

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 319 - ANO 28 - AGOSTO 1990 - Cr\$ 430,00

*Segurança:
A saída é o
treinamento*



Editora TM Ltda





FUTURA - SMS

LS97 E TH25. PONHA SUA FROTA NOS EIXOS.

Para sua frota atingir o mais alto rendimento é necessário começar por baixo, escolhendo os melhores pneus. A Pirelli tem o LS97 para ser usado em qualquer eixo. E o TH25 indicado para eixos de tração em veículos de grande porte. Procure uma das equipes de Assistência Técnica Pirelli e receba mais

orientações quanto à escolha e ao uso certo dos pneus. Coloque sua frota em ordem. Procure um dos pontos de venda Pirelli distribuídos por todo o país.



P N E U S

ANO 28 - Nº 319 - Agosto de 1990.
ISSN Nº 0103 - 1058 - Cr\$ 430,00

SUMÁRIO

SEGURANÇA: A SAÍDA É O TREINAMENTO

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

RedatoresCarmen Lígia Torres
Walter de Sousa
Reinaldo de Andrade (Caderno S. Paulo)**Colaboradores Autônomos**Marco Piquini (Londres) Antonio Amaldio Rhormes
(Pesquisa) Lourenço Fraguas (Brasília) Olides Cantlon
(Porto Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte) Elaine
Saboya (Santos)**Fotógrafo**

Paulo Igarashi

Colaboradores AutônomosAlberto Marques (Santos)
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

Ângela Maria Tomazelli

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

Impressão e AcabamentoCia. Lithographica Ypiranga
Rua Cadete, 209
Fone: (011) 825-3255 - São Paulo - SP**DEPARTAMENTO COMERCIAL****Diretor**

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

RepresentantesCarlos 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**DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO****Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

DistribuiçãoLÓBRA - Mala
Direta, Comércio
e Distribuição Ltda.**Assinaturas**Anual (doze edições) 80 BTN's
Pedidos com cheque ou vale postal
em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso Cr\$ 430,00. Em
estoque apenas as últimas edições.Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme
R.E. Proc. DRT. 1 nº 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 nº 705 em 23/03/1963; última averbação
nº 26 394 em 20/07/1988.As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são
necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.
Jma publicação de

Editora TM Ltda.

Rua Vieira Fazenda, nº 72
CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SPFone: **575-1304**

Uma sequência!

Fax: **(011) 571-5888**Telex: **(011) 35247**

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

nº 111 168 673 117

Filiada à ANATEC

APRESENTAÇÃO**14****Treinar para evitar acidentes**

Levantamento feito pela equipe de TM mostra que frotistas que investem em segurança obtêm a diminuição do número de acidentes, o aumento da produtividade e a redução de custos operacionais

FRUTESP**16****Pesados investimentos em cursos**

Graças aos cursos de treinamento, uma das maiores produtoras de suco de laranja levou apenas dois anos para reduzir os acidentes em 80%

CARGILL**20****Reciclando autônomos e terceiros**

Em quatro anos, uma das maiores produtoras de grãos do país conseguiu mudar a imagem da frota de caminhoneiros e empresas prestadoras de serviço

DOM VITAL**23****Buscando aprimoramento profissional**

Uma equipe de monitores treina motoristas para aumentar a produtividade, ganhar em eficiência e evitar acidentes. E já obteve resultado

OUTRO E PRATA**24****Prevenção produz motorista modelo**

Depois de três graves acidentes, a segunda maior empresa gaúcha de ônibus decidiu investir em segurança e já obteve prêmio a um de seus motoristas

INTERNACIONAL**28****Métodos científicos e leis rígidas**

Transportadoras inglesas submetem seus motoristas a treinamento científico de percepção, concentração e atenção para aumentar a segurança

VIAGEM**32****Desafiando buracos das rodovias**

O motorista gaúcho Ronaldo Nodário Maciel faz a rota Lajeado (RS) — Belém (PA), vencendo 4 050 km de rodovias federais com um repórter de TM

AUTO-ESCOLA**38****O despreparo do motorista**

O exame do Detran não habilita o motorista para o dia-a-dia da profissão, mas só para obter a carta

SENAI**40****A formação técnica do profissional**

Mantido pela indústria e pelo transporte, o Senai montou programa de cursos para preparar motoristas para o exercício da profissão nas empresas frotistas

DOENÇAS PROFISSIONAIS**44****Pesquisa revela presença de estresse**

O Sindicato dos Condutores de São Paulo constatou entre os motoristas que o estresse é a doença mais frequente, seguida dos problemas de coluna

SEÇÕESNeuto Escreve 5 - Cartas 6 - Atualidades 7 - Atualidades
Internacional 11 - Produtos 48 - Mercado de Novos 49 -
Mercado de Usados 53 - Produção 56 - Entrevista 57

Capa: Carlos Bourdiel

**No Brasil e na Europa, qualidade tem a mesma assinatura:
Mercedes-Benz.**



O caminhão leve da Mercedes-Benz foi eleito Caminhão do Ano pela revista HP em 1990. Pelo voto de 50 jurados escolhidos entre transportadores, caminhoneiros e jornalistas especializados, os leves 709 e 912 da Mercedes-Benz conseguiram a maior média de pontos entre todos os modelos de caminhões fabricados no Brasil. Ao mesmo tempo, o caminhão pesado Mercedes-Benz 1748, com seus 492 cv de potência, foi eleito Caminhão do Ano na Europa, entre

todos os caminhões expostos no Salão Internacional de Veículos Utilitários de Genebra. Em ambas as escolhas, foram levadas em conta a avançada tecnologia dos produtos, a economia, a durabilidade e a beleza, além da maior rede de assistência técnica e da elevada rentabilidade global dos veículos Mercedes-Benz. Fatores determinantes que vêm mais uma vez confirmar a marca Mercedes-Benz como a mais fiel tradução de qualidade. Em qualquer idioma.

