

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - N: 307 - AGOSTO DE 1989 - NCz\$ 13,00


Editora TM Ltda



GUERRA À INSEGURANÇA

Os frutos da mobilização

Troque um caminhão de problemas por um caminhão de vantagens.

Ao utilizar uma carroceria de madeira você, na verdade, está trazendo consigo uma carga muito mais pesada e difícil do que pode imaginar. Talvez você nem se dê conta disso, devido ao hábito. Mas pra que servem certos hábitos, senão pra serem mudados? A Alcan acha que é o momento de você parar e analisar as vantagens que vem levando ao utilizar carrocerias de madeira. Poucas, claro. Por outro lado, as em duralumínio reduzem o peso de seu caminhão e possibilitam o aumento de peso em sua carga. E mais: permitem redução no consumo de combustível, pneus, lubrificantes e demais equivalentes. Tudo isso, sem mencionar economia com manutenção, limpeza, pintura, reparos gerais e aumento da vida útil de sua carroceria. E o melhor de tudo é que você ainda recupera parte do valor investido na revenda do Duralumínio Alcan. Entretanto, se você prefere carregar atrás de si um caminhão de problemas, ele é todo seu.

Alcan. A solução para os problemas de transporte.



Carrocerias com Duralumínio Alcan.

Procure um montador de sua preferência ou a

Alcan Alumínio do Brasil S.A.

Av. Paulista, 1106 - 13º andar - São Paulo, SP

Tels.: 252.0955 e 252-0968



Quem assina "Transporte Moderno" vai mais longe

Se a sua empresa quer reduzir custos e ganhar na distribuição, contrate os serviços de uma equipe altamente especializada de jornalistas, técnicos e advogados. Para tanto, basta assinar TRANSPORTE MODERNO. Por trás de cada exemplar, feito pensando exclusivamente no empresário e no técnico de transportes, estão 25 anos de experiência e uma fórmula editorial consagrada pelo sucesso. Lendo TRANSPORTE MODERNO, você vai acompanhar de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais e a manutenção dos nossos veículos comerciais, as tarifas e regulamentos, as alternativas energéticas, a seleção de meios de transportes, a solução de problemas logísticos, etc. Quem lê TRANSPORTE MODERNO está sempre bem informado sobre tudo o que se passa no mundo do transporte. E quem tem melhores informações decide melhor - e vai mais longe.

Revista

transporte
MODERNO

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Desejo fazer uma assinatura anual de TRANSPORTE MODERNO. Para isso: (marque com um "X")

Estou enviando cheque n° _____ do Banco _____

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de 45BTN s. Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome _____ Cargo que ocupa _____

EMPRESA _____

Ramo de atividade _____ Fone _____

Quero o recibo ou a fatura. _____ CGC n° _____

em meu nome _____

em nome da empresa _____ Insc. Est. _____

Envie meus exemplares para: endereço da empresa endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(carimbo da empresa)



Algumas especialidades da casa

- Lançamentos de veículos, equipamentos e componentes
- Fretes, custos e preços
- Manutenção de veículos
- Política de transporte
- Regulamentos do transporte
- Desempenho de veículos
- Política energética
- Seleção de meios de transporte
- Renovação de frotas
- Logística e distribuição



Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 04117 - Vila Mariana
Tels.: 575-1304/575-4236
Telex 35247 - São Paulo - SP

ISR-40-3723/84
UP Central
DR/SÃO PAULO

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo-SP.

REDAÇÃO

Editor

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Carmen Lígia Torres
Luiz Alberto Cabral
Walter de Sousa
Francisco C. dos Reis (Cadermo S. Paulo)

Colaboradores Autônomos

Marco Piquini (Londres) Antonio Arnaldo Rhormes (Pesquisa) Wellington Almeida (Brasília) Roberto Galletti (Rio de Janeiro) Olides Canton (Porto Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte)

Fotógrafa

Lígia Paolone

Colaboradores Autônomos

Marcelo Vigneron (S. Paulo) César Lima (R. de Janeiro) Vania Coimbra (Londres)

Chefe de Arte

Celso Guimarães

Secretário Editorial

Sérgio Figueiró

Assessor Econômico

Jorge Miguel dos Santos

Documentação

Ângela Maria Tomazelli

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTB B 538)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga
Rua Cadete, 209
Fone B25-3255 - São Paulo - SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo
Adilson Teixeira
Carlos F. Soares Jr.

Coordenadora

Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Representantes

Paraná e Santa Catarina

Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31
Fone (041) 335-1871 - Curitiba - PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações
Ivano CasaGrande
R. Gonçalves Ledo, 11B
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

Distribuição

LÓBRA - Mala
Direta, Comércio
e Distribuição
Ltda.

Assinaturas

Annual (doze edições) 45 BTN's
Pedidos com cheque ou vale postal
em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso NC\$ 13,00. Em
estoque apenas as últimas edições.

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação.

Circulação: 25 000 exemplares
Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos e
Documentos sob nº 705 em 23/3/1963; última averbação
nº 26 394 em 20/7/1988.

