

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 322 - ANO 28 - DEZEMBRO 1990 - Cr\$ 600,00

Editora T.M. Ltda



Rodotrem, da Guerra

Double, da FNV



Basculante em duralumínio, da Iderol

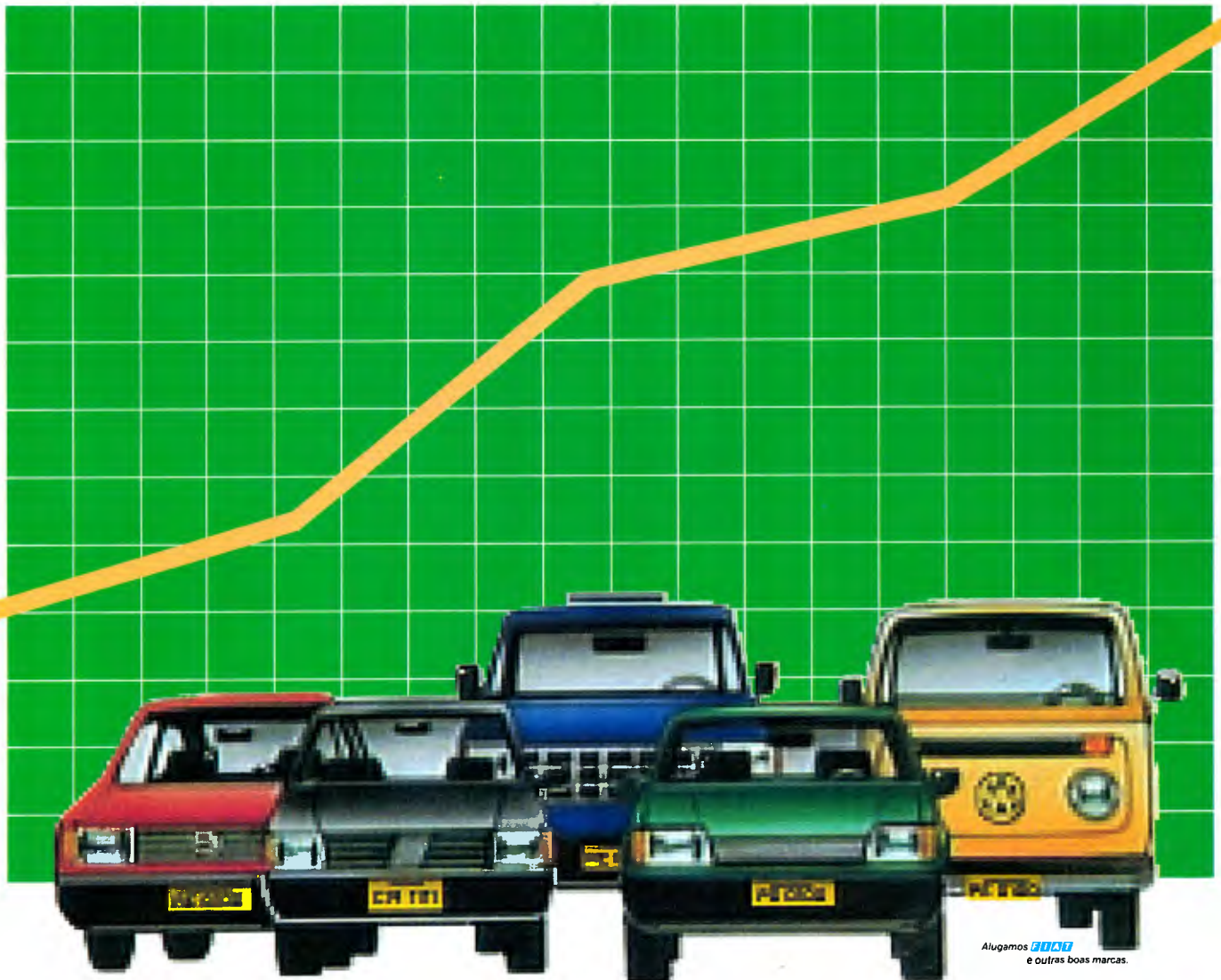


**IMPLEMENTOS
Superpesados
buscam espaço**

HOMEM DO TRANSPORTE 1990

**Domingos Fonseca,
presidente da NTC**

ALUGUEL MENSAL LOCALIZA NATIONAL.



A SOLUÇÃO EM TRANSPORTE PARA A SUA EMPRESA.

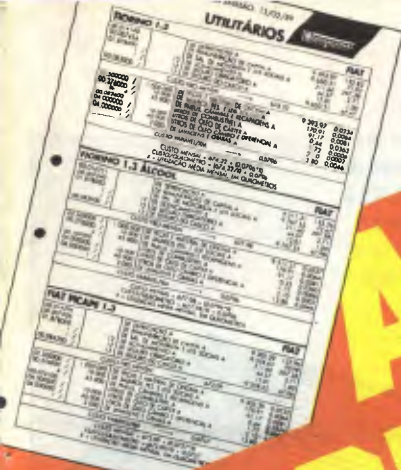
Você está convidado a parar por alguns segundos e refletir sobre o sistema de transporte de sua empresa. Vamos começar falando do seu dinheiro. Você já pensou quanto custa ao seu capital investir na compra de carros? E comprar carros? Tem sido fácil? Manter uma frota rodando, com estoque de peças, mão-de-obra especializada, seguro, só para falar de alguns itens. Certamente você não quer ouvir mais falar

destas coisas. Com toda razão.

