

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 346 - MARÇO 1993 - Cr\$ 100 000,00

SEGUROS

Armadilhas do Risco
Rodoviário


Editora TM Ltda

PALETES
As barreiras
à padronização



A parceria que deu certo

ENTREVISTA
Alberto Goldman

O CLIENTE TEM SEMPRE RAZÃO.

**A VOLKSWAGEN CONSTRUIU SEU ÔNIBUS
BASEADA NESTE PRINCÍPIO.**





VOLKSWAGEN Para lançar o chassi de ônibus urbano mais moderno e funcional do mercado, a Volkswagen pensou em uma coisa muito simples: fazer o produto que o cliente queria.

Assim, dentro de um processo chamado de Engenharia Simultânea, a Volkswagen desenvolveu o Volksbus unindo sua tecnologia às sugestões dos clientes, dos encarroçadores e fornecedores.

Desse modo, a Volkswagen conseguiu produzir um chassi para ônibus de fácil encarroçamento, com a resistência e a funcionalidade exigidas no dia-a-dia do transporte urbano, para garantir a rentabilidade que você espera.

O Volksbus conta com uma assistência técnica exclusiva e especializada e com uma garantia adicional de doze meses, para determinados componentes, no ano de seu lançamento.

Planos especiais de financiamento, consórcio e leasing estão à sua disposição através dos Concessionários Autorizados.

Volkswagen. A solução moderna e racional para o transporte de passageiros.



VOLKSWAGEN
Você conhece, você confia.



Apresentamos os novos pontos de ônibus.

Chambord Auto - Tel.: (011) 274-4111 - São Paulo - SP - **Davox** - Tel.: (011) 247-8233 - São Paulo - SP - **Tietê** - Tel.: (011) 832-1234 - São Paulo - SP - **Avel** - Tel.: (011) 448-1622 - São Bernardo do Campo - SP - **Cibramar** - Tel.: (011) 454-0455 - Santo André - SP - **Transpaulo** - Tel.: (011) 968-0033 - Guarulhos - SP - **Sodicar** - Tel.: (011) 492-3646 - Cotia - SP - **Gaplan** - Tel.: (0192) 54-1133 - Campinas - SP - **Copauto** - Tel.: (0182) 21-6622 - Presidente Prudente - SP - **Marka** - Tel.: (0146) 22-4100 - Jaú - SP - **Auto Modelo** - Tel.: (021) 372-2175 - Rio de Janeiro - RJ - **Abolição** - Tel.: (021) 772-3100 - Duque de Caxias - RJ - **Transrio** - Tel.: (021) 767-9221 - Nova Iguaçu - RJ - **Guanauto** - Tel.: (021) 627-2005 - Niterói - RJ - **R.F. Comércio de Caminhões** - Tel.: (0482) 47-3344 - São José - SC - **Noverna** - Tel.: (084) 272-2593 - Pamamirim - RN - **Cequip** - Tel.: (085) 229-2680 - Fortaleza - CE - **Novo Mundo** - Tel.: (081) 545-1990 - Jaboatão - PE - **Belcar** - Tel.: (062) 281-1666 - Goiânia - GO - **Trescinco** - Tel.: (065) 682-2000 - Várzea Grande - MT - **Samam Diesel** - Tel.: (079) 241-3132 - Nossa Senhora do Socorro - SE - **Boaterra** - Tel.: (071) 392-8244 - Salvador - BA - **Vitoriawagen** - Tel.: (027) 328-0933 - Serra - ES - **Peracchi Caminhões** - Tel.: (091) 235-4001 - Ananindeua - PA - **Discar** - Tel.: (067) 787-1811 - Campo Grande - MS - **Panambra** - Tel.: (051) 336-8666 - Porto Alegre - RS - **Veminas** - Tel.: (031) 333-9088 - Contagem - MG.



VOLKSWAGEN
Você conhece, você confia.

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Colunista

José Luiz Vitú do Carmo

Fotógrafo

Paulo Igarashi

Serviços Editoriais

Freelance Comunicações Ltda.

Arte/Produção

Quatrix Produção Gráfica e Editorial Ltda.

Assistente de Arte/Produção

Lucy Midori Tanaka

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTB B 5381)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadete, 209

Fone: (011) 825-3255 São Paulo-SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Rynti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto

Representantes**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Conselheiro Laurindo, 825 conjunto 704

CEP 80060-100 Fone: (041) 222-1766

Curitiba-PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande Representações

Ivano CasaGrande

Rua Gonçalves Ledo, 118

Fones: (051) 224-9749 / 224-5855

90610-250 Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LOBRA Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) Cr\$ 1 090 000,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso Cr\$ 100 000,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

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

Circulação: 18 500 exemplares

Registrado no 2° Dficio de Registro de Títulos e

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

n° 26 394 em 20/07/1988.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.

