa. Composto de um sensor eletrônico de pressão e de uma válvula, o dispositivo é protegido por meio de uma caixa blindada, que pode ser instalada num ponto qualquer da cabina. O desbloqueio é feito por intermédio de controle remoto-chaveiro, com raio de ação de até cem metros, mas também pode ser efetuado por intermédio de radiotransmissor baseado em estação terrestre ou em satélite.

Mais informações pelo fone-fax (011) 533-5103.



Útil para caminhão e cavalo mecânico

Modus lança linha Overs de roteirizadores

Para atender à demanda de mercado por programas de roteirização sob medida, a Modus Logística Aplicada está comercializando a linha Overs de roteiriza-



Fotos: Divulgação

Produto gelatinoso protege pneu contra furos de até um quarto de polegada

Gel rosa sela furos e não altera o pneu

A Sunshine Indústria e Comércio Ltda., de São Paulo, está importando dos EUA o Extra-Seal, produto gelatinoso que, uma vez injetado no pneu, protege-o contra furos de até um quarto de polegada de diâmetro.

Encontrável em embalagens de seis litros, o gel na cor rosa é composto de álcool glicerinado, polímero e água, e é aplicado no pneu através da válvula de ar, po-

dendo ser reaproveitado por ocasião da desmontagem para recapagem. Seu custo por pneu, segundo Márcio Arruda, diretor da Sunshine, é insignificante. Com apenas seis onças, e a um custo de US\$ 7,5, é possível encher um pneu de aro 13 (de automóvel).

Mais informações poderão ser obtidas pelos telefones (011) 914-1323 ou (001) 272-1080, ou pelo fax (011) 272-4775.

Nova lona reduz área de frenagem

A Fras-Le está oferecendo ao mercado a lona especial de freio TC/099, recomendável para reboques, semi-reboques e terceiros-eixos. Trata-se de um composto para fricção desenvolvido com o propósito de compor nova formulação das lonas Fras-Le, e testado em laboratório e em campo durante mais de dois anos.

A fábrica informa que, em trânsito congestionado ou em descidas acentuadas, caminhões com 70 t de pbt, e se movimentando a uma velocidade de 60 km/h,

necessitam de aproximadamente 60 m para frear o veículo, enquanto que a lona convencional exige, para isso, distância de 90 m.



Serve para reboque e terceiro-eixo

dores nos mercados brasileiro e argentino.

Graças à parceria com a Bender Management Consultants, o software Overs consegue combinar a roteirização com o arranjo da carga dentro do veículo.

A linha Overs customiza desde a formulação matemática até

o sistema como um todo (relatórios e interface). Seu desenho responde ao perfil e às necessidades do usuário, podendo rodar em ambientes Risk, além das tradicionais plataformas PC.

Mais informações poderão ser obtidas pelos telefones (011) 883-3387 e (001) 852-7267.



Da Série

PARCEIROS DA MULTIDÃO

Visita ao mundo dos ônibus clandestinos de São Paulo

2. Mosaico de incertezas

A falta de tempo, que os condena até à privação do sono, é apenas um dos tormentos dos clandestinos. Sobre eles também pesam ameaças e dúvidas, que cobrem de sombras o futuro imediato. Toninho Pereira, por exemplo, afeito desde criança a não temer o trabalho, inquietava-se com a idéia de que o ônibus poderia ser apreendido. O ex-engraxate, cuja família se mudara do Maranhão para São Paulo quando ele tinha seis anos de idade, sabia o que aconteceria se topasse com um daqueles comandos que costumavam brotar dos desvãos dos caminhos. A liberação de um ônibus apreendido exigia muito dinheiro — tanto que alguns colegas se endividavam para reaver o veículo. Mesmo assim, o resgate era o único remédio contra um castigo ainda maior: o cancelamento de sua fonte de subsistência. Ser apanhado implicava igualmente o risco de retaliação pela própria clientela — hipótese ilustrativa de uma das ironias da realidade dos clandestinos.

Esses filhos oblíquos das deficiências do sistema oficial de transporte coletivo dividiram-se, desde a origem, em duas tendências. Enquanto que uns se empenhavam na busca oportunista das grandes filas, preferindo circular nos momen-

tos de pico, e até mesmo sem maior vinculação com áreas geográficas determinadas, outros esboçavam um pacto de fidelidade: percorriam linhas definidas e chegavam a cumprir horários. Natural que esse grupo disciplinado adquirisse um *status* de maior legitimidade junto à população. No entanto, em caso de apreensão de seus veículos, a virtude convertia-se em fator de risco. O fato é que os usuários, acostumados a um certo padrão quantitativo da oferta, poderiam reagir à sua redução com a ira dos consumidores indignados. Toninho Pereira, dotado de uma noção intuitiva do papel social que desempenhava, temia que o súbito confisco de assentos pusesse em xeque aquele embrião de prestígio — e até ameaçasse a segurança física dos motoristas remanescentes das investidas policiais.

Nada fácil, essa existência oscilante entre o apreço dúbio do passageiro e a hostilidade certa do guarda. Quando surgiu a chance de entrar para a legalidade, poucos tiveram dúvidas quanto às vantagens da mudança. O primeiro passo consistia em cadastrar-se junto à prefeitura. Nada menos de 2 406 interessados inscreveram-se até o encerramento do prazo, em 26 de novembro do ano passado. Para serem absorvidos, teriam de cumprir apenas mais três exigências: habilitação num curso para motoristas, ministrado pela CMTC — Companhia Municipal de Transporte Coletivo, aprovação do ônibus numa vistoria mecânica e aquisição de um seguro contra danos causados a pessoas em acidentes.

