

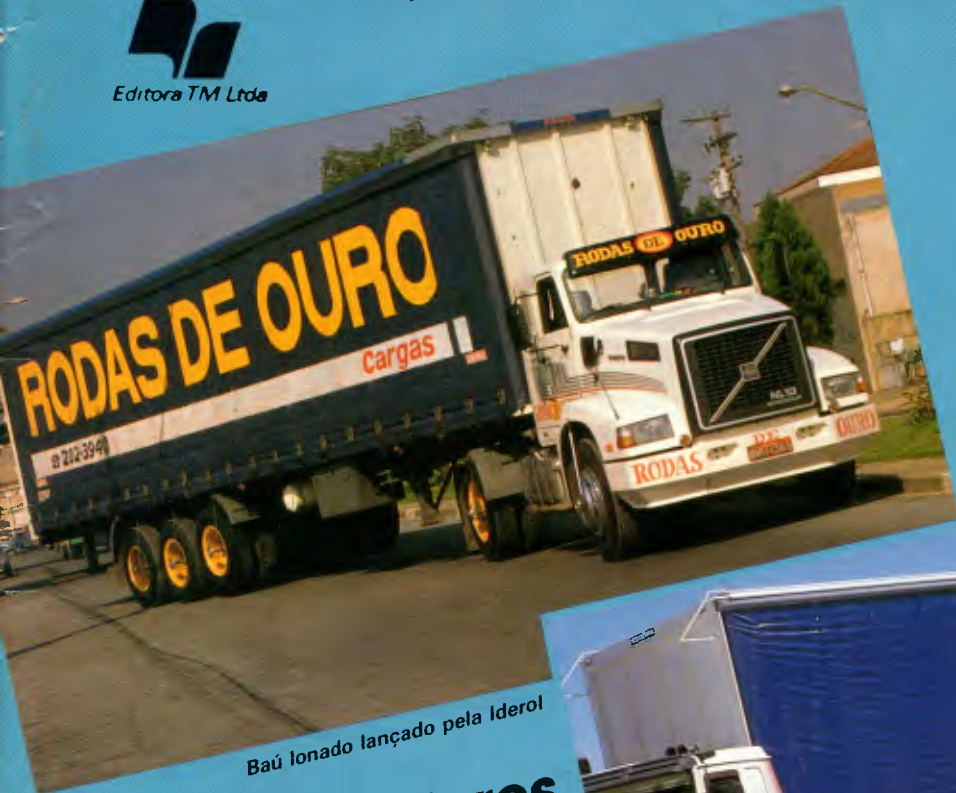
# transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 357 - ABRIL 1994 - 4,00 URVs