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, nº 72
CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP
572-8867 • 575-4236 • 575-1304

Fones: **575-3983 • 570-5560 571-7017**
570-4818

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

Telex (011) 35247
C.G.C. 53 995 554/0001-05. Inscrição Estadual
nº 111 168 673 117.
Filiada à ANATEC.

transporte

MODERNO

Ano 27 - Nº 307 - Agosto de 1989
ISSN Nº 0103 - 1068

SUMÁRIO

12 SEGURANÇA

Sociedade começa a se mobilizar

Escolhido como o Ano Brasileiro da Segurança no Trânsito, 1989 registra, de um lado, grandes tragédias, mas, de outro, a incontestável mobilização dos principais segmentos sociais

14 FROTISTA

Bons resultados de quem investiu

Conheça o que frotistas de cargas e passageiros estão obtendo ao investir em segurança

28 EMPRESA

Iniciativa privada levanta questão

Volvo deu o pontapé inicial e outras empresas e entidades passaram a se ocupar do assunto

40 GOVERNO

Sem recursos, DNER faz pouco

Responsável pela infra-estrutura viária e disciplina do trânsito, o governo pouco fez este ano

48 RODOVIA

Aventura pela Régis Bittencourt

Acompanhada por engenheiros do DNER, a equipe de jornalistas de TM percorreu os 505 km dessa perigosa rodovia. Veja o que apurou.

54 UNIVERSIDADE

Primeiras teses começam a surgir

Mestres e pós-graduados de Engenharia e Psicologia mostram trabalhos sobre segurança

58 CONSULTORIA

Especialistas já prestam serviços

Psicólogos e engenheiros ministram cursos visando a aumentar a prevenção dos acidentes

60 INTERNACIONAL

Segurança é ciência para ingleses

País com o menor índice de acidentes de trânsito do mundo, a Inglaterra trata o assunto cientificamente, e iniciativa privada participa

73 JUSTIÇA

Busca aos criminosos do trânsito

O juiz Otávio César Valeixo, de Curitiba, defende a tese de que os responsáveis pelos acidentes de trânsito devem pagar caro por isso

SEÇÕES

Neuto Escreve **5** - Atualidades **6** - Atualidades Europa
10 - Mercado de Novos **64** - Mercado de Usados **68** -
Produção **72**



VIOLAR O LACRE DA BOMBA INJETORA É SUJA ILUSÃO.

Combata a poluição veicular. Motor regulado, ar purificado, dinheiro economizado.

Violar o lacre da bomba injetora significa violar a lei, a segurança nas ruas e estradas, comprometer a qualidade do ar e da vida das pessoas. O motor do caminhão ou ônibus fica desregulado,

Mercedes-Benz e você protegendo o nosso ar



gasta muito mais combustível, com grande prejuízo para você e o País. Os fabricantes

de veículos realizam os mais rigorosos testes para garantir melhor desempenho e maior economia, com reduzido nível de emissão de poluentes.

Todos os caminhões e ônibus saem das fábricas dentro dos mais rigorosos padrões de controle de poluição veicular. Essa preocupação não pode virar fumaça. É fundamental que você mantenha o veículo sempre em boas condições.

Participe deste movimento antes de movimentar o seu veículo.



MERCEDES-BENZ



NEUTO

ESCREVE

Uma longa caminhada

Diz a lenda que os ingleses inventaram o futebol mas os brasileiros é que são hoje os mestres da matéria. Quando se fala de segurança de trânsito, porém, o conceito sobre a competência nacional é bem outro.

É verdade que o combate à insegurança já mobiliza hoje um respeitável contingente de frotistas, indústrias, professores, consultores, montadoras, líderes empresariais e até tecnocratas do governo. Os bons exemplos garimpados para esta edição especial revelam que, certamente, o transporte de hoje já é, em muitas empresas, muito mais seguro do que dois anos atrás.

Trata-se, no entanto, de uma batalha que está apenas começando. Entre o Brasil, campeão mundial indiscutível de acidentes, e a Inglaterra, campeã européia de segurança, retratada nesta edição pelo correspondente Marco Piquini, vai uma longa distância.

Ninguém nega que o Programa Volvo de Segurança no Trânsito, lançado há dois anos, já está colhendo frutos.

Conseguiu, no mínimo, conquistar um bom número de aliados para a sua causa e estimular incontáveis projetos semelhantes. Está longe, contudo, de ter atingido o desejável estágio da reação em cadeia.

Em todas as frentes, há ainda muitas resistências a vencer. “Nós também somos culpados”, penitencia-se, por exemplo, o presidente do Grupo de Segurança de Transportes da NTC, a associação nacional dos transportadores de carga, Valmor Weiss, ao denunciar a “irresponsabilidade” dos donos das empresas, habituados a exigir de motoristas e carreteiros jornadas desumanas de trabalho.

A verdade é que o transportador rodoviário de cargas ainda não se conscientizou de que pode lucrar com a segurança — ou perder muito com a insegurança. Não faltam bons exemplos de empresas de ônibus que ostentam excelentes programas de prevenção de acidentes. Mas encontrar transportadoras rodoviárias de carga nas mesmas condições é como procurar agulha em palheiro.