Uma publicação de

**Editora TM Ltda.**

Rua Vieira Fazenda, 72

CEP 04117-030 Vila Mariana São Paulo - SP

Fone: **575-1304** (Linha seqüencial)Fax: **(011) 571-5869**Telex: **(011) 35247**

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

Inscrição Estadual n° 111 168 673 117

Instituto
Verificador
de Circulação

Filial à ANATEC e à ABEMO

Ano 30 - n° 346 - Março de 1993
ISSN n° 0103-1058 - Cr\$ 100 000,00

SUMÁRIO

POOL DE TRANSPORTE**16** ITD, TNT e TRP, parceiras na distribuição
Acordo reduz ociosidade de veículos contratados**SEGUROS****20** Risco Rodoviário pode virar armadilha
Apólices não indenizam falhas do transportador**PALETES****24** Padronização ainda enfrenta obstáculos
Usuários demoram para assimilar paleta da ABRAS**PARCERIA****28** São Geraldo vai de contêiner ao Mercosul
Movimento pela Rede deve triplicar neste ano**ADMINISTRAÇÃO****29** Não faça da terceirização uma panacéia
Transferência não elimina as falhas de gestão**ENTREVISTA****32** Alberto Goldman quer recuperar rodovias
Ministro diz que já possui dinheiro para estradas**Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS****MANUTENÇÃO****41** Preventiva da Transleste reduz despesas
Empresa concilia controle de custos e prevenção**INTERNACIONAL****44** Mobitex conquista transportadoras suecas
Empresas investem pesadamente na telemática**SEGURANÇA****46** Drivemaster evita acidentes e corta custos
Dispositivo já equipa metade das frotas de BH**SEÇÕES**Cartas - 6 Neuto Escreve - 7 Atualidades - 8 Rumos
e Rumores - 38 Produtos - 39 Última Parada - 48

Capa: Ilustração Carlos Bourdiel / Fotos Paulo Igarashi

NÃO REQUER NEM HABILIT

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

GRÁTIS!
CAPA-FICHÁRIO E
DIVISÓRIAS



Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72

Vila Mariana

04117 - São Paulo - SP

Tels.: (011) 575-1304

Telex: (11) 35247



PRÁTICA LIDADE.



A partir de agora, para saber o custo operacional de cada veículo de sua frota, você só precisa de **TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES**.

TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES, é um serviço exclusivo da Editora TM. É um sistema técnico, composto de planilhas de custos, individualizadas por categoria de veículos e seus modelos, especialmente desenvolvidos para o controle dos custos operacionais das frotas comerciais.

TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES, leva em conta todos os fatores, para chegar a um sistema simplificado de cálculo, atualizado mês-a-mês, que você aplica diretamente sobre a quilometragem de cada veículo.

Se você é contratante, tem frota comercial ou frota própria, não pode prescindir de **TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES**, como referência para a compra de frete, para formar seu frete ou compor

a planilha de custos dos seus produtos.

Basta saber quantos quilômetros o veículo rodou, para saber exatamente quanto ele custa para a empresa. Mensalmente ou por quilômetro. Assim, simples e prático. **TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES**, faz todas as contas para você.

Preencha agora mesmo o cupom de assinatura e envie para a Editora TM. Vai ser o único trabalho que você vai ter.

TM OPERACIONAL
CUSTOS & CONTROLES

FAÇA JÁ
SUA ASSINATURA!

PARA CORTAR OS CUSTOS CORTE AQUI

Desejo receber mensalmente, pelo período de um ano, ao custo de Cr\$ 2.912.000,00 por categoria, **TM OPERACIONAL / CUSTOS & CONTROLES** nas seguintes opções (marque com x as categorias de seu interesse):

- Automóveis Caminhões Leves Caminhões Semipesados
 Utilitários Caminhões Médios Caminhões Pesados

Assim, o custo total por mim contratado é (n.º de opções escolhidas) _____ x Cr\$ 2.912.000,00 _____

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

Cheque n.º _____ do Banco _____ em nome da Editora TM Ltda., no valor de Cr\$ _____

Solicito faturamento e cobrança bancária.

Autorizo o débito do valor em meu cartão de crédito Bradesco n.º _____ validade: mês _____ / ano _____

Empresa _____ . Quero recibo ou fatura:

Em meu nome Em nome da empresa acima: CGC: _____ 'Insc. Est. _____

Endereço _____ Bairro _____ Estado _____

Nome de quem assina: _____ Cargo que ocupa _____

Ramo de atividade _____ Telefone: _____ Telex: _____

Envie meus exemplares para: Endereço da Empresa Endereço Particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Carimbo e Assinatura _____

Enviar este cupom para Editora TM: Rua Vieira Fazenda, 72 - Vila Mariana - 04117-030 - São Paulo - SP

Preço válido até 30/04/93

Publicitário reivindica criação da marca Ultra

Criei a logomarca para a *holding* Ultra e suas associadas Ultragaz, Ultracargo, Ultratecno, Ultraquímica, Ultradata e Ultracampo no ano de 1987 (e não 1989, quando o projeto foi pela primeira vez apresentado ao grande público), enquanto era diretor de criação na Kraft Design, no Rio de Janeiro, comandada pela *designer* Ilse de Andrade. Junto com nossa equipe de doze criadores, apresentamos cerca de 56 logomarcas para esse projeto de identidade visual corporativa, que durou cinco trabalhos anos. E, no final, venceu a de nossa autoria.

Fico lisonjeado (e creio que também a Ilse deve ter ficado) pelo fato de a nossa criação ter sido tão bem aplicada na frota da Transultra pela equipe de Pedro Jorge e Francisco Xavier. Parabéns por terem vencido o "XXV Concurso TM de Pintura de Frotas" com um projeto criativo valorizando as linhas modernas e diferenciadas das ondas da logomarca Ultracargo sem fazer pesar demais o azul pantone, padrão em toda a programação visual do grupo, mas indispensável à caracterização da frota (como projeto inicialmente apresentado por nós na Kraft Design no final da década passada). Parabéns!

OSWALDO T. DA NÓBREGA NETO
Atividade Empresa de Publicidade Ltda.
Diretor de Criação
São Paulo-SP

Happy Home protesta contra críticas

Venho, após tão ansiada e esperada publicação n.º 344, de dezembro de 1992, transmitir minha tristeza pelo enfoque negativo de que fomos alvo.