Editora TM Ltda



Baú lonado lançado pela Iderol

Transportadores investem na qualidade total



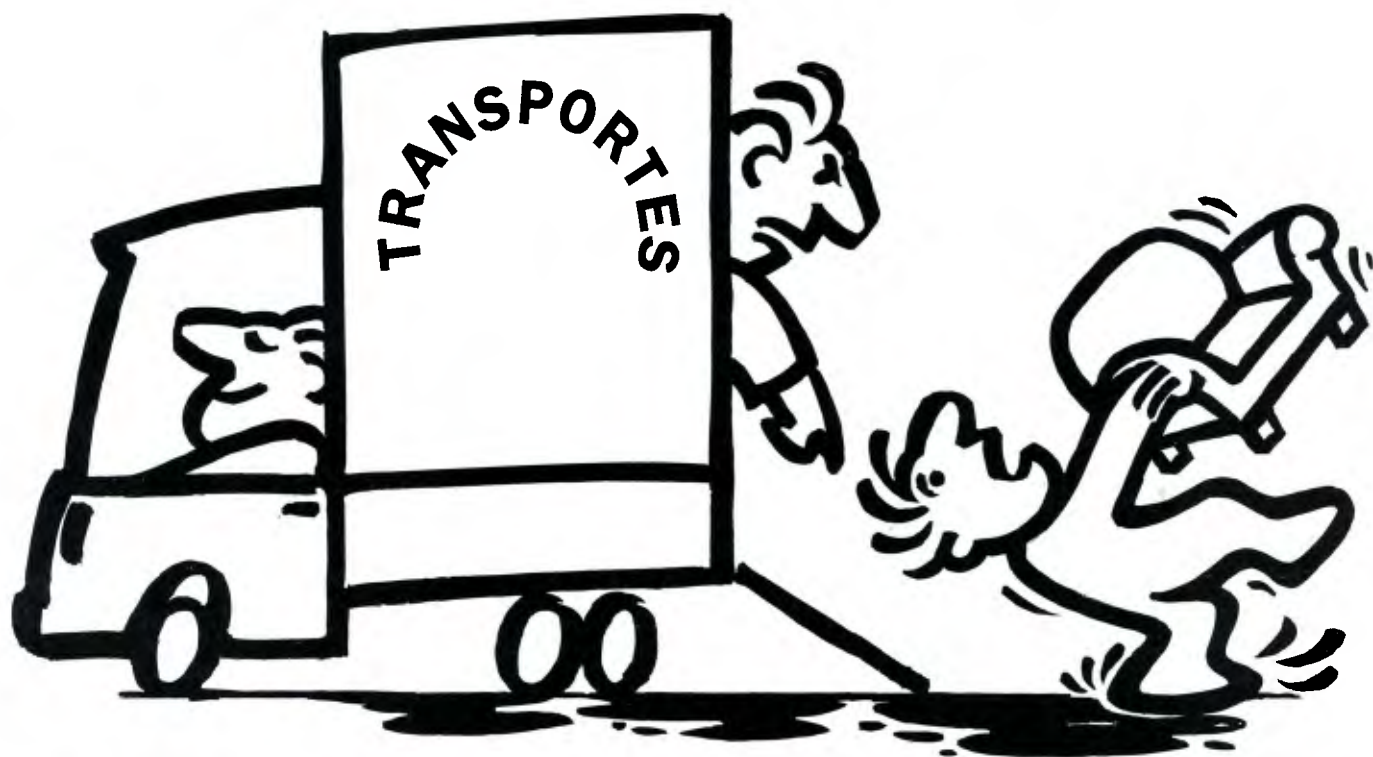
Curtain Sider, da Randon-Rodoviária

IMPLEMENTOS  
Fabricantes descobrem o baú lonado



Sider, da Toller, com teto retrátil

PNEUS  
O teste do 'single'



**Quando o retentor não é Sabó,  
ele avisa.**



**Peça perfeição.  
Peça retentor Sabó.  
O nº 1 do Brasil.**

**SABÓ**  
*Retentores*

**REDAÇÃO**

**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

**Redatora-Chefe**

Valdir dos Santos

**Redator Principal**

Gilberto Penha de Araújo

**Redator**

Walter de Sousa

**Celunista**

José Luiz Vitú do Carmo

**Fotógrafo**

Paulo Igarashi

**Arte/Produção**

Quatryx Produção Gráfica e Editorial Ltda.

**Assistente de Arte/Produção**

Lucy Midori Tanaka

**Jornalista Responsável**

Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

**Impressão e Acabamento**

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadete, 209

Fone: (011) 825-3255 São Paulo-SP

**DEPARTAMENTO COMERCIAL**

**Diretor**

Ryniti Igarashi

**Gerente**

Marcos Antonio B. Manhanelli

**Representantes**

Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto

**Representantes**

**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Conselheiro Laurindo, 825 conjunto 704

CEP 80060-100 - Fone (041) 222-1765

Curitiba-PR

**Rio Grande do Sul**

CasaGrande - Representações

Ivano CasaGrande

Rua Gonçalves Ledo, 118

Fone: (051) 224-9749 - 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 - Mala 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. ORT. 1 n° 14 489/86 de 06/12/85.

**Circulação:** 17 DDO exemplares

Registrado no 2° Ofício de Registro de Títulos e

Documentos sob n° 705 em 23/03/1963; última averbação

n° 26 394 em 20/07/1988.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são

necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.

Uma publicação de



**Editora TM Ltda.**

Rua Vieira Fazenda, 72

CEP 04117-030 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304** (Linha seqüencial)

Fax: (011) 571-5869

Telex: (011) 35247

C.G.C. 53 995 544/0001-05

Inscrição Estadual n° 111 168 673 117



Filiada à ANATEC e à ABEMD

Instituto  
Verificador  
de Circulação

Circula em Maio/1994

# transporte

MODERNO

Ano 31 - n° 357 - Abril de 1994  
ISSN n° 0103-1058 - 4,00 URVs

## SUMÁRIO

### IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

12

#### Intensifica-se a competição entre os Siders

O mercado de implementos cresce, empresas lançam produtos e a disputa é maior entre baús lonados

### QUALIDADE

16

#### Empresas obtêm resultados dos programas

Pelo menos três transportadoras de cargas trilham os caminhos da qualidade e da produtividade

### TRANSPORTE AÉREO

20

#### Emirados se preparam para o fim do petróleo

Investimentos em infra-estrutura aeroportuária buscam fazer do país uma potência em serviços

### PNEU SINGLE

24

#### Embraer sugere seu uso com suspensão a ar

Laudo resultante da análise dos efeitos sobre o piso propõe a liberação com restrição de peso

### MANUTENÇÃO FERROVIÁRIA

28

#### Terceirização chega às frotas de vagões-tanques

Cumprindo normas de segurança e dos fabricantes, frotistas atribuem a especialistas até mesmo a gerência

## Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

### SERVIÇO CLANDESTINO

35

#### Pesquisa mostra expansão para o interior

Pelo menos 62 cidades brasileiras já mantêm operadores clandestinos no transporte urbano

### PLANILHA REFORMULADA

38

#### Geipot atualiza cartilha do serviço urbano

Objetivo da revisão foi incorporar avanços dos veículos e simplificar critérios de cálculo

### SEÇÕES

Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 8 Produtos -  
31 Rumos e Rumores - 34 Última Parada - 40