A prefeitura, de sua parte, criaria linhas para acolher os adventícios — designadas 'bairro-a-bairro', por excluírem o centro da cidade, privativo das empresas tradicionais. A vistoria dos ônibus revelou-se um gargalo estreito: até 7 de março, apenas 1 190 dos 2 406 cadastrados tinham tido seus veículos aprovados. Os aspirantes à legalidade passaram então a compor um mosaico de situações diferenciadas, cujo traço comum era sempre a falta de algo. Os que já ostentavam o selo da vistoria podiam carecer do certificado do 'cursinho' da CMTC, e vice-versa. Outros, quites com todas as exigên-

cias que dependiam de iniciativa própria, aguardavam aprovação da linha — processo lento, por envolver estudos oficiais, que ratificariam ou não os itinerários solicitados.

A barafunda refletia-se no assédio à sala de despachos de Geomar Dias, encarregado do corpo-a-corpo com os clandestinos. Esse assessor da Diretoria do DTP — Departamento de Transportes Públicos tornou-se, para legiões de peregrinos, a figura mais familiar da administração. Normalmente privados de qualquer assessoria profissional, eles passaram a procurá-lo para desfazer infinitas dúvidas. "Alguns são verdadeiros bandeirantes", concluiu Dias, ao deparar com um fenômeno que viraria referência obrigatória na questão dos clandestinos de São Paulo: os ônibus do Jardim da Conquista.

Toninho Pereira, presidente da associação dos donos desses veículos, acostumou-se a ouvir elogios do gênero, mas as ambigüidades do sistema também podiam confrontá-lo com autoridades menos propensas à cortesia. Foi assim que, certa tarde, o líder dos transportadores daquele sofrido bairro da zona leste paulistana precisou despojar-se de toda a modéstia e proclamar os próprios méritos: — O itinerário que a gente faz não é coberto pela CMTC, não é coberto por empresa nenhuma. Sem nossos ônibus, a população ficaria a pé.

Um comando o interceptara junto ao ponto final de sua rota, e o policial que o ouvia não pareceu comover-se.

— Sou um pai de família, preciso trabalhar — arriscou Toninho.

Era o dia 7 de julho de 1993, e o maranhense que fez de São Paulo sua cidade adotiva teria duas razões para não esquecer a data. Durante a tarde, sua mulher ficara preparando doces, mas nem ela, nem o casal de filhos sentiram clima para comemorações quando Toninho chegou, por volta das 20 horas, extenuado e abatido.

No dia em que fez 37 anos de idade, Toninho Pereira voltou para casa como passageiro de um ônibus alheio, enquanto o seu engrossava o volume de veículos à espera de resgate numa garagem da prefeitura.



Foto: Paulo Igarashi

Toninho: uma data inesquecível

transporte

MODERNO

ANO III - Nº 27 - MARÇO 1994

PASSAGEIROS



Foto: Paulo Igarashi

MOTORES

Fabricantes rearmam sistemas de injeção e regulagens para atender legislação

Salvos pela tecnologia

■ Muita fumaça se dispersou nos ares das cidades, desde que o Brasil alinhou-se com países mais desenvolvidos na busca de uma melhor qualidade de vida. Isto ocorreu em 1986, quando foi criado o Proconve — Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores, coordenado por Gabriel Murgel Branco, da Cetesb.

Falta de dados para fixação de referências, inexistência de laboratórios para testes práticos dos motores, resistência da indústria e descrédito de órgãos diretamente envolvidos, tais como a Petrobrás, foram alguns dos obstáculos que precisaram ser transpostos para que as emissões brasileiras pudessem planar na mesma fre-

Emissão de poluentes: resoluções do Conama determinam níveis mais baixos

qüência das européias e das norte-americanas. “Hoje, mesmo com uma pequena defasagem de dois anos, podemos dizer que acompanhamos o mundo”, explica Branco. No entanto, o especialista da Cetesb rebate o adjetivo de lunático que, às vezes, lhe atribuem, argumentando que a indústria vem acatando os números estabelecidos pela legislação. “Tudo é, sempre, exaustivamente negociado com a indústria e com a Petrobrás.”

Desse modo, desde o início dos estudos, quando havia apenas um valor de referência para a emissão de particulados por motores Diesel, imperante até março passado, quando 80% dos ônibus urbanos novos precisaram atender à chamada Fase III do programa, correspondente ao que a Europa teve como exigências para 1992, prevaleceu a certeza de que o país possuía, tecnologia e capacitação para que os motores evoluíssem e emitissem menos substâncias tóxicas na atmosfera.

