

EXCLUSIVO



Clésio Andrade,
presidente de CNT

**MANDATO
ESPICHADO**

500
anos de
transporte

ANO 36 - Nº 391 - R\$ 8,00

transporte
Todos os modais **MODERNO**

OTM
EDITORA LTDA.

FERROVIÁRIO

O projeto de trem-bala para
ligar Rio/São Paulo/Campinas

TRANSMISSÕES

Fábricas vão produzir
câmbio automático
no Brasil

PÓS-VENDA

Chamevolks completa
10 mil atendimentos
em 5 anos

**O GRANDIOSO
ESPETÁCULO
DO**

**NESTA EDIÇÃO:
O GUIA OFICIAL
DA FENATRAN**

TRANSPORTE

FENATRAN
99

FEIRA NACIONAL DO TRANSPORTE

**ASLOG DEFINE TEMA DE SUA 4ª CONFERÊNCIA ANUAL:
“LOGÍSTICA NO BRASIL 500: UMA NOVA ERA DE DESCOBRIMENTO”
SUPLEMENTOS ESPECIAIS: RANDON 50 ANOS
E 1 ANO DE NAVISTAR NO BRASIL**

A História de Goiás bate forte no coração do Brasil.

Toda a região começou a ser ocupada a partir das bandeiras, excursões promovidas com o fim de achar riquezas. O mais importante bandeirante que esteve aqui, e que descobriu as primeiras minas de ouro foi Bartolomeu Bueno da Silva, conhecido como o Anhangüera. Ele fundou o primeiro vilarejo, o Arraial da Barra, em 1726. De lá para cá, a riqueza e a pujança espantam e atraem brasileiros de todos os outros estados.



A BRASPRESS EM GOIÁS

- 5 filiais próprias
- 245 funcionários altamente especializados e constantemente atualizados;
- 70 veículos de distribuição local;
- 32 estações computadorizadas de serviço;
- 5 servidores de rede;
- 29 linhas telefônicas;
- 5 e-mails.

Todos os municípios de Goiás com a nossa

URGÊNCIA

COMPROMISSO

BRASPRESS[®]
GOIÁS UP-DATE



Chame a Braspress.
(0XX11) 6955-5222

EDITORIAL

Olhos no presente e no futuro



ão são poucos os temas candentes do transporte no dia-a-dia. Em todos os modais, seja no transporte de cargas ou de passageiros, a quantidade de informações que chega à redação de **Transporte Moderno** é crescente. Por isso, é forte a tendência da revista em se ater aos assuntos prementes, de interesse direto e imediato do leitor. Nossa revista, porém, tem procurado fazer isso, mas sem se desprezar os projetos que traçam o futuro do transporte no Brasil e no mundo.

Nesta edição, trazemos, ao mesmo tempo, informações que interessam ao cotidiano e ao devir do transporte no Brasil. Primeiro, vale destacar a cobertura completa, no Guia Oficial da Fenatran'99, da maior feira de transportes da América Latina, um verdadeiro catálogo de serviços para utilização durante o evento e, posteriormente, como guia permanente de consulta. Merecem destaque, no guia, os lançamentos de produtos e serviços na feira, como no caso das montadoras de veículos, dos transportadores de cargas e dos fabricantes de pneus, motores e equipamentos de monitoramento de frotas, entre outros segmentos.

No que tange às perspectivas de futuro do transporte, merece destaque a entrevista com o presidente do Geipot, Carlos Nobrega, sobre o projeto de trem-bala Rio/São Paulo. **TM** também antecipa a intenção de fábricas de produzir transmissões automáticas no País, o que ocorrerá em breve. Notícias quentes, como a prorrogação do mandato de Clésio Andrade à frente da Confederação Nacional do Transporte, também integram esta edição.

O que de mais importante aconteceu, está acontecendo ou ainda vai acontecer no mundo dos transportes – eis a pauta das edições de **Transporte Moderno**.

A redação



Scania
Iveco-Fiat
GM
Ford

**A marca do caminhão você escolhe.
O financiamento é com o BCN.**



Opções de financiamentos para ônibus e caminhões:

- Leasing
- FINAME Leasing
- FINAME
- CDC

Consulte nossas condições e prazos pelo telefone: (0XX11) 5509 2369 de 2ª a 5ª feira, das 8h às 18h.



DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelo_fontana@uol.com.br

REDAÇÃO

Editor-Chefe
Cássio Schubsky
cassiootm@uol.com.br

Redator
Gilberto Penha de Araújo
gilbertotm@uol.com.br

Editor-Assistente
Ivan Garcia
ivanotm@uol.com.br

Colaboradores
Rafael Covre
Vicente Dianezi

Diretor de Arte
Alexandre Henrique Batista
alexotm@uol.com.br

Editor de Arte
Victor Padalko
victorotm@uol.com.br

Fotografia
Eduardo Ruegg Fotografia

Departamento Comercial
Carlos A. Criscuolo, Vito Cardaci Neto
e Maria Rita Fleury Zani

Representante São Paulo
Pacaembus Representação Comercial Ltda.
Av. Marquês de São Vicente, 10
Tel.: (11) 3662-0277

Representante Rio de Janeiro
Sérgio Ribeiro
Tel.: (21) 262-8390 e 220-5515

Representante Paraná e Santa Catarina
Gilberto A. Paulin
Tel.: (41) 222-1766

Representante Rio Grande do Sul
Ivano Casagrande
Telefax: (51) 231-0157 - Celular (51) 963-5748

Representante Brasília
Walter Filippetti
Telefax: (61) 327-2572

Tiragem
15.000 exemplares

Assinatura
Anual: R\$ 70,00 (oito edições mais um Anuário)
à vista. Pedidos com cheque ou vale postal a favor de
OTM Editora Ltda. Exemplar avulso: R\$ 8,00.
Em estoque apenas as últimas edições. Dispensaca
de emissão de documentação fiscal conforme
R.E. Proc.DRT.1 nº14498/85 de 06/12/85

Periodicidade
Circula no mês subsequente ao de capa

As opiniões expressas nos artigos e pelos
entrevistados não são necessariamente as mesmas
de Transporte Moderno



Eua Capitão Mor Gonzalo Monteiro, 31, Barra Funda
CEP 01140-146 - São Paulo, SP

Redação, Administração, Publicação
e Correspondência:
Av. Marquês de São Vicente, 10, Barra Funda
CEP 01139-000 - São Paulo, SP
Tel.: (11) 3662-0277 (seqüencial)
Fax: (11) 3662-4630 (redação)
(11) 825-6869 (comercial)

otmeditora@uol.com.br

CAPA

Com 136 expositores, a Fenatran'99 (Feira Nacional do Transporte), realizada de 8 a 12 de novembro, no Pavilhão de Exposições do Anhembi, se constitui na maior feira de transportes da América Latina. O lançamento de produtos e serviços despertou a atenção do público, também interessado nas últimas novidades das montadoras de veículos, transportadoras de cargas e fabricantes de pneus, motores e equipamentos de monitoramento de frotas.

3



ENTREVISTA

Com a prorrogação de mandato, Clésio Andrade permanece mais dois anos na presidência da CNT. A prorrogação, porém, está sendo contestada por federações de transporte de cargas.

10

MAIORES E MELHORES

Com a presença de 342 convidados, a entrega dos prêmios de **As Maiores e Melhores do Transporte de 1999** aconteceu dia 13 de outubro no Renaissance São Paulo Hotel.

24



Foto: Milton Shirata

Foto: D.vulgacao



PÓS-VENDA

Após cinco anos de existência, o serviço ChameVolks registra 10 mil atendimentos. A central trabalha 24 horas/dia e 63% dos casos referem-se a socorros. Cada atendimento demora, em média, 25 minutos.

26

TRANSMISSÕES

Na disputa do mercado brasileiro, a ZF monta a transmissão automática Ecomat HP-500 para ônibus urbano e anuncia novidades para 2001; a Voith produz a caixa Diwa 3 para ônibus urbano e intermunicipal.

