

# transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 354 - DEZEMBRO 1993 - CR\$ 1.200,00



Editora TM Ltda



## GRUPO MARTINS COMO ESCOAR 300 MIL T POR ANO

COMERCIAIS LEVES  
Mercedes vai buscar na  
Espanha o MB-180 D

ÔNIBUS RODOVIÁRIOS  
Volvo 'vitamina' linha  
com o B-12 sueco

ROUBO DE CARGA  
Os frutos da  
mobilização

# Fórmula para ganhar dinheiro:



## Shell Fórmula Diesel.

A fórmula de Shell Fórmula Diesel tem uma grande concentração de dois elementos muito ativos: economia e lucro.

Porque ela tem detergentes, agentes dispersantes e anticorrosivos que limpam e protegem as peças contra a ferrugem. Resultado: economia na manutenção.

Tem agentes antiespuma que proporcionam um abastecimento mais rápido e mais completo. Resultado: economia com a mão-de-obra utilizada e lucro com o fim do desperdício de combustível.

Tem componentes que melhoram a combustão,

dando mais força, mais desempenho ao motor. Resultado: economia de até 5% de combustível.

De hoje em diante, use sempre Shell Fórmula Diesel nos tanques de sua frota. Resultado: muito mais dinheiro em seu caixa.

Shell Fórmula Diesel. Esta é a fórmula certa.



### Só Shell tem a fórmula.

Shell Fórmula Diesel estará inicialmente disponível nas áreas de SP, RJ e MG.

## SUMÁRIO

### REDAÇÃO

**Editor**  
Neuto Gonçalves dos Reis

**Redatora-Chefe**  
Valdir dos Santos

**Redator Principal**  
Gilberto Penha de Araújo

**Redator**  
Walter de Sousa

**Colunista**  
José Luiz Vitú do Carmo

**Fotógrafo**  
Paulo Igarashi

**Serviços Editoriais**  
Freelance Comunicações Ltda.

**Arte/Produção**  
Duatrix 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) 222-1766  
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) CR\$ 13 400,00  
Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda.  
Exemplar avulso CR\$ 1 200,00. Em estoque apenas as últimas edições.

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

### Circulação: 20 000 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: **(011) 571-5869**  
Telex: **(011) 35247**

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

**IVZ**  
Instituto Verificador de Circulação  
Filiada à ANATEC e à ABEMD  
Circula em Janeiro/1994

### HOMENAGEM

**11 CNT concede medalha a incentivadores do setor**  
Dentre os quinze homenageados está o editor de TM

### DISTRIBUIÇÃO

**12 Martins: a logística como essência do atacado**  
Grupo espera duplicar sua atividade em cinco anos

### ROUBO DE CARGA

**16 Setcesp mobiliza todos os lesionados por roubo**  
Em oito meses de ação, números positivos já aparecem

### LANÇAMENTO

**19 Mercedes-Benz importa van, furgões e caminhão**  
Produtos da subsidiária espanhola chegam ao país

### MARÍTIMO

**22 Operadores debatem regras para o Mercosul**  
Saída está na containerização e no multimodalismo

### LOGÍSTICA

**24 II Normaslog discute paletes alternativos**  
Borracha, papelão e plástico são opções recicláveis

### HOMEM DE TRANSPORTE

**27 Sebastião Ribeiro conta suas paixões a TM**  
Perfil mistura futebol, política e transporte

### TRANSPORTE AÉREO

**30 Cresce carga na rota Manaus—São Paulo**  
ITA, Varig e Transbrasil comemoram com investimentos

### RODOTRILHO

**35 Areeiros passarão a utilizar sistema da RFFSA**  
Quarenta carretas/dia deixarão a Via Dutra em janeiro

## Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

### IMPORTAÇÃO

**39 Volvo lança o chassi B12, com motor traseiro**  
Novo veículo é o mais potente do mercado brasileiro

### TREINAMENTO

**44 Metrobus reduz acidentes valorizando RH**  
Produtividade aumenta com a qualidade do serviço

### NOVIDADE

**47 MBB apresenta chassi urbano 1620**  
Principal inovação é o *intercooler* no motor dianteiro

### BILHETAGEM

**48 Ônibus paulistanos darão adeus às catracas**  
Doze mil veículos serão automatizados até 1995

### SEÇÕES

Neuto Escreve - 4 Atualidades - 5 Rumos e Rumores - 36  
Produtos - 37 Última Parada - 49



NEUTO

ESCREVE

## As distorções da planilha

*Em boa hora, a NTC — Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga contratou os serviços da Fipe para rever o sistema tarifário e o índice nacional de custo do setor. Trata-se de uma excelente oportunidade para passar a limpo alguns critérios e conceitos que, embora consagrados pelos usos e costumes, deixam a desejar, tecnicamente falando.*

*É o caso, por exemplo, do tratamento hoje dispensado às despesas administrativas e de terminais. Usualmente, essas despesas costumam ser computadas na planilha, como um percentual sobre os custos de transferência, ou seja, acrescenta-se, no final do cálculo, uma determinada 'taxa de administração'. Por trás desse procedimento, estão implícitas as suposições de que os custos administrativos e de terminais têm, em relação ao percurso, tanto componentes fixos como variáveis, e de que esses componentes se distribuem na mesma proporção que os custos fixos e variáveis de transferência.*