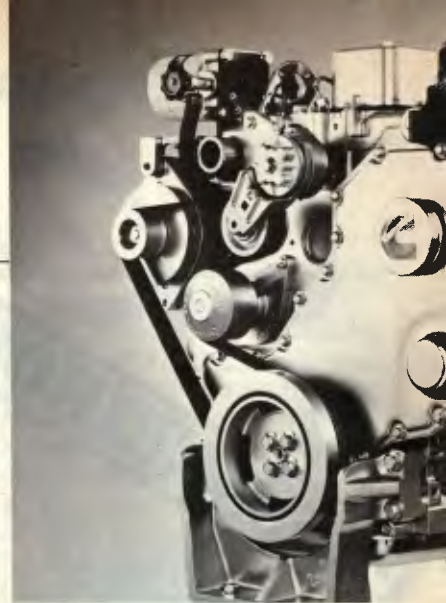
Crítérios limpos — A lei que regulamentava o Proconve é federal, e três resoluções do Conama — Conselho Nacional do Meio Ambiente, as resoluções 6, 7 e 8, determinam: níveis para as emissões dos principais gases poluentes — CO (monóxido de carbono), HC (hidrocarbonetos) NOx (óxidos de nitrogênio) —, de fumaça e de particulados; regras para a obediência a esses índices pelas fábricas; necessidade de informar concessionários para a manutenção e para a inspeção dos veículos comercializados; regionalização de normas para a fiscalização; e estabelecimento de áreas de controle do programa.

Fixados de acordo com a necessidade de diminuir a proporção com que participam da composição do ar poluído no Brasil, sobretudo em São Paulo, os números foram obtidos com uma base técnica que considera a participação das diferentes fontes poluidoras em cada um dos gases nocivos.

Dessa maneira, para os veículos com motores Diesel, a redução da taxa de emissão de NOx foi a que mais se exigiu, uma vez que, quando as pesquisas tiveram início, esses motores emitiam cerca de 20 g/kWh dessa substância. Entre outros prejuízos à saúde, o NOx lesa seriamente o sistema respiratório. Outra contribuição significativa do diesel para a poluição é o óxido de enxofre, que está relacionado com a qualidade do combustível. Nesse sentido, a Petrobrás está negociando com o Conama chegar à taxa de 0,3% de enxofre no diesel nas regiões metropolitanas de Salvador e de São Paulo, e nas cidades de Aracaju, Santos e Cubatão. A partir de outubro, Belém, Campinas (SP) e São José dos Campos (SP) também deverão atingir esse mesmo nível. Em 1997, o limite para o restante do país, que está hoje na faixa de 1%, deverá ser de 0,5%.

Difícil equilíbrio — Do ponto de vista da indústria, todos os problemas envolvidos na obtenção dos níveis de emissões exigidos concentraram-se na adequação do sistema de combustão. A fábrica com maior participação no mercado, a Mercedes-Benz, garante que conseguiu não apenas chegar aos 9 g/kWh de NOx em suas famílias de motores como também que o desenvolvimento para ‘limpar’ os motores não pára. “Nosso objetivo é ter todos os veículos saindo de fábrica adequados aos níveis mais baixos de emissões possíveis”, afirma o gerente da Experiência de Motores, Ricardo Abreu.

Ele explica que a adequação mais complexa, do ponto de vista da combustão, é o equilíbrio entre a redução das taxas de emissão de CO, de HC e de particulados, e a de NOx. As três primeiras substâncias resultam de queimas incompletas. Para uma combustão mais perfeita, é necessário adequar fatores como, por exemplo, o momento da mistura, a ve-

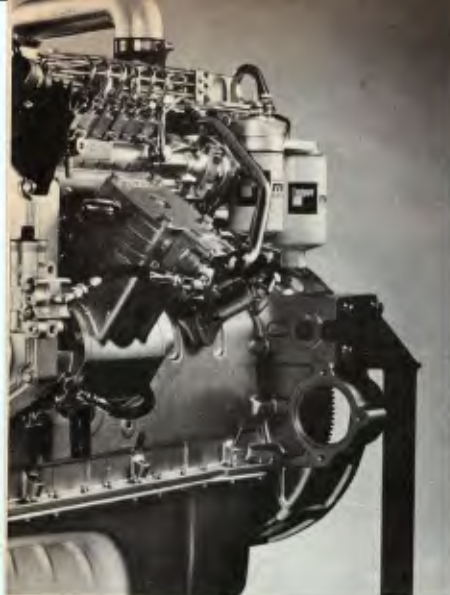


locidade e a distribuição da injeção do combustível na câmara. Um fator essencial para se alcançar a equação ideal da queima perfeita é o aumento da temperatura, que estimula a emissão de NOx.

Para driblar o vilão que se esconde no diesel sob a forma dos poluentes atmosféricos, Abreu afirma que o sistema de combustão que está sendo adotado pela Mercedes conseguiu diminuir o lapso de tempo entre o momento em que caem as primeiras ‘gotinhas’ de diesel na câmara e o instante em que essas mesmas gotinhas se incendiam, pela pressão do pistão. Em consequência disso, a velocidade da combustão é intensificada e isso impede que ocorra um aumento exagerado da temperatura.

Para obter esse resultado, Abreu afirma que a montadora está trabalhando com um sistema de combustão dotado de câmara ômega, com um sistema de injeção de alta pressão e com bicos injetores que apresentam um maior número de orifícios, de diâmetros menores. A combinação possibilita uma distribuição mais uniforme do diesel para a combustão, melhorando a linearidade do giro do ar no compartimento da queima.