A Localiza National conhece profundamente estes problemas. Por isso, criou a melhor solução em transporte para a sua empresa. É o Aluguel Mensal Localiza National. Você fica com a frota do tamanho que a sua empresa precisa e a Localiza National cuida do resto. Fale agora mesmo com a agência mais próxima da Localiza National ou disque grátis (031)800.2322.

Localiza  **National**

Solução em aluguel de carros.



O ASSUMA CONTROLE

TM
OPERACIONAL/
CUSTOS & CONTROLES

é um serviço exclusivo da Editora

TM. É um sistema técnico, composto de

planilhas de custos, individualizadas por categoria

de veículo e seus modelos, especialmente desenvolvidas

para quem utiliza ou faz transporte como contratante, transportador

comercial ou operador de frota própria. Basta saber quantos quilômetros

o veículo rodou, para saber exatamente quanto ele custa para a empresa. Por

quilômetro ou mensalmente. Assim, simples e prático.

TM OPERACIONAL faz todas as contas para você. Preencha

o cupom e envie para Editora TM. Vai ser o primeiro passo

para você assumir o controle dos custos de sua frota.



FAÇA JÁ SUA ASSINATURA

Desejo receber mensalmente, pelo período de um ano, ao custo de 240 BTN's por categoria. **TM OPERACIONAL CUSTOS & CONTROLES** nas seguintes opções (marque com x categorias de seu interesse)

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

Assim, o custo total por mim contratado é (nº de opções escolhidas) _____ x 240 BTN's = _____

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

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

Empresa _____ Querido recibo:

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

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Nome de quem assina: _____ Cargo que ocupa _____

Ramo de atividade _____ Telefone: _____ Telex: _____

Envie meus exemplares para: Endereço da Empresa Endereço Particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Carimbo e Assinatura _____

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

GRÁTIS!

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



Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117
Tel.: (011)575-1304 - Telex: (11)35274
Fax: (011)571-5869 - São Paulo-SP

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

CARTÃO RESPOSTA

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo - SP.

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Carmen Lígia Torres

Walter de Sousa

Reinaldo de Andrade (Caderno S. Paulo)

Colaboradores Autônomos

Marco Piquini (Londres) Antonio Arnaldo Rhormes (Pasquisa) Lourenço Fraguas (Brasília) Orides Canton (Porto Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte)

Fotógrafo

Paulo Igarashi

Colaboradores Autônomos

Julienne Coimbra (Brasília)

César Lima (Rio de Janeiro)

Vânia Coimbra (Londres)

Luís Roberto da Silva (Brasília)

Chefe de Arte

Alexandre Henrique Batista

Secretário Editorial

Sérgio Figueiró

Assessor Econômico

Jorge Miguel dos Santos

Documentação

Angela Maria Tomazelli

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTb B 53B)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadele, 209

Fone: (011) B25-3255 - São Paulo - SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo

Carlos F. Soares Jr.

Roberto Lucchesi Jr.

Coordenadora

Sandra Ribeiro de Miranda Sanches

Representantes**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704

CEP 80060 - Fone (041) 222-1766

Curitiba - PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações

Ivano CasaGrande

R. Gonçalves Ledo, 118

Fones: (0512) 24-9749 / 24-5855

Telex 511917

90160 - Porto Alegre - RS

DEPTD. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LÓBRA - Mala

Direta, Comércio

e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) 80 BTN

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso Cr\$ 600,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme

R.E Proc. DRT. 1 n.º 14.498/85 de 06/12/85.

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 21 000 exemplares

Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos e

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

n.º 26 394 em 20/07/1988.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são

necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.

Uma publicação de

Editora TM Ltda.

Rua Vieira Fazenda, n.º 72

CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304**

(Linha seqüencial)

Fax: **(011) 571-5869**Telex: **(011) 35247**

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

n.º 111 168 673 117

Filiada à ANATEC e à ABEMD

transporte

MODERNOANO 28 - N.º 322 - Dezembro de 1990
ISSN N.º 0103-1058 - Cr\$ 600,00

SUMÁRIO

HOMEM DE TRANSPORTE**12****Presidente da NTC é o escolhido**

O voto direto dos leitores de TM revela que Domingos Fonseca foi o empresário que mais se destacou no setor de transportes em 1990

SALÃO DO AUTOMÓVEL**16****Apreensão e poucas novidades**

Em meio aos reluzentes automóveis importados, o Anhembi serviu de palco para uma generalizada preocupação sobre os rumos do mercado interno dos veículos comerciais

INFRA-ESTRUTURA RODOVIÁRIA**24****Os obstáculos à privatização**

Reunidos em Brasília, empreiteiros de obras rodoviárias discutiram o alcance das propostas de privatização com o BNDES e com membros do Congresso

AÉREO**28****Crise não impede lançamento**

Mesmo diante da ameaça de guerra no Golfo Pérsico, a Boeing não desistiu de lançar seu 777 para até 440 passageiros

CONTROLE DE PNEUS**31****Novidades nas fábricas e usuários**

O uso da informática, as vantagens dos radiais sem câmara e a importância na manutenção e no treinamento da mão-de-obra marcaram o seminário promovido por TM

VALE-TRANSPORTE**35****Obrigatoriedade não é cumprida**

Três anos após tornado obrigatório por lei, o vale-transporte não atingiu a meta prevista e sua administração ainda é polêmica

IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS**40****Fábricas buscam produtividade**

Além de racionalizar suas linhas de produção, os fabricantes de implementos rodoviários oferecem ao mercado novidades que aumentam a produtividade do transportador

SEÇÕES*Cartas 4 - Neuto Escreve 5 - Atualidades 6 - Atualidades Internacional 10 - Produtos 48 - Mercado de Novos 49 - Mercado de Usados 52 - Carroçarias 54 - Produção 55 - Custos Operacionais 56 - Entrevista 57*

Capa: Foto Paulo Igarashi



**Fadiga de motorista:
leitor elogia reportagem**

A matéria "Usando nervos de aço", publicada em **TM** nº 319, de agosto de 1990, é de nosso maior interesse, visto sermos o fabricante do assento para o motorista mencionado.