*Outra consequência desse modelo é a de proporcionar um rápido crescimento não só dos fretes como da receita mensal com o percurso. Em compensação, as tarifas das curtas distâncias acabam sendo bastante reduzidas.*

*Atenta a essa distorção, a NTC, quando elaborou o seu primeiro sistema tarifário, ainda em 1980, tratou de adotar outro critério. Depois de pesquisar as despesas administrativas e de terminais, e as toneladas movimentadas por várias empresas de transporte, simplesmente dividiu o valor agregado (soma) das despesas pelo valor agregado (soma) das toneladas. Os técnicos chegaram, assim, a uma despesa média por tonelada movimentada que é rigorosamente a mesma, qualquer que seja o percurso. Isso quer dizer não apenas que a empresa arrecadará mensalmente mais fundos para cobrir suas despesas administrativas e de terminais nos percursos curtos como também que os fretes serão melhores nas distâncias menores, e crescerão menos rapidamente com o percurso.*

*Esse método, que considera as despesas administrativas e de terminais como parte integrante do custo fixo do transporte, deu origem a uma variante. Nela, a 'taxa de administração' é aplicada apenas sobre o custo fixo de transferência.*

*Parece razoável admitir, especialmente em casos de transferência ponto-a-ponto, ou direta, do terminal de origem para o de destino, que o percurso tem pouca, ou praticamente nenhuma, influência sobre as despesas administrativas e de terminais (especialmente se a transportadora utiliza carreteiros nas longas distâncias e não lança mão de filiais ou de pontos de apoio). No entanto, já não se pode dizer o mesmo quando se trata de uma empresa dedicada à distribuição, por exemplo, de carga itinerante. Principalmente quando essa empresa dispõe de uma boa rede de terminais para triagem e para reendereço das cargas, ou utiliza sistemas do tipo hub-and-spoke. Essa possibilidade sugere que nem todas as despesas administrativas e de terminais são fixas. Portanto, seria necessário identificar os custos variáveis e agrupá-los numa categoria própria.*

*Passar as planilhas a limpo também exigiria reexame de outras questões. Uma delas é a hipótese de cálculo que vigora atualmente, segundo a qual todo o transporte é feito por frota própria, quando, na verdade, boa parte dele é realizado por autônomos. Essa falsa premissa, somada a um frete-valor superestimado, e à proliferação das 'generalidades', explicam um fenômeno aparentemente inexplicável — como as transportadoras sobrevivem e, muitas vezes, até lucram, mesmo praticando generosos descontos. Diga-se, finalmente, que hoje é muito difícil comparar propostas de fretes. Frete-peso, frete-valor e 'generalidades' são grandezas heterogêneas e, às vezes, até mesmo incompatíveis. O que torna o atual sistema tarifário uma verdadeira colcha de retalhos.*

## Trilhos da Ferroeste esperam a nova safra

A Cooperativa Agrária de Entre Rios, localizada em Guarapuava (PR), a 300 km de Curitiba, espera a próxima safra de milho e de soja, prevista para março e abril próximos, para inaugurar o primeiro trecho construído da Ferroeste — Ferrovia Paraná Oeste. A linha, de 12,8 km, que liga a Cooperativa aos trilhos já existentes da Rede Ferroviária Federal, em Guarapuava, exigiu 16 km em obras ferroviárias, e investimentos de US\$ 12 milhões.

O trecho foi entregue pelo governo do Paraná em agosto deste ano, e a passagem da linha pela Agrária já estava prevista no tronco inicial do projeto, tendo sido antecipada diante do investimento de US\$ 14 milhões, feito pela Cooperativa para a construção de um terminal rodoferroviário. Além da safra, o início da operação desse trecho também depende da construção, pela Agrária, dos pontos de carga e de descarga.

O diretor superintendente da Ferroeste, José Carlos Senden Júnior, ressalta que a antecipação desse módulo ferroviário se justifica pelo interesse e pela importância econômica da cooperativa. Segundo Senden, cerca de 100 km fracionados já estão prontos para receber os trilhos, mas não compensa e nem faz sentido instalá-los por fases.

Outro fator de relevância para o direcionamento e para a prioridade das obras na região de Guarapuava é a participação da Cooperativa no cenário agroindustrial brasileiro. Sozinha, é responsável por 0,5% da produção agrícola nacional.

Além disso, o terminal também atenderá a megaindústria de farelos, que será instalada na região até o final de 1994. A Copersul é uma cooperativa que reúne grupos de peso, como, por exemplo, Batavo, Castrolanda, Arapoti,



Foto: Divulgação

No primeiro trecho da Ferroeste, de 16 km, foram investidos US\$ 12 milhões

Witmarsum e a própria Agrária, que detém 43% de seu capital. Segundo dados fornecidos pelo presidente da Agrária, Mathias Leh, a produção de farelo de soja prevista para a Copersul é de 1 100 t/dia, e a perspectiva de produção anual chega a 400 mil t de grãos. Destas, 250 mil t de farelo de soja serão exportadas. O terminal rodoferroviário construído pela Agrária, segundo Senden, “é o embrião do grande complexo agroindustrial esperado com a implantação da Copersul, onde a Agrária investirá um total de US\$ 50 milhões”.