Mesmo deixando de especificar modelos de veículos já adequados às novas exigências do Proconve, Abreu garante, no entanto, que todas as famílias de motores de quatro cilindros (364, 364-A e 364-LA), de seis cilindros (366, 366-A, 366-LA e 447-LA), e de cinco cilindros (449-A e 449-LA) emitem níveis



Fotos: Divulgação

Kawakami, da Cummins, e o motor série B: limpeza não requer, obrigatoriamente, a injeção eletrônica, e sim de um sistema de gerenciamento eletrônico

baixos de poluentes. “A tendência é no sentido de os motores aspirados deixarem de ser produzidos”, ressalta, adiantando que as regulagens de potência para as diferentes aplicações também se refletem nos níveis das emissões.

Ricardo Abreu não admite, mas também não nega, que o chassi 1620 (motor 366-LA) é o carro-chefe dos chassis da marca nesse novo ambiente.

Sem eletrônica — O nível de rigor para os valores das taxas de emissão dos motores ainda não exigiu, por exemplo, a eletrônica embarcada. Tanto o gerente da Experiência de Motores da Mercedes como o diretor comercial da Cummins, Yoshio Kawakami, concordam que não foi necessária a injeção eletrônica para limpar os motores Diesel.

Para ele, apesar de constituir uma novidade no Brasil, a injeção eletrônica está sendo ultrapassada

por um sistema de gerenciamento eletrônico mais completo, que engloba mais do que o mero controle das emissões, embora continue cumprindo essa função. “Sensores eletrônicos poderão controlar a potência compatível com o tipo de pavimento e com a transmissão automática, e, além disso, realizar com precisão o autodiagnóstico do veículo”, sintetiza.

Segundo ele, o grupo Cummins investe em tecnologia um montante equivalente a três vezes o faturamento que o grupo tem no Brasil.

Os motores da Cummins que equipam ônibus da Mafersa no Brasil estão perfeitamente adequados aos níveis de emissões, garante Kawakami. “Não tivemos necessidade de grandes alterações, mas apenas de pequenos ajustes de regulagem”. A tecnologia *wastegate* do sistema de turbos, já em uso nos motores comercializados no Brasil, garante a adequa-

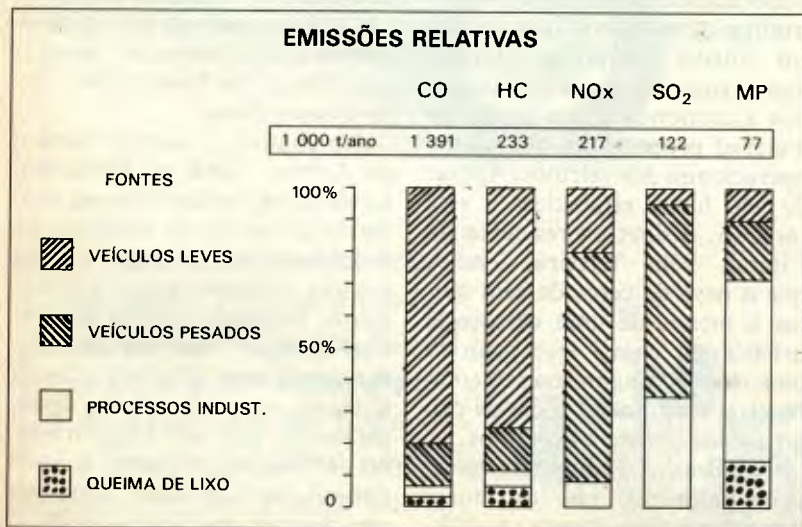
ção das emissões. Basicamente, essa técnica controla a quantidade de ar que entra para a combustão em baixas e em altas rotações por meio de uma válvula, conseguindo-se, dessa maneira, o equilíbrio necessário para uma queima mais perfeita.

De qualquer maneira, Kawakami acredita que o Brasil precisava avançar em termos da adoção de regras para a melhoria do meio ambiente. “No acordo com o Mercosul, o país que tiver a legislação mais moderna para emissões será o modelo válido para todo o mercado regional”.

Aspiração natural — Assim como a Mercedes, a Scania também considera águas passadas os motores de aspiração natural. “Se, antes da legislação, já havia essa tendência, agora, mais do que nunca, ela é uma realidade”, sintetiza Roberto Cury, gerente de Vendas de Ônibus da montadora.

No início deste ano, saiu de linha o motor de 203 cv, que equipava os ônibus urbanos, tanto com motor dianteiro como com motor traseiro, e entrou em cena o DS11 78, de 220 cv, turbinado, lançado na Europa em novembro de 1993. Cury lembra que a unidade brasileira exporta os motores montados aqui para a Suécia, onde a legislação é muito rigorosa.

As novas tecnologias exigidas, diz, não irão onerar o usuário dos veículos pesados. Por exemplo, no caso do novo motor, o acréscimo não deverá passar de 5% do valor do chassi equipado com o motor de 203 cv. Além disso, Cury faz questão de lembrar que, em 1992, a Scania trouxe para o Brasil uma família de motores denominados Eco-nômicos, de 320 cv e de 360 cv, principalmente para aplicação rodoviária. “Além de atender à legislação europeia da época, correspondente à nossa para 1996, esses produtos têm um desempenho incomparável no mercado”, diz. O novo motor DS 11 78 substitui os antigos DN 11 08 e DS 11 76.