Apesar de produzirmos para este mercado desde 1971, é a primeira vez que se aborda o assunto da fadiga de motorista de ônibus de modo tão claro e objetivamente. Durante todos estes anos fizemos inúmeras pesquisas e muitas melhorias, mas somos os primeiros a reconhecer que o ideal ainda não foi atingido.

É muito difícil juntar a teoria com a prática numa gama tão grande de tipos de carroçarias e seus respectivos habitáculos.

Mais difícil ainda é definir o que é realmente o ideal, visto que as opiniões de motoristas são muito contraditórias, criando-se um banco de dados cada vez mais confuso.

Gostaríamos imensamente de contatar um dos entrevistados, o doutor Gilberto Natalini. Com certeza, se juntarmos nosso potencial tecnológico aos conhecimentos do doutor Gilberto, mais alguns passos poderão ser dados para minimizarmos a fadiga do profissional em questão.

Alfred Walter Kloth
Diretor Industrial
Grammer do Brasil Ltda.
Atibaia-SP

O entrevistado, Gilberto T. Natalini, é médico, coordenador do Departamento de Saúde do Trabalhador, do Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Anexos de São Paulo. Seu endereço: Rua Pirapitingui 75, Liberdade, São Paulo-SP. Telefone: (011)270-5333, ramais 29 e 61.

**Petrobrás quer outra
matéria sobre gás**

A reportagem "Gás Natural — Problema comprimido", publicada em **TM** nº 316, maio/1990, que traz as assinaturas de Marcos Maynard e Walter de Sousa, focaliza os obstáculos que o gás natural vem enfrentando no país para sua implantação como combustível automotivo.

Não estamos de acordo com a ótica dada pela matéria, de que as dificuldades acima sejam de responsabilidade da Petrobrás. A 'lentidão' destacada no texto, atribuída a essa companhia, é fruto da resistência que o Programa de Gás Natural enfrenta junto ao segmento de transporte coletivo urbano, seja público ou privado, em utilizá-lo como combustível, a menos que se concedam fortes subsídios que incentivem o seu consumo.

O gás natural, além das dificuldades já levantadas, ainda enfrenta discriminação tributária. O óleo diesel, produto a ser substituído pelo gn e que se constitui como principal gargalo do balanço energético do país, foi contemplado pela nova Constituição com a isenção do IVVC, ao passo que o gás natural ficou sujeito à incidência desse imposto. Isto, sem dúvida, agrava mais ainda a situação do preço final para o usuário, não obstante nosso esforço junto às autoridades municipais para sua isenção.

Assim, considerando que a reportagem em si exprime, predominantemente, opinião de ordem pessoal dos envolvidos, julgamos de suma importância, inclusive para melhor esclarecimento jun-

to à opinião pública, que essa conceituada revista oferecesse nova oportunidade sobre a matéria em referência, para a qual nos colocamos, desde já, à disposição do seu quadro de reportagem.

PEDRO CALDAS PEREIRA
Gerente de Produtos Químicos
Petrobrás Distribuidora S.A.
Rio de Janeiro-RJ

Não vemos nada de errado com a reportagem, que transmite informações colhidas durante seminário de operadores públicos realizado em São Paulo. Principalmente porque abriu espaço também para o representante da Petrobrás no encontro, José Raul de Moraes Neto.

*De qualquer maneira, não faltarão oportunidades para **TM** voltar ao assunto.*

**"Homem de Transporte"
manifesta apreço**

Foi com grande emoção que recebi a notícia da eleição do "Homem de Transporte" de 1990, por essa prestigiosa revista, agradecendo-me com a escolha de meu nome para o reconhecimento dessa honraria.

Sabidamente, a escolha anual do "Homem de Transporte" é evento esperado e a honra de ser o escolhido há que ser dividida com todos aqueles membros da diretoria da NTC, que me orgulho de presidir, e das demais entidades de representação do TRC, todos co-partícipes da ação que desenvolvemos à frente da nossa entidade máxima e que nos deu a projeção e o ensejo dessa verdadeira premiação.

Aproveito para manifestar o meu mais profundo apreço por essa publicação, dizer da minha enorme satisfação por ter sido escolhido o "Homem de Transporte" de 1990, o que muito honra a mim, à NTC e ao transporte rodoviário de carga.

Domingos Gonçalves de Oliveira Fonseca
Presidente
NTC — Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga



NEUTO

ESCREVE

Privatizar não é panacéia

A palavra de ordem é privatizar. No governo Collor, a privatização, tanto de ativos já existentes quanto de novos investimentos, assumiu ares de verdadeira panacéia. Dela, são esperados verdadeiros milagres, como o de solucionar a crise financeira do Estado ou o de servir de estímulo a um novo ciclo de crescimento.