Capa: Fotos Paulo Igarashi

# A experiência q

## **Liberdade para instalação da central elétrica**

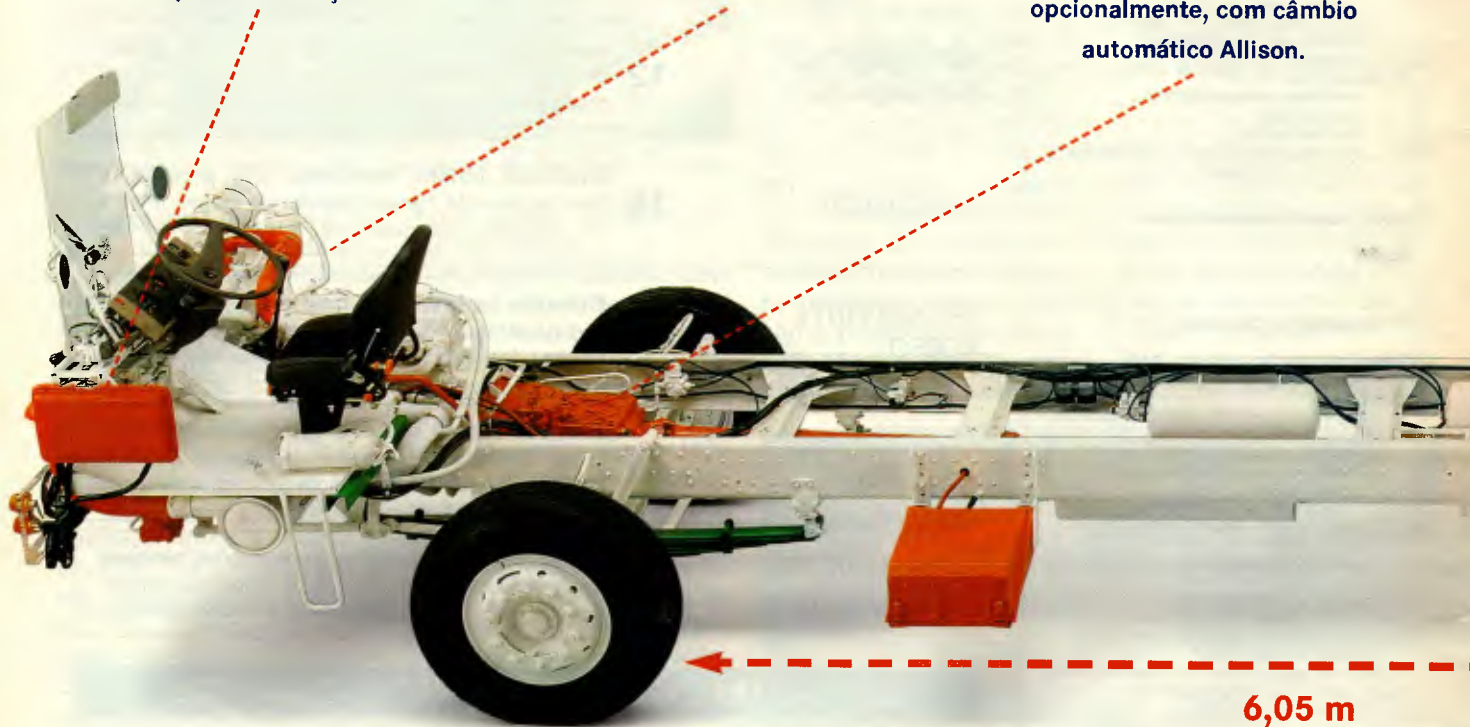
A central elétrica, com placa de circuito impresso é de fácil manutenção. Possui pontos de reserva para conexão de sistemas adicionais e já vem preparada para o seu deslocamento, possibilitando sua fixação no local mais adequado à carroçaria.

## **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.



**6,05 m**

## **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

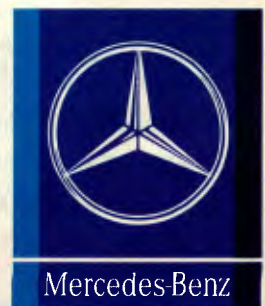
Tanque com revestimento em epóxi, com capacidade para 210 l ou 300 l (opcional), o que propicia uma autonomia adequada às diferentes aplicações. O novo perfil retangular do tanque, suas dimensões e posição facilitam o encarroçamento.

## 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.



Mercedes-Benz

Dá resultado.

## Ribeiro nunca presidiu a Fetcesp

À título de colaboração, esclareço que o senhor Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro nunca ocupou o cargo de presidente da Fetcesp — Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo.

Portanto, está incorreta a informação publicada em **Transporte Moderno**, na edição de dezembro de 1994, na matéria "Homem de Transporte — Trabalho, Política e Bola", na página 28.

ADALBERTO PANZAN

Presidente

Fetcesp — Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo  
São Paulo-SP

## Reportagem omitiu participação da VW

A Volkswagen vendeu 370 ônibus na privatização de 950 veículos

novos, realizada pelo município de São Paulo, e TM nem sequer citou a empresa na matéria "Privatização Paulistana Aquece o Mercado" (TM 353, de novembro de 1993), embora o coletivo que aparece na foto seja um Volksbus.

A fábrica encerrou 1993 com 1 160 unidades vendidas, e com 10% de participação no mercado, o que a coloca em segundo lugar em vendas, superando marcas tradicionais, que se encontram desde há muitos anos no mercado.

A. DADALTI

Gerente Executivo de Vendas ao Mercado Nacional de Caminhões e Ônibus Volkswagen  
São Bernardo do Campo-SP

## Trinta anos de TM e lei do Sest-Senat

A SMTU — Superintendência Municipal de Transportes Urbanos, órgão gestor do SIT — Sistema In-

tegrado de Transporte da cidade de Aracaju, parabeniza TM pelo trabalho e pela dedicação exclusiva ao setor de transporte, representando nesses trinta anos uma participação efetiva no desenvolvimento do transporte, com brilhantes reportagens, engrandecendo a literatura do transporte moderno para a construção do Brasil.

Aproveitamos esta oportunidade para solicitar uma cópia da Lei 8 706, de 14 de setembro de 1993, criando o SEST e o SENAT, citada em TM 351, na página 9, pelo presidente do Comitê Nacional de Jovens Empresários em Transporte.

Certos de termos com o precioso atendimento, agradecemos.

JORGE RIBEIRO PRATA

Diretor Técnico

SMTU — Superintendência Municipal de Transportes Urbanos  
Aracaju-SE

Sua solicitação foi atendida.