Infelizmente, o exemplo oficial pouco tem contribuído para reverter tal situação. Em pleno Ano Brasileiro de Segurança no Trânsito, o DNER vive a pior crise dos seus cinquenta anos de existência.

Depois de perder os recursos do Fundo Rodoviário Nacional (extinto pela nova Constituição), o órgão teve de se contentar com o inconstitucional selo-pedágio. Por obra dos descaminhos da burocracia, até o fechamento desta edição os NCz\$ 100 milhões já arrecadados continuavam tampando buracos da dívida pública. Vão chegar ao DNER completamente corroídos pela inflação.

Mesmo providências mais simples não escapam da lentidão oficial. Há nove anos, dormita em alguma gaveta do Ministério da Justiça um anteprojeto de lei definindo os crimes de trânsito. Trata-se de um instrumento fundamental para a ação da Justiça. Uma Justiça que, com raras exceções, ainda é muito morosa e indulgente com os criminosos de trânsito.

De qualquer maneira, já dizia Mao Tsetung que não se começa uma caminhada sem se dar o primeiro passo. A Inglaterra que se cuide.

Empresários do Ceará ganham liminar

O Setcarce — Sindicato das Empresas de Transporte de Carga no Ceará, em três mandados de segurança coletivos impetrados conseguiu evitar que as empresas transportadoras a ele filiadas tenham a obrigação de pagar as contribuições para o PIS, para o Finsocial e a contribuição social. Segundo o advogado da entidade, José Damasceno Sampaio, os decreto-leis e as leis que regulamentam tais contribuições são inconstitucionais.

Na opinião do advogado, o PIS teve seu fato gerador alterado por decreto-lei, quando isso só poderia ser feito por lei complementar, o mesmo ocorrendo com o Finsocial, que foi modificado por medida provisória, depois transformada em lei ordinária. A contribuição social, além de não ter sido criada por lei complementar, como prevê a Constituição, tem a mesma base de cálculo do imposto de renda e retroagiu seus efeitos ao ano de 1988, ferindo o princípio da irretroatividade das leis. No caso do PIS, o juiz federal Hugo de Brito Machado, da 2ª Vara no Ceará, proferiu a sentença favorável ao Setcarce e a decisão está por conta do Tribunal Federal de Recursos, em Recife, para confirmação. Os mandados de segurança relativos ao Finsocial e à contribuição social tiveram medida liminar concedida e os transportadores estão depositando em juízo, enquanto aguardam o julgamento da decisão.

Tresmaiese constrói novo terminal de carga

A Transportadora Tresmaiese, do município gaúcho de Três de Maio, está construindo um terminal de carga no bairro paulistano do Carandiru, para substituir o existente na Vila Guilherme, cuja área de 4 000 m² já foi vendida. O novo terminal, que deverá ser inau-



Tresmaiese pode mudar a matriz para São Paulo, com o novo terminal

gurado no fim deste ano, terá 16 000 m² de área coberta.

Segundo o diretor superintendente da Tresmaiese, Nelson José Schiazi, essa foi uma das fórmulas encontradas pela empresa para abrir seu leque de atividades em São Paulo, mercado que vem se tornando atrativo em termos de atendimento para o transporte de cargas industrializadas e onde detém uma fatia de 40% das operações no Estado, notadamente nos mercados de Sorocaba, Campinas, São José dos Campos e na região metropolitana de São Paulo, e com a pretensão de não parar por aí.

Fundada em 1º de agosto de 1955, a Tresmaiese, que só não opera no transporte de cargas líquidas, também atua no Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rondônia e Acre.

Vasp informatiza carga para agilizar serviço

Os competidores que se cuidem. Apesar de todos os problemas que

vem enfrentando, a Vasp está procurando superar a barreira do som nos serviços de carga aérea. Essa tendência foi enfatizada pelo presidente da empresa, Marcelo Antinori, dia 27 de julho, durante a inauguração da Central Informatizada de Cargas de Congonhas, que dispõe de avançado sistema computadorizado. A inovação permitirá a ampliação dos serviços nessa área, com muitas vantagens, como maior rapidez no despacho da carga e redução da margem de erro.

Essa iniciativa possibilita à Vasp dar início a um processo que atingirá todo o Brasil. A decolagem foi em junho do ano passado, em Belo Horizonte, onde a empresa lidera o mercado e aumentou o índice de clientes em 40%, segundo seu superintendente de Cargas, José Sérgio Monteiro Fortes. Ele faz questão de frisar que, em 1985, a empresa recorreu a um "pacote" em Minneapolis, nos Estados Unidos, no valor de US\$ 5 milhões, que não foi concretizado. Todo o processo "é prata da casa", tanto no *software* como no *hardware*.



Marcelo Antinori (em pé) e José Sérgio Fortes, na central informatizada

VDO aperfeiçoa rodoar para maior segurança

A VDO está aperfeiçoando o rodoar STG-Rodcontrol eletrônico, comprado da STG Indústria e Comércio, no qual o motorista não precisa acionar nada que esteja ao seu alcance. Tudo é automatizado. Segundo o engenheiro Jefferson Oliveira, chefe do Departamento de Aplicação Técnica do Produto (Divisão Tacógrafo e Rodoar), a VDO vem expandindo sua rede de assistência técnica autorizada, contando hoje com oitenta filiais. Além disso, a empresa traz a inovação de dar essa assistência pelo prazo de doze meses.