28



Foto: D.vulgacao

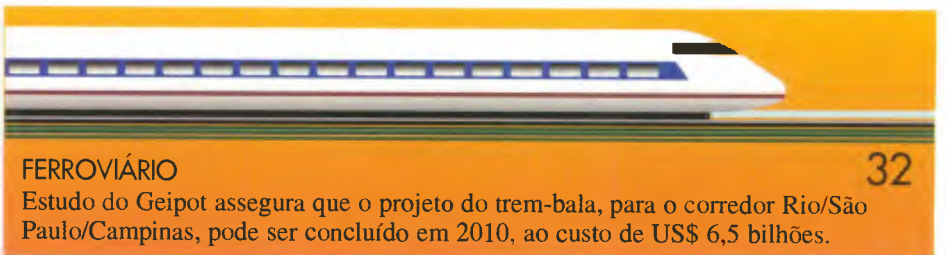
Foto: Eduardo Ruegg



QUALIDADE

Para o professor Rogério Nery, da Uni Sant'Anna, em São Paulo (SP), os programas de qualidade das empresas de TRC ainda precisam dedicar mais atenção ao cliente.

31



FERROVIÁRIO

Estudo do Geipot assegura que o projeto do trem-bala, para o corredor Rio/São Paulo/Campinas, pode ser concluído em 2010, ao custo de US\$ 6,5 bilhões.

32



GUIA OFICIAL DA FENATTRAN'99

O mapa completo da feira, com a precisa localização dos estandes, serve de catálogo de serviços para ser utilizado durante o evento.

36

MONTADORAS

Agrale, Fiat, Ford, GMC, International, Iveco, Mercedes-Benz, Scania, Volkswagen, Volvo

38

TRANSPORTADORAS

Braspres, ELFP Transportes, Expresso Araçatuba, Expresso Mercúrio, Itapemirim Cargas, ITD Transportes, Mira Transportes, Rapidão Cometa, Rodoviário Ramos, Unitown

54

IMPLEMENTOS

A. Guerra, Facchini, Krone, Noma & Cia., Randon, Recrusul

60

PNEUS

Bridgestone Firestone, Goodyear, Michelin, Pirelli

64

MOTORES

Cummins, MWM

66

MONITORAMENTO DE FROTA

Autotrak, Braslaser, Schahin-Controlsat

68

CICLO DE PALESTRAS DO EMBARCADOR

ECR (*Efficient Consumer Response*), Panorama do roubo de cargas no Brasil, Sistemas de informação/ Novas tendências no processo logístico, O papel do operador logístico

69

ENTIDADES APOIADORAS

Anfavea, Anfir, Fetcesp, NTC, Simefre

69

DIVERSOS

101 empresas e entidades

70



Market Share – As vendas de veículos pesados ensaiam recuperação. 88

Opinião Econômica – Jorge Miguel dos Santos, consultor especializado em transportes, escreve sobre as dificuldades das transportadoras na negociação de preços.

90



Foto: Eduardo Ruogo

Indicadores – Custos operacionais atualizados e as cotações do mercado de veículos usados.

92

SEÇÕES

Editorial 3

Cartas 13

Atualidades 16

Última Hora 98

Vender um



Quem tem um Caminhão Volkswagen nunca está sozinho.

Ao comprar um Caminhão Volkswagen, você ganha um amigo na estrada. Um não, vários. Porque a Volkswagen tem uma Rede com 115 Concessionárias de

Caminhões. Gente que já mede esforços para garantir uma viagem tranquila para você. Algum problema na estrada com o seu caminhão? Ligue para o CHAMEVOLKS



• Fábrica de Caminhões Volkswagen em Resende - RJ

caminhão é fácil. Difícil é continuar amigo do dono.



(0800-19-3333). Técnicos da própria fábrica vão orientá-lo a seguir viagem. Se necessário, a gente manda um mecânico e até um guincho (serviço gratuito para veícu-

los em garantia). E, enquanto seu caminhão é reparado, o Concessionário oferece alimentação e, se necessário, até cama e chuveiro para você descansar.

Sabe por que a Volkswagen faz tudo isso? Porque o trabalho dela não termina quando você recebe as chaves do seu caminhão. Ele apenas começa.

Concessionário de Caminhões Volkswagen. Um amigo na estrada.