Embora poucos transportadores tenham se habilitado ao referido concurso, a respeitável Comissão Julgadora achou por bem eleger três vencedoras. Acredito, portanto, que realmente as eleitas fizeram jus à premiação. Acredito, ainda, que, se nenhuma merecesse ser premiada, a respeitável Comissão Julgadora abster-se-ia de elegê-las.

Levando-se em alta consideração a penetração no meio específico em que TM atua, evidentemente muitos de nossos seletos clientes lerão a reportagem e, com certeza, não a aplaudirão.

Destarte, frases como "depois de modificar a pintura, derrotada no concurso do ano passado", ou "mesmo assim recebeu críticas do jurado Gerhard Wilda, que ficou em dúvida tentando descobrir se a empresa é uma fábrica de móveis ou uma transportadora de mudanças", ou a do jurado Ernesto Klotzel: "Happy Home tanto pode ser fábrica de utensílios domésticos como de móveis."

Sempre aceitei críticas em minha vida toda, mas as construtivas, nunca as negativas ou as pejorativas.

Se, alguns anos atrás, nossa pintura não foi vencedora, nem por isso foi veiculado o "porquê" de não ganharmos a premiação. O termo "derrotada" não é adequado para ser publicado por um órgão técnico de imprensa.

Então, a nova imagem da nossa pintura, muito enaltecida pelo público, por clientes e até por concorrentes, jamais poderia transmitir idéia de fabricantes de móveis ou de utensílios domésticos. Trata-se de uma abstração: a inserção da pirâmide (logotipo da empresa) representa uma cama de casal com a manta dobrada para trás. E, uma vez que o concurso é para transportadores, que é o que somos, e, com a palavra **MUDANÇAS** em negrito, qualquer pessoa, com um mínimo de bom senso, vai identificar a Happy Home como transportadora de mudanças.

Dessa forma, o pouco que foi dito a nosso respeito, ao invés de ser reconfortante, foi negativo, a ponto de o leitor não poder tirar conclusão do "porquê" de a nossa empresa ter ganho tal premiação.

Será correto admitir que, a julgar pelos conceitos expedidos pelos Eméritos Senhores Julgadores, a pintura da Presença em Comunicações também pode identificar-se como a de um fabricante de livros?

A respeito da vencedora Transultra, percebemos tanta dedicação na exposição da imagem da empresa, descendo a minúcias, sendo objeto de entrevistas, divulgando pro-

jetos futuros, etc., etc., que nos leva a crer ser matéria paga, pois as demais participantes não mereceram a mesma atenção e dedicação.

Assim, pouco se falou dos premiados, o que seria lógico, para consubstanciar o próprio concurso.

Finalizando, o que aguardávamos ansiosamente seria melhor que não tivesse ocorrido, pois, ao invés de nos motivar para participarmos de novas promoções da TM, simplesmente nos afastará.

D. O. P. DO AMARAL

Happy Home Transportes Internacionais Ltda.
Diretor Presidente
São Paulo-SP

TM não vê nada de inadequado na utilização do adjetivo 'derrotada' (que figura em todos os dicionários e tem como sinônimo 'vencida') para se referir a uma pintura eliminada na fase inicial do julgamento do Concurso de 1991 simplesmente porque não obteve os votos necessários para passar à segunda fase.

A redação de TM limitou-se a registrar as críticas e os elogios feitos pelos membros da Comissão Julgadora à nova pintura da Happy Home. A reportagem sobre o concurso não é uma peça promocional sobre as empresas vencedoras, mas sim matéria jornalística, onde as críticas não são proibidas.

Diga-se, aliás, que se os jurados não tivessem achado defeitos na pintura da Happy Home, ela teria sido, certamente, a vencedora, e não a terceira colocada. Mas também teria, se não tivessem achado virtudes, sido desclassificada outra vez.

A distribuição de espaço foi coerente com a classificação das empresas. Isto é, a vencedora mereceu destaques e as duas menções honrosas ganharam fotos e comentários, enquanto os outros participantes tiveram apenas os nomes citados. Quem conhece TM sabe que a irresponsável e caluniosa acusação de que a Transultra pagou a matéria dispensa qualquer comentário.

TM lamenta a disposição da Happy Home de não participar de novas promoções da revista. Mas, depois de 25 anos de sucesso do concurso, já sabe que isso são os seus do ofício.



NEUTO

ESCREVE

Goldman, buracos e impostos

A entrevista exclusiva do Ministro Alberto Goldman, que **TM** publica nesta edição, constitui praticamente um videoteipe de um filme já bastante conhecido. Especialmente quanto aos problemas da conservação e da recuperação das esburacadas rodovias federais, Goldman reafirma as boas intenções que sempre marcaram as declarações de todos os titulares anteriores, feitas ao assumirem o cargo, mas que jamais se concretizaram.

Na visão otimista do Ministro, não mais vão faltar recursos para as estradas. Muitas delas, aliás, serão rapidamente estadualizadas, ou terão sua manutenção entregue à iniciativa privada.

De fato, a duplicação, de 19% para 38%, do Imposto sobre Importação de Combustíveis poderá carrear para os cofres, há muito tempo vazios, do Ministério dos Transportes nada menos que US\$ 1 bilhão por ano (US\$ 600 milhões do Imposto mais cerca de US\$ 400 milhões de contrapartidas das externas). Mas pode não ser essa a solução mais racional, e muito menos a definitiva, para o crônico problema do financiamento ao setor rodoviário.