“Na verdade, são poucos os empresários que ainda não perceberam que um erro na calibragem dos pneus acarreta prejuízos para sua empresa. Eles não atentam para o detalhe de que 20% a menos nessa calibragem significa o mesmo percentual negativo no rendimento do veículo.” Quanto ao preço, Jefferson afirma que o rodoar pode ser comparado ao de dois pneus radiais, considerado insignificante, levando-se em conta a segurança que o produto reflete nas estradas, principalmente agora em que os assaltos são constantes. Isso sem levar em conta a vida útil por carcaça e a diminuição do patrimônio da empresa transportadora.

Canhon: o churrasco que garante segurança

m^a kehiro Oishi, diretor da Transportadora Canhon, tem uma receita diferente para um bom plano de segurança no trânsito. Duas vezes por mês, reúne-se com seus motoristas em grandes churrascadas, numa das garagens de sua transportadora, no bairro da Freguesia do Ó, em São Paulo. A empresa ainda paga bons salários e dá acesso à assistência médica e à cesta básica de alimentos. Com isso, Oishi consegue motivar seus motoristas a vestirem a camisa da empresa. Com 280 caminhões e cinquenta carros, a empresa não apresenta problemas com acidentes. “Em dezessete anos, tivemos apenas duas mortes”, diz Oishi.

O esquema de trabalho do empresário também leva em conta uma seleção rigorosa de motoristas. “Eu mesmo costumo fazer as entrevistas.” O salário pago pelo empresário está hoje ao redor dos U\$ 320, o que ele considera muito bom para o mercado. Quando lhe perguntam por que aposta tanto no relacionamento, Oishi costuma responder com outra pergunta: “Você gosta de uma pessoa arrogante?”. Diante da negativa de seu interlocutor, ele acrescenta: “Ninguém gosta”.



Foto: Léo Paolone

Eletropaulo investe internamente

Eletropaulo investe em segurança do trânsito

A Eletropaulo iniciou sua atuação no Ano Brasileiro de Segurança no Trânsito em 15 de maio, com o lançamento da campanha Educação e Prevenção de Acidentes no Trânsito. A primeira intenção da empresa é atingir seu público interno, composto de cerca de 22 mil funcionários, sendo um terço aproximadamente habilitado a dirigir e, dentre eles, 450 motoristas profissionais. Em um segundo momento, espera-se a irradiação das informações e idéias circuladas internamente, pelos familiares de funcionários, para toda a sociedade civil.

A Eletropaulo possui a maior frota dentre as empresas energéticas da América Latina. São 3 674 unidades, entre veículos leves e pesados, que rodam mensalmente 4,3 milhões de quilômetros, consumindo cerca de 98 000 litros de combustível.

PISCA
PISCA

■ A ANTP comunica o adiamento do Segundo Seminário de Manutenção Metro-Ferrovária para outubro próximo (entre os dias 17 e 20), nas instalações da Fepasa, e não em agosto como anteriormente anunciado. O seminário teve a data adiada para não coincidir com o IV Congresso da Abram — Associação Brasileira de Manutenção, marcado para agosto, em São Paulo. O prazo para entrega dos trabalhos, entretanto, expirou dia 20 de julho.

■ O diretor superintendente da Randon, Astor Milton Schmitt, assumiu, dia 18 de julho último, a presidência do Simefre — Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários, em São Paulo, para o triênio 1989-92.

■ Foram empossados, no último dia 8 de agosto, no Recife, os novos dirigentes da Fetracan — Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Nordeste: Adalberto Bezerra de Melo Filho, representante da

Transportadora Radial como presidente e Antonio Pereira de Siqueira, da Transportes Rajam, como vice.

■ Um ano após a visita do presidente Peter Abeles ao Brasil, a TNT Limited fixou o escritório central de São Paulo como sede das operações para a América Latina e indicou o atual presidente executivo da TNT Brasil, Talito Endler, para assumir o cargo. No dia 1.º de julho, assumiu a presidência executiva, no Brasil, o vice-presidente executivo Ivo José Dietrich.



Marcos Vidigal troca Cobrasma pela Villares

Silveira deixa Cobrasma e sai da Abifer

Por questão meramente estatutária, Marcos Vidigal Xavier da Silveira deixou de ser o presidente da Abifer, cedendo o posto a José Carlos do Couto Vianna, da Equipamentos Villares. A razão é simples: Vidigal se desligou da Cobrasma e foi admitido nas Indústrias Villares para dirigir uma unidade que não é do setor ferroviário. Mesmo assim, continua sendo presidente do Conselho Consultivo da Abifer. A diretoria da Abifer se reuniu e aprovou a indicação de Couto Vianna para a presidência e de Reinaldo Fischer, da Fresinbra Industrial, para a 1ª vice-presidência. Pelos estatutos, a gestão de Xavier da Silveira, eleito em 1988, só encerrará em 1990.