# 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



## 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**



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



NEUTO

ESCREVE

## Ainda o single

*Uma das mais importantes reportagens desta edição condensa os resultados de uma pesquisa encomendada pelo DNER à Embraer, e financiada pela iniciativa privada, abordando o impacto do pneu single sobre a durabilidade dos pavimentos.*

*O trabalho suscita questionamentos éticos e morais, alguns deles já levantados no comentário feito na edição anterior. Num país (mal) acostumado às propinas do orçamento, à caixinha do jogo do bicho, a bilhetinhos de maridos de ministras, ao arquivamento inexplicável de processos contra abusos do poder econômico praticados por multinacionais do petróleo, e assim por diante, não é de se estranhar que encarroçadores e transportadores diretamente interessados na aprovação do single sintam-se à vontade para arcarem abertamente com obrigações elementares do governo, como, por exemplo, a encomenda direta, o pagamento de pesquisas e o fornecimento de apoio material para a realização destas últimas. Resta saber como o ministro Bayma Denys e o presidente Itamar reagirão a esse arranjo, que, no mínimo, é pouco ortodoxo.*

*Do ponto de vista técnico, há no relatório da pesquisa aspectos metodológicos discutíveis. Um deles está ligado à velocidade de 60 km/h adotada nos testes. Alguns estudiosos sustentam que os*

*maiores danos provocados nos pavimentos pelos pneus ocorrem devido à ação conjunta do calor e das cargas pesadas, a qual se concentra nas trilhas das rodas quando o veículo trafega a baixas velocidades. Ou seja, exatamente numa situação em que as cargas dinâmicas são pouco importantes.*

*Também se pode questionar outro dos critérios do estudo, o de acumular as cargas dinâmicas pelo número de picos. Sabe-se que, sendo mais elástica, a suspensão pneumática (utilizada no teste para suportar o pneu single) desenvolve um número de ciclos sensivelmente menor do que o faz a suspensão a mola. Por isso, acaba sendo beneficiada nesse tipo de contagem. Além do mais, o impacto dinâmico (positivo ou negativo) não ocorre apenas no momento do pico, mas durante todo o tempo. Isso sugere que o mais correto seria montar o histograma da distribuição do tempo do teste por intervalos de valor da força dinâmica. No entanto, segundo os autores, os resultados seriam equivalentes.*

*Outro critério questionável foi o de limitar o teste a um peso por eixo de 8,5 t, situação em que é possível utilizar pressão de apenas 120 psi nos pneus. Diz o senso comum que cargas maiores exigirão pressões igualmente maiores, exacerbando o impacto do single. Desse modo, a redução de 600 kg por eixo sugerida pelo estudo não deve ser estendida a outras cargas por eixo.*

*A lista pode ser bastante ampliada, de modo a incluir, por exemplo, o próprio local escolhido para se colocar os sensores (entre a suspensão e os pneus). Tudo isso, porém, torna-se secundário diante da hipótese fundamental de trabalho escolhida. A pesquisa limita-se a comparar o impacto exercido sobre o pavimento por pneus geminados com suspensão a mola com o exercido por pneus solteiros com suspensão pneumática. As duas outras opções (pneu convencional com suspensão pneumática e pneu single com suspensão convencional) foram, simplesmente, ignoradas.*

*Conclui-se que a comparação foi realizada numa situação de evidente desvantagem para o pneu convencional. Por isso, mais do que aprovar o single, o que o estudo acaba evidenciando são as vantagens da suspensão pneumática. Afinal, a falha metodológica deixa margem a duas dúvidas cruciais: Um par de pneus convencionais utilizando suspensão a ar teria desempenho melhor ou pior que o de um single equipado com idêntica suspensão? Da mesma forma, um par de pneus convencionais utilizando suspensão a mola teria desempenho melhor ou pior que o de um single utilizando a mesma suspensão? Provavelmente melhor, em ambos os casos.*

*Mesmo que isso implique numa campanha dos transportadores para aumentar a carga por eixo dos veículos equipados com suspensão a ar, é fundamental determinar se o que faz a diferença é a abolição das molas ou a introdução do novo pneu. Porém, graças à absoluta indigência do DNER, corre-se o risco de se absolver, sem provas suficientes, o pneu single da acusação de grande predador das rodovias, e de se promover uma (por enquanto) meia-verdade à condição de verdade definitiva.*

## Caso Esso-Transdepe vai finalmente ao CADE

Na véspera de deixar o cargo para concorrer às próximas eleições, o Ministro da Justiça, Maurício Correia, assinou despacho encaminhando ao CADE — Conselho Administrativo de Defesa Econômica o processo que a Kimikoil Transporte de Produtos Líquidos e outras movem contra a Esso e contra a Transdepe por abuso de poder econômico.

Sua decisão contraria uma recomendação de arquivar o processo, feita pelo secretário de Direito Econômico, que, ignorando pareceres técnicos da própria secretaria, haviam dado provimento à ação. O titular da SDE amparou-se num parecer do Ministério da Fazenda, segundo o qual a Transdepe movimenta 22% do combustível distribuído pela Esso, o que não caracterizaria o monopólio. Mas os técnicos da SDE alegaram que as 150 empresas contratadas pela Esso operam em nível regional, enquanto que



*Cavallari: processo começa a andar*

a Transdepe transporta para quase todas as bases de distribuição da empresa. Em algumas bases, a participação da Transdepe chega a 50%, o que provocou a dispensa de algumas delas, como, por exemplo, a Kimikoil.