O setor de transportes não escapou da nova moda. Sem recursos para recuperar os 115 000 km de rodovias federais, o governo quer livrar-se de boa parte da rede, entregando a manutenção à iniciativa privada. Segundo a Secretaria Nacional dos Transportes, toda estrada federal com tráfego superior a 12 mil veículos/dia é potencialmente privatizável. Fala-se até mesmo na duplicação ou na construção de rodovias pela iniciativa privada.

A participação de capitais privados na infra-estrutura de transportes é bem-vinda e até saudável. Mas, embora possa ajudar, a privatização não constitui remédio definitivo e infalível para os males da falta de recursos públicos.

Alega-se que privatizar a construção, manutenção ou operação da malha rodoviária é uma tendência verificada mundialmente. Entretanto, em todo o mundo, a exploração de rodovias por empresas privadas ainda representa percentual insignificante. E os mo-

delos usualmente citados ainda são pouco convincentes.

Alardeia-se muito, por exemplo, a experiência francesa. A França, de fato, opera 5 400 km de estradas, mantidas unicamente com recursos do pedágio, e espera adicionar, até o ano 2000, cerca de 3 000 km a essa malha. No entanto, dos nove grupos privados atraídos pela construção de estradas, apenas um sobreviveu. Os outros empreendimentos voltaram para as mãos do governo.

Nos Estados Unidos, embora a idéia de privatizar rodovias também esteja em ebulição, ainda são pouquíssimos os projetos conjuntos dos governos locais com a iniciativa privada.

Já na Malásia, berço dos decantados projetos BOT — Built Operate Transfer, a construção, a partir de 1988, por uma empresa particular de uma rodovia ligando a Tailândia a Singapura não dispensou substancial apoio do setor público.

Seria ingenuidade imaginar que é possível recuperar os custos da construção de uma rodovia — por mais movimentada que seja — unicamente através da cobrança de pedágio. Segundo estudos da Dersa, a construção da pista descendente da Imigrantes pela iniciativa privada não deu certo porque, para garantir a remuneração de 12% ao ano ao capital da concessionária, o governo teria de bancar 40% do investimento a fundo perdido; ou, então, permitir a cobrança de um pedágio de US\$ 10,50 por eixo a cada 50 km. A simples conservação do sistema consumiria de US\$ 1,70 por eixo a cada 50 km.

Como nenhuma empreiteira vai construir ou manter estradas por mero patriotismo, conclui-se que a privatização será, quando muito, uma opção marginal, a ser utilizada para atender a faixas específicas de demanda — isto é, clientes dispostos a pagar por serviços especiais.

O transporte tem caráter social, que a iniciativa privada não pode assegurar. Constitui, além disso, investimento indispensável para o desenvolvimento econômico. Nem sempre o retorno desse investimento vem em moeda sonante. O mais provável é que ocorra sob a forma de aumento da produção, ganho de tempo, menor consumo de combustível, menos gastos com manutenção dos veículos e redução do número de acidentes.

Se o transporte é tão importante, deveria merecer generosa fatia do Orçamento Geral da União. Como isso não vem acontecendo, a volta da vinculação de recursos é uma alternativa que não deve ser descartada. Afinal, governo existe, entre outras coisas, para fazer e conservar estradas. Mas, sem dinheiro, jamais poderá cumprir tal obrigação.

Empresa de Vitória transporta mais 17 mil



Foto: Arquivo TM

O sistema receberá articulados

Com a aquisição de 44 ônibus Volvo, a empresa União Transportes Coletivos, que pertence à Viação Grande Vitória, no Espírito Santo, espera transportar, a partir de janeiro, mais 17 mil passageiros por dia dentro do sistema Transcol. "Somos a primeira empresa a colocar os primeiros cinco articulados Volvos B58 no sistema Transcol a partir de novembro", confirmou Geraldo Majella, assessor da diretoria da Viação Grande Vitória, revelando que, com o investimento de Cr\$ 600 milhões, a empresa vai aprimorar o atendimento de 60% dos usuários transportados em Vitória.

Esses articulados, dotados de caixa de câmbio automática (outros dezessete são B58 convencionais), possibilitam ao motorista guiar sem trocar marchas, evitando solavancos nas arrancadas e nas mudanças de marcha e contribuindo para maior conforto dos passageiros.

Os articulados vão integrar, por meio de linhas tronco-alimentadoras, seis terminais na região da Grande Vitória: Carapina, Itacibá, Laranjeiras, Vila Velha, Ibis e Campo Grande.

A União administra uma frota de 108 ônibus do governo capitaba. A maior parte desses ônibus são padrons de seis portas, fabricados pela Mafersa, mode-

lo M-210. No início de 1991, a frota própria da União totalizará 63 veículos novos, dos quais quinze Volvos B58 com câmbio automático.

No momento, o Sistema Inter municipal de Transporte da Grande Vitória assegura o transporte de 400 mil pessoas por dia. As empresas União e Grande Vitória são responsáveis por 30% do sistema em operação.

Rede nega favorecimento à Multiterminais

O contrato para transporte de contêineres por ferrovia entre São Paulo—Rio de Janeiro—São Paulo, assinado pela Rede Ferroviária Federal com a Multiterminais, empresa carioca do grupo Transroll, não é exclusivo e nada tem de irregular. A afirmação é do diretor de Marketing da Rede, João Bosco de Freitas, diante de denúncias de favorecimento a Richard Klien, diretor do grupo e amigo de Paulo César Farias, o "PC", tido como eminência parada do governo Collor.