**Mercedes-Benz: Caminhão do Ano.
Aqui e na Europa.**



MERCEDES-BENZ



NEUTO

ESCREVE

Demissão, ainda que tardia

Anunciada no início deste mês, a substituição do mineiro Dorival Marcelo Ribeiro pelo pernambucano José Henrique D'Amorim de Figueiredo na Secretaria Nacional de Transportes já chega com atraso.

Engenheiro eletricitista de 34 anos, com experiência na iniciativa privada, D'Amorim sempre exerceu funções intimamente ligadas à operação de transportes. Entre 1980 e 1985, trabalhou na CTU — Companhia de Transportes Urbanos, de Recife, empresa para a qual voltaria como presidente em 1989, depois de ter sido diretor executivo da Real Alagoas de Viação Ltda. por quatro anos.

No final do ano passado, foi eleito presidente da Associação Brasileira de Operadores Públicos de Transportes. E, antes de ser convocado para substituir Ribeiro, já ocupava no governo Collor o cargo de diretor-geral do DNER — Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Ligado ao PFL, tem como principal padrinho o ex-prefeito e candidato a governador, Joaquim Francisco.

Padrinhos fortes foi o que não faltou — pelo menos, no início — ao demissionário Marcelo Ribeiro. Indicado para o cargo por Paulo César Farias, o tesoureiro da cam-

panha de Collor à Presidência, Ribeiro nunca fez segredo de suas ligações com as grandes empreiteiras. Ex-lobista de um grupo de 26 delas em Brasília, fez toda a sua carreira na Andrade Gutierrez.

Como secretário, uma de suas principais tarefas foi coordenar o programa SOS Rodovias, que pretende tapar ainda este ano os buracos existentes em 15 000 km de estradas federais. Como o projeto dependia da aprovação do Orçamento Geral da União, o secretário chegou a circular pelo Congresso solicitando a colaboração dos parlamentares para identificar os trechos que necessitavam de reparos mais urgentes.

Desde o início, Ribeiro não escondia sua intenção de acelerar e simplificar os processos de seleção das construtoras que executariam o SOS Rodovias. Escolhido para o cargo à revelia do ministro da Infra-Estrutura, Ozires Silva, nunca rezou pela mesma cartilha de seu superior. Para convencer Silva a levar a Collor um decreto dispensando o programa de concorrência pública, o secretário valeu-se de um parecer jurídico encomendado por órgãos do governo e financiado por anônimas empreiteiras.

Considerado por assessores do próprio ministério «imoral e inconstitucional», o decreto acabou revogado em menos de 24 horas. Ribeiro, no entanto, ainda sobreviveu a mais de um mês de fritura. Nesse intervalo, teve tempo para sugerir a utilização de batalhões especializados do Exército na recuperação das estradas. Ou para comparecer ao lançamento do SOS Rodovias nas Alagoas, onde Collor anunciou que o Estado será contemplado com Cr\$ 800 milhões dos Cr\$ 12 bilhões previstos no orçamento.

Em sua carta de demissão, Ribeiro fala em «missão cumprida», afirmação com a qual nem mesmo as grandes empreiteiras concordam. Afinal, o máximo que conseguiu foi atrasar ainda mais a recuperação das rodovias. E só mesmo uma improvável investigação poderia revelar o que há de certo — ou de errado — com suas idéias pouco convencionais sobre licitações públicas.

CORREÇÃO

No editorial da última edição, há dois erros de digitação: a) o título correto é «O impacto das 6 t»; b) o texto correto do primeiro parágrafo é: «Uma das principais reportagens apresentadas nesta edição analisa o impacto sobre o transporte rodoviário brasileiro do Decreto n.º 98 933, do começo de fevereiro, que elevou de 5 para 6 t o limite de peso bruto dos eixos veiculares equipados com apenas dois pneumáticos».

Autor responde às críticas ao trabalho

Tive o prazer de ler um fiel e gratificante comentário sobre meu trabalho «O Estado e o Transporte Rodoviário de Carga», na revista **TM**, abril de 1990, na seção «Publicações», pág. 40.

Gostaria, entretanto, de responder à crítica feita pela redação ao afirmar que «...depois de alguns meses de intensa disputa política, onde o confronto estabilização *versus* privatização da economia (e, por tabela, do transporte) polarizou os eleitores, a reflexão de Lima já chega atrasada...».

É necessário esclarecer que:

o confronto estatização *versus* privatização não se resolveu com as eleições;

a discussão sobre o papel do Estado na economia ainda é muito atual;

o destaque dado pelo trabalho à importância do transporte rodoviário de carga, como mais um setor produtivo da indústria nacional para efeito de adoção de políticas, faz dessa publicação um documento atualizado de consulta para quaisquer níveis de administração do setor público que pretenda intervir no setor.

Agradeço pelo destaque ao trabalho, aproveitando a oportunidade para parabenizá-lo pela corajosa linha editorial que vem mantendo desde a criação da revista.

IEDA MARIA DE O. LIMA
Brasília-DF

Mafersa esclarece defeitos no M-210

Na edição de abril/90, **TM** apresentou reportagem sobre o nosso ônibus Padron M-210; para duas falhas apresentadas, julgamos necessário esclarecimentos, por envolverem o nome de tradicionais fabricantes:

Sobreaquecimento em pneus — Isso não se deve aos pneus radiais sem câmara, que se têm demonstrado excelentes. Deve-se, sim, à pouca ventilação, mau uso

do freio motor e instalação irregular do ajustador automático de folga das lonas de freio, irregularidades estas em processo de normalização.

Rompimento de correia — O rompimento se deve à utilização de dois esticadores, nada havendo que desabone a correia. Um dos esticadores está sendo substituído por polia louca, com excelentes resultados.

ALFREDO VIGNA JR.
Gerente de Assistência Técnica
Mafersa
São Paulo-SP

Apontados deslizes da redação

TM aportuguesou *dísel* e *pica-pe*. Bom. Mas na edição n.º 316 (maio/90) diz no Sumário que a Lufthansa faz vôos non stop (sem sequer aspas) entre Europa e América do Sul, quando se diz usualmente vôos sem escala. Dois pesos e duas medidas. Cabina larga e widebody é repetição, desnecessário, portanto. «Boxe» é quadro, não é? (pág. 34)

ROLDÃO P. SIMAS FILHO
Rua das Laranjeiras, 183/602
Rio de Janeiro-RJ

Presidente da CNT desmente derrota

«Servat perde terreno para Cobrascam.» Para restabelecer a verdade dos fatos em relação à reportagem sob o título, publicada em **TM** n.º 315, desejo informar que a conclusão da revista, de que teria havido uma derrota e, por conseqüência, uma vitória no episódio da licitação da área para estacionamento do Km 164 da Via Dutra, não corresponde à verdade dos fatos. Ao contrário, como novo presidente da Diretoria Executiva da Servat, o Sr. Baldomero Taques Filho propôs que se abrisse mão daquela área em favor da Cobrascam, com o que concordou o signatário.

Não houve, também, o alegado compromisso com o presiden-

te anterior da CNT, já que ambos, o signatário e o Sr. Camilo Cola, sempre entenderam que o objetivo é atender aos interesses do setor e não que esse atendimento se faça por esta ou por outra entidade.

THIERS FATTORI COSTA
Presidente da
Confederação Nacional dos Transportes
Brasília-DF

Elogios à revista e aos editoriais

Foi com grande satisfação que recebi o n.º 316, edição de maio de **TM**, agora, na qualidade de diretor do Sindicato e da Associação Brasileira da Indústria de Artefatos de Borracha.

Nunca me permiti o descuido de não ler essa grande revista e, em especial, os seus editoriais, qualidade admirável de quem conhece profundamente o setor em que atua.

Particularmente, sinto-me duplamente honrado também pela oportunidade de ter trabalhado com o ilustre companheiro* na NTC, ocasião em que participei de verdadeiro aprendizado.

ANTONIO IBRAIM
Diretor Executivo
Sindibor/Abiarb
São Paulo-SP

* *Neuto Gonçalves dos Reis*

Volkswagen atende a reclamação de frotista

Pela presente, desejamos registrar nossos agradecimentos à redatora chefe de **TM**, Valdir dos Santos, pela colaboração prestada à nossa empresa, colocando-nos em contato direto com o sistema SOS de atendimento ao cliente da Volkswagen, que, através de seu representante Israel Batini, prontamente nos atendeu, solucionando um problema de reposição de peças de um caminhão VW.

LUCIANO FRANCO COLOMBO
Pionner Cargo Handling Service
Campinas-SP

Falou em inglês por ordem de Genebra

Li o comentário de **TM** n° 317, junho, página 21, sobre meu uso do idioma inglês no Congresso da International Road Union havido no Rio de Janeiro em meados de maio.

Gostaria de informar o seguinte:

Foi Genebra (Dr. Paul White) quem determinou que essa língua fosse usada por mim devido ao caráter estritamente técnico do meu texto. As traduções simultâneas costumam falhar quando se adentra o jargão técnico, onde muitas expressões são intradutíveis. Dante Alighieri disse certa vez "Traduttore, Traditore...". Além disso, a maioria esmagadora do público era de estrangeiros, já que o Plano Collor afetou (e muito) a participação dos brasileiros.

Ciente do fato de que poderia haver equívocos e perda de sentido na tradução, o Dr. White pediu que eu próprio fizesse as traduções integrais dos textos a serem distribuídos ao público inglês, alemão, francês, espanhol e português, tal o cuidado e o esmero com que o IRU cercou a organização para a realização do evento.

Outra razão para o uso do inglês durante os debates era a aleatoriedade da situação que requeria a sumarização — para publicação dos anais — por pessoas cuja língua de maior domínio era o inglês. Um debate em português inibiria os interlocutores de fora.

Para mim o uso de línguas estrangeiras é banal para a natureza do meu trabalho e devido ao fato de que domino com perfeição uma dúzia delas.

A. CÉSAR SALDIVA DE AGUIAR
Saab-Scania do Brasil
São Bernardo do Campo-SP

PARA BENZ

AGORA A NOVA LINHA PESADA MERCEDES-BENZ VEM EQUIPADA COM OS SISTEMAS ELETRÔNICOS DE FREIOS ABS/ASR.

Os novos pesados Mercedes-Benz realmente estão de parabéns. Porque contam com a mais evoluída tecnologia em sistemas eletrônicos de freios: ABS e ASR Wabco. E de parabéns estão também seus usuários. Que têm na marca Wabco a experiência de quem desde 1981 já forneceu 150.000 sistemas ABS e ASR, especialmente desenvolvidos para veículos comerciais, em todo o mundo. O que representa a garantia e a confiança de um rodar cada vez mais seguro.

WABCO

O freio original.



Foto: Arquivo TM

Mais agilidade na linha Ford Cargo

O Cargo 3224, lançado pela Ford em julho (TM n.º 317) com motor FNH de 7.8 litros com turbo e intercooler ar/ar (o mesmo que equipa o cavalo mecânico 3224), tem como principal característica o aumento da capacidade de subida, graças à potência líquida de 243 cv e 90,6 mkgf de torque máximo, resultando numa relação de 10,5 cv por tonelada transportada. A Ford introduziu nesse modelo, assim como no 2319 (ambos trucados de fábrica), alterações nos pontos de fixação e na geometria das barras tensoras da suspensão traseira. Isso lhes permite vencer desníveis de até 18 cm, possibilitando seu uso como basculantes e betoneiras.

Dentro do programa de remodelação da linha Cargo, a Ford transformou o 1419 em cavalo mecânico para semi-reboque de um eixo, para uso no transporte de veículos zero quilômetro. O modelo 1215 ganhou eixo traseiro simples para facilitar seu uso na entrega de carga urbana.



Foto: Divulgação

A quinta roda já vem da fábrica

TRC tem dois suplentes de ministro no TST

O segmento empresarial do transporte rodoviário de cargas está representado, desde o mês passado, por mais um suplente de ministro no Tribunal Superior do Trabalho: o diretor da NTC em Brasília, o advogado Alfredo Peres da Silva, indicado pela CNT — Confederação Nacional dos Transportes. No ano passa-

Peres: acumulando funções

do, o presidente da Fenatac, Osório Coelho Guimarães, já assumirá essa função. Peres é suplente do novo ministro classista Roberto Della Manna, eleito por um sistema de indicação: cada uma das quatro confederações existentes (Agricultura, Comércio, Indústria e Transportes) aponta três nomes, que são submetidos a uma eleição. Os melhores votados são escolhidos para ministro e suplente, cujos currículos são submetidos ao Senado, para aprovação. Só após essa aprovação é que o presidente da República os nomeia para um período de três anos.

Alfredo Peres diz que, enquanto não substituir o ministro, continuará acumulando as funções de diretor da NTC, vice-presidente executivo da CNT e conselheiro do Contran.

Tiquete combustível ganha nova versão

O grupo Verdi, que no ano passado havia lançado o TSA — Ticket de Segurança e Abastecimento e que «não foi adiante por falta de estrutura», segundo Carlos Garcia, diretor executivo do Rodoticket, está voltando ao mercado com o 'tiquete combustível', que substitui dinheiro e cheques na hora do pagamento de despesas em postos de serviço. Destinado a pessoas jurídicas, o novo tiquete é administrado pela Rodoticket, resultado da associação da Ticket Serviços, que acumula experiência com o Ticket Restaurante e detém 60% do capital, e o grupo Verdi (40%).

Por ocasião do lançamento, 571 postos de todas as bandeiras já estavam credenciados para aceitar o tiquete, cujo valor prefixado é periodicamente atualizado

pela administradora.

A Rodoticket investiu US\$ 2,5 milhões na promoção do novo produto, e estima que até o final de outubro sejam emitidos 1 milhão de tiquetes, atendendo a frostistas em todo o país.

Informações sobre o uso do Rodoticket podem ser fornecidas pelos telefones (011)800-1299 e 572-1299 (Grande São Paulo).

Alcool é o grande causador de acidentes

Estatísticas dos Estados Unidos revelam que de 25 a 35% dos acidentes com lesões graves são causados por motoristas alcoolizados. De 55 a 65% dos acidentes envolvendo um único veículo também são provocados por bebida alcoólica.

O pesquisador David Araújo Jr., da Universidade Federal de Uberlândia (MG), que trabalha há quatro anos no Núcleo de Pesquisa de Medicina do Trânsito, disse, ao revelar essa pesquisa, que o melhor remédio para evitar acidentes de trânsito é não beber antes de dirigir. «Não existem remédios caseiros capazes de cortar o efeito do álcool. Café amargo ou banho frio não deixam uma pessoa alcoolizada em condições de dirigir. O máximo que se vai ter é um bêbado acordado e limpo», diz.

Estudos realizados pelo Departamento de Medicina da USP — Universidade de São Paulo constataram que 57% dos acidentes nas rodovias brasileiras têm como causa primária o uso de álcool pelos motoristas. Nas rodovias paulistas, a comercialização de bebidas alcoólicas está proibida desde 27 de novembro de 1985, pela Lei n.º 4 855. No ano passado, o DER e a Dersa, órgãos da Secretaria de Transportes do Estado, em colaboração com a Polícia Rodoviária, fiscalizaram 19 035 bares, restaurantes e postos de serviço, tendo autuado 263 e fechado o acesso de outros 76.

Reunião pan-americana debaterá ferrovias

Após o Plano Collor, a diretoria da Rede Ferroviária Federal cortou as verbas destinadas à promoção de encontros e seminários técnicos. Mesmo assim, os promotores do XVIII Congresso Panamericano de Estradas de Ferro, técnicos ligados à CBTU, Rede, Geipot, Fepasa, CVRD e Simefre mantiveram o evento de 9 a 14 de setembro no RioCentro, no Rio de Janeiro, oferecendo aos participantes *tours* opcionais para Petrópolis e Ilhas Tropicais.

Segundo o eng.º Aury Sampaio, presidente da comissão de organização, centenas de especialistas irão discutir os problemas que desafiam as administrações das ferrovias brasileiras. «Temos ouvido falar com veemência em ramais ferroviários antieconômicos porque estes têm apuração contábil. Todavia, não temos notícia de que um trecho rodoviário tenha sido considerado antieconômico», afirmou.

Entre os temas, como «O papel da ferrovia até o ano 2000 e sua projeção no século XXI», sobressai a preocupação com a segurança dos modos de transporte, pois, na medida em que aumentam os dispositivos, os custos sociais dos acidentes diminuem.

A CBTU, que mantém trens de subúrbio no Rio e em São Paulo, também será questionada: os benefícios sociais e econômicos prestados são incompatíveis com a situação da rede de subúrbios, deteriorada a cada dia pela escassez de recursos.

A falta de apoio do governo atinge também o transporte ferroviário de passageiros a longa distância, «que praticamente desapareceu no Brasil». Países como União Soviética, Japão e Austrália investem cada vez mais em ferrovias; e, principalmente, a Comunidade Econômica Européia desenvolve hoje duas redes para trens de alta velocidade.



Foto: Divulgação

Com o cargueiro 727-100, a TNT corre em busca do tempo perdido

TNT-SAVA quer 20% do mercado de carga aérea

Ao inaugurar oficialmente as operações de transporte aéreo com aeronave própria, a TNT-SAVA, empresa aérea do grupo TNT Brasil, busca conquistar 20% do mercado brasileiro de carga aérea, avaliado em 52 000 t/ano. Com a TNT Air Express, utilizando aviões de outras companhias, conseguiu no ano passado 12%. «Esse mercado está em franca expansão», diz Ivo José Dietrich, presidente executivo da TNT, ao citar uma pesquisa feita pela Fiesp, segundo a qual uma mercadoria leva 37 dias desde a encomenda até a entrega, enquanto na Europa esse prazo é de apenas dois dias.

A TNT vai manter as duas empresas, a TNT-SAVA fazendo o transporte de carga fracionada em vôos diários na rota São Paulo—Manaus e a Air Express como agência de carga aérea, utilizando aeronaves de outras companhias. Ambas vão fazer o serviço porta a porta. O Boeing 727-100 da TNT-SAVA, em operação experimental desde dezembro do ano passado, efetuou oitenta vôos, tendo transportado 3,5 mil t de carga e, a partir deste mês, com mais um avião igual, com capacidade para 14 t, passará a operar em mais uma rota diária, de São Paulo até Manaus, com escala em Salvador, Recife, Fortaleza e Belém. Dietrich anunciou ainda que até o final do ano deverá entrar em operação uma terceira

aeronave para vôos na Região Sul, com escalas em Curitiba, Navegantes (SC) e Porto Alegre no transporte de carga industrial e fracionada.

A TNT adquiriu a SAVA — Serviços Aéreos do Vale Amazônico, que existia desde 1949, em fevereiro do ano passado e se constituiu na primeira empresa de carga aérea a operar vôos não regulares no Brasil com aeronaves próprias. Segundo Dietrich, os US\$ 2,5 milhões investidos na compra da aeronave terão retorno no máximo em cinco anos, uma vez que o volume de carga aérea embarcada em Manaus cresceu, no ano passado, 61% sobre 1988.

Diretoria do Setcem busca interiorização

A nova diretoria do Setcem — Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado de Minas Gerais, liderada por Heber de Boscoli Lara e empossada em 29 de junho, pretende continuar na mesma linha administrativa da gestão anterior, mas acrescentou uma meta: buscar a interiorização da entidade, com a criação de cinco sindicatos regionais no Estado. Em Uberlândia, a entidade regional atenderá ao Triângulo Mineiro; a de Poços de Caldas, ao Sul de Minas; a de Montes Claros atuará na microrregião da cidade; a de Formiga, na sua região; e a de Juiz de Fora congregará as empresas do município.

TNT amplia operações na América do Sul



Endler: rumo ao Uruguai e Argentina

Desde que o presidente mundial da TNT Peter Abeles esteve no Brasil, em julho de 1988, anunciando investimentos na América do Sul, o grupo já adquiriu participação acionária em três companhias aéreas do Chile: a Ladeco, com 25%, a Fast-Air, com 35%, e a Aeromar, com 70%, e abriu uma transportadora rodoviária de cargas com oito veículos e filiais em quatro grandes cidades chilenas. «Agora estamos concluindo entendimentos para iniciar operações na Argentina e Uruguai», anunciou Talito Endler, diretor responsável pelas operações do grupo australiano na América do Sul.

Nas três companhias aéreas chilenas, o grupo obteve faturamento da ordem de US\$ 40 milhões no ano passado e, na transportadora rodoviária, outros US\$

15 milhões. Além do transporte aéreo de carga, a TNT chilena opera no mercado de *courrier* internacional e nacional e como transitária de carga. Segundo Endler, o mercado de transportes chileno está em franca expansão, como resultado do crescimento econômico da ordem de 10% no ano passado e previsão de mais 7% este ano, com inflação de 24% em 1989 e de menos de 20% este ano.

A filial brasileira, que representa entre 3 e 5% das operações mundiais do grupo, está investindo até 1992 de US\$ 3 milhões a 4 milhões na ampliação do terminal de carga de São Paulo, em terreno de 43 000 m² localizado ao lado da sede atual, às margens do rio Tietê, no bairro Aricanduva. Outros US\$ 1,2 milhão estão sendo investidos até o ano que vem na conclusão do projeto de informatização da empresa, que possibilitará a integração *on-line* de todas as filiais com seus trezentos maiores clientes.

Autolatina não crê em importação de caminhões

Ao contrário do segmento de automóveis, cuja importação já começou, no de caminhões a operação dificilmente será possível. Para o diretor de Operações de Caminhões da Autolatina, Luc

de Ferran, duas razões básicas inviabilizam a importação de veículos comerciais: nenhuma montadora que não tenha bases no Brasil vai colocar caminhões no mercado se não tiver como oferecer assistência técnica em todo o território nacional e a alegada defasagem tecnológica não existe, para os caminhões fabricados no Brasil.

Segundo Ferran, os principais itens de avanço tecnológico aplicados nos caminhões europeus e americanos já estão sendo introduzidos ou em teste no Brasil. E citou, entre outros, o sistema ABS de frenagem antiderrapante, em teste de confiabilidade nos caminhões de várias marcas; a suspensão pneumática, já aplicada nos veículos de transporte de produtos sensíveis; a transmissão automática, que já é fabricada no Brasil e está em teste em diferentes frotas urbanas; e o tanque de plástico para combustível, também em teste de resistência.

Para Ferran, alguns itens, como o sistema ABS, têm pouca aplicação, por causa das condições das rodovias, que reduzem sua confiabilidade, e também porque nos países em que há neve o seu uso é mais exigido. Já a suspensão pneumática tem mais mercado em setores como o de transporte de produtos vivos, além dos ônibus.

PISCA

■ O Centro de Tecnologia de Transportes do Senai do Rio de Janeiro oferece diversos cursos para profissionais da área de transportes: manutenção de veículos a diesel (mecânico e eletricista), direção defensiva, treinamento para motoristas na direção de reboques e semi-reboques, cursos de motores diesel, bomba injetora, entre outros. Para a área gerencial, o Cetec oferece curso especial em período integral por 2 268 horas. Informações e inscrições pelo fone (021)390-6870.

■ O economista e administrador de empresas Robert Tanzola Jr. é o novo diretor de Vendas e Marketing da General Motors do Brasil. Com



Robert Tanzola Jr., da GM

47 anos, esse norte-americano ingressou na GMC em julho de 1964 e trabalhou na Venezuela, Coréia do Sul, Inglaterra, Indonésia, Filipinas, Singapura e México, de onde veio para o Brasil.

■ O engenheiro mineiro Humberto Silva Araújo é o novo presidente da AGEF — Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários, empresa estatal vinculada ao Ministério da Infra-Estrutura. Formado pela Escola de Engenharia Kennedy, de Belo Horizonte, Araújo se propõe a aumentar o lucro operacional da empresa através da melhoria da racionalização e da produtividade, pagando melhores salários aos empregados.

Estaleiros batem recorde de encomendas

O Lloyds Maritime Information Services, de Londres, afirma que nos anos 90 cerca de 20 mil navios serão encomendados, contra apenas 6 mil construídos durante a década de 80. Cerca de 65% da frota mundial precisará ser renovada nos próximos dez anos, impulsionando a demanda. E já há sinais de crescimento.

De janeiro a março deste ano, os estaleiros receberam encomendas para 336 navios, totalizando cerca de 1 650 encomendados no mundo inteiro até março, 54% mais que nos doze meses anteriores. Na Coreia, o segundo produtor naval do mundo, as encomendas triplicaram para 68 navios nos seis primeiros meses deste ano, garantindo trabalho ininterrupto até 1992.

O Japão lidera o mercado naval com 36%, seguido pela Coreia, com 22,6%, Brasil (5,4%), Dinamarca (5%), Iugoslávia (4%), Itália (3,8%), Espanha (3,4%), Taiwan (2,9%), China (2,6%) e Alemanha (2,3%).

Japão testa trem que levita sobre magnetos

Já começou a ser contruída em Yamanashi, no Japão, uma linha de 45 km para os testes da nova geração de trens de alta velocidade japoneses que podem fazer até 520 km/h em trilhos eletromagnéticos, sobre os quais os vagões levitam. A essa velocidade, uma viagem entre Tóquio e Osaka poderia ser feita em uma hora, duas a menos que as exigidas hoje pelo trem-bala. O trem eletromagnético deve ficar pronto por volta do ano 2000, quando os trens-bala completarão 35 anos e estarão em idade de substituição. Calcula-se que os novos trens custarão cerca de US\$ 25 bilhões.



Novos Renault incorporam inovações

Supercavalo Renault AE causa espanto na Europa

Como caminhões cobrem distâncias cada vez maiores, conforto é fator de segurança. Esta é a idéia por trás da nova linha de caminhões pesados da Renault. A linha AE é formada por gigantes com 3,8 m de altura e um dos mais potentes motores da Europa, com 503 HP.

O destaque é a cabina dividida em duas partes distintas. O módulo técnico contém os componentes mecânicos (motor, transmissão etc.). Acima dele, vem o módulo de comando, construído em estrutura separada, sobre suspensão a ar, isolando o motorista de vibrações e ruídos. Para entrar na cabina, a 1,62 m do solo, o motorista deve subir três degraus, apoiado em dois corrimãos, e andar lateralmente sobre o pára-lama.

Por dentro, o módulo de comando mede 2,2 m de comprimento, 2,3 m de largura, 1,87 m de altura, formando um ambiente de 8,8 m³. O piso da cabina é totalmente liso e, de seu posto, o motorista tem posição de comando sem igual. O pára-brisa tem 3 m² de área. A cabina dispõe ainda de ar-condicionado, espelhos e vidros elétricos, duas camas com 75 cm de largura que viram sofá e persianas elétricas nas janelas e pára-brisa. O painel do tipo envolvente traz um módulo com 33 botões luzes-espigas que indicam todas as funções vitais do veículo. O computador de bordo indica a velocidade média, quilômetros percorridos, tempo de viagem, marcha engatada e ainda «bronqueia» se a velocidade estiver elevada ou se o motorista estiver abusando do motor.

A linha Renault AE vem nas versões 4 x 2, 6 x 2 e 6 x 4, com dois motores: AE-380 (374



HP) e AE-500 Magnum (503 HP), este último um V8 Mack, americano, de 16,5 litros, usado pela primeira vez na Europa (a Renault detém 49% das ações da Mack). O câmbio é Renault, de dezoito marchas. Motor e câmbio podem ser alcançados facilmente, pois o módulo de comando é basculante. No módulo técnico, os painéis se abrem como portas, dando acesso aos reservatórios de água, óleo etc. Freios a disco no eixo dianteiro são equipamentos de linha e suspensão a ar pode ser encomendada.

Mercedes amplia apelo com cartão de crédito



Cartão será usado em toda a Europa

Em conjunto com a organização financeira Eurocard, a Mercedes-Benz começou a oferecer um novo serviço aos compradores de seus carros e caminhões na Europa, através da divisão Mercedes-Benz Finance: o cartão de crédito Mercedes. Lançado na Alemanha e Holanda, o Mercedes-Card será estendido por toda a Europa e poderá ser usado em milhares de estabelecimentos comerciais que aceitam cartões Eurocard.

A M E

1



Tem que ser flexível.

2

Ser

P R O T

4



Deve ser resistente.

5



Dura

E M S

Lonil aprendeu com a natureza e agora dá lição de proteção assim: • É 100% impermeável • Ultra-resistente nas fibras • Supersolda eletrônica • Ultraproteção contra raios

7



LONIL
LONILONIL

Lógico: a melho



L I Ç

L H O R



impermeável.



3

E preservar o conteúdo

E Ç Ã O



muito.



6

E proteger pra valer.

E T E



proteção é Lonil.

ultravioleta do sol • Argolas de aço com reforço • Bainha com costura dupla • Lonil: usou direito, não tem erro. É o mais resistente.



Õ E S.



Treinar para reduzir acidentes

A falha humana costuma ser invocada como causa maior dos acidentes de trânsito. Segundo estatísticas do DNER, o motorista é responsável por 80% deles. Em segundo lugar, com porcentagem bem menor, ficam os defeitos do veículo e, só em último, vem a rodovia.

Para obter quem é o maior causador dos 60 mil acidentes ocorridos nas rodovias federais e registrados anualmente pelo DNER, a equipe de **TM** foi conhecer o motorista das grandes empresas frotistas. Procurou levantar também como são feitas sua formação e preparação profissionais, as condições em que trabalha e, mais precisamente, como é treinado pela empresa para conduzir um equipamento de elevado custo e transportar pessoas ou cargas de alto valor.

O resultado é esta edição especial, mostrando o que está sendo feito para reduzir acidentes, a partir do preparo do motorista.

Dessa peregrinação de mais de uma dúzia de repórteres e fotógrafos por indústrias, transportadoras, entidades de classe, auto-escolas e escolas técnicas, resultaram algumas constatações inevitáveis. Os exemplos colhidos mostram, em primeiro lugar, que quem investe na segurança de seus motoristas e de sua frota e treina sistematicamente a mão-de-obra consegue reduzir acidentes e, principalmente, aumentar a produtividade.

A preocupação com a segurança já chegou, por exemplo, a grandes indústrias que transportam suas próprias cargas. Ainda assim, os investimentos na área são insignificantes. Levantamento feito pelo Programa Volvo de Segurança no Trânsito revela que não passaram de US\$ 100 milhões em 1989, o Ano Brasileiro de Segurança de Trânsito. Estima-se que, no mesmo período, o custo dos acidentes chegou a US\$ 2 bilhões.

Embora a regra admita inúmeras exceções, as transportadoras rodoviárias e, em menor escala, as de transporte urbano de passageiros também conservam alguma tradição de treinamento e costumam ser exigentes na contratação de motoristas.

Mas, no amplo universo do transporte rodoviário de carga, a preocupação maior

ainda é com a eficiência do serviço prestado. O que as transportadoras buscam realmente é a rapidez na coleta, transferência e entrega de mercadorias — mesmo que isso exija longas jornadas de trabalho ou a permanência dos motoristas dias e noites seguidos na cabina do caminhão.

O rigoroso controle das horas de trabalho e períodos de descanso, tal como funciona hoje, por exemplo, na Inglaterra (*veja a matéria «Internacional»*) ou mesmo no Brasil no transporte interestadual de passageiros, ainda inexistente no rodoviário de carga.

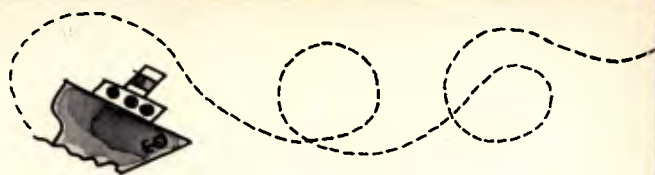
Eis aí, portanto, uma situação que exige urgente regulamentação. Antes disso, porém, é preciso rever a legislação sobre a emissão de carteiras de habilitação. A exemplo dos cursinhos, que preparam o aluno exclusivamente para passar no vestibular, a maioria das auto-escolas limitam-se a treinar o candidato para obter a carta. O aprendizado fica para depois.

Nessa área, os sindicatos que reúnem as transportadoras de carga já dispõem de alguns cursos. É o caso do Setcesp, de São Paulo, que recicla milhares de motoristas por ano.

Quem oferece o melhor treinamento para o setor de transportes, no entanto, é o Senai — Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial. O principal deles fica no Rio de Janeiro, mas ainda é pouco utilizado pelas empresas. A maioria delas limita-se a aproveitar a experiência do dia-a-dia para treinar ou reciclar pessoal.

Apesar das deficiências do treinamento, os motoristas não aceitam passivamente a pecha de maiores culpados pelos acidentes. Prefere atribuir a culpa às más condições das rodovias, que têm exigido grandes reduções de velocidade.

Qualquer que seja a maior causa dos acidentes, o motorista é, antes de tudo, uma vítima — da falta de conservação das estradas, do sucateamento da frota e, principalmente do treinamento. Até quando?



A INFORMAÇÃO É O MELHOR CAMINHO



TM. HÁ 26 ANOS PONDO A INFORMAÇÃO NO SEU CAMINHO

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

transporte
MODERNO

Para assinar TRANSPORTE MODERNO basta escrever para Editora TM. Rua Vieira Fazenda, 72 - 04117 - São Paulo - SP. Assinatura anual com 12 exemplares custa apenas 80 BTNs.



sf - Ação, força, virtude de produzir um efeito desejado.

EFICIÊNCIA

Não é por acaso que TRANSPORTE MODERNO é a revista líder do seu segmento. Foi uma posição conquistada em 26 anos de muito trabalho e dedicação. Por isso, TRANSPORTE MODERNO é a melhor opção de informação para o setor de transporte comercial em todas as modalidades. E, a informação eficiente é o melhor instrumento para quem precisa tomar decisões. Faça sua assinatura de TRANSPORTE MODERNO e comprove.

A fórmula do sucesso tem muitos ingredientes. Certamente a eficiência é um deles.



transporte
MODERNO

Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117
Tel.: (011) 575-1304 (Sequencial)
TELEX (011) 35247 - São Paulo - SP

Investindo na capacitação

Aprimorar cursos e reciclar
motoristas é a
receita para reduzir acidentes
e também custos

■ Cuidar do transporte de uma empresa que tem uma frota de 150 caminhões e 280 motoristas exige habilidade no trato com os operadores. Na Frutesp, de Bebedouro, município localizado a 394 km de São Paulo, uma das maiores produtoras de suco de laranja do país (mói 34 milhões de caixas de laranja por ano), esses profissionais respondem pelo trabalho da coleta de matéria-prima em dezenas de pontos espalhados num perímetro de 80 km da fábrica e pela entrega do produto acabado no mercado consumidor (uma pequena parte; o restante, no Porto de Santos, de onde é exportado).

A Frutesp obteve Menção Honrosa no Prêmio Volvo de Segurança no ano passado, na categoria Empresa do Ano, graças ao treinamento intensivo de seus motoristas e à drástica redução do índice de acidentes nos últimos dois anos e meio.

A conquista do prêmio estimulou o aperfeiçoamento das equipes de motoristas, peças-chaves no comando das operações de transporte de suco em tambores para Santos, realizado diariamente por doze Scania 112H e doze Mercedes 1934.

A dificuldade de implementar uma ação prática que permitisse desembaraçar os motoristas do controle burocrático parece ter chegado

ao fim na Frutesp.

Em quatro anos de empresa, o economista Roberto Ferreira Pupo, superintendente de Transportes, vindo da Cosipa, onde aprendeu a dedicar especial atenção a problemas de pessoal na área metalúrgica, acostumou-se a valorizar a experiência de cada homem. Com um jeito «mineiro» de conduzir a conversa, Pupo aprendeu a perceber a realidade dentro e fora da empresa e a fortalecer a dinâmica de trabalho que liquidou com a visão de que aulas sobre segurança eram um assunto chato e sem importância.

Esse comportamento, aliado ao conhecimento da estrutura funcional de uma empresa com 2 300 funcionários, imprimiu confiabilidade ao trabalho de conscientização dos perigos do trânsito nas estradas e nas áreas urbanas. Os motoristas e os chefes de equipes passaram a ser treinados e reciclados a cada semestre.

«Nós percebemos que os motoristas não têm muita visão espacial», ponderou, para demonstrar a necessidade de um plano de viagem voltado para a segurança e que seja efetivamente cumprido. O treinamento envolveu também os motoristas cadastrados para dirigir veículos de uma frota própria composta de caminhões trucados Mercedes, Volkswagen e Ford Cargo que fazem o



Os cursos da Frutesp discutem as seis...

serviço de coleta da laranja nas fazendas, além dos da frota auxiliar de 150 veículos de passeio e picapes.

Em 1986, ainda com 125 veículos, foram registrados 75 acidentes, correspondendo a um acidente a cada 87 000 km rodados, número que se repetiu no ano seguinte. A Frutesp mantinha apenas duas pessoas no controle do transporte e manutenção, o que impedia qualquer tentativa de controle de frota para prevenir acidentes.

Contudo, assim que a empresa decidiu investir na capacitação profissional de seus motoristas, o qua-