Clésio ganha tempo

O presidente da Confederação Nacional do Transporte, Clésio Andrade, tem o seu mandato prorrogado por mais dois anos. Em entrevista para **Transporte Moderno**, o dirigente da CNT, que é presidente do PFL mineiro, admite intenções eleitorais para 2002, quando se encerra a prorrogação

por Cássio Schubsky, em Brasília (DF)*
Fotos: Eduardo Ruegg*

Transporte Moderno: *Gostaria que o senhor explicasse como se deu a prorrogação do seu mandato (definida em 18 de outubro último) na presidência da CNT (Confederação Nacional do Transporte).*

Clésio Andrade: Com relação à sucessão da CNT, nós sabemos que tem o rodízio. Pelo rodízio, a cada período é indicado um presidente de um segmento de transporte. Essa regra foi estabelecida na época em que o Thiers (Fattori Costa, atual vice-presidente da seção cargas da entidade) era presidente da CNT. Nós sabemos que o próximo presidente da CNT será da seção de cargas. A prorrogação é um instrumento normal, principalmente em alguns momentos importantes. Nós entendemos que o setor de transportes passa por um momento histórico importante. Haja vista os órgãos que nós criamos, o SEST (Serviço Social do Transporte), o Senat (Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), o IDAQ (Instituto de Desenvolvimento, Assistência Técnica e Qualidade em Transporte), a Fumtran (Fundação Museu do Transporte) e o Rhodes (Instituto Assistencial do Transporte). Já formamos um patrimônio no SEST/Senat de R\$ 300 mi-

lhões. Houve a inserção dos transportadores nos grandes debates nacionais; a pesquisa CNT/Vox Populi... Tudo isso é um momento histórico muito importante para a entidade. A minha impressão é de que, ao recebermos um requerimento de dez entidades que fazem parte do Conselho de Representantes da CNT (solicitando a convocação da sessão em que foi definida a

bém em prorrogação. E os companheiros pediram a prorrogação de, no mínimo, dois anos. Eles falavam, nessa reunião, que esse trabalho deveria ser continuado, principalmente os PATEs e Capits – nós sabemos que houve, momentaneamente, a paralisação de algumas obras, porque o setor transportador, nos últimos dois anos, foi muito sacrificado; e o SEST/Senat também fica muito sacrificado, com uma inadimplência dos transportadores de 35% a 40%. Em função disso, esse projeto foi interrompido, mas vai ser continuado. E, em vista disso, os companheiros entendiam que eu deveria continuar esse projeto, e acabamos até nos sacrificando pessoalmente. O mandato, então, foi prorrogado por 2 anos e 2 meses.

TM: *Quais são as suas principais realizações à frente da CNT?*

Clésio: A CNT focou sua atuação, em todo esse período nosso, em três eixos básicos: o trabalhador, os empresários e seus executivos, e os aspectos institucionais.

No eixo do trabalhador, houve, justamente, a criação do SEST e do Senat, que era um sonho dos transportadores há mais de 40 anos. Nós éramos ligados ao SESI (Serviço Social da Indústria) e ao Senai (Serviço Nacional de



“Apesquisa CNT/Vox Populi dá visibilidade. Ela aparece mais. Se ela aparece mais, existe mais crítica. A CNT, com a pesquisa Vox Populi, dá uma contribuição à sociedade brasileira.”

prorrogação do mandato), o que se queria era a continuidade desse projeto. Do ponto de vista legal, jurídico, somos obrigados a convocar o conselho de representantes, a partir do recebimento do requerimento. Nós convocamos a reunião do conselho, regularmente, e no dia 18 de outubro ocorreu a reunião. Esse requerimento pedia algumas modernizações do estatuto e falava tam-

Aprendizagem da Indústria). A CNT era considerada uma confederação de segunda linha. Da criação do SEST e do Senat, vieram o atendimento na área social, médico e odontológico. Na parte profissional, há o trabalho de requalificação profissional. Hoje nós atendemos mais de 1 milhão de trabalhadores. Já implantamos 36 Capits em todas as capitais e em cidades de grande porte. Vamos retomar, a partir de janeiro, a



“Convocamos regularmente a reunião do conselho, que ocorreu no dia 18 de outubro. O requerimento das federações pedia modernizações do estatuto e falava também em prorrogação do nosso mandato.”

construção de mais 22 Capits. Já implantamos mais de 30 PATEs e pretendemos chegar ao número de 80.

No eixo do empresariado e de seus executivos, implantamos o IDAQ, que veio a suprir uma lacuna. Nós sentíamos que nós precisávamos desenvolver mais os empresários. Precisava de um órgão que cuidasse da globalização, da logística, da transformação, de tudo que estava surgindo de novo.