## Volkswagen lança nova cabina até março

A Volkswagen reformula, entre janeiro e março, toda a linha de cabinas de seus caminhões, de 7 t a 35 t, e aproveita para lançar um novo modelo de caminhão, o 8-130, com motor MWM da série 10 turbinado, para complementar a série dos leves. Dessa maneira, antecipa os lançamentos, sobre os quais, segundo fontes da própria fábrica, havia informado, em outubro (ver TM 352, página 34), que só seriam lançados no segundo semestre. A informação, vinda da Tecnon Plásticos Ltda., que desenvolveu o projeto para a Autolatina, acabou sendo confirmada pela Volkswagen, embora sem precisão de data.

As novas cabinas serão construídas em resina sintética termo-

formadas a vácuo e com tecnologia da Tecnon, e substituirão as de chapa de aço moldadas em fibra de vidro. Além dos componentes da cabina, a Tecnon fornecerá grade frontal, defletor de ar, fillers (complementos dos pára-choques e da grade), estrutura para o painel de instrumentos e console do teto de toda a linha.

Iniciado em outubro de 1992, o projeto das novas cabinas foi dividido em três etapas: concepção, componentes de estilo e fabricação; em dezembro, já estava na última. A Tecnon investiu perto de US\$ 3 milhões no projeto, e espera aumentar em US\$ 1,2 milhão ao ano o seu faturamento com o fornecimento dos componentes da cabina para a linha Volkswagen. O projeto prevê o fornecimento por cinco anos.



O 8-130, da Volks: resina sintética

## Termina a concessão do Porto de São Sebastião

O governo federal não tem interesse em renovar a concessão do Porto de São Sebastião para o governo paulista, informou o engenheiro José Manuel Costa Alves, diretor de Terminais do Dersa, que se mostrou simpático à prorrogação por mais dez anos. Em debate sobre a situação do porto, no Instituto de Engenharia, no dia 25 de novembro, Alves lembrou que o período de concessão de sessenta anos de administração pelo governo de São Paulo esgota-se em 1994. Vilson Costa, vice-prefeito de São Sebastião, por sua vez, cobrou investimentos no porto: "Bastariam US\$ 5 milhões para se construir três dolphins, e o retorno viria em dez anos."

Com apenas 150 m de cais disponíveis, o porto só admite um navio por vez. Por isso, sua capacidade fica limitada a 600 mil t de cargas por ano, embora a atual administração pretenda chegar a 800 mil. "Estamos interessados em movimentar uma quantidade maior de cargas pesadas, como, por exemplo, bobinas de aço, da CSN, mais rentáveis que o algodão."

José Alves informou que o volume de carga vem caindo. Em setembro de 1992, foram 29 mil t contra apenas 15,2 mil t um ano depois. "No acumulado do ano, a queda chega a 43%", lamentou. Alves atribui a queda à "agressividade dos portos de Santos e de Imbituba (SC). "Se tivéssemos dois berços, teríamos maior eficiência operacional", reconhece Alves.



Foto: Paulo Igarashi

Participantes acham que profissionais mal formados contribuem para insegurança

## Técnicos criticam formação de motoristas

Os sistemas de habilitação de motoristas nos países do Cone Sul carecem de melhorias nas condições da infra-estrutura das auto-escolas, de incentivos a programas de educação, e de fiscalização da atividade, no sentido de assegurarem a formação profissional dos candidatos, a fim de contribuir para a redução do número de acidentes de trânsito nas cidades e nas rodovias.

Foi esta uma das conclusões a que chegaram os representantes do Chile, do Uruguai, da Argentina, do Paraguai e do Brasil, de Israel e da Alemanha, que participaram do Simpósio Sul-americano Volvo de Segurança no Trânsito, no Hilton Hotel, no dia 17 de novembro.

"No Paraguai, há locais onde se consegue a habilitação por telefone", disse José Tomás Rivarola, chefe do Departamento de Transporte da Municipalidade de Assunção, reconhecendo que isso compromete o sistema atual de controle e de avaliação dos pretendentes à carta. Porém, destacou o convênio de cooperação entre Paraguai e Israel, de 1990, que permitiu a vinda de um grupo de técnicos israelenses para implementar o projeto Comi, voltado para a criação de Escolas de Condutores.

Por sua vez, Beatriz Tabaco, do Uruguai, afirmou que a divisão

do país em dezenove departamentos traz obstáculos à organização. "Nosso sistema de habilitação é um pouco complicado", declarou, explicando que Montevidéu, com 2,5 milhões de habitantes, é servida por 63 auto-escolas. "No interior não existe auto-escola, e o ensino prático de dirigir fica a cargo da família", revelou.

De acordo com Gabriel Aldoinei Vargas, técnico do Ministério dos Transportes, no Chile não é obrigatório fazer auto-escola para se obter carta de habilitação.