Para que o aumento do Imposto, pelo menos, chegue a ser uma solução, é preciso acabar com o inadmissível hábito da Petrobrás de arrecadar tributos e não repassá-los aos cofres da União. Também será necessário evitar que, mesmo quando chegam ao destino (quase sempre atrasados), esses recursos acabem sendo desviados para o caixa comum do próprio Ministério dos Transportes.

Embora Goldman prometa uma 'vinculação informal' das verbas à conservação rodoviária, convém lembrar que, na estratégia do governo, o Imposto sobre Importação deveria dar lugar ao IPI sobre combustíveis, rejeitado pelo Congresso durante a votação do ajuste fiscal. Uma vez que o Brasil é um dos poucos países do mundo onde a preservação do patrimônio rodoviário não encontra lugar no orçamento público ordinário, será preciso buscar uma forma de se reinstaurar, durante a reforma constitucional de 1994, a vinculação de recursos. A experiência mostra que, com a extinção do Fundo Rodoviário Nacional, o esquema de manutenção de estradas federais degringolou completamente. Embora saia mais barato para o operador e para o proprietário de veículos pagar impostos e taxas do que arcar com os ônus e os riscos da má conservação, não se pode desprezar o peso da elevada tributação atual nos custos do transporte. A alíquota de 38% é maior que a cobrada dos automóveis e de outros bens de luxo importados. Somente a sua duplicação trouxe um aumento de cerca de 5,6% sobre o preço dos combustíveis. E nem podia ser de outro modo, pois mais de 50% do petróleo bruto ainda é importado e, no caso do diesel, a matéria-prima representa 43% dos custos. Os motores Diesel estão queimando cerca de 32% de impostos. A situação torna-se ainda mais preocupante quando se considera que a política do governo tem sido no sentido de se aumentar o preço desse combustível em percentuais sistematicamente superiores aos dos demais. Enquanto isso, automóveis de quase quarenta anos atrás ganham até incentivos fiscais. O pior é que, a julgar pelas declarações de Goldman, a fúria arrecadadora ainda não se esgotou. Pelo contrário, por trás da tentativa de se delegar a conservação à iniciativa privada ou aos estados, esconde-se a intenção de restabelecer os pedágios — desta vez, até mesmo em rodovias com tráfego inferior a 12 mil veículos por dia.

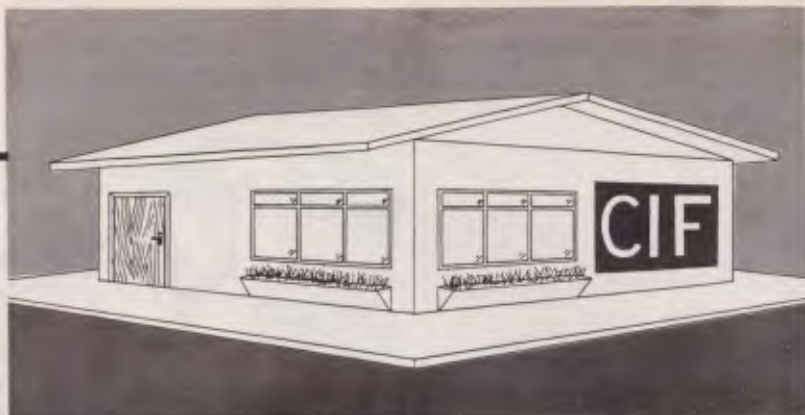
O tempo dirá se os aumentos de tributos impostos pelo governo se reverterão em estradas menos ruins, ou se, mais uma vez, apenas contribuirão para alimentar a insaciável e ineficiente máquina estatal.

Centrais de frete ganham manual

Ainda pouco utilizadas no Brasil, as CIFs — Centrais de Informação de Fretes agilizam o transporte, economizam combustível, evitam retornos vazios e dão maistransparência ao mercado de fretes.

Editado pelo Departamento de Engenharia Civil da Universidade de Santa Catarina, o *Manual de Implantação e Operação das Centrais de Informação de Fretes* constitui um roteiro indispensável para quem se dedica ao assunto.

Depois de apresentar uma avaliação (favorável) do sistema de



Publicação ensina instalar e organizar um sistema de CIFs

CIFs de Santa Catarina, a publicação ensina a planejar, a dimensionar, a localizar e a instalar um sistema de centrais.

Outros capítulos tratam da avaliação custo/benefício da instalação do sistema, das alternativas institucionais (por exemplo, administração direta, administração indireta ou privatização) e dos seguros de cargas nas CIFs.

Um dos pontos altos do trabalho é o *software* para operação informatizada das CIFs, que inclui módulos de cadastramento de transportadoras e de fornecedoras de cargas, bolsas de fretes, e informações sobre cargas disponíveis, malha rodoviária, otimização de rota e supervisão (estatísticas). Mais informações poderão ser obtidas pelo telefone (0482)33-1000.

DESTAQUE

ARMADOR APLAUDE A NOVA LEI DOS PORTOS



Meton Soares: conteúdo moderno

Os vetos impostos pelo Presidente Itamar Franco ao projeto de modernização dos portos não abateram o ânimo de Meton Soares Júnior, presidente da Seção de Transporte Aquaviário da CNT — Confederação Nacional de Transporte, para quem a aprovação teve um conteúdo a favor da modernidade: “Quem ganhou foi o país”, declara. “Não houve vitoriosos nem derrotados, pois prevaleceu o interesse nacional.”