Na versão de Freitas, a Rede procurou a Multiterminais, que tem uma área alfandegada próxima à estação Arará, no Rio, para propor o serviço. "Não procuramos outra empresa porque não temos como ceder área para movimentação de contêineres."

Mas a Multiterminais utiliza o terminal da Rede em São Paulo para movimentação, confessou Geraldo Ferreira de Sá, diretor da empresa. O contrato, com duração de um ano, é prorrogável de acordo com o interesse das partes e prevê uma viagem semanal em cada sentido com quinze vagões para três contêineres de 3 m x 20 m cada um. "Durante os primeiros seis meses a Rede receberá o equivalente a US\$ 540 por vagão", diz Freitas (ou US\$ 510, na versão de Sá). A partir daí, haverá um reajuste de 10% em dólar ou 'reajustes progressivos até chegar a US\$ 678 por vagão no final do contrato', segundo Sá. A viagem de 470 km du-

ra catorze horas em cada sentido e a Multiterminais cobra dos clientes o equivalente a US\$ 450 por contêiner no serviço porta a porta, 33% menos do que o frete rodoviário.

Freitas afirma que a Rede está aberta a mais interessados que queiram usar seus trilhos e composições. Sá informa que está confiante no sistema que chamou de TEF — Transporte Expresso Ferroviário Intermodal, que será estendido até o porto de Santos e terá frequência diária.

Inquérito vai apurar desmandos no Lloyd

O inquérito administrativo aberto na Companhia Lloyd Brasileiro, por determinação da Secretaria Nacional de Transportes, para apurar irregularidades nos últimos contratos assinados pela diretoria — e que já provocaram a queda de José Carlos Urritigaray e de Luís Eduardo Correia da Costa, respectivamente presidente e diretor comercial —, deverá ser concluído antes do final do ano. Caso o veredicto constate 'má gestão', o caso Lloyd será remetido para a Justiça.

O motivo principal da investigação está relacionado ao conteúdo de contratos firmados, em fins de agosto, entre o Lloyd e a CMN — Companhia Marítima Nacional. Na ocasião, por iniciativa de Urritigaray e Costa, a CMN ganhou parte dos direitos de exploração das linhas da Costa Leste americana e da rota Brasil—Argentina, por US\$ 60 milhões anuais, num período de cinco anos. Como essa cessão violava disposições estatutárias, o Conselho de Administração do Lloyd anulou os contratos.

Consultada por TM em 14 de novembro a assessoria do atual presidente, Francisco José de Paiva Chiara informou apenas que a companhia passa por situação financeira extremamente difícil, com navios 'arrestados' pelos credores como garantia para o pagamento das dívidas.



Canhedo: condições similares às da Shell

Vasp propõe novo contrato à Petrobrás

Às voltas com a acusação de ter praticado 'tráfico de influência' para obtenção de vantagem ilícita no pedido de empréstimo à BR Distribuidora, Wagner Canhedo, controlador da Vasp, apesar da repercussão negativa do caso encaminhou em novembro nova proposta de empréstimo à direção da estatal.

Quando o escândalo veio à tona, Canhedo gozava do apoio de Paulo César Farias para consolidar seu plano de 'privatizar' a Vasp à custa do dinheiro público, mediante empréstimos favoráveis junto a instituições como o Banco do Brasil e a Petrobrás. O empresário alegava que a Vasp contribuía com US\$ 2 milhões a US\$ 3 milhões no faturamento da estatal, exigindo, portanto, empréstimo de US\$ 40 milhões com prazo de pagamento de dez anos e juros de caderneta de poupança.

Agora, Canhedo deseja que o novo presidente da Petrobrás, Eduardo Teixeira, aprove um empréstimo de US\$ 20 milhões, em dinheiro, com o prazo de cinco anos para quitar e a juros de 12% ao ano mais correção monetária. Em contrapartida, a estatal teria exclusividade para fornecer 50% do combustível consumido pela companhia durante o período de vigência do novo contrato. Segundo Canhedo, este mesmo tipo de negócio foi fechado entre a Shell e a Vasp. Entretanto, a Petrobrás estuda cuidadosamente a proposta e ainda não tomou posição definida sobre o assunto. Com a negociação em aberto, Canhedo chegou a dizer que, caso a Petro-

brás rejeite sua proposta, ele procurará uma nova distribuidora, mas não descartou a hipótese de aceitar o valor do empréstimo em combustível.

A batalha por esses recursos, segundo Canhedo, é necessária para saldar contratos de leasing que a companhia assumiu no exterior para a compra de novos aviões. A Vasp pretende rever os 1 022 contratos assinados com fornecedores e assim reduzir 40% dos custos gerais da empresa.

Combustíveis pagarão manutenção de estradas

O secretário nacional de Transportes José Henrique D'Amorim Figueiredo não quis revelar, durante a abertura do Salão do Automóvel, quanto pretende cobrar de taxa sobre os combustíveis, em substituição ao selo-pedágio. O projeto de lei que ficou de enviar ao Congresso estabelecerá apenas o montante a ser arrecadado para recuperar as estradas federais. "Não será um percentual sobre o preço do litro dos combustíveis, mas sim uma taxa fixa cujos recursos devem somar o equivalente a US\$ 1,15 bilhão por ano", esclareceu.

Defendendo maior taxação para o diesel do que para o álcool ou para a gasolina, o secretário afirmou que os veículos comerciais desgastam mais as rodovias, consumindo 24 milhões de l³ de diesel por ano. "A solução seria utilizar pesos diferenciados para o álcool, para a gasolina e para

o diesel, visando ratear essa quantidade", declarou.