O terceiro eixo, o aspecto institucional, foi, justamente, o trabalho da CNT como representante dos transportadores, estando presente em todas as causas que sejam importantes para o transportador. A inserção dos transportadores nos debates nacionais.

TM: Muita gente critica o fato de a CNT promover uma pesquisa sobre o desempenho do Governo Federal, que esse não é o papel da entidade. Como o senhor responde essa questão?

Clésio: A pesquisa CNT/Vox Populi dá visibilidade. Ela aparece mais. Se ela aparece mais, existe mais crítica. Mas nós fazemos mais de dez tipos de pesquisa: nós fazemos pesquisas internas sobre a atuação da CNT, pesquisa rodoviária sobre o transporte, pesquisa sobre o caminhoneiro, pesquisas de qualidade, FIPE-IDET. Como entidade macro, por ser a entidade de maior representação do setor de transporte, a CNT, com a pesquisa Vox Populi, dá uma contribuição à sociedade.

TM: E com relação à pesquisa sobre a situação das estradas?

Clésio: Acabamos de concluir a pes-

quisa e estamos finalizando a tabulação. Mas o que se constata é uma melhora – apesar das críticas que fazemos aos pedágios – nas rodovias concedidas. Já na parte cuidada pelo Governo, houve até uma piora.

TM: A CNT realizou, também, uma pesquisa sobre os caminhoneiros autônomos, que mostra a diminuição trágica dos volumes de cargas transportados. Hoje se transporta, em média, três vezes menos do que se transportava há três anos...

Clésio: Há dois fatores que pesam na atividade do autônomo: não só o

Briga intestina

A prorrogação do mandato de Clésio Andrade na presidência da Confederação Nacional do Transporte está sendo contestada por representantes de federações ligadas ao setor de cargas. Romeu Nerci Luft, que preside, simultaneamente, a Fetcergs (Federação das Empresas de Transporte de Carga do Rio Grande do Sul) e a NTC (Associação Nacional do Transporte de Cargas), enviou protesto formal ao presidente da CNT, reclamando de uma “insólita convocação ‘seletiva’” para a reunião, alegando que não teria havido a convocação formal de representantes do setor de cargas, reunidas em sete diferentes federações espalhadas pelo País. No documento, Luft pede a Clésio para “anular a reunião do Conselho de Representantes e convocar outra, com a presença de todas as federações com direito a voz e voto”. O

preço do frete, que está baixo, como a diminuição do volume de trabalho. Essa diminuição pode ter ocorrido, também, pelo acréscimo do número de caminhoneiros – pessoas do comércio, da agricultura e de todas as áreas que estão virando caminhoneiros. Aí o que se vê é o envelhecimento da frota, com média de 14 anos entre os autônomos e de 8 anos entre os frotistas.

TM: E com relação à situação financeira da

entidade?

Clésio: A CNT sobrevive com a arrecadação que existe no próprio sistema da confederação e repassa recursos para o SEST/Senat, para o IDAQ, para as federações e entidades. A queda da arrecadação em 35% afetou não só o SEST/Senat, como também o próprio trabalho que a entidade desenvolve. Há um aperto financeiro, é verdade, até porque nós tínhamos aprovado, pelo



Romeu Luft, da Fetcergs e da NTC: “Insólita convocação ‘seletiva’”

presidente da CNT respondeu formalmente, negando a solicitação de convocação de nova reunião, alegando que a reunião de 18 de outubro foi “um ato jurídico perfeito”. Segundo apurou **Transporte Moderno** na data de fechamento desta edição, em 29 de outubro, representantes das federações de carga estavam redigindo um manifesto público contra a prorrogação e estudavam medidas judiciais visando anular os efeitos da decisão aprovada pelas 20 federações presentes à reunião de 18 de outubro, quando se definiu a ampliação do mandato de Clésio Andrade à frente da confederação até 2002.

ENTREVISTA

nosso conselho, empréstimos de mais de R\$ 100 milhões, há mais de três anos, mas não utilizamos esse expediente. A eficiência foi tão grande que baixamos o pedido de empréstimo para R\$ 40 milhões. Ficamos apertados com juros de curto prazo. Neste momento, estamos renegociando os empréstimos com o Banco do Brasil e com a Caixa Econômica Federal. Agora, temos uma dívida pequena em relação ao patrimônio, que é de R\$ 300 milhões. A dívida é de R\$ 30 milhões.