Edson Cavallari, dono da Kimikoil, conta que esse processo se arrasta desde 1988, e que por causa dele responde a outro por calúnia e por difamação já arquivado e um terceiro por apropriação indébita, devido ao fato de ter obtido documentação comprobatória da formação da Transdepe com ex-funcionários da Esso na sua direção.

## Governo pretende criar ombudsman do transporte

Procurando estimular a participação dos usuários no planejamento e na gestão dos transpor-

tes, a Secretaria de Desenvolvimento do Ministério dos Transportes propôs ao ministro, general Bayma Denis, a implantação de um sistema de atendimento ao público com a criação do *ombudsman* dos transportes. Sua missão seria a de ouvir reclamações e sugestões dos vários modais de transporte.

Para incentivar o setor, os técnicos também sugerem a criação de um informativo para a divulgação de resultados (indicadores), de metodologias, de experiências e de sugestões para a melhoria dos processos e dos serviços, num enfoque voltado para a gestão da qualidade.

Em nível interno, estão sendo incluídas exigências de controle de qualidade nos editais e nos contratos de concessão de serviços, conforme as normas técnicas da série NBR/19000, constando, inclusive, as penalidades para garantir o cumprimento por parte dos concessionários. Desse modo, os técnicos esperam garantir o controle de qualidade dos serviços sob a responsabilidade do Ministério.

## DESTAQUE

## TRANSULTRA INSTALA OMNISAT EM CAMINHÃO



*Antena e micro: partes do sistema*

Um dos 260 cavalos mecânicos da Transultra, empresa da holding Ultracargo (Grupo Ultra), já está rodando com o sistema de rastreamento de veículo em tempo real, com comunicação por satélite, o sistema Omnisat, um conjunto de hardware e software capaz de localizar o veículo em qualquer ponto do território nacional com precisão de alguns metros. Como primeira empresa a instalar o sistema, a Transultra obteve da fornecedora Autotrac Comércio e Telecomunicações um PC 386, que está instalado em sua sede Capuava, em Santo André (SP).

Ricardo Catran, gerente de Transportes Especializados da Transultra, conta que, até julho, a empresa deverá ter instalado o sistema em vinte veículos. Especializada no transporte, na logística e na distribuição de produtos químicos, a Ultracargo oferece, por meio do novo sistema, um serviço a mais aos seus clientes: a informação em tempo real da localiza-

ção de sua carga. Transportando ácido fluorídrico da Hoescht, de Susano (SP) para a Bayer, em Belfort Roxo (RJ), esse caminhão recebeu um chip com tela de cristal líquido, teclado e uma antena externa. Esses equipamentos fazem a comunicação com a sede da transportadora por meio do satélite Brasilsat, ligado ao GPS — Global Positioning System, rede de 24 satélites dos Estados Unidos.

Catran diz que a Ultracargo tem uma despesa mensal que varia de 400 URVs a 600 URVs, referentes à prestação de leasing pelo uso dos equipamentos e do canal de satélite. "O custo varia de acordo com a frequência de uso do satélite. Estamos fazendo a comunicação de hora em hora. Dependendo da necessidade, ela pode ser feita até a cada minuto." Nesse custo, não estão incluídas as ligações telefônicas (modem) da Transultra para Brasília, onde fica localizada a torre do sistema.



## TM promove multievento de informática em maio

O seminário Infotranspo'94, que a Editora TM realizará nos dias 24 e 25 de maio, no Instituto de Engenharia, em São Paulo, terá palestras, debates, *workshops* e mostra anexa. EDI Inteligente, Rede de Micros, Bilhetagem Automática, Sistemas de Rastreamento de Veículos por Satélite e Sistemas de Roteirização são os principais temas do seminário. Empresas de *hardware*, de *software* e de sistemas mostrarão diferentes aplicativos para otimizar a atividade de transportes, ao mesmo tempo em que os *workshops* demonstrarão diversos *case stories*.

Já estão confirmadas as seguintes palestras para as duas tardes do seminário: "EDI Inteligente", pela Ímola Transportes, "A Informatização de uma Empresa de Transportes", pela Dom Vital e pela Transportadora Americana, "A Bilhetagem Automática", pela Leblon Transportes, de Curitiba, "Diferentes Redes de Micro", pela Prolan, "A Comunicação por Satélite", pela Ultracargo, "A Roteirização dos Correios", pela ECT, e "A Eletrônica Embarcada", pela FRT.

O multievento será realizado no Instituto de Engenharia, na Rua Dr. Dante Pazzanese, 120, na Vila Mariana, em São Paulo. As inscrições poderão ser feitas pelo telefone (011) 412-8588, com Carla Monteiro.

## Governo insiste em leiloar o Lloyd

A Comissão Diretora do Programa Nacional de Desestatização decidiu marcar para o dia 11 de maio o segundo leilão destinado a privatizar a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, uma vez que no primeiro, realizado no dia 30 de março, não houve lance, embora tenham comparecido dois grupos interessados.



Rio de Janeiro: um dos últimos navios em operação pelo Lloyd Brasileiro

Guilherme Acioli, gerente da comissão, informa que, em reunião no dia 11 de abril, foi decidida a redução do valor da multa em caso de tendência para a liquidação da empresa pelos novos acionistas. Por outro lado, os consultores do BNDES, que participaram da reunião, asseguraram que a quantia de US\$ 68,9 milhões, prevista no edital como provimento de contingência, é suficiente para cobrir todos os imprevistos. Dessa maneira, a comissão considera que as dúvidas dos interessados estejam esclarecidas.