Transporte urbano quer mais espaço na CNTT

Os transportadores urbanos de passageiros querem uma participação maior na CNTT, e mobilizaram-se, em função disso, em torno da candidatura de Clésio Soares de Andrade, presidente e um dos fundadores da NTU, para a presidência da entidade. Segundo Clésio de Andrade, o TUP é o setor que mais vem sofrendo as pressões econômicas que pesam sobre os transportes em geral, e por isso ele acredita ser capaz de avaliar a situação de todos os outros segmentos. No entanto, faz questão de ressaltar que sua candidatura é de união. "Não divergimos e nem entramos em atrito



Clésio Soares de Andrade defende um código

com ninguém, seja TRP, TRC, autônomos, taxistas etc.", enfatiza. Clésio já esboçou até uma proposta para os transportadores urbanos. Pretende a elaboração de um Código Nacional do Transporte Urbano de Passageiros, com base em dispositivos específicos da nova Constituição.

A disposição e confiança do representante do TUP, que proclama a maioria de seu segmento dentro do setor, *inclusive* em número de votos, esbarra na concorrência. Thiers Fattori Costa, nome forte da NTC, é o outro candidato à eleição de janeiro de 1990, e, comenta-se, está sendo apoiado pelo próprio Camilo Cola, atual presidente da CNTT e, sem dúvida, a mais expressiva liderança na área.

Legislação do multimodal deverá ser alterada

O governo federal enviou ao Congresso anteprojeto de lei disciplinando o transporte multimodal de carga. Pela proposta, será criada a figura do transportador multimodal ou transitário, definida na pessoa jurídica de qualquer modalidade que conclui um contrato por conta própria ou por intermédio de terceiros.

Durante a elaboração do projeto, que demorou dois anos, a Cideti — Comissão Coordenadora da Implantação e Desenvolvimento do Transporte Intermodal, reunindo a representação de sete ministérios, discutiu a idéia com 21 entidades públicas e 31 privadas. Apesar disso, espera-se polêmica, pois pelo menos duas fortes organizações de classe, a Sindarma e a NTC, não concordam totalmente

com a sugestão a ser apresentada para análise do Legislativo.

Em um ponto, no entanto, há convergência de opiniões, segundo Clóvis Aragão, presidente da Cideti. "Todos concordam que a legislação atual, de número 6 288, de 1975, regulamentada pelo Decreto nº 80 145, está ultrapassada, uma vez que ela ignora a atividade dos transitários de carga, que há anos vem sendo desenvolvida no Brasil", diz ele. Porém, também não existe lei alguma que a proíba.

Clóvis Aragão defende a legalização dos transitários, dada a importância deles para a economia do país, principalmente no trabalho de colocação de produtos brasileiros com rapidez em mercados competitivos. É necessário, também em sua opinião, estabelecer critérios para o exercício dessa atividade, já que muitos transitários são testas-de-ferro de empresários estrangeiros que operam no setor.

Pacotes preocupam setor ferroviário

A importação de equipamentos ferroviários de vários países tem preocupado os empresários do setor, como tem sido manifestado nas reuniões da Abifer. É que os fornecedores internacionais estão sabendo que as empresas brasileiras não têm recursos para investir em projetos de grande envergadura.

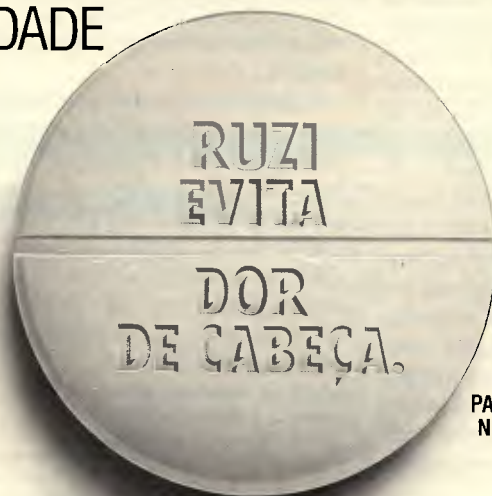
Em vista disso, as indústrias internacionais estão oferecendo "pacotes" completos, algumas vezes em troca de produtos brasileiros, como a Vale do Rio Doce, que exporta grãos para a Romênia, contando com retorno em vagões.

A Argentina também está oferecendo bondes às prefeituras de Goiânia e de Teresina, assim como a Espanha, que tem à disposição locomotivas e vagões. Os japoneses, por sua vez, têm um projeto para o fornecimento de trens para Fortaleza e Salvador, e outro para a Transurb, de Porto Alegre, a ser pago com dinheiro financiado junto ao Banco Mundial.

PNEU RECAUCHUTADO PODE DAR LUCRO OU DOR DE CABEÇA.

NA RECAUCHUTADORA
DE SUA CONFIANÇA, ESCOLHA PRODUTOS
DE PRIMEIRA QUALIDADE
PARA SEUS PNEUS.

LÁ, VOCÊ
SEMPRE ENCONTRA
RUZI.



Ruzi[®]
A SOLUÇÃO
MAIS EFÍCAZ
PARA O SEU LUCRO
NO TRANSPORTE.



CONTROLE A QUILOMETRAGEM DO SEU PNEU RECAUCHUTADO.