TM: O Governo Federal finalmente encaminhou ao Congresso Nacional projeto de lei regulamentando a ANT (Agência Nacional do Transporte). Quais são as objeções, sugestões ou propostas que a confederação está fazendo ao projeto apresentado?

Clésio: O projeto está fora da realidade. Na hora em que você tira um modal de transporte (o aéreo) fora, você já está criando uma distorção. A CNT acha que o modal aéreo deve estar dentro da ANT. O projeto desconsidera o transporte aquaviário, que é fundamen-

tal e vem sendo muito prejudicado nos últimos anos. A própria regulamentação do TRC, muita gente acha que tem que ser livre. Isso não ocorre em outros países. Nós sabemos que, na França ou nos Estados Unidos, por exemplo, existe a regulamentação, o registro do transportador. No Brasil, qualquer pessoa, hoje, pode comprar um caminhão, montar uma transportadora e praticar preços baixos, depreciando toda a atividade do transporte rodoviário de cargas.

TM: O senhor é candidato nas eleições do ano 2000?

Clésio: Não. Eu pretendo ser candi-

dato em 2002.

TM: A qual cargo?

Clésio: Eu sou suplente de senador por Minas Gerais e presidente do PFL mineiro. Estou disposto a ser candidato a deputado, a senador ou a governador, àquilo que o partido definir. ■

* **Cássio Schubsky e Eduardo Ruegg** viajaram a Brasília a convite da CNT.



“A CNT tem uma dívida de R\$ 30 milhões, pequena perante o patrimônio, que é de R\$ 300 milhões. Ficamos apertados com juros de curto prazo e estamos renegociando os empréstimos com os bancos.”

PRODUTOS PARA TANQUES DE PETRÓLEO E QUÍMICOS

Betts INDUSTRIES, INC.
Warren, PA - USA Since 1901



BAYCO INDUSTRIES
Winnipeg, MA - Canada ISO 9001



Tecnologia de Ponta em Produtos Líderes a Nível Internacional

- Tampas de Inspeção “Tiona”, construídas em Aço Carbono Zincadas, Alumínio ou Aço Inoxidável;
- Válvulas de Fundo - Aço Inoxidável ou Alumínio - Acionamento Hidráulico, Pneumático ou Mecânico;
- Válvulas Borboleta, Vácuo, Pressão e Purga de Alta Capacidade, Air Interlock de Bronze;
- Válvulas API de Carga/Descarga com anéis externos de bronze - Vedações de fácil substituição;
- Válvulas, Conexões e Adaptadores do sistema de recuperação de vapores em instalações Bottom Loading

► Consulte sobre outros produtos de acordo com as suas necessidades específicas.

Vendas para o Mercosul

MAXSS Representações Ltda.
E-Mail: maxss@zaz.com.br

Av. Palmeira, 27 Conj. 401 CEP 90.470-300 Porto Alegre/RS - Brasil
Tel.: +55(51) 338.8586 Fax: +55(51) 338.7816 Celular: +55(51) 966.0304



BITREM ARTICULADO

“Acusamos o recebimento da edição nº 390 – ano 36 – de setembro de 1999, e queremos expressar nossa surpresa quanto à matéria das páginas 32 e 33, que credita a terceiros a introdução no Brasil do Bitrem Articulado, produto que desenvolvemos em caráter pioneiro no País.

Discordamos da matéria apresentada, e expomos abaixo alguns esclarecimentos:

Até o ano de 1987, não existia o que é denominado hoje de Bitrem Articulado. O que existia, e vários fabricantes conheciam, eram os chamados “Romeu e Julieta” (caminhão platafor-

RECONHECIMENTO

“Cumprimos pela coluna Fluvial, que deu destaque ao trabalho realizado na Hidrovia Tietê-Paraná.”

Joaquim Carlos Teixeira Riva

Diretor

CESP - Companhia Energética de São Paulo
São Paulo - SP

“Agradecemos a divulgação da notícia sobre a inauguração de nosso novo Terminal na cidade de Goiânia, constante na sua edição nº 390.