O primeiro leilão do Lloyd, que fora marcado para o dia 10 de março, foi adiado para o dia 30, e quase não se realizou nessa data, devido a um mandado de segurança impetrado pela Naveg, uma cooperativa de marítimos que alegara falta de tempo para pré-identificação das empresas. O leilão aconteceu, mas durou apenas vinte minutos, pois os dois grupos interessados — Albatroz, do grupo Safra, e o Grupo Libra — não fizeram qualquer oferta.

O governo está oferecendo 79,7% das ações da empresa por um valor mínimo de US\$ 26,5 milhões, mas os compradores deverão assumir uma dívida de US\$ 100 milhões. Além disso, o governo assumiria dívidas junto ao Fundo Nacional da Marinha Mercante, e também com um banco alemão, no valor de US\$ 199 milhões. Os empregados terão o direito de adquirir 20% das ações. O Lloyd mantém, atualmente, 820 empregados, sendo que seiscientos deles são marítimos e os demais, administrativos.

## Silpa ganha mercado investindo em qualidade

Ao completar 21 anos, a Silpa, fornecedora de eixos montados com sistemas de freios para as montadoras de implementos rodoviários, de Caxias do Sul (RS), comemora um aumento de produção da ordem de 30% sobre 1992, e espera crescer mais 40% ou 50% neste ano. Estes resultados deverão decorrer dos ganhos de produtividade obtidos após o investimento de US\$ 1,4 milhão na substituição de máquinas, e na contratação e no treinamento de pessoal. Preparando-se para obter o Certificado ISO 9000, a Silpa também desenvolve novos produtos, como, por exemplo, o eixo especial para pneus *single* a pedido da Mercedes-Benz, apesar de seu uso ainda não ter sido aprovado pelo governo. Cláudio Magnol, diretor da empresa, diz que as exportações para a América do Sul também aumentaram, tendo chegado a 10% da produção.



Cláudio Magnol: otimismo com mercado

## Operação Mãos Limpas reduz roubos de carga

Em dois anos de trabalho, quatro procuradores italianos, à frente da Operação Mãos Limpas, já levaram seis mil pessoas aos tribunais, sendo que 1 500 delas são *oriundi* da província de Milão. Desse total, mil, incluindo empresários, comerciantes e 150 políticos, foram para a cadeia por comprovado envolvimento com a Máfia.

Convidados pela Fetcesp — Federação dos Transportadores Rodoviários de Carga do Estado de São Paulo, três deles, Francesco Greco, Gherardo Colombo e Piercamillo Da Vigo fizeram uma palestra a cem empresários de transporte sobre a ação da justiça italiana no desmantelamento de quadrilhas envolvidas em furto e em roubo de veículos e de cargas.

Greco afirmou que, em 1992, ocorreram 160 furtos e 1 064 roubos de veículos e de mercadorias no seu país. Graças à ação da justiça, no ano passado, esse número caiu para 117 furtos e 797 roubos. “Em 70% dos casos, verificamos que a presença dos mafiosos é mais forte nas regiões da Sicília, de Puglia, de Campagna e da Lombardia”, assegurou.

Quanto à região norte, os assaltantes aproveitam os momentos em que a polícia fica presa no trânsito, e também se aproveitam do medo dos motoristas em denunciá-los, para roubar eletrodomésticos, autopeças, peças de vestuário, medicamentos e alimentos enlatados, que são negociados com revendedores desonestos



Francesco Greco, Gherardo Colombo e Piercamillo Da Vigo falam na Fetcesp

ou com comerciantes abusivos.

Em São Paulo, foram registrados 796 casos de roubos de veículos e de cargas em 1992; no ano passado, esse número aumentou para 834, informou a Fetcesp.

## Munique promove feira e congresso de transporte

Um congresso e uma feira de equipamentos movimentarão a cidade alemã de Munique nos dias 7 a 11 de junho próximo, quando frotistas das diferentes modalidades de transporte conhecerão as novidades em equipamentos e em infra-estrutura, e ouvirão a respeito de experiências sobre operações de transporte de cargas e de passageiros e sobre logística durante o Transport'94, a 5ª Feira Internacional de Negócios para Cargas e Passageiros, Transporte e Logística.

O evento ocorre num momento em que a economia mundial encontra-se em recessão, o que levará os debatedores a apresentarem propostas de otimização

da capacidade da infra-estrutura de transportes existente e de soluções para tempos de crise. Entre os equipamentos a serem mostrados, estará a Ponte BDF, sistema de transporte de contêineres que combina trens e caminhões; baús lonados para diferentes aplicações, que introduzem soluções notáveis para reduzir o peso, facilitar a construção e aumentar a segurança da carga; e minicontêineres, chamados Taxibox ou City-Box, para distribuição urbana.

A logística será um dos principais temas dos debates. A feira apresentará sistemas logísticos para transporte rodoviário, ferroviário, aéreo e marítimo, e o congresso debaterá sobre a eficácia de uma cadeia de transporte integral, sobre o planejamento operacional de pessoas e de veículos e sobre técnicas de gestão e de venda.

O Transport'94 será realizado no pavilhão de feiras de Munique. Mais informações poderão ser obtidas, e inscrições poderão ser feitas, pelo telefone (0049 89) 5107-495 ou pelo fax 5107-180.