CARROÇARIAS

*Na comparação com o aço,
as vantagens não
se limitam ao peso, segundo
os entendidos*

O que é que o alumínio tem?

■ A polêmica não é só brasileira. Não há unanimidade, em nenhum lugar do mundo, quanto às vantagens do alumínio nas estruturas das carroçarias de ônibus. Sabe-se, no entanto, que, de maneira geral, o Brasil utiliza muito pouco esse produto, em comparação com a Europa, com os EUA e com o Japão, mesmo sendo o quarto maior produtor do Ocidente e o quinto maior produtor mundial, segundo o engenheiro de Desenvolvimento de Mercado da Alcan, Luís Antônio Armani. Em 1992, a produção brasileira atingiu 1,19 milhão de t, sendo que 314 mil t foram consumidos internamente. A qualidade também não deixa a desejar, até mesmo em termos mundiais. A Alcan, por exemplo, recebeu, em dezembro passado, a certificação ISO 9002.

Para o gerente de Qualidade da Alcoa, Galdino José Claro, há muitos mitos negativos em relação ao alumínio, e escasso conhecimento fundamentado sobre as vantagens de tê-lo nas estruturas de uma carroçaria. Uma das idéias desfavoráveis à imagem do alumínio é a aceitação da tese de que a solda fragiliza o material. “Existem hoje técnicas aper-

feiçoadas que não trazem o mínimo prejuízo à resistência do perfil soldado”, garante Claro, reconhecendo a vantagem, da tecnologia mista de soldagem e rebitagem. Segundo Galdino, o custo do material, cinco vezes mais alto que o do aço, é equilibrado pelo peso. “Um quilo de alumínio rende bem mais do que um quilo de aço”, afirma Claro.

Uso urbano — Durabilidade e resistência à corrosão são qualidades bem conhecidas e justificam o uso maciço do alumínio nas estruturas dos ônibus que rodam em cidades litorâneas. Porém, não se enfatiza com a devida justiça a economia que a leveza do material proporciona aos custos operacionais dos veículos. Apesar de não haver estatísticas a esse respeito, o diretor-presidente da Ciferal, Lélis Teixeira, lembra que o peso de cerca de cem quilos a menos de uma carroçaria urbana em chassi leve acarreta uma redução de consumo de combustível e de pneus, além de exigir menor potência do motor.

No Brasil, o alumínio entra, principalmente, nas estruturas das carroçarias urbanas. A Cife-

ral, tradicionalmente, faz uso desse material, mas hoje também se dedica à produção de estruturas em aço, para atender um segmento que não tem tradição em alumínio, como a cidade de São Paulo. Na Caio Norte, onde a produção é canalizada para o mercado regional do Nordeste, especialmente para as grandes cidades litorâneas, a opção da matéria-prima elegeu 100% de alumínio para a constituição do esqueleto das carroçarias. Na Marcopolo, apenas 20% das cerca de duas mil carroçarias produzidas anualmente têm estruturas em alumínio. “A grande maioria dos clientes prefere aço galvanizado”, assegura o diretor de Exportação, Valter Gomes Pinto.

No entanto, o gerente técnico da Ciferal, Serafim Fernando, acredita que, apesar disso, as vantagens da leveza do alumínio no rodoviário seriam maiores. Em modelo projetado para 74 passageiros, Fernando calcula ser possível levar cerca de oito passageiros a mais num veículo que tenha alumínio na carcaça. Além disso, ele lembra que, por exigir menores solicitações, o ganho de peso poderia ser otimizado, uma vez que diminui significativamente o





Fotos: Arquivo TM

Lelis Teixeira, da Ciferal:
*é possível levar oito passageiros
a mais num ônibus cuja estrutura
compreenda perfis de alumínio*

maior flexibilidade em relação à oferta de modelos. “Pelo fato de ser um material extrudado, é possível obter toda uma variedade de desenhos de perfis a partir de fôrmas”, afirma.

União das partes — Garantindo os seus interesses em trabalhar em parceria com fabricantes de carroçarias, tanto a Alcan como a Alcoa estão desenvolvendo estudos não apenas voltados para o redimensionamento de projeto, mas também para técnicas de junção relativas ao alumínio. A *joint technology* mais moderna, em nível mundial, segundo Galdino Claro, é a chamada Riv-bond, que combina a rebiteagem com a colagem do material. “A redução da rebiteagem chega a 70%”, afirma. Algumas máquinas avançadas para a colocação de rebites também estão na mira dos avanços brasileiros, com ganhos da ordem de 80% no tempo de produção da carroçaria.

Para Claro, também falta desenvolver um tipo de material adesivo que se adapte à produção industrial. O que se tem hoje, segundo ele, é de difícil aplicação, uma vez que exige uma preparação quase artesanal das partes a serem unidas. Fora do Brasil, há ‘colas’ que aproveitam uma espécie de ‘gordura’ natural do material no processo de colagem, eliminando a necessidade de preparo detalhado das peças antes da junção.