Ao sancionar o PL-8, o presidente manteve o artigo 18, responsável pela criação do órgão gestor da mão-de-obra, simpático aos empresários e duramente criticado pelos sindicatos dos trabalhadores.

Desse modo, chega ao fim o monopólio dos sindicatos sobre a contra-

tação da mão-de-obra. Agora, empresários e trabalhadores terão noventa dias para firmar o contrato coletivo de trabalho e para acertar detalhes sobre o funcionamento do Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso. Se não houver acordo nesse prazo, no final de maio entra em funcionamento o órgão gestor — formado por empresários, governo e representação minoritária dos assalariados, responsável pela contratação da mão-de-obra.

O presidente vetou a destinação de recursos externos para a composição do Fundo. Outro veto importante recaiu sobre o artigo 72, que desaprovou o agrupamento, numa mesma categoria, de portuários avulsos e portuários com vínculo empregatício. “No mundo inteiro, os grandes portos da Europa englobam todos os portuários, do armazém ao navio, numa mesma categoria”, protesta Soares, considerando como retrocesso o fato de a lei diferenciar regimes de trabalho para equipes de terra e de bordo.

Os portos brasileiros empregam hoje cerca de 20 mil trabalhadores avulsos. Uma redução, a partir da nova lei, é hipótese afastada por Soares. A seu ver, a solução estaria em se propor “um número suficiente de homens em cada operação, podendo esse número aumentar de acor-

do com o volume de exportação”. Para tanto, o Brasil deveria oferecer custos portuários mais atraentes, pois representam hoje um peso na balança comercial.

Meton Soares não quis antecipar nenhuma proposta patronal a ser levada à mesa de discussão com os trabalhadores, não afastando, porém, a possibilidade de mudanças na relação capital-trabalho. Provavelmente, serão debatidos a composição de ternos (número de homens por operação), o tipo de fainas (cargas diversas) e a carga horária (turno de 6 h, ou não).

A nova redação do artigo 46 retirou da União os gastos com a dragagem dos canais de acesso aos portos. “É um custo muito pesado”, pondera Meton Soares, preocupado com a possível criação de empresas especializadas para a execução do serviço. O armador concorda com a necessidade de manutenção constante desses canais e do próprio porto, observando que a demora do serviço resulta em assoreamento, “e, então, não seria mais possível executar a dragagem”.

A nova lei prevê, ainda, a redução gradativa da Taxa de Melhoria dos Portos de 50% para 10%, o manuseio de cargas de terceiros por terminais privados e a criação de centros de treinamento profissional.

Foto: Arguino TM



Foto: Liza Pitolone

Início para operação em Minas esbarra na falta de terminal adequado

Regional Juiz de Fora deseja 'rodotrem mineiro'

A Regional Juiz de Fora, da Rede, acredita ser possível a implantação de um rodotrem entre Belo Horizonte (final da bitola larga) e São Paulo, vencendo, no máximo, 600 km de distância em 24 h. A Rede quer expandir o serviço, com direito à passagem por Juiz de Fora, sem parada. Porém, a ausência, em Belo Horizonte, de um terminal compatível com a operação e com a rota natural dos caminhões impede a definição de uma data para a exploração do serviço.

Nesse trecho, o transporte por caminhão, ao longo da rodovia, leva entre 15 h e 18 h, "e esse tempo não poderia ser muito maior por ferrovia para não inviabilizar a operação", admite José de Resende Filho, gerente comercial da SR-3 e um dos responsáveis pelo projeto do rodotrem entre São Paulo e Rio de Janeiro (*veja matéria em TM 345*).

Na rota Belo Horizonte—São Paulo há muitos túneis, principalmente no trecho da Ferrovia do Aço, o que, forçosamente, reduziria a velocidade da composição para um valor menor que a média normal, de 40 km/h.

Resende Filho lembra que a Fernão Dias está em obras e que o crescimento da demanda por transporte por ferrovia na região seria uma consequência natural. "Podemos, então, ter vagões lotados nos dois sentidos", deduz, explicando que São Paulo se bene-

ficiaria com o transporte seguro de cargas fracionadas para Belo Horizonte, e que, no sentido contrário, Minas intensificaria a comercialização de produtos básicos.

Empresas investem no Porto de Santos

A Richco Exportação e Comércio de Cereais investiu US\$ 5 milhões na modernização do terminal de grãos do Corredor de Exportação do Porto de Santos, e outras empresas exportadoras de grãos e de *pellets* estão investindo mais US\$ 12 milhões nos Corredores, conforme anunciou José da Costa Teixeira, diretor presidente da Codesp — Companhia Dócas do Estado de São Paulo, durante a inauguração, em setembro, das obras da Richco.

Na ocasião, o Secretário Nacional dos Transportes, Wando Pereira Borges, presidiu a entrega de pequenas obras para a melhoria do Corredor, feitas pela Codesp com recursos próprios e do ATP — Adicional de Tarifa Portuária. O Terminal de Fertilizantes teve sua capacidade de recepção aumentada, o Terminal de Contêineres ganhou um novo pátio e o Porto de Santos criou um serviço de tarifa informatizada.

A atual administração da Codesp vem criando parcerias com a iniciativa privada nos chamados contratos operacionais, e tem conseguido atrair cargas como, por exemplo, açúcar, grãos e enxofre, que tinham sido desviadas para outros portos.