## Belo Horizonte ganha segunda revenda Volks

O grupo Tarraf e Elmaz, proprietário da Cotave, concessionária Volkswagen de caminhões e de ônibus, em São José do Rio Preto (SP), inaugurou em novembro sua segunda casa, a Elmaz, localizada no Bairro Califórnia, em Belo Horizonte, às margens da Rodovia BR-040, que liga a capital mineira a Brasília. Ocupando terreno de 12 mil m<sup>2</sup>, a concessionária Elmaz tem três mil m<sup>2</sup> de área construída, treze boxes de serviços, e mais dois para funilaria e para pintura, e construção dentro dos padrões exigidos pela marca. Roberto Moreno, gerente comercial da empresa, informa que o grupo adquiriu um terreno anexo de 30 mil m<sup>2</sup>, visando uma futura ampliação das instalações.

### PISCA

■ Nicolau Rezé é o novo presidente da Abla — Associação Brasileira de Locadoras de Automóveis, com sede em São Paulo. Atual vice-presidente, Rezé dirige a Clean Car Locadora, e já foi presidente do Sindicato das Locadoras do Estado de São Paulo.

■ A Dipesul Veículos, concessionária Volvo de Canoas (RS), abriu, em Uruguaiana, cidade que faz fronteira com a Argentina, sua terceira casa. A segunda é em Pelotas, também no Rio Grande do Sul. Localizada em importante

ponto de ligação na rota do Mercosul, no Km 717,5 da rodovia BR-290, a nova concessionária, segundo a Volvo, exigiu investimentos de US\$ 1 milhão, e tem 2 500 m<sup>2</sup> de área construída em terreno de 20 mil m<sup>2</sup>.

## Convênio Abiquim-HC atende acidentados

A Abiquim — Associação Brasileira da Indústria Química e de Produtos Derivados está firmando convênios com os hospitais Emílio Ribas e Hospital das Clínicas (Centro de Assistência à Toxicologia) para o atendimento de pessoas contaminadas com produtos químicos após a ocorrência de sinistros nas estradas.

A informação é de José Antônio Cunha, coordenador técnico da Comissão de Transportes da Abiquim, feita durante o 2º Seminário do Transporte de Produtos Perigosos, refletindo a preocupação de 150 técnicos e empresários com o gerenciamento de risco nas operações de transporte.

Patrocinado pela Solvay, Transultra, Ultracargo e Transaço, o seminário, realizado no Hotel Deville, em Guarulhos, de 17 a 19 de novembro, discutiu a preservação do meio ambiente, propondo o desenvolvimento de uma ação institucional, para dar informações sobre produtos envolvidos, identificação de placas e simbologia de risco.

No momento, por meio do serviço Pro-Química (0800-118270), indústrias e usuários das estradas podem fazer ligação gratuita e receber as informações necessárias sobre como proceder em casos de acidentes rodoviários com carga perigosa. Dentre as recomendações, estão a de aumentar a comunicação de incidentes ocorridos por parte dos transportadores, a inserção do número do telefone do Pro-Química nos caminhões e nas fichas de emergência, e uma integração maior desse serviço com outras entidades.

## IRU prepara congresso mundial nos EUA

“O Desafio Global do Transporte Rodoviário” é o tema principal do 24º Congresso Mundial



Encontro reflete preocupação do segmento com gerenciamento de riscos

da IRU — International Road Transport Union, a ser realizado de 18 a 21 de outubro de 1994, em San Diego, na Califórnia (EUA). Dirigido e promovido pelas lideranças dos transportadores de todo o mundo, o congresso da IRU reunirá representantes de organizações como, por exemplo, a GATT, o Banco Mundial, a Comunidade Europeia e o Nafta — North American Free Trade Agreement, além de lideranças dos diferentes modais de transporte.

As três sessões plenárias debaterão: O Transporte Rodoviário e o Livre Comércio; A Estandarização Mundial dos Equipamentos; e A Intermodalidade. Além do congresso da IRU, San Diego sediará, na mesma ocasião, a Conferência Anual da ATA — American Truck Association, o principal evento da indústria de caminhões dos Estados Unidos.

Inscrições e outras informações sobre o congresso poderão ser obtidas junto à Secretaria Geral da ITU, em Genebra, na Suíça, com Mr. Paul White, PB 44 - CH-1211 Geneva 20 Switzerland, ou pelo fone (0041-22)734-1330, ou pelo fax (0041-22)733-0660.

## Montadoras prometem mais importações

A indústria de caminhões cresceu 43% em relação a 1992, tendo sido produzidos 47 500 caminhões, contra 37 500 em 1992. Quanto à produção de ônibus e de chassis para ônibus, sofreu ela uma queda de 23%, passando de 11 685 para 9 500. O maior crescimento no setor de caminhões ficou na classe dos pesados, cuja produção aumentou em mais de 50%, e cuja participação no mercado subiu de 20% para 35%. A queda na produção de ônibus já era esperada pela indústria, pois no primeiro ano de gestão dos novos prefeitos as vendas de ônibus urbanos costumam ser menores que nos anos seguintes.