Para ele, falta pouco para os fabricantes se convencerem da superioridade do material e, desse modo, oferecerem um produto melhor ao seu cliente. “A situação pode ser comparada à substituição de latas de refrigerante e de cerveja de aço pelo alumínio: da surpresa inicial, passa-se à adoção incondicional do produto”, finaliza.

número de reforços estruturais. Outro ponto ressaltado pelo engenheiro da Ciferal é a eficiência da absorção de energia cinética, em caso de impacto. “Por ser menos rígido, o alumínio dissemina a energia por outros pontos do veículo, enquanto que o aço transmite toda a força diretamente ao local atingido.” Fernando vê mais segurança para os passageiros, nos casos de pequenas e de médias colisões, em ônibus em alumínio. Por outro lado, o veículo terá probabilidade de sofrer danos maiores se for montado com aço.

Técnicas modernas — Formada basicamente pelo metal puro, com apenas pequenas porcentagens de silício, de ferro e de cobre, a liga de alumínio normalmente utilizada para ônibus é a 6061 T6. A diferença em relação ao aço, segundo Galdino Claro, da Alcoa, está no fato de que a base das ligas de aço é o ferro. No entanto, é necessário esclarecer que modernas técnicas de tratamento para o aço tornaram menos acentuadas as diferenças entre as propriedades de durabilidade e de resistência à corrosão que existiam entre os dois elementos. “Os atuais processos de pré-zincagem e ele-

trolíticos melhoraram o aço mas também o encareceram”, diz o diretor-superintendente da Caio, Adriano Murgel Branco.

Como comprador da matéria-prima, Branco salienta que a diferença de preço entre as ligas de aço tratadas e as ligas de alumínio gira em torno de 10%. No entanto, ele vê uma compensação no valor da revenda, pois o alumínio tem alto índice de reciclagem.

O superintendente da Caio considera que o maior entrave à utilização do alumínio no Brasil é a obsolescência das técnicas produtivas. “Os veículos estão maiores e os projetos estruturais para o uso do alumínio ainda se prendem a dimensões pouco utilizadas pelas fábricas”, exemplifica Branco. Na medida em que as solicitações para a carroçaria aumentaram, a estrutura foi sendo apenas reforçada, e não redimensionada. “Temos projetos de estruturas seguramente superdimensionadas em áreas mais críticas”, diz.

Branco adianta que uma atualização na engenharia teria como resultado uma redução do custo com a matéria-prima. Por outro lado, a facilidade de trabalho com o alumínio possibilita maior velocidade construtiva e

Operação de ônibus piora em SP, segundo pesquisa



Clandestinos: regularização não melhorou transporte paulistano

O usuário do sistema de ônibus em São Paulo acha que caiu o nível de qualidade do serviço. Essa é a constatação da pesquisa feita pelo Gallup em novembro de 1993, a pedido da CPTM, da ABTU, da CMTC e do Metrô, sob coordenação da ANTP. A operação dos ônibus particulares decaiu no conceito da população (2 205 pessoas pesquisadas) numa proporção de 43% positivos para 24% positivos, no período de junho de 93 a novembro de 93. Para a CMTC, a avaliação também caiu, de 37% positivos para 23% positivos. (A pesquisa considera 100 como o limite para a avaliação, sendo que o positivo indica satisfatória e o negativo insatisfatória.) Números da planilha da CMTC apontam que, em janeiro deste ano, rodava, na capital paulista,

um número de ônibus 10% menor que o registrado em janeiro de 1993, o que representa um total de 9 329 veículos atuais contra 10 408 há um ano. No mesmo período, o número de passageiros no sistema cresceu em 11%, o que significa uma movimentação de 158 milhões de pessoas contra 142 milhões no início de 1993. Desde janeiro passado, o preço da passagem subiu 9 555% contra 4 989% da inflação. Segundo denúncias do vereador Arnaldo Madeira (PSDB), a prefeitura aumentou o subsídio ao transporte sobre pneus, que passou de US\$ 320 milhões para US\$ 370 milhões. Logo no início de sua gestão, o atual prefeito, Paulo Maluf (PPR), regularizou a operação dos ônibus clandestinos, prometendo fiscalização da segurança dos veículos.

Fortaleza faz controle informatizado do sistema

Motivada, em primeiro lugar, pelo objetivo de reduzir a evasão de receita de catraca devido a fraudes com passagens para estudantes, a CTC — Companhia de Transporte Coletivo de Fortaleza está informatizando todo o gerenciamento do sistema de ônibus da cidade. Impedida de controlar o transporte de escolares por meio de passes, devido a uma lei municipal, a gerenciadora das 27 operadoras dos 1 350 veículos que rodam pela cidade abriu licitação para desenvolver sistema de leitura de código de barras para os ônibus, a fim de controlar o número de meias-passagens. Como as carteirinhas de estudantes têm o código, a adaptação não foi difícil. “Num prazo de quatro meses, conseguimos registrar um índice de apenas 9% de gratuidade escolar, contra um total de 48% da receita

diária alegada pelos cobradores”, explica Cláudio Cardoso, diretor comercial da Tacomax. A Secretaria dos Transportes de Fortaleza admite que haja cerca de 11% de escolares num total de um milhão de passageiros que se servem do sistema.

O resultado dos testes com o equipamento, desenvolvido primeiramente pela Tacomax, estimulou a Secretaria dos Transportes e os operadores, a ampliarem a informatização, por meio de rastreamento com 44 antenas de captação de raios infravermelhos. Os equipamentos registrarão data e horário de todos os passageiros, distinguindo as diferentes gratuidades, além de controlar, por meio da conexão direta com uma central computadorizada, a passagem dos veículos pelos diferentes pontos onde estarão posicionadas as antenas.