Os três primeiros contratos foram assinados em janeiro de 1991, por um período de dez anos, com o *pool* de usuários dos Corredores de Exportação. Graças a esses contratos, os custos foram reduzidos: as tarifas para embarque de soja em grãos no Porto de Santos baixaram de US\$ 15/t para US\$ 6/t, igualando-se à de Paranaguá. Em função disso, os embarques por Santos aumentaram 155% em relação ao mesmo período do ano passado, segundo Costa Teixeira.

O armazém XLIII, arrendado pela Richco Cereais, passou a contar com uma nova moega rodoviária, com plataforma basculante e capacidade de 250 toneladas por hora. Operando em conjunto com a moega 2, é possível agora abastecer a esteira central única com um fluxo de 750 toneladas/hora. O armazém aumentou sua capacidade para 50 mil toneladas. A moega, o armazém e o sistema de esteiras transportadoras realizam o ciclo de recebimento, de armazenagem e de escoamento do produto para embarque. Agora, os Corredores possuem três moegas, que permitem recebimento simultâneo de vagões e de caminhões. As outras moegas estão nos armazéns XL e XLIII, com capacidades nominais de 500 t/h e de 800 t/h, respectivamente, segundo a Codesp.

A Citrosuco Paulista S.A. arrendou o armazém XLII para ser usado pelas empresas Rascotris, Central Citrus, Citropectina, Citrovita, Frutopic, Royal Citrus e Frutesp.

As arrendatárias se comprometeram a investir em obras comuns um total de US\$ 21 milhões, e a movimentar um mínimo de 500 mil toneladas/ano. Se forem cumpridos esses compromissos, elas obterão descontos nas tarifas.

■ O empresário Pedro Rogério Garcia, da Transportadora Azul e Branco, de Concórdia (SC), é o novo presidente do Secom — Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Oeste e Meio-Oeste Catarinense. Garcia assumiu o

sindicato em fevereiro, para o triênio 1993/95.

■ O CECEA/IMT, do Instituto Mauá de Tecnologia, de São Paulo, está oferecendo dois cursos para o primeiro semestre, com duração de

noventa horas: "Administração Integrada de Logística e Distribuição" e "Administração de Transportes de Carga". Inscrições poderão ser feitas e mais informações poderão ser obtidas pelo fone (011)575-6135 ou pelo fax (011)571-2250.

PISCA

Anteprojeto do CBT sofre alterações

O anteprojeto do Código Brasileiro de Trânsito, entregue em fevereiro ao Presidente Itamar Franco pelo Ministro da Justiça Maurício Correa, para ser enviado ao Congresso Nacional, sofreu alterações que suscitaram críticas da comissão do Conselho Nacional de Trânsito, que o elaborou. "As mudanças foram comunicadas à comissão que, no entanto, não pôde vetá-las", comentou o representante do Transporte Rodoviário de Cargas, Alfredo Peres da Silva.

Representantes da iniciativa privada no Contran criticam a nova composição do órgão proposta pelo Ministério da Justiça: onze membros do governo (incluindo o presidente) e apenas quatro da iniciativa privada. A comissão que elaborou o anteprojeto havia mantido a composição atual, com seis membros da iniciativa privada e oito do governo. Com o fim do Regulamento do Código, previsto no anteprojeto, o Contran passou a ter mais atribuições, como, por exemplo, a de alterar as regras em caso de aperfeiçoamento tecnológico dos equipamentos.

A assessoria jurídica do Ministério da Justiça excluiu do anteprojeto a criação da Secretaria Nacional de Trânsito, à qual ficariam subordinados o Denatran, o DNER e a Polícia Rodoviária Federal, a fim de eliminar os conflitos de competência hoje existentes. A municipalização do regulamento do trânsito, aprovada no anteprojeto, também foi eliminada, e foi mantido o regime atual, de convênio entre estados e prefeituras. Isso, na opinião de Peres, vai mobilizar as bancadas municipalistas do Congresso.

As multas sofreram aumento nos valores, e esse fato, segundo Peres, preocupa muito os transportadores, pois a penalidade é aplicada ao motorista que, dependendo da gravidade da infração e de reincidências, pode ter sua



Justiça mantém Autorizações Especiais para veículos excepcionais

licença suspensa temporariamente, por seis meses, ou definitivamente. Cita, por exemplo, as multas de estacionamento proibido, que deveriam ser aplicadas à empresa e não ao profissional.

O anteprojeto previa o fim das AETs — Autorizações Especiais de Trânsito para veículos com dimensões que excedam às estabelecidas em lei. Apenas os veículos em circulação poderiam continuar trafegando até seu sucateamento dentro de um regime especial de horário e de vias públicas. Nas alterações do Ministério da Justiça, esse item também foi eliminado.

O novo texto, na forma de projeto de lei, deveria ser encaminhado ao Congresso, pelo poder executivo, ainda em fevereiro, ocasião em que representantes dos transportes ficaram de se reunir na CNT — Confederação Nacional dos Transportes para debatê-lo e oferecer sugestões ao Congresso.

Líquido vedante impede vazamento de ar de pneu

Aumentar a vida útil do pneu em 20% e dar adeus ao conserto de pneu furado é o que promete a Latino Americana, importadora de Curitiba, que trouxe para o mercado nacional o CTS, um líquido vedante que, uma vez dentro do pneu radial sem câmara, impede o vazamento de ar, mesmo que o pneu seja furado a tiros ou com pregos.