Com exclusão da Volvo, que iniciou, no final de 1993, a importação do caminhão FH380 e do chassi de ônibus B12, o mercado só recebeu veículos comerciais da Coreia, das marcas Kia e Asia Motors. A partir de 1994, a Mercedes-Benz também dará início às importações de uma linha de comerciais leves, procedentes da filial espanhola do grupo alemão.

## Ipiranga oferece o Diesel Master, aditivado

Completando a lista das distribuidoras que lançaram o diesel aditivado em 1993, a Ipiranga coloca no mercado, de maneira discreta, o seu Diesel Master. O lançamento oficial foi no dia 7 de dezembro, data que também deu início à primeira etapa do projeto que pretende colocar a novidade em 250 postos localizados no eixo São Paulo—Rio de Janeiro. Ainda na primeira quinzena de dezembro, a Ipiranga esperava distribuir o produto nos postos do Paraná e de Santa Catarina. Os demais postos espalhados pelo país só receberão o Diesel Master durante o mês de janeiro de 1994.

Investindo cerca de US\$ 2 milhões em testes de campo, que envolveram veículos de carga e de passageiros, num total de 1 milhão de quilômetros rodados, a Ipiranga espera atingir com o aditivado, em poucos meses, 50% do volume de diesel vendido, o que equivale a 130 mil m<sup>3</sup>/mês. Embora tenha optado por uma campanha menos dispendiosa, a distribuidora centralizou a divulgação do Diesel Master nos pontos de venda. Assim como seus concorrentes, tem como público alvo o caminhoneiro. Mais uma vez, não deixa de ser estranho tal direcionamento, uma vez que o aditivado traz benefícios mais expressivos aos motores novos, o que não é o caso dos veículos usados pelos carreteiros. A campanha da Ipiranga inclui a veiculação de um jingle nos pontos de venda.

As vantagens oferecidas pelo Diesel Master equivalem às dos



A Ipiranga, em campanha discreta, lança seu aditivado: 250 pontos de venda

demais aditivados existentes no mercado: redução da oxidação natural do motor, proteção das partes metálicas e limpeza do sistema de alimentação. Uma diferença significativa do novo produto em relação à concorrência está na sua cor, que é verde. Segundo a Ipiranga, “uma referência à propriedade do produto de diminuir as emissões de poluentes”.

## Volvo/Renault não será mais uma só companhia

A *joint-venture* entre a maior empresa privada sueca, a Volvo AB, e a estatal francesa Renault está praticamente desfeita. Apesar da aliança de comercialização, firmada há três anos, e com validade de dez anos, a fusão das companhias para a produção de carros e de veículos comerciais não se realizará em curto espaço de tempo, como era previsto há cinco meses. A assembléia extraordinária dos acionistas da Volvo, realizada no início de dezembro de 1993, ratificou a posição já anunciada: só aceitará a associação depois que a Renault for privatizada. Por outro lado, a direção da Renault vê na asso-

ciação a condição essencial para a privatização.

“A fusão seria muito boa, do ponto de vista empresarial”, afirma o presidente da Volvo do Brasil, Carl Lindeström. Porém, pondera que o assunto deve ser melhor analisado. Para a Volvo, a fusão significaria uma aproximação maior da primeira colocada entre as fábricas de caminhão do mundo, a Mercedes-Benz. Apesar de a Volvo já ocupar atualmente o segundo lugar, sua produção, somada com a da Renault, reduziria a distância que a separa da líder do mercado. As duas companhias juntas formariam o sexto maior grupo empresarial do mundo, com um faturamento próximo de US\$ 50 bilhões por ano. A Renault, em 1992, teve o maior lucro da área automotiva entre todas as montadoras do mundo, US\$ 1 bilhão. A produção de automóveis pela Renault se aproxima de um milhão de unidades por ano, enquanto que a Volvo fica na casa de trezentos mil.

Para a América Latina, a fusão beneficiaria a marca Volvo, pois a Renault não produz veículos comerciais na região. Sua fábrica argentina foi vendida para um grupo empresarial local.

## PISCA

■ A Itapemirim já está operando, em caráter experimental, o novo Terminal de Cargas de Guarulhos. Segundo seu presidente, Camilo Cola, faltam apenas detalhes de acabamento para que a obra seja concluída. A inauguração

será no primeiro semestre de 1994, asseguro.

■ Antônio Siqueira foi reconduzido pelos empresários baianos para mais uma gestão à frente do Setceb — Sindicato das Empresas de

Transportes de Cargas do Estado da Bahia. Presidente pela quarta vez, Siqueira se propõe a implantar, em Salvador, um terminal de cargas e uma central de armazenamento, e uma central de estacionamento no Pólo Petroquímico de Camaçari.



## Porto de Santos é mais caro de que outros

Uma tomada de preços feita entre administradores portuários durante o IX Congresso Nacional sobre Containerização e Navegação, promovido em Santos pelo IBTT — Instituto Brasileiro de Treinamento e Desenvolvimento, mostrou que o Porto de Santos cobra mais caro pela movimentação de contêineres do que outros dois portos porque utiliza três vezes mais pessoal, ou mais de três vezes, que os outros (ver Quadro).