Fepasa desenvolve trem executivo

A linha férrea de 130 km que liga Campinas, a 100 km da capital paulista, a Santo André, no Grande ABC, poderá, em breve, receber carros de passageiros, além dos atuais cargueiros que operam no percurso. A Fepasa está em fase adiantada de recuperação de seis carros dentre as dezenas que deverão percorrer esses trilhos em tempo máximo de 1h50min. “Haverá várias frequências diárias, e um serviço de primeira classe”, garante o diretor de Transportes da estatal, Roberto

Eduardo Di Pietro. No entanto, ele não sabe precisar quando o trem executivo, como está sendo chamado, iniciará suas operações. “Precisamos investir na infraestrutura e, principalmente, em sinalização, para termos a certeza de viagens seguras”, ressalta. Di Pietro também não sabe dizer com precisão se a Fepasa cuidará da parte comercial e administrativa da linha ou se passará o serviço para a iniciativa privada. “Estamos abertos a boas propostas de parceria”, conclui.

Bilhetagem automática paulistana sob suspeita

Até a data de fechamento desta edição, a homologação do consórcio vencedor da licitação para bilhetagem automática na cidade de São Paulo havia sido suspensa, por suspeita de falta de lisura. Alguns vereadores da oposição à atual gestão administrativa denunciaram um acordo em paralelo, admitido pelo presidente da CMTC, para que as operadoras paulistanas representa-

das pela AMTU participem diretamente do gerenciamento, do controle e da fiscalização do sistema. O processo está à espera de parecer da Procuradoria Jurídica da prefeitura. No entanto, a CMTC adiantou que a atual lei de licitação não impede que a composição do consórcio seja modificada depois de concluída a concorrência, desde que haja concordância da contratante.

Empresários paulistanos programam reaver defasagem

A Secretaria dos Transportes do Município de São Paulo recebeu dos empresários paulistanos uma proposta de recuperação da defasagem tarifária, que alegam estar sendo acumulada desde o início da atual administração, em janeiro de 1993. Assinado pela AMTU, associação que congrega os maiores operadores do município, o programa prevê a retirada, da planilha, de itens como, por exemplo, taxa

de administração e remuneração do capital pelo prazo de um ano, desde que a gerenciadora do sistema faça o repasse integral do preço por quilômetro aferido pelos cálculos. Segundo fontes que preferiram não se identificar, essa metodologia permitiria ao poder público continuar mantendo os preços ao usuário nos mesmos patamares, e possibilitaria aos operadores o retorno dos prejuízos.

Governo reconhece defasagem na planilha

Depois de muitas tentativas inúteis empreendidas durante a gestão do ministro Alberto Goldman, os empresários de ônibus de linhas interestaduais conseguiram sensibilizar a ex-ministra Margarida Procópio a abrir negociações para a recuperação das perdas dos preços das passagens, e a substituir o arbitrário critério do

IGPM menos 1% do reajuste, até então praticado, por critérios mais técnicos. O primeiro resultado foi o reajuste de 45,21%, conseguido sobre os valores de fevereiro contra o IGPM de 40,85%. Outras consequências favoráveis a um equilíbrio financeiro para as empresas deverão sair antes da implantação da nova mo-

eda, o Real. “A partir do Real, as concessões passarão a ter equivalência de contratos, e os reajustes deixarão de existir”, informa a Assessoria de Imprensa da Rodonal, que reúne os empresários do setor. As conversações entre o Ministério da Fazenda, o Ministério dos Transportes e a Rodonal re-assumiram o tom técnico, e agora só falta se chegar a um consenso quanto aos va-

lores a serem praticados para os diversos itens da planilha. A Rodonal acredita que, até agora, seus associados acumulam perdas na faixa de 24%, e o governo admite déficit de cerca de 10%. A Assessoria de Imprensa da Rodonal acredita que, até o final de março, as negociações estarão concluídas, pois há disposição de ambas as partes para o entendimento.

Preço do chassi gera polêmica na Comissão de Tarifas



Custo dos chassis aumentou 153% (em dólar) nos últimos dez anos

A Comissão de Negociação para Barateamento de Tarifas de Transporte Urbano cobrou, na última reunião realizada em Brasília, uma posição da indústria em relação ao alto custo do chassi. De acordo com estudos apresentados pela Frente Nacional de Prefeitos, os valores teriam subido, em dólar, 153% no período de dez anos, a partir de 1980. O Presidente Itamar Franco, por sua vez, pediu ao Ministro da Justiça, Maurício Correa, representação junto ao Cade — Conselho Administrativo de Direito Econômico, pa-

ra verificar se está havendo abuso econômico por parte das fabricantes. Na planilha, o preço dos ônibus participa na faixa de 40%, sendo 26% relativos ao chassi. Outra polêmica, ainda não solucionada, envolve a maneira de se aferir os valores do veículo para o cálculo. O ponto central da discussão está na proposta de levar em consideração, na planilha, os descontos realizados pelo mercado, principalmente para as grandes compradoras, e, desse modo, fazer com que se reflitam efetivamente no preço final da passagem paga nas caçracas.