Desenvolvido pela força aérea norte-americana, para uso em pneus de aeronaves militares, esse líquido ganhou a sigla CTS, emprestada de uma empresa norte-americana que obteve licença para a sua produção e para a sua comer-

cialização. Utilizando a força centrífuga e a pressão interna do ar, o CTS fecha hermeticamente o pneu, mantendo inalterada a pressão interna, o que evita o desgaste prematuro; com isso, aumenta em até 30% a vida útil, segundo informa o folheto de divulgação. De acordo com Jair Augusto da Silva, diretor da Latino Americana, esse produto tapa instantaneamente o furo do pneu, seja qual for o calibre do elemento perfurante.

Sua aplicação custa o equivalente a 10% do preço de um pneu novo, assegura Jair Silva. O produto só perde a função quando o pneu vai para recapagem. Nesse caso, o líquido, que é biodegradável, é descartado.

O CTS é introduzido pelo bico de ar após a calibragem do pneu. Um aquecimento de dez minutos com o pneu rodando é suficiente para que o líquido se espalhe por todo o interior do pneu, explica Jair da Silva.

A Transportadora Rodomar, do Grupo Batistela, em Curitiba, está testando, desde janeiro, o CTS nos pneus de um cavalo mecânico que, até abril, havia rodado 40 mil km. Rui Perrone, diretor da Rodomar, contou que um dos pneus foi propositadamente furado com seis pregos de grosso calibre um dia após a aplicação do CTS e continuou rodando sem apresentar nenhum problema. A Rodomar, que, segundo Perrone, mantém um rígido controle de pneus, continua calibrando diariamente os pneus desse cavalo sem registrar nenhum vazamento. "A empresa só decidirá pelo uso do CTS em sua frota de 130 veículos depois que a vida útil desses pneus tiver chegado ao fim", disse Perrone.

Programa de cursos de transportes em 1993

A divisão **TM Operacional Cursos & Seminários** da Editora TM Ltda. promoverá, durante este ano, nove cursos duas vezes por ano, destinados à área de Administração de Transportes, além de outros dois dirigidos a motoristas, a serem dados nas empresas frotistas a qualquer época do ano. As inscrições já estão abertas, e poderão ser feitas com Fernanda, junto à qual também poderá ser obtida a programação completa dos cursos, pelo fone, e fax, (011)412-8588.

São estes os cursos:

☐ “Frotas: Administração da Manutenção”, pelo engenheiro e professor Luiz Roberto Cotti, nos dias 13 e 14 de abril e 17 e 18 de agosto;

☐ “Controle e Gerenciamento da Frota”, pelo engenheiro e consultor técnico Ramon de Alcaraz, nos dias 15 e 16 de abril e 19 e 20 de agosto;

☐ “Pneus: Técnicas de Controle e Gerenciamento”, pelo consultor técnico Anselmo Gelli, nos dias 15 e 16 de abril e 17 e 18 de agosto;

☐ “Logística, Distribuição e Transporte”, pelo engenheiro e consultor Antônio Carlos Alvarenga, nos dias 28 e 29 de abril e 19 e 20 de agosto;

☐ “Como Negociar e Contratar Fretes”, pelo mesmo Antônio Carlos Alvarenga, nos dias 15 e 16 de junho e 23 e 24 de novembro;

☐ “Relações Humanas: a Chave para a Melhoria da Qualidade”, pelo engenheiro e professor Luiz Roberto Cotti, nos dias 15 e 16 de junho e 23 e 24 de novembro;

☐ “Como Calcular Custos e Fretes”, pelos engenheiros Neuto Gonçalves dos Reis, editor de **Transporte Moderno**, e Antônio Lauro Valdívnia Neto, assessor técnico da Editora TM, nos dias 17 e 18 de junho e 25 e 26 de novembro;

☐ “Pneus Fora de Estrada”, pelo engenheiro Marcos Vinicius

do Prado, nos dias 17 e 18 de junho e 25 e 26 de novembro;

☐ “Tacógrafo: como Utilizá-lo em Benefício de sua Frota”, pelo mesmo Marcos Vinicius do Prado, nos dias 22 e 23 de junho e 18 e 19 de novembro.

Todos esses cursos serão ministrados no Instituto de Engenharia, na rua Dr. Dante Pazzanese, 120, Vila Mariana, São Paulo.

Os cursos de “Direção Econômica” e de “Direção Defensiva”, para grupos fechados em empresas, serão dados pelos instrutores Antônio Carlos Miranda e Gilmar Rosso.

Shell usa *single* para reduzir peso

Graças a uma autorização provisória do DNER, com validade renovável a cada três meses, a Shell começa a usar pneus *single*, importados da França pela Michelin, em seu novo rodotrem II, que circula pelo interior do Paraná a partir de março, abastecendo a rede distribuidora de combustíveis.

Segundo Sérgio Presgrave, gerente de Transportes da Shell Brasil, “trata-se da primeira autorização para transporte de carga perigosa no país”, referindo-se às permissões já concedidas como “experiências confinadas a usinas de cana-de-açúcar”.

A principal vantagem dessa escolha é a busca de um conjunto com quatro eixos duplos e um simples (dianteiro), mais leve. “O peso de quatro rodas de aço-carbono, com pneus dotados de câ-

mara, é de aproximadamente 570 kg”, explica Presgrave. Utilizando-se pneus *single* sem câmara, com rodas de alumínio, o peso das rodas (e dos aros) cai para 211 kg, o que proporciona uma redução em torno de 360 kg. Esse rodotrem, fabricado pela Recrusul, mantém pneus *single* em três eixos duplos, exceto nos eixos de tração e dianteiro.

Enquanto que na Europa sua comercialização, desde alguns anos atrás, deixou de ser novidade, no Brasil a introdução do *single* ainda gera controvérsias (veja o artigo “Extralargo danifica piso”, em TM 345).