Para justificar a cobrança da taxa — o imposto seria inconstitucional —, D'Amorim argumenta que o usuário acabará sendo beneficiado, uma vez que as rodovias em bom estado diminuem o tempo de viagem e o desgaste dos veículos, fazendo baixar o custo do frete e, conseqüentemente, dos produtos: "A taxa será deflacionária", garantiu. "A sociedade brasileira paga de 4 a 5% a mais nos preços dos produtos consumidos, por mês, por causa do mau estado das estradas", aduziu. Segundo ele, o custo do transporte aumenta até 40% e o consumo de combustível, 32% em rodovias em estado precário, se comparados com outra em bom estado.

Volvo e Senai vão treinar motoristas

Motoristas profissionais agora podem fazer gratuitamente o Curso de Direção Defensiva, patrocinado pela Volvo e pelo Senai. As inscrições podem ser feitas nos concessionários Volvo ou nas escolas mantidas pelo Senai no país. Frotistas de ônibus ou caminhões que dispuserem de centros de treinamento podem reciclar seus instrutores. Material de apoio, como fitas de vídeo e apostilas, será fornecido gratuitamente às empresas.

Segundo J. Pedro Corrêa, coordenador do Programa Volvo de Segurança no Trânsito, a estruturação do curso exigiu mais de trinta horas de gravações em vídeo, abrangendo situações de perigo nas estradas. "No final, montamos quatro vídeos, com a duração de oitenta minutos", observou. De modo didático, os vídeos ensinam como fazer a pré-inspeção do veículo antes da viagem e mostram desde fatos corriqueiros do dia-a-dia do motorista até situações de emergência. Além disso, oferecem dicas para o profissional melhorar o desempenho seguro ao volante.



Foto: Arquivo TM

Figueiredo: nova taxa será deflacionária

Acav protesta contra 'juros exorbitantes'

“Se não fossem as taxas exorbitantes de financiamento, de 60 a 70% de juros reais prefixados ao ano, o carro-chefe das vendas seria o leasing”, protestou Augusto Penna de Barros Cruz, presidente da Acav — Associação Brasileira dos Distribuidores Volkswagen Caminhões, na inauguração da nova sede, no bairro paulista-no de Indianópolis.

Augusto Cruz ressaltou que o fato de as empresas de leasing permanecerem fechadas aos clientes da rede gera dificuldades para aquisição de veículos novos.

Em seus cálculos, 4% do total da frota nacional (1 milhão de veículos) está sucateada e precisa ser renovada. “Mas, com o



Foto: Divulgação

Barros Cruz: renovação prejudicada

Finame proibido desde março pelo Plano Collor, a renovação de frota fica prejudicada.” Reforçando esses argumentos, João Alves Neto, diretor de Economia e Planejamento da Acav, comentou que o sistema bancário “carrega a mão no *spread* para se ver livre da inadimplência, com vistas a recuperar, eventualmente, o capital emprestado”.

Na previsão de Cruz, o ano será fechado com 19,3% de participação da Volkswagen; e a perspectiva para 1991 é de 25%, com vendas que irão oscilar entre US\$ 400 milhões e US\$ 500 milhões. Em novembro, a Acav garantiu todos os pedidos em carteira até 30 de janeiro de 1991.



Fotos: Paulo Igarashi

O caminhão 600 000° fabricado pela Scania em todo o mundo foi doado à LBA

Scania 600 000° é produzido no Brasil

Ao som de *Assim falava Zaratustra*, de Richard Strauss, um caminhão T112 HW 360, branco-pérola, ganhou o pátio externo da fábrica Scania, em São Bernardo, no dia 25 de outubro. A aparição foi aplaudida por 150 pessoas convidadas a assistir à comemoração da produção do 600 000° caminhão Scania em todo o mundo e que saiu da linha de montagem da subsidiária brasileira.

O caminhão foi doado à LBA — Legião Brasileira de Assistência para ser utilizado no transporte de produtos destinados à população de baixa renda. Segundo Arne Karlsson, presidente da empresa, o Brasil foi escolhido para comemorar esse recorde por ser o maior mercado interno do mundo da marca Scania. “Nossa previsão é expandir em 50% a capacidade de produção da fábrica nos próximos anos, graças a um programa de investimentos de US\$ 100 milhões”, disse.

que gerar maior satisfação entre os funcionários” e ajuda na observação “das diretrizes traçadas pela empresa”. A segurança da frota também é beneficiada, ainda segundo ele, reduzindo as indenizações por danos a terceiros e tornando a operação dos ônibus mais econômica.

Para o engº Ricardo Simões, da Mercedes-Benz, o desempenho de veículos comerciais movidos a gás natural evidencia duas vantagens: redução no consumo de óleo diesel e diminuição da porcentagem de material particulado emitido na atmosfera dos centros urbanos.

Sem meias palavras, Márcio Fortes, presidente do Banerj, aconselhou os empresários a procurarem novas linhas de crédito para investimento em instalação de estações, oficinas, terminais e garagens, “além da pesquisa para o desenvolvimento de motores que economizem combustível e projetos de informatização dos sistemas”. Reafirmou, contudo, que o Banerj pode financiar a aquisição de novos veículos.

Fetranspor reclama criação de corredores

Durante o 2º Encontro dos Transportadores de Passageiros do Rio de Janeiro, realizado no Senai, José Carlos Reis Lavouras, presidente da Fetranspor, defendeu a criação de corredores privados para ônibus e melhores terminais de integração com outros modais, ressaltando que a sua implantação não poderia estar dissociada da necessidade de conservação adequada das vias públicas.