Porto Alegre estuda viabilidade do aeromóvel



Foto: Arquivo TM

Nazareno: retomada do projeto do aeromóvel abre opção para setor privado investir na ampliação da linha existente

Depois de reativar o aeromóvel, em seus 700 m de linha, para fins turísticos, em dezembro passado, a Secretaria dos Transportes de Porto Alegre estuda a sua viabilidade técnica e financeira como transporte urbano alternativo. Movido a ar, gerado por motor elétrico, e capacitado para atingir uma velocidade de 80 km/h, o aeromóvel funciona hoje com apenas uma composição, para trezentos passageiros, em finais de semana. A idéia, segundo o Secretário dos Transportes, Nazareno Stanislaw, é a de abrir a opção de operação comer-

cial para a iniciativa privada, que teria de investir na ampliação da linha segregada e também na fabricação de trens. "Pensamos em criar um movimento da população do centro da cidade em direção a Azenha", explica Stanislaw, ressaltando que a região tem um bom potencial comercial, não totalmente explorado. De acordo com os estudos em andamento, o aeromóvel não competiria com o sistema de transportes sobre pneus. "Estamos vendo o trem movido a ar como um transporte diferenciado, como também o é, atualmente, o microônibus", compara o líder da Pasta municipal. Hoje, a tarifa para os micros custa 70% a mais que o preço da tarifa para os ônibus que operam o sistema regular. A reativação comercial do aeromóvel foi uma das propostas surgidas durante a chamada 'cidade constituinte', um programa de reuniões com representantes da comunidade realizado com o objetivo de estabelecer metas de desenvolvimento para Porto Alegre.

CATRACA

■ *A imagem dos trens metropolitanos de São Paulo sofreu queda significativa perante os usuários, segundo pesquisa da ANTP/Gallup. Os serviços prestados pela Fepasa/CPTM caíram de 27 pontos positivos para cinco.*

■ *O chassi que a Nielson fabricará poderá ter a alternativa de motor Cummins, além dos importados Detroit, solicitados pelos clientes em potencial no México. Sem admitir, mas também sem*

desmentir, o fornecimento do motor, a Cummins afirma que apenas pretende expandir seu mercado no segmento de ônibus, hoje restrito à Mafersa.

■ *As eleições de fevereiro na Rodonal mantiveram a tradição, elegendo a diretoria atual para mais uma gestão de dois anos. Liderada por José Augusto Pinheiro, a diretoria teve pequenas acomodações de nomes em cargos secundários. Em 1996, deverá haver troca de nomes para a liderança.*



**A INFORMAÇÃO
É O MELHOR
CAMINHO**



**TM. HÁ 30 ANOS
PONDO A INFORMAÇÃO
NO SEU CAMINHO**

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas 40,00 URVs.

NOME _____

ENDEREÇO _____

CIDADE _____

CEP _____ ESTADO _____ FONE _____

EMPRESA _____

RAMO DE ATIVIDADE _____

CGC _____ INSC. EST. _____

DATA _____ ASSINATURA _____

NÃO MANDE DINHEIRO AGORA

transporte

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana
CEP 04117 - Tel.: 575-1304
(Linha seqüencial)
TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP



EVOLUÇÃO ACIMA DE EVOLUÇÃO.

A mais tradicional e avançada
marca de empilhadeiras
lança uma nova série na faixa de
2.250/3.000 kg.
Mais moderna. Mais eficiente.
Mais rentável.

XM: EMPILHADEIRA MUNDIAL HYSTER

Apropriando as mais recentes
inovações, a Série XM – agora
fabricada também no Brasil –
alcança o ponto mais alto em
produtividade.

Tecnologia de primeiro mundo,
que só a Hyster tem
condições de oferecer em uma
empilhadeira mundial produzida
em nosso país.

Conheça de perto a XM no
Distribuidor Hyster.
E, certamente, você confirmará
esta assertiva: quando a Hyster
supera sua própria evolução, há
novidades importantes no
universo das empilhadeiras.



HYSTER BRASIL

BRASIF • J. MALUCELLI • LION • MESBLA • PONTES



Com DPaschoal, sua frota tem retorno.



Os melhores produtos
Toda a linha Goodyear, encerados Locomotiva e coberturas Lonil.



Controle de custo de pneus
Controle sobre quilometragem, recapagens e trocas, otimizando custos.



Eventos e cursos especiais
Novas tecnologias, palestras, orientação para controle de custos. Cursos para motoristas e encarregados de manutenção, com apoio da Goodyear.



O melhor atendimento
Vendedores especializados visitam periodicamente as frotas.



Veículos de assistência a frotas
Técnicos DPaschoal vistoriam sistemas de suspensão e apontam possíveis problemas.



Recapagem
A mais alta tecnologia em recapagem a frio.



Dupla garantia
Você tem a garantia do fabricante e da DPaschoal, além de pronta entrega e crédito facilitado.



Consórcio de pneus
Mais uma vantagem DPaschoal. Opções de compra em até 15 pagamentos.



TELEQUALIDADE
0800-152000
CRÍTICAS E SUGESTÕES. LIGUE GRÁTIS.

Comprando na DPaschoal
você concorre toda semana
a viagens pra Copa.

DPASCHOAL **DP**

Sua melhor viagem, seu melhor retorno.



GOODYEAR

LONIL

Heliar BATERIAS

RODAS ORIGINAIS
BORLEM

TIPLER