O gerente do Terminal de Contêineres de Santos, Renato Barco, provocou risos entre os presentes ao classificar de 'estigma injusto' a fama de que Santos é o porto mais caro do mundo. Garantiu que em Nova York a movimentação de um contêiner custa US\$ 350, e que na costa leste dos EUA ela custa US\$ 170.

O Tecon de Santos foi projetado para movimentar 144 mil cofres de carga por ano, mas, em 1992, movimentou 175 mil, e fecharia 1993 com 210 mil. Até maio de 1994, o terminal deverá estar informatizado, e terá um *lay-out* modificado para ampliar sua capacidade, quando entrará em operação o sexto portêiner, fabricado pela Bardella, com 38,5 m de alcance, contra 35 m dos antigos, e capaz de movimentar 23 cofres de carga por hora.

Um *software* instalado na cabina do operador detecta defeitos, prováveis causas, e faz uma *check-list* para a manutenção. Com 40

metros de altura, é equipado com elevador de serviço.

TARIFA DE MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES (EM US\$)			
Porto	20 pés	40 pés	pessoal
Santos	200	250	15
Rio Grande	48	94	4
Recife	70/80	85/95	5/6

## Scania bate recorde mas perde em exportações

Ake Brännström, presidente da Scania do Brasil, só não se mostrou completamente satisfeito ao anunciar os resultados da empresa em 1993 porque perdeu espaço nas exportações, e porque o mercado de ônibus caiu. Mas não disfarçou o seu entusiasmo ao mostrar que as vendas de caminhões em 1993 bateram um recorde histórico para a sua empresa e para a indústria como um todo. "A indústria fecha o ano com uma produção de 13 000, contra 8 400 em 1992. A renovação da frota, o aumento da safra agrícola e a busca de maior eficiência e de maior produtividade dos caminhões conduziram o mercado para os pesados, em prejuízo do mercado para os caminhões médios." Só a Scania vendeu 5 200, 63% a mais que em 1992, mantendo-se na liderança, com 39% do mercado.

Quanto à produção de ônibus, caiu 10% em relação ao volume do ano passado: 12 mil, contra 13 700. A Scania produziu mil chassis, 20% menos que em 1992. Da mesma forma, as exportações



Fotos: Divulgação

**Brännström: crescimento de 63%**

foram 20% menores que em 1992, quando a Scania fez um grande negócio com o México. Brännström não quis fazer previsões para 1994, prometendo manter o volume de investimentos e a inauguração da fábrica de cabinas no final do ano.

## ERRATA

TM publicou, na matéria sobre o Mercedes-Benz 1014 (edição 352, página 31), duas informações que necessitam de reparo:

Com base em dados da publicação *Nossa Marca*, da própria Mercedes-Benz, afirma que a cabina é a mesma da do médio L1214, quando é igual à do leve 912; e

a foto publicada não é da Randon, mas da Cargo Van, divisão da Alcoa Alumínio S.A., que também fabrica o implemento.

■ A Minasforte S.A., do grupo argentino Prosegur Brasil, inaugurou em Belo Horizonte, em novembro, uma base operacional para coleta e entrega de encomendas a clientes tais como a Varig e a editora que produz a revista TV a Cabo. A empresa também anuncia a instalação de um sistema eletrônico de catalogação, de classificação e de armazenamento de documentos (foto).



■ A experiência de Betina Lenci como empresária de transporte de cargas à frente da transportadora Translor, desde 1974, virou livro. Sem Avesso é o nome do seu relato, no qual diz ter conseguido destaque num setor onde predomina a administração masculina, enfrentando os planos e os ajustes econômicos.

## PISCA

## Indústria ferroviária está à mingua em 1994

No encontro que manteve com a diretoria do Simefre, em 22 de novembro, Frederico Bussinger, secretário executivo do Ministério dos Transportes, derramou um balde de água fria na cabeça do empresariado do setor ferroviário ao afirmar que, por parte do governo, “não haverá aquisição de material ferroviário junto à indústria, pois não há recursos para investimentos previstos no orçamento de 1994”.

Diante disso, o Ministério criou um plano probabilístico para a execução orçamentária. Dos US\$ 2 bilhões orçados para 1993, até novembro, apenas uma quarta parte foi executada.

Bussinger defendeu o programa de desfederalização dos transportes, ou seja, a divisão de uma empresa em várias outras, como, por exemplo, a Rede Ferroviária Federal, que passaria a ser uma *holding* de empresas regionalizadas, as seis atuais superintendências regionais, que têm aproximadamente CR\$ 50 bilhões de dívidas trabalhistas. “Com a desfederalização, a Rede seria estadualizada pelas regiões por onde passasse.”

Citou o caso da SR3, com sede em Juiz de Fora (MG), que obteve, em 1993, um superávit de US\$ 110 milhões, mas quando necessitou de US\$ 5 milhões para investir na melhoria de sua via permanente, teve dificuldades.