EUROPA



Fotos: Divulgação

A atualização da Kombi (centro) foi inspirada na "Transporter Blue Star"

Kombi com motor dianteiro chega à Europa em 1990

A Volkswagen alemã prepara-se para o mais importante lançamento em sua linha de comerciais leves: a nova Kombi. Esperada para o segundo semestre de 1990, ela virá substituir um dos mais bem-sucedidos veículos de carga do mundo e trará novidades que colocarão o produto VW em linha de frente com a moderna tendência no setor de vans comerciais de até uma tonelada de carga.

A grande modificação é a posição do motor, que virá na dianteira e na transversal, eliminando o ponto fraco histórico do veículo: o espaço de carga perdido para o motor traseiro. O motor será o de quatro cilindros, o mesmo usado no Golf (similar ao do Saveiro, no Brasil), e movimentará as rodas dianteiras, garantindo uma plataforma baixa, para aumentar o espaço interno e facilitar o acesso. Outra novidade será o oferecimento de duas opções de entreeixos, uma extralonga, para acomodar carga de grande volume e baixo peso específico.

Muita atenção foi dada à aerodinâmica, principalmente na parte frontal, com defletores de ar nas colunas dianteiras, superfícies lisas etc. A Volkswagen decidiu usar dobradiças exteriores para as portas traseiras, que serão duplas, com abertura central, vertical, e que poderão ser dobradas junto à lateral do veículo, permitindo total acesso à área de carga. As portas laterais serão corredeiras.

A posição ao dirigir será mais semelhante à de um motorista de carro de passeio do que à de um

de ônibus, experimentada na Kombi atual, conhecida na Europa como *Transporter*. O conforto vai ser traduzido ainda por um painel mais completo.

A nova Kombi está sendo finalizada com grande cuidado porque a VW não pode errar. O modelo atual é antiquado mas ainda é um dos mais vendidos do mercado, graças a sua confiabilidade e baixo custo.

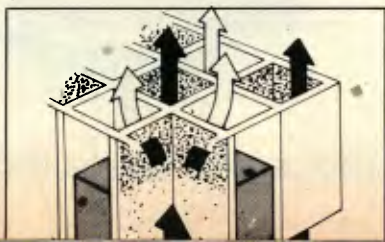
Catalisador Volvo para motores diesel

Cityfilter é o nome do catalisador para caminhões diesel urbanos que a Volvo começará a testar no final do ano na Suécia. O *Cityfilter*, que reduz em 60% as emissões de hidrocarbonos e em 50% as de monóxidos de carbono, inova no tratamento dado às partículas resultantes da combustão.

O miolo de cerâmica do *Cityfilter* possui "becos sem saída", que seguram a fuligem em até 80%. Essas partículas são posteriormente queimadas e eliminadas por uma resistência elétrica que aquece a cerâmica.

Como um caminhão urbano percorre em média 100 km ao dia, permanecendo parado a maior parte do tempo, a Volvo diz que as três horas necessárias para a queima de partículas não afetam a produtividade do veículo. A vida útil do *Cityfilter* é de 300 000 km e a Volvo garante que o equipamento pode ser reciclado.

Miolo de cerâmica diminui gases e prende partículas, queimadas com calor elétrico



Caminhões pesados e articulados puxam o ABS na Europa

Freios ABS devem quadruplicar até 1992

O uso de sistemas de freio anti-travamento (ABS) em caminhões acima de 6 t de pbt deve quadruplicar entre hoje e 1992. A previsão é da Bosch alemã, fabricante desses sistemas. Em 1988, 8,6% dos caminhões europeus (29 500 unidades) saíram de fábrica com ABS; em 1992, a participação deverá chegar aos 36% (125 mil unidades).

Para a Bosch, os caminhões pesados deverão liderar o avanço do ABS. Na Alemanha, já existe lei que torna o ABS obrigatório em caminhões articulados. Em 1991, lei comum a todos os países da Comunidade Econômica Européia tornará o sistema compulsório em vários tipos de veículos.

O sistema ABS impede que as rodas travem sob fortes freadas, mantendo a aderência dos pneus ao piso. O controle do motorista sobre o veículo aumenta porque as rodas podem ser esterçadas efetivamente durante as freadas. Devido ao fator segurança, o ABS primeiro cresceu entre ônibus rodoviários. Na Alemanha, 30% dos ônibus já usam o dispositivo.

“O Caminhão do Ano”

O Scania foi eleito “O Caminhão do Ano de 1989”, na Europa. Mas, isto não chega a ser novidade, porque a alta tecnologia do caminhão Scania só tinha mesmo que projetá-lo como o preferido entre os pesados.

São anos e anos de pesquisas desenvolvidas pela Scania para colocar no mercado produtos com a qualidade exigida pela demanda. E assim também é no Brasil. Porque a Scania investe aqui o que existe de última palavra em tecnologia de transporte.

E sem defasagem de tempo.

O que faz com que todo o avanço tecnológico da Scania também esteja a serviço do Brasil.

Hoje, são 80 mil caminhões e ônibus e mais de 100 mil motores diesel contribuindo para que trabalhos vitais ao desenvolvimento brasileiro sejam realizados.



SCANIA

Saab-Scania do Brasil Ltda.