## PISCA

■ Até a data de fechamento desta edição, o general Rubens Bayma Denys só havia feito uma alteração no alto escalão do Ministério dos Transportes: substituiu o chefe de gabinete, Ricardo Buarque Franco Neto (técnico do DNER) pelo coronel Fernando da Graça Lemos, que era seu assistente no Comando Militar Leste, no Rio de Janeiro. Segundo

sua assessoria, o novo ministro, a princípio, não vê motivos para mexer nos demais cargos.

■ Nicolau Rezé, diretor da Clean Car, é o novo presidente da ABLA — Associação Brasileira das Empresas Locadoras de Veículos para o biênio 1994/95. Sua posse ocorreu no dia 14 de abril.

■ A Via Rethys realizará, nos dias 10 e 11 de junho, em sua sede, na Rua Gandavo, 99, na Vila Mariana, o curso “Benchmarking para Estratégia de Negócios”, voltado principalmente para os setores de distribuição e de transportes. As inscrições poderão ser feitas pelo telefone (011) 574-5800 ou pelo fax (011) 575-6275.

## TNT Express Worldwide investe US\$ 1 milhão



Foto: Divulgação

**Cassarino: aumentar a produtividade**

A TNT Express Worldwide, nova razão social (desde março) da TNT Skypak, está investindo US\$ 1 milhão no Plano de Desempenho Operacional, com o objetivo de reduzir em 25% seus custos operacionais no Brasil. Empresa do grupo australiano TNT Ltd., formada por uma *joint-venture* com os Correios da França, da Alemanha, da Holanda, da Suécia e do Canadá, a TNT Express Worldwide atua no segmento de cargas aéreas expressas nacionais e internacionais.

Segundo o seu gerente geral, Gonçalo Cassarino, o Plano, iniciado em julho de 1993, já deu como resultados a reestruturação gerencial e a realocação de seis filiais (São Paulo, Belo Horizonte, Campinas, Curitiba, Joinville e Rio) destinadas a funcionarem, nas áreas centrais dessas cidades, como unidades de negócios autônomos e com estratégias de *marketing* específicas para cada região.

A exemplo de outra filial brasileira, a TNT Brasil, a Express

está passando por um enxugamento de sua estrutura: reduziu de quinze para dez o número de gerentes, fundiu três filiais em uma só, e criou uma nova para os estados de Santa Catarina e do Paraná. Essas mudanças ensejaram aumento de 15% no faturamento de 1993, sobre o ano anterior.

Internamente, os 155 funcionários receberam treinamento com o objetivo de se aumentar a produtividade. "Anteriormente, gastava-se uma hora e meia para se consolidar uma carga, prazo que diminuí para quarenta minutos", exemplifica Cassarino.

O ganho de tempo foi da ordem de 50% em todas as rotas de coleta da Grande São Paulo, calcula Cassarino. Isto foi possível porque a TNT Express Worldwide abriu, recentemente, uma área operacional no Aeroporto Internacional de Guarulhos, a qual permite a saída, no mesmo dia, das cargas vindas do exterior, beneficiando cerca de 1 500 clientes no país.

## Curitiba realiza sua 4ª Feira Automotiva

As novidades das indústrias automobilística, de equipamentos para mecânica, para retífica e para auto-elétrica, de máquinas, de acessórios e de autopeças, além de veículos e de componentes importados, estarão sendo mostradas na Automotiva'94, a ser realizada de 20 a 29 de maio no Centro de Exposições de Curitiba, no Parque Barigüi. Funcionando como balcão de negócios, a feira apresentará as tendências do mercado e servirá de ponto de troca de informações sobre tecnologia para o setor. Mais de cin-

qüenta expositores do Brasil e da América Latina já haviam confirmado participação até o dia 10 de abril. Os organizadores aguardam a presença de 150 mil visitantes. Mais informações sobre o evento poderão ser obtidas pelo telefone (041) 335-3377 ou pelo fax (041) 335-7611.

## Congresso Mundial de Medicina de Tráfego

Reunindo especialistas de diferentes países e também do Brasil, o Congresso Mundial da Associação Internacional de Acidentes e Medicina de Tráfego, que se realizará pela primeira vez no Brasil e já está em sua 13ª edição, debaterá, entre seus 36 temas, alguns que interessam de perto aos operadores de transporte.

Programado para o período de 16 a 20 de maio, no Hotel Transamérica, em São Paulo, o evento também sediará o 1º Congresso Latino Americano e o 2º Congresso Brasileiro de Segurança e Medicina de Tráfego. Abrangendo plenárias, *workshops*, mesas redondas, painéis, vídeos, posters e temas livres, os três congressos serão acompanhados de exposições anexas, com equipamentos e materiais utilizados na prevenção e no tratamento de acidentes de tráfego. Além disso, oferecerá, entre outros, cursos sobre operação e segurança de trânsito, sobre engenharia e segurança veicular, sobre autotreinamento informatizado e interativo, e sobre manutenção da frota circulante. Mais informações na Soma, na Rua Atlântica, 81, Jardim América, São Paulo, SP, CEP 01410-000, ou pelo telefone (011) 852-1722.

■ **Mário de Mello Galvão, diretor da Brazul, assumiu, no dia 10 de março, a presidência da ANTV — Associação Nacional dos Transportes de Veículos, com sede em São Bernardo do Campo (SP) e que congrega doze empresas do ramo.**



■ **A empresa de Seminários Aduaneiras está programando, para junho, os cursos: "Mercosul, Como Conquistar Este Mercado", nos dias 6 a 9, e "Seguros de Transportes Internacionais", nos dias 27 e 28. Inscrições pelo telefone (011) 259-0233 ou pelo fax (011) 255-9190.**

**PISCA**

# Aumenta a disputa dos Siders

Em dois anos, os baús lonados conquistam o mercado e começam a atrair novos fabricantes

■ Desconhecidos no país até dois anos atrás, os baús lonados (Siders) transformaram-se rapidamente na mais disputada fatia do mercado de implementos rodoviários. Após seu bem-sucedido lançamento pela Toller, em 1992, o implemento demonstrou logo suas virtudes nas operações com carga paletizada pelas laterais do veículo, e está atraindo vários outros fabricantes.