## INST e Sindipeças fazem inspeção em caminhões

O posto Sakamoto, localizado no Km 214,8 da rodovia Presidente Dutra, foi o local escolhido pelo INST — Instituto Nacional de Segurança no Trânsito para a realização de uma inspeção de segurança em caminhões. Com o patrocínio do Sindipeças — Sindicato Nacional da Indús-



Foto: Milton Shirata

Bussinger: sem recursos em 1994

tria de Componentes para Veículos Automotores, que reuniu 26 empresas para a pesquisa, a inspeção ocorreu entre os dias 23 e 26 de novembro de 1993. Os organizadores esperavam vistoriar uma média diária de 22 veículos, marca rompida já no primeiro dia. “A média alcançada passa de trinta veículos diários”, comemora Aduino Martinez Filho, gerente geral do INST.

A participação na vistoria foi voluntária. Cada motorista te-

ve de responder a um questionário básico sobre seu conhecimento a respeito das condições dos veículos. Além disso, foram realizadas cinco diferentes vistorias: *check-up* de espelhos, de freios, de iluminação, de pneus/rodas e de suspensão/direção. “Cada motorista recebeu uma cópia da avaliação, além de ser orientado quanto aos cuidados que deverá ter com os itens mais graves”, explica Antônio de Jesus Rodolpho, coordenador da pesquisa.

A partir dos resultados da inspeção, o INST encaminhará ao DETRAN argumentos no sentido de tornar obrigatória a vistoria veicular. Esta é a segunda pesquisa promovida pelo instituto presidido por Roberto Scaringella. A primeira ocorreu em janeiro de 1993, e estava voltada para veículos de passeio. Na ocasião, cerca de 85% dos veículos vistoriados apresentaram defeitos graves, que comprometiam a segurança dos passageiros. Martinez acredita que a média totalizada na inspeção dos caminhões será parecida. O resultado oficial não havia sido divulgado até a primeira quinzena de dezembro.



Foto: Paulo Igarashi

A vistoria promovida pelo INST superou expectativas: trinta veículos por dia

MEDALHA JK

# CNT oferece comenda a quem incentiva o setor

Solenidade regida pelo protocolo marcou a entrega da Medalha JK a quinze personalidades

■ A CNT — Confederação Nacional dos Transportes homenageou quinze personalidades que, nas palavras de seu presidente, Clésio Soares de Andrade, “tornaram possível ao setor de transportes chegar até onde está, em termos classistas e empresariais”. Outorgada pelo Conselho da Ordem do Mérito do Transporte Brasileiro, a Medalha JK é concedida, desde 1992, em três categorias: Grã-Cruz, Grande Oficial e Oficial. Dentre os quinze homenageados deste ano, constam cinco homenagens póstumas.

A solenidade de entrega das comendas, marcada pelo protocolo que a homenagem exige, foi realizada na noite de 23 de novembro, no Memorial JK, em Brasília, e prestigiada pela presença das principais lideranças empresariais do setor, além de convidados. O presidente da CNT condecorou a cada um dos agraciados, individualmente, fazendo o mesmo com os representantes dos homenageados póstumos.

Clésio de Andrade saudou os escolhidos, afirmando que “seus méritos, decorrentes dos serviços prestados ao setor de transportes e ao Brasil, serão sempre maiores do que qualquer honraria”. Quanto às insígnias, “simbolizam todo o respeito e todo o reconhecimento do setor que ajudaram a construir”, continuou. “E porque o fizeram grande e forte, os seus méritos viverão para sempre em nossa memória, e na memória daqueles que nos sucederão”, concluiu.

O ex-presidente João Batista Figueiredo foi agraciado com a Grã-



Fotos: Paulo Igarashi

Oswaldo de Castro (à esq., em cima), Neuto G. dos Reis (à dir. em cima) e Constantino de Oliveira recebem homenagem por suas históricas atuações na área dos transportes

Cruz por ter promovido a anistia ampla, geral e irrestrita no Brasil, em 1982, e por ter completado o processo de transição do regime militar para o civil. Porém, não compareceu à solenidade. Na categoria de Grande Oficial, foram homenageados:

- Mariano Costa, fundador da Cooperativa, do Sindicato dos Condutores Autônomos de Santa Maria e da Federação dos Condutores de Veículos Rodoviários e dos Transportadores Autônomos de Bens do Rio Grande do Sul, da qual é presidente desde há doze anos;
- Meton Soares Júnior, diretor superintendente da Netumar e presidente da Fenavega e da Seção Aquaviária da CNT; e
- Oswaldo Dias de Castro, vice-presidente da Expresso Araçatuba e ex-presidente da NTC.

Na Categoria Oficial, foram agraciados:

- Agrário Marques Dourado, diretor da Expresso Universo, sócio-fundador e ex-presidente da NTC;
- Braz Paulo Salles, diretor do Expresso Piracicabano de Transportes e presidente do Sindetrap, o sindicato de Piracicaba (SP);
- Constantino de Oliveira, diretor-presidente da Viação Planeta, de Brasília, considerado o empresário de transportes de passageiros que detém a maior frota de ônibus do mundo;
- Neuto Gonçalves dos Reis, diretor da Editora TM Ltda., editor das revistas **Transporte Moderno**, **As Maiores do Transporte** e **Custos & Fretes**; jornalista e engenheiro civil,

pós-graduado em Engenharia Econômica, em Administração de Empresas e em Logística, e mestrando em Engenharia de Transportes;

- Tito Mascioli, presidente da Viação Cometa, engenheiro aeronáutico e comendador; e
- Ubiratan Ricardo Vieira Colares, ex-presidente do Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de Porto Alegre.