Ao falar sobre investimento em recursos humanos, Luiz Carlos Urquiza da Nóbrega, atual secretário executivo da Fetranspor, frisou que “o treinamento conse-



Lavouras: maior segurança para a frota

ONDE ESTÁ A QUALIDADE DO PRODUTO NACIONAL?

Nossa indústria tem superado todos os desafios e, hoje, exporta seus produtos para os cinco continentes, além de vestir, abrigar e dar conforto a 150 milhões de brasileiros.

Agora, a palavra de ordem é perseguir o máximo de qualidade naquilo que produzimos, para conquistarmos melhor qualidade de vida.

E a indústria brasileira sabe onde encontrar o parceiro certo para assinar seus produtos com qualidade total.

INTERNACIONAL

Do caminhão para a van, a vantagem do Metroswap



Fotos: Divulgação

Sistema combina reboque e vans

A idéia de manter grandes caminhões no transporte rodoviário, deixando a entrega urbana a cargo de pequenas vans de até 3,5 t, nunca pôde ser realizada, devido aos custos da armazenagem e transferência de carga e à enorme diferença de altura entre os veículos. Para eliminar essas dificuldades, a Ray Smith Demonstrables, da Inglaterra, lançou o sistema Metroswap.

Trata-se de um reboque com suspensão a ar de longa variação que permite ao equipamento abaixar o suficiente para manobrar sob contêineres de 3,6 m de comprimento deixados por veículos de 3,5 t. Esteiras rolantes hidráulicas entre as longarinas do chassi ajeitam os contêineres (quatro, no máximo) na posição. Na descarga, a operação é inversa. Uma só pessoa pode manejar o sistema.

Segundo a Ray Smith, carga ou descarga demoram 'alguns minutos'.

David Browning, diretor de Vendas da empresa, diz que a plena utilização do Metroswap envolve maiores custos com mais veículos e motoristas. "Mas o sistema tem lógica econômica. A utilização de pequenos veículos em centros urbanos aumenta a rapidez da entrega. Além disso, essas vans podem trabalhar 24 horas por dia em cidades, o que não é o caso dos caminhões."

Ferrovias subterrâneas para aliviar congestionamento

O governo britânico aprovou a construção de uma ferrovia subterrânea de 11 km entre duas estações de Londres (Paddington e Liverpool Street) para aliviar o congestionamento do metrô da cidade. A ferrovia subterrânea é polêmica: seu custo é de US\$ 2,8 bilhões, metade do custo da linha de alta velocidade de 116 km entre Londres e o Channel Tunnel, que ainda espera definição governamental. A sua construção deve adiar o início das obras de uma nova linha de metrô ao sul da cidade.

Maior ferry do mundo em serviço no mar Báltico

Silja Serenade, o maior ferry do mundo, entra em operação na rota Estocolmo (Suécia)—Hícvink (Finlândia) em novembro na frota da empresa Silja Line sueca. Com 5,5 mil t, o *Serenade* é maior que o *Titanic*. Ele mede 203 m de comprimento e pode atingir a velocidade de 23 nós, através de motores diesel de 11 000 HP cada. O *Serenade* acomoda quarenta carros e 2 500 passageiros (mil a mais que o transatlântico *Queen Elisabeth II*). Há cinco convéses para passageiros (ligados por oito elevadores) e trinta lojas e restaurantes.

O *Silja Serenade* chega num momento de apreensão entre os

operadores do mar Báltico. O tráfego entre a Suécia e Finlândia (9,2 milhões de passageiros/ano) não registra crescimento, pela primeira vez desde os anos 50, enquanto os serviços de cargas caíram até 25% em 1969. A recessão econômica deve afetar também os serviços de conferências (realizadas a bordo dos ferries), importante fonte de renda das operadoras. A proposta de pôr fim às lojas *duty-free* é outra preocupação. Para complicar, as operadoras do mar Báltico estão, no momento, em fase de renovação de suas frotas. Entre 1990 e 1992, oito novos ferries (todos maiores que os em operação hoje) serão lançados ao mar.

Coréia anuncia planos para trens de alta velocidade

A ferrovia estatal coreana abriu concorrência internacional para a construção de uma linha de 410 km entre a capital Seul e a cidade de Pusan, no Sul do país. Os trens deverão viajar a 300 km/h, carregar mil pessoas e realizar a viagem em duas horas. A obra deve estar pronta em 1998. Uma exigência do governo é que a empresa vencedora da concorrência deve transferir tecnologia aos parceiros coreanos envolvidos no projeto, cujo custo é estimado em US\$ 8 bilhões.

Alemanha testa óleo vegetal como combustível

A Veba, o maior conglomerado do setor energético da Alemanha, está testando óleo de semente de colza como combustível, em conjunto com a Mercedes-Benz e a Volkswagen. A idéia é misturar o óleo vegetal ao diesel, na proporção de 1:4, para diminuir o índice de poluição. Se os testes iniciais forem bem-sucedidos e se o preço do petróleo continuar alto em 1991, testes de grande escala serão refeitos na Alemanha, com vistas à realização comercial do projeto.



SENAI: MÃO-DE-OBRA PARA PRODUTOS DE QUALIDADE!



Em 770 unidades de ensino e pesquisa distribuídas por todo o país, o SENAI forma profissionais de qualidade para toda a indústria nacional.