Por exemplo, a Iderol, recém-saída de uma concordata que durou dois anos, está entrando no mercado dos Siders, com um produto ainda sem nome. Claudinei Giardulli, gerente geral de Vendas, lançou concurso interno para escolha, mas se mostrou aberto a sugestões. A potencialidade de mercado dos baús lonados é entusiasmante, segundo Giardulli. "Dos 14 500 semi-reboques produzidos anualmente no Brasil, pelo menos mil são baús, e os lonados representarão, neste ano, a metade, ou pouco mais da metade, desse mercado." A Iderol está buscando uma alternativa para a lona da Alpagatas (Lonil) e está tentando baixar os custos dos equipamentos, que ainda são superiores aos dos de alumínio. Segundo ele, a substituição do alumínio pelas lonas nas laterais do chassi exigiu um reforço no quadro estrutural, encarecendo o produto.

A base dos baús lonados da Iderol é a mesma da dos de alumínio. A parte frontal da caixa de carga é oferecida em chapa de aço liso, estruturada com perfis de sustentação, e a traseira, fechada ou com porta de duas folhas em duralumínio, é sustentada por quadro em chapa de aço. Os perfis superiores, por onde correm os rodízios da cortina e onde é sustentado o teto, são de duralumínio. As cortinas dispõem de passadores dotados de cintos de polipropileno. Ganchos fixados na ponta dos cintos são unidos por meio de um varão lateral, o que possibilita o estiramento simultâneo de até dez cintos num único movimento. Catracas dotadas de coroa sem fim acionam os varões fixados nas extremidades das lonas. O teto, também de lona, tem opção de faixa translúcida. A fixação da carga paletizada é feita por meio de cintas de poliéster para cada metro do baú. As colunas laterais são corrediças e dotadas de suportes destinados à sustentação de perfis, para reforçar a sustentação da carga. Por fim, a Iderol oferece pintura em granalha de aço, e duas opções de cores em esmalte.

**Tecnologia importada** — Por sua vez, a Toller, que duplicou sua capacidade de produção na nova fábrica em Osasco (SP), acaba de assi-



nar um contrato de representação exclusiva com a Edscha, indústria alemã que, segundo André Tueg, sócio da Toller, é líder mundial em tetos pantográficos.

O contrato permitirá à Toller lançar, já em abril, novos Siders com



Foto: Divulgação

**A Randon importa o teto do Curtain Sider; a Toller traz a tecnologia do teto retrátil da Edscha para seus Siders; e a Iderol busca alternativas para baratear seu baú lonado ainda sem nome**



Fotos: Raulo Igarashi

teto que desliza sobre o trilho, liberando as partes dianteira e traseira pela ponta de um bastão preso na extremidade e puxado pelo motorista, para permitir o carregamento de peças vindas de pontes rolantes. O contrato de representação exclusi-

va permite à Toller o fornecimento desses tetos à concorrência.

Os primeiros tetos pantográficos ainda terão hastes metálicas sanfonadas. Em breve, porém, segundo Luciano Salama, sócio de Tueg, serão substituídas por 'mola' plástica.

“Trata-se de uma tira de material plástico com três composições químicas, o que a torna altamente resistente às pressões, substituindo com as seguintes vantagens as hastes metálicas: menor peso, fim da manutenção e da limpeza, silêncio na operação, vida útil maior que a da carroçaria e preço 30% a 40% menor. Segundo Salama, ela será lançada simultaneamente no Brasil e na Alemanha ainda no primeiro semestre.

Além disso, a Toller traz da Edscha uma cobertura especial para caçamba, que fica presa sobre a parte dianteira da carroçaria e é estendida pelo motorista por meio de um bastão. Na descarga, o motorista abre o teto, puxando-o pela ponta de um bastão.

Outro produto é a cobertura pantográfica para carroçaria carga seca. “Hoje, o enlonamento de uma carroçaria leva algumas horas para ser efetuado e exige a presença de diversos operadores. Com a cobertura pantográfica instalada na carroçaria, o acionamento é feito em poucos minutos por apenas uma pessoa”, garante Tueg.

Por fim, a Toller anuncia uma carroçaria lonada para distribuição urbana, denominada Local Sider, com tecnologia inglesa. O contrato de transferência de tecnologia com a indústria Transliner foi firmado em abril. O equipamento apresenta algumas diferenças com relação ao Sider existente no mercado: a cortina sanfonada da Local Sider tem abertura pelas extremidades laterais, que são dotadas de fechadura acionadas por pressão, e o acesso pelas laterais dianteiras e traseiras e pela porta traseira facilita e agiliza as operações, eliminando os corredores no interior do baú, meios comumente utilizados para permitir a movimentação interna.

O painel lateral desliza apoiado sobre trilhos nas partes superior e inferior da estrutura do baú. A cada gomo, o painel dispõe de uma dobradiça para evitar que estufe para dentro todas as vezes em que é pressionado.

**Engenharia simultânea** — A Randon-Rodoviária, por outro lado, “preferiu desenvolver seu próprio produto em vez de copiar similares importados”, afirma Rogério L.