Aproveitamos a oportunidade para desejar-lhes sucesso nas suas atividades, uma vez que seu prestigioso veículo de comunicação muito contribui para a consolidação e fortalecimento do setor de transportes e, conseqüentemen-

ma + reboque ou semi-reboque), como no exemplo da primeira foto de sua matéria, na página 32, e Treminhões formados por dois semi-reboques, com um dolly e três articulações. Foi a partir dessa concepção, e com o intuito de gerar maior eficiência e segurança ao sistema, que a Krone, somando algumas idéias colhidas pela sua diretoria quando em viagem ao Canadá, introduziu, em 1987, um novo modelo com uma nova concepção do produto, eliminando o dolly e uma articulação, e a 5ª roda passou a ser incorporada na parte traseira do semi-reboque. Por ser um produto desconhecido e não ter uma nomenclatura oficial, a Krone denominava-o de Semi-reboque Articulado, o que, em setembro de 1998, devido a uma nova nomenclatura divulgada pelo Ministério da Justiça/DENATRAN, veio então a ser chamado de Bitrem Articulado. (...) Também lembramos que, quando apresentamos o projeto ao DNER, em 1987, tal produto era completamente desconhecido das autoridades, e nos foi solicitado um memorial descritivo abordando as diferenças e vantagens em relação ao modelo vigente disponível na época, com dolly, o qual anexamos cópia.

A forma como foi exposta a matéria da revista **Transporte Moderno**, nas páginas 32 e 33, sob o título “Sucesso

te, para a constante melhoria de nossos serviços.”

Urubatan Helou
Diretor-Presidente
Braspress
São Paulo - SP

“Agradecemos a reportagem publicada na edição nº 389 de **Transporte Moderno**, onde, de forma brilhante e abrangente, esta prestigiosa publicação trouxe uma ampla reportagem sobre a Abrange Logística.

Aproveitamos para saudar a reformulação editorial da revista. Parabéns pelos resultados alcançados.”

Edécio Roncon / Vera Graça
Assessoria de Comunicação
Abrange Logística
Piracicaba - SP

atrás de sucesso”, abordando os 15 anos do Bitrem, dá margem ao entendimento de que o mesmo teria sido desenvolvido por um concorrente, o que, salvo melhor juízo, não confere com o nosso entendimento e nem com a verdade dos fatos. (...) Em respeito ao mercado e aos nossos clientes, que já conhecem e sabem sobre este pioneirismo, divulgamos também em outros veículos de comunicação, achamos oportuno que se esclareça esta verdade (...). Por fim, pontuamos que não temos o conhecimento de outro pioneiro nacional do produto Bitrem Articulado que não a Bernard Krone do Brasil, o que muito nos orgulha, pelas incontestáveis vantagens que oferece aos clientes, o que o consolida como um produto de absoluto sucesso no mercado.”

Ivo Luiz Boschetti
Diretor-Presidente
Bernard Krone do Brasil
Curitiba - PR

Como se pode ler na reportagem publicada na edição 390 de TM, o conceito do bitrem surgiu da necessidade de transportadores em aperfeiçoar seus produtos, há 15 anos, a partir de 1984, portanto. A A. Guerra sustenta que teria produzido o seu primeiro bitrem já em 1985.

ASSINANTE

“Somos assinantes deste conceituado veículo de comunicação, cuja contribuição para o segmento de transporte tem merecido nossas considerações pela diversidade de matérias, colocando-nos ao par dos assuntos de nossa área.

Parabenizamos-lhes pelo brilhante trabalho.”

Amaro Arnaldo da Silva
Gerente Nacional de Operações
MTR Transportes Ltda.
Jaraguá do Sul - SC

Envie suas críticas, elogios e sugestões para:

E-mail: otmeditora@uol.com.br (A/C Redação)
Cartas Av. Marquês de S. Vicente, 10 - CEP
01139-000 - Barra Funda - São Paulo - SP
Fax: (11) 3662-4630 (A/C Redação)

Linha Cargo. Tradição e confiança em



FORD TRUCK
Assistance

Assistência gratuita
24 horas por dia,
7 dias por semana.

0800-555514

Consulte seu distribuidor de caminhões Ford ou visite-nos na Internet, www.caminhoes.ford.com.br, e solicite uma cotação.

caminhões.



Caminhões



Use o cinto de segurança. Este veículo está em conformidade com o PROCONVE - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores. Alguns dos itens apresentados são opcionais. Carroceria instalada por terceiros.

O melhor negócio em transportes.