O

Brasil ainda está longe de ganhar a guerra contra a insegurança no trânsito. Mas, pelo menos, já pode assegurar-se de ter vencido algumas batalhas preliminares. É o que revela esta suculenta edição especial, preparada por uma equipe que saiu a campo, pela terceira vez nos últimos dois anos, para explorar um filão jornalístico tão fascinante quanto inesgotável.

Da primeira edição, "Insegurança nas estradas: o Vietnã brasileiro", de agosto de 1987, que conquistou o Prêmio Volvo Regional de Jornalismo, emergiu um dramático diagnóstico. Em meio à indiferença generalizada, o trânsito brasileiro faz por ano mais vítimas fatais do que toda a guerra do Vietnã.

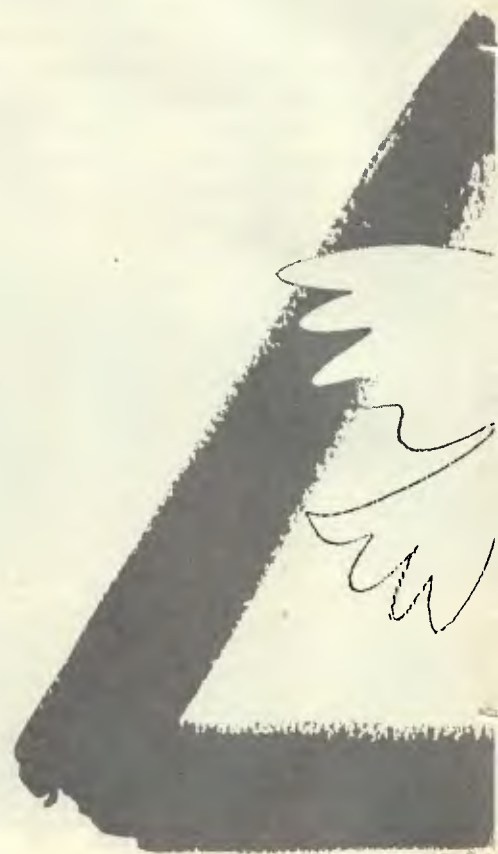
Quase um ano depois, a edição "Segurança: a busca de soluções", de julho de 1988, vencedora do Prêmio Nacional Volvo de Jornalismo, registrava que já começavam a brotar, timidamente pelo país afora, as primeiras tentativas para remediar o massacre.

Agora, ao acionar novamente seus redatores, fotógrafos e ilustradores, **TM** constata que o Programa Volvo de Segurança no Trânsito, lançado em 1987, está encontrando, finalmente, um bom número de aliados e seguidores.

Embora a preocupação com a segurança ainda não se tenha incorporado à rotina da maioria das empresas, já não é difícil encontrar em todos os setores da sociedade brasileira – dos frotistas (especialmente os de ônibus), embarcadores e indústrias, passando por universidades, consultoras e entidades de classe, até os governos, o Congresso e a Justiça – pessoas dispostas a aceitar o desafio da redução de acidentes no trânsito e, em particular, no transporte comercial.

É o que constatou, por exemplo, o jornalista *Fernando Leal*, ao entrevistar em Curitiba o pessoal da Volvo, o implacável juiz Otávio César Valeixo e o secretário dos Transportes do Paraná, Estado ganhador do Prêmio Volvo em 1988. Ou ao percorrer em São Paulo empresas tão variadas quanto o grupo Rhodia, Expresso Adamantina, Transportadora Canhon, Cooperativa Agrícola de Cotia e Cepat.

Acompanhado pelo fotógrafo *Emilion Kohn*, o redator *Luiz Alberto Cabral* foi até Juiz de Fora (MG) e voltou com uma excelente reportagem sobre a redução de acidentes obtida pela UTIL. Ainda no setor de ônibus, o editor *Neuto Gonçalves dos Reis* e a fotógrafa *Lícia Paolone* conheceram de perto o trabalho de analimetria desenvolvido pela Transbrasiliiana, que eliminou 6/7 dos desastres. E o redator *Walter de Sousa* foi a Camaçari (BA) levantar os programas da Vibemsa e da Dow Química, que exige cinto de segurança nos coletivos fretados. Walter esteve também no Rio de Janeiro, onde presenciou, juntamente com o



SEGU

A inac guerra p

O país já venceu algu
Mas o combate à inse



RANÇA

diável ela paz

mas batalhas iniciais.
jurança será demorado.

fotógrafo *César Lima*, o lançamento do programa de segurança da Shell para a comunidade, em convênio com a Fundação Victor Civita. Sem sair de São Paulo, a redatora *Carmen Torres* acompanhou o lançamento do programa interno de prevenção de acidentes de trânsito da Eletropaulo, enquanto *Valter de Lana* peregrinava pela Dow Química, IBM e Dupont, empresas que desenvolveram o saudável hábito de investir na segurança do seu público interno. Em Porto Alegre, o correspondente *Olides Canton* entrevistou a Tresmaiese e a Treinar, uma empresa especializada em reciclar motoristas profissionais.

No front político, enquanto *Vera Campos* foi saber o que o Contran está fazendo, o redator principal *Gilberto Penha* se infiltrou pelos estreitos corredores do DNER, no Rio de Janeiro, para melhor retratar a crise sem precedentes que assola o órgão neste Ano Brasileiro de Segurança no Trânsito. Percorreu também – e com êxito – as universidades cariocas, à cata de teses sobre segurança. Um trabalho que se desdobrou por Campo Grande (MS), onde a redatora-chefe *Valdir dos Santos* entrevistou o professor Rudel Trindade Jr., ganhador do Prêmio Volvo de 1988, categoria Geral. Para completar, *José Elídio da Fonseca* foi escalado para visitar a Universidade de São Paulo.

Enquanto a redação de São Paulo se movimentou na busca de entrevistas com a NTC e a CNTT, em Belo Horizonte *Celso Cabral* ouviu o presidente da NTU, Clésio Soares de Andrade.

Mas **TM** não ficou apenas nos gabinetes. Acompanhados por técnicos do DNER, Fernando Leal e *Marcelo Vigneron* percorreram os 505 km do asfalto selvagem da BR-116 que ligam São Paulo a Curitiba e transformaram essa aventura numa emocionante reportagem.

A salvo dos perigos da “rodovia da morte”, *Marco Piquini* e *Vânia Coimbra* enviaram de Londres minucioso relato ilustrado de como a Inglaterra conquistou o título de campeã européia de segurança.

O símbolo da capa – uma pomba de Picasso alçando vôo de dentro de um triângulo de segurança – ficou por conta do ilustrador Carlos Bourdiel. A edição conta também com ilustrações de *Carlos Fernandes*.

Depois de organizado tão caudaloso material, o resultado é uma edição que, apesar de suas generosas 76 páginas, nem de longe conseguiu acomodar todas as informações disponíveis. O que não deixou de ser um bom sinal. Mostra que a mobilização está dando frutos e que muitos voluntários começam a engrossar as fileiras da guerra pela paz no trânsito. Tal como ocorreu com o futebol, reconhecidamente um esporte bretão, quem sabe, um dia, o Brasil não desbanque a Inglaterra também na segurança?



O resultado da boa análise

A formação de uma comissão técnica foi o ponto de partida para reduzir os acidentes em 72%

■ Os pontos estão deixando de ser negros para uma empresa que vem procurando fazer o máximo possível para reduzir, ao mínimo, o número de acidentes nas estradas. Baseada na definição técnica de que a causa de um acidente de trânsito envolve, fundamentalmente, o homem, o veículo e o meio ambiente, a UTIL — União Transporte Interestadual de Luxo S.A., de Juiz de Fora, sentiu a necessidade de que todos os acidentes com veículos de sua frota de quinhentos carros e 850 motoristas fossem tecnicamente analisados. Tudo começou em meados de 1986, quando, até então, existiam criteriosas, mas empíricas, análises. Assim, o primeiro passo foi a criação e formação de uma comissão técnica para examinar esse sério problema.

Se o problema, naquela época, já vinha sendo examinado com muita seriedade, mereceu maior atenção a partir de fevereiro de 1987, época em que três acidentes graves foram registrados, levando preocupação e prejuízo à empresa. O primeiro ocorreu na altura do município de Três Rios (RJ), em fevereiro, quando cinco pessoas morreram; o outro, no mesmo mês, em Belo Horizonte, com quatro vítimas fatais; e um terceiro, no dia 17 de março, em Barra Mansa (RJ), onde três passageiros perderam a vida. Essa comissão, ainda em atividade, é formada pelos gerentes de

Operações e de Manutenção e pelos chefes das divisões de Pessoal, Médica, de Recrutamento/Seleção, de Treinamento, de Inspeção/Fiscalização, de Manutenção Mecânica e de Tráfego.

Quatro instrumentos — A análise dessa comissão estrutura-se em cima de quatro instrumentos: ficha de análise de acidentes, na qual estão descritos todos os dados referentes ao motorista, ao meio ambiente e ao acidente; ficha de controle do veículo, retratando todas as necessidades para o seu perfeito funcionamento e o equacionamento das mesmas, através de uma firme manutenção; resumo estatístico de acidentes; e resumo estatístico da manutenção do veículo, contendo os dados das revisões diárias e preventivas, ambos processados pelo computador e implantados no início de 1987.

Diante disso, segundo Otávio Ribeiro Bedinelli, diretor adjunto da UTIL, fica evidente que o parecer desta comissão alimenta todo esse sistema de informações, constituindo, assim, um banco de dados de levantamento de necessidades e, conseqüentemente, ficam facilitadas a identificação e a adoção de medidas que busquem sanar os déficits apresentados nos “fatores causais” de acidentes de trânsito. “Nesse sentido”, afirma Bedinelli, “o fator-causal-homem



Fotos: Emílio Kohn

(que em nossa empresa não é apenas um fator e sim um ser biopsicossocial dotado de um conjunto de características comportamentais individuais e coletivas e, também, de inúmeras necessidades), dada a sua natureza, confere um alto grau de dificuldade para uma análise objetiva.”

Bedinelli acrescenta: “No entanto, é notória a relação direta entre as suas características individuais/satisfação ou não de suas necessidades e o seu