A comparação com o rodado duplo, com largura maior, é inevitável. Presgrave defende o *single* afirmando que as estruturas autoportantes do semi-reboque ficam mais bem encaixadas no vão existente entre as rodas, o que faz com que o centro de gravidade do conjunto fique mais próximo do chão.

Por outro lado, Presgrave acentua que o uso do *single* elimina a falta de refrigeração dos pneus duplos, cujas duas faces internas são separadas por uma pequena distância, dificultando a dissipação do calor.

Presgrave cita estudos que comprovam serem menores os estragos provocados na rodovia com o uso do *single*. “Normalmente, o contato do pneu com o pavimento produz ondas de supressão, formando um sulco no meio do pavimento”, diz, observando que, com o *single*, “essa supressão não produz o mesmo efeito dos rodados duplos”.



Foto: Divulgação

Estruturas autoportantes se encaixam melhor no vão entre os singles

Contran manda prefeito retirar redutor da rua

A instalação, pela Prefeitura de Porto Alegre (RS), de redutores de velocidade de forma trapezoidal não se enquadra na legislação prevista no Código Nacional de Trânsito e, portanto, é ilegal. A informação é do Contran, em resposta ao Cetran-RS, que, atendendo a uma solicitação feita pela prefeitura de Porto Alegre, reivindicou a regulamentação desse tipo de obstáculo. De acordo com a resposta, esse tipo de redutor só poderá ser utilizado se for inserido no novo Regulamento do Código Nacional de Trânsito por proposta do Denatran, e depois de o Contran ter sido ouvido.

Diante disso, este último enviou à prefeitura de Porto Alegre um pedido determinando a retirada dos obstáculos trapezoidais.

Fundo municipal financia vias públicas

A prefeitura de Juiz de Fora eliminou de vez a falta de recursos para a melhoria e a manutenção do sistema viário graças à uma lei municipal, que cobra das transportadoras de carga, das empresas de carga própria e também das de ônibus urbanos uma taxa sobre os valores do frete e da tarifa urbana. A lei também assegura à prefeitura o controle e a cobrança do vale-transporte e da zona de estacionamento rotativo, bem como a transferência dos recursos provenientes das multas aplicadas no trânsito no perímetro urbano. "Só em 1992 foram arrecadados Cr\$ 28 bilhões, que, por sua vez, foram aplicados na sinalização e na segurança do sistema viário", conta Luiz Wagner Baliero, secretário de Transportes da Prefeitura.

"O novo prefeito vai herdar Cr\$ 3 bilhões, que não foram aplicados devido a dificuldades na autorização pela Câmara", complementa.

Graças a esses recursos, a prefeitura de Juiz de Fora ganhou o prêmio Volvo Regional pelo programa de segurança implantado na cidade: por meio do Comset — Conselho Municipal de Segurança e Educação de Trânsito, formado por representantes de 32 entidades locais, foram desenvolvidos programas e foi instalada sinalização de segurança nas imediações das escolas, foi realizado o projeto radar, para coibir o excesso de velocidade na principal avenida, que corta a cidade no sentido Norte—Sul, foram promovidos cursos para pedestres, e foi elaborada uma peça teatral para estudantes. Baliero conta que a multa por excesso de velocidade no perímetro urbano pode ser trocada por um curso de educação de trânsito, o que tem proporcionado um alto índice de reciclagem de motoristas.

TM faz seminário e mostra de informática

O programa de "Seminários TM de 1993" começa com a Infotranspo 93 — Seminário/Mostra Anexa de Informática nos Transportes, nos dias 27 e 28 de abril, das 10 h às 20 h, no Centro de Negócios de São Paulo, na rua Treze de Maio, 467, no bairro Bela Vista, em São Paulo.

Telemática, E.D.I., eletrônica embarcada e informática na administração de frotas são temas a serem colocados em debate por especialistas convidados com o objetivo de buscar redução de custos e racionalização de procedimentos. O seminário será realizado nas tardes dos dias 27 e 28, em anfiteatro contíguo à feira.

A mostra anexa deverá reunir equipamentos, sistemas e *softwares* voltados para diferentes aplicações na atividade de transporte, entre as quais; roteirizadores, rastreadores de veículos por satélite, computadores de bordo, monitores e controladores de carga e estações de emissões de bilhetes, além de sistemas de controle de custos e de tarifas, e de controle de terminais, e de sistemas de controle administrativos e financeiros e de cálculo de fretes.

Portanto, a Infotranspo destina-se a técnicos, a administradores de transporte e a empresários do setor. Mais informações poderão ser obtidas, e inscrições poderão ser feitas, junto a Carla Monteiro, pelo fone (011)412-8588.

Imam apresenta seus cursos para 1993

Abrangendo dezesseis áreas profissionais, o Instituto Imam oferece, para este ano, 95 cursos com carga horária de oito, dezesseis, 24, 32 ou quarenta horas, em um ou em até cinco dias, de março a dezembro. Dentre os 95 cursos, 26 são novos, e serão ministrados no Centro Educacional da avenida Brigadeiro Faria Lima, 1885, 1º andar, em São Paulo. Além disso, oferece a oportunidade de cursos fechados para empresas. Nas áreas de Logística e de Distribuição, oferece curso sobre "Gerência de Transportes e Frotas", e nas de Movimentação e de Armazenagem, o de "Sistemas e Técnicas de Movimentação e Armazenagem de Materiais".

Inscrições poderão ser feitas e mais informações poderão ser obtidas pelo fone (011)277-