Receberam homenagens póstumas as seguintes personalidades:

Na Categoria Grã-Cruz:

- Adolpho Paoli Bastide, fundador e primeiro presidente da CNT, do Sindicato das Estações Rodoviárias do Rio Grande do Sul e das Empresas de Transportes do Rio Grande do Sul. Falecido em 1970.

Na Categoria Grande Oficial:

- Osório Coelho Guimarães Filho, fundador e presidente da Associação e do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Distrito Federal, presidente da Fenatac e ministro classista do TST. Falecido em 1993.

Na Categoria Oficial:

- Ariosto Mesquita Amado, advogado especializado em Direito Internacional Marítimo, deputado federal pelo MDB e diretor da Netumar. Falecido em 1985;
- Hélio Smidt, pioneiro da aviação brasileira e presidente da Varig. Falecido em 1990;
- Sebastião Peregrino Ribeiro, pioneiro do transporte rodoviário de cargas, fundador da Transnordestina, empresa antecessora da Dom Vital. Falecido em 1993.

# Logística alavanca o atacado

Planejamento operacional apoiado na  
informática leva maior  
atacadista distribuidor do país a duplicar  
atividades em cinco anos

■ “Uma fábrica de bem distribuir.” Assim se autodefine o Grupo Martins, atacadista de Uberlândia (MG), para o qual a logística desempenha o mesmo papel que a área fabril representa para uma indústria. Sustentado no tripé CD — Central de Distribuição, Transportes e Manutenção, o grupo encerra o ano tendo movimentado 300 mil t de mercadorias, que recebe de setecentas indústrias e distribui para quase 165 mil clientes de todo o país. A logística aplicada às operações de suprimento, de armazenamento e de distribuição exigiu a paletização de toda a carga, com paletes de 1,00 m x 1,20 m. No entanto, algumas técnicas ainda são convencionais: paleteiras manuais na separação de mercadorias, em vez de esteiras, e empilhadeiras para o armazenamento e para o transporte interno, em vez de códigos de barras e de esteiras rolantes.

Por outro lado, a informática comanda todo o sistema operacional: controla o suprimento de um estoque de 10 300 itens diferentes, avaliado em US\$ 50 milhões; garante o giro das mercadorias no prazo de 32 dias (embora a meta seja 28 dias); e assegura a expedição de até duzentos caminhões em um dia, para atender a dez mil pedidos vindos de clientes de 13 700 localidades em todo o território nacional,

em condições adequadas e nos prazos estabelecidos.

Em 1988, o Grupo Martins era um dos grandes atacadistas distribuidores do Brasil. Cinco anos depois, ao completar quarenta anos de atividades, é, de longe, o maior e o que oferece mais itens, que são comercializados por 2 738 vendedores espalhados pelo país e pelas 252 linhas de *telemarketing* para as grandes redes de supermercados, lojas de conveniência e milhares de pequenos estabelecimentos comerciais, que, até novembro de 1993, somavam exatamente 164 183 clientes ativos.

Trabalhando num ritmo estonteante, os funcionários administrativos só descansam nos domingos, e os da área operacional em um dia qualquer da semana, pois as atividades não param.

A CD, com 79 047 m<sup>2</sup> de área construída, instalada na Cidade Industrial de Uberlândia, funciona das 7h às 16h, e das 22h às 5h, durante todos os dias da semana. O armazém dispõe de 17 boxes para suprimento e de 64 para expedição. O sistema operacional foi desenvolvido internamente para agilizar o fluxo, conservar os produtos, aplicar o sistema FIFO — *First-In First-Out*, que possibilita a rotação da mercadoria, selecionar os produtos,

evitando erro nos pedidos, e reduzir os custos operacionais.

A paletização e a estrutura de estocagem (bloqueado, *drive-in*, porta-paleta e estanteira) permitem que os produtos de maior giro fiquem mais próximos da expedição, o chocolate longe do teto e os medicamentos separados dos alimentos. No mapa de carga, o computador indica a localização e a data de entrada do produto.

A operação de transportes resulta de uma complexa tecnologia, planejada e desenvolvida pelo pessoal interno, e sustentada por uma frota de 1 303 veículos. Os pesados transferem as mercadorias expedidas pela CD para os 24 CDAs — Centros de Distribuição Avançados, instalados em capitais e em grandes centros de dezoito estados, enquanto que médios e leves prestam atendimento a outros pontos do país, que não são cobertos pelos CDAs. Estes funcionam como *transit points*, mantendo frota cativa para distribuição regional.

Em novembro, a frota somava 1 303 caminhões, sendo 188 pesados Scania e Volvo e 1 090 leves e médios Volkswagen (2/3) e Mercedes-Benz (1/3) — isto sem contar 25 kombis e noventa automóveis e motocicletas, da frota de apoio.