São mais de 1.200.000 brasileiros que levam, a cada ano, técnicas e conhecimentos para ajudar nossa indústria a melhorar, cada vez mais, a qualidade total dos nossos produtos.

SISTEMA CNI ■
senai

*um parceiro certo para
a qualidade industrial.*

A vitória da "nova NTC"

Depois de promover uma 'grande faxina', Domingos Fonseca é eleito "Homem de Transporte" de 1990

■ Era uma vez um médio volante alto e ofensivo que sonhava ser titular do Palmeiras e jogar ao lado de ídolos como Mazola e Nardo. Uma incômoda miopia, no entanto, acabou mudando seu destino. Mais de vinte anos depois de pendurar as chuteiras, o administrador de empresas Domingos Gonçalves de Oliveira Fonseca, 49 anos, tornou-se um exímio tenista e canaliza suas energias para outras atividades, pouco esportivas. Além de dirigir sua própria transportadora, a Unitown, Fonseca é, desde o início deste ano, o novo presidente da NTC, a associação nacional das empresas de transporte de carga.

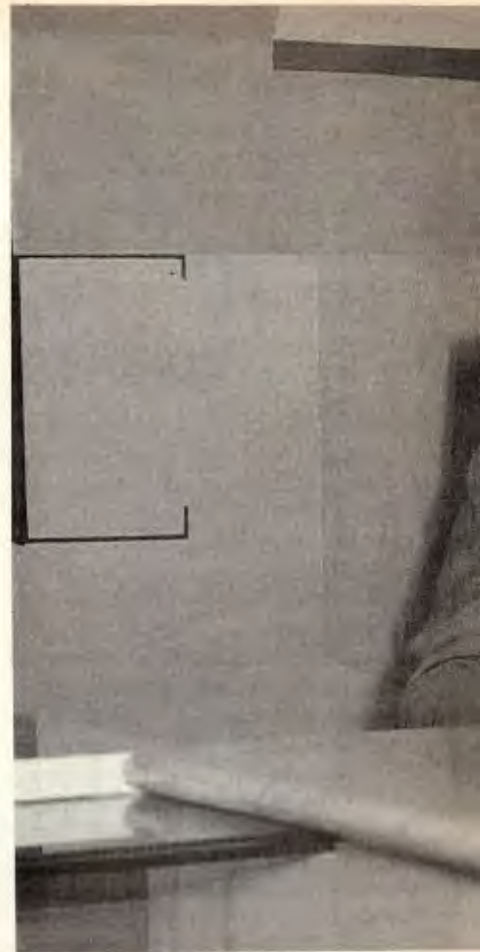
Se o esporte perdeu um craque em potencial, o transporte parece ter ganho um líder. Menos de um ano depois de assumir a NTC, Fonseca foi eleito pelos leitores de **TM** "Homem de Transporte" de 1990 (veja quadro). "Minha escolha é um prêmio para um time que está tentando criar uma nova NTC", comemora. Trata-se de uma mudança que começou com a arrumação da própria casa. "Este foi um ano em que tivemos de fazer uma grande faxina", afirma o "Homem de Transporte" de 1990. "O setor estava muito desunido", explica. "Havia uma certa dispersão na NTC e até

uma certa indolência dos funcionários", prossegue. Era um clima que "passava para os associados, na medida em que eles se relacionavam com a entidade". Até que o Plano Collor obrigou a diretoria a dispensar mais de 30% do quadro, que caiu de oitenta para 53 pessoas, de uma penada só.

Ao contrário do que se poderia esperar, "a entidade não só continuou funcionando como a qualidade do atendimento melhorou muito". Ocorreu, paralelamente, um trabalho de reordenação das tarefas, eliminação de cargos supérfluos, motivação dos funcionários e contratação de novas pessoas. "Algumas lideranças internas muito negativas foram suprimidas", conta Fonseca.

Para melhor acompanhar o desempenho de cada um, foi instituído um processo permanente de cobrança e avaliação de todas as tarefas e todas as áreas.

Dois prioridades — Os diretores deixaram de ser decorativos e ganharam funções específicas. Hoje, o presidente não tem tarefas de rotina. "Mas não abre mão de participar das grandes discussões e ditar a filosofia do trabalho", ressalva Fonseca. Uma filosofia cujo objetivo central consiste em "melhorar o



Fonseca na presidência da NTC:...

nível de informação técnica a que o empresário tem acesso para que gerencie melhor seu negócio", define o empresário do ano.

Para colocar em prática suas idéias, vem investindo fortemente nas áreas técnicas e de comunicação.

As personalidades mais votadas

| Nome | Porcentagem das indicações |
|--|----------------------------|
| 1. Domingos Fonseca <i>NTC</i> | 7,69 |
| 2. Wagner Canhedo <i>Vasp</i> | 5,13 |
| 3. Sebastião Ubson Ribeiro <i>Dom Vital</i> | 4,27 |
| 4. Romeu Nerci Luft <i>Setcergs</i> | 3,85 |
| 5. Edson R. Ferreira <i>Setcesp</i> | 3,00 |
| 6. Orestes Quércia <i>Governador SP</i> | 2,56 |
| 7. Oswaldo Dias de Castro <i>CNTT</i> | 2,14 |
| 8. Osires Silva <i>Ministro</i> | 1,71 |
| 9. Romeu Pansan <i>Setcesp</i> | 1,71 |
| 10. Aylmer Chieppe <i>NTI</i> | 1,71 |
| 11. Deoclides Giovanella <i>Giovanella</i> | 1,71 |