Cartão para o transporte



As transportadoras com 10 veículos, no mínimo, já podem utilizar o novo cartão de crédito internacional Essocard Mercosul/R (foto), que permite pagar despesas de produtos e serviços nos 700 postos Esso espalhados no Brasil, na Argentina e no Chile. No Paraguai e no Uruguai, o cartão estará disponível no primeiro trimestre de 2000. Se tiver dúvidas, o motorista pode acionar a Central de Apoio ao Caminhoneiro, instalada em Curitiba (PR), por meio do call-center (central de chamadas) 24h, sete dias por semana.

Cabine dupla no Sprinter



Para atender as novas exigências do Código de Trânsito Brasileiro e adequar sua frota à colagem de cartazes, a Novelli Karvas, empresa de outdoors e mídia extensiva, transformou cinco MB Sprinter de cabine simples para dupla. A modificação, realizada pela Techno Car, permitiu que o veículo passasse a transportar 6 passageiros e motorista, tendo a caçamba apropriada para levar cartazes, escadas e recipiente de cola.

RODOVIÁRIO

Concessionárias ganham prêmio internacional



CRT e Rodonorte: prêmio pelos projetos "Caubóis do Asfalto" e "Programa de Atendimento ao Caminhoneiro"

Com o projeto "Caubóis do Asfalto" e o "Programa de Atendimento ao Caminhoneiro", as concessionárias CRT (Rio-Teresópolis) e Rodonorte ganharam o prêmio Inovação em Rodovias Pedagogadas, da Associação Internacional de Portes, Túneis e Auto-estradas (IBTTA). Esta é a primeira vez que empresas nacionais recebem a premiação da entidade, que reúne organizações que administram rodovias no mundo inteiro.

Das 50 concorrentes, apenas oito foram vencedoras: duas brasileiras, cinco norte-americanas e uma sul-africana. O prêmio tem por objetivo incentivar programas criativos e inovadores, além de promover a troca

de know-how do setor.

O projeto da Rodonorte foi criado para apoiar a segurança do caminhoneiro na área de saúde. O programa oferece orientações básicas e serviços médicos e odontológicos gratuitos, consultas clínicas, exames (diabetes, eletrocardiograma, oximetria), teste visual, pressão arterial etc.

"A receptividade alcançada no primeiro ano de implantação foi excelente", afirmou Geraldo Vilim Prado, presidente da Rodonorte. O trabalho é realizado duas vezes por mês nos principais postos das rodovias BR-277, BR-376 e PR-151, próximas de Curitiba, Ponta Grossa, Pirai do Sul, Ortigueira e Apucarana.

Seminário debate manutenção de frotas

Dirigido a profissionais das áreas de manutenção, projetos, segurança, lubrificação e sobressalentes nos diversos segmentos que envolvem frotas de veículos, o 2º Seminário Nacional de Manutenção de Frotas aconteceu, em 21 e 22 de outubro, no Instituto de

Engenharia de São Paulo. Os participantes discutiram, entre outros temas, otimização de custos com o gerenciamento de pneus, novas metodologias preventivas e preditivas, emissões de fumaça diesel e normas vigentes, técnica de informatização da manutenção.

Treinamento para eletricitas e mecânicos

Até o final do ano, a Indústria Marília de Autopeças investirá em treinamento de eletricitas e mecânicos de auto-elétricos em todo o País. O programa Univam (Universidade dos Aplicadores Marília) promoverá cursos das partes elétrica e eletrônica automotivas buscando aperfeiçoar o profissional quanto à instalação correta e identificação de possíveis defeitos das peças. "A idéia do curso surgiu quando percebemos que os problemas das devoluções de peças estavam ligados a erros na aplicação e não a defeitos de fabricação", explica Augusto Caldini Filho, diretor comercial e industrial da empresa.

Lubrificante purificado



A UMAT (Unidade Móvel de Assistência Técnica), da Mobil (foto), é importante ferramenta de apoio aos usuários de lubrificantes. Com furgão equipado com minilaboratório, a UMAT emprega moderna tecnologia para purificar lubrificantes usados, fazendo com que sua utilidade dure por mais tempo. Com capacidade de purificar até 800 litros/hora, a UMAT trabalha com sistema "termo-vácuo", que elimina água e insolúveis sem comprometer as características físico-químicas do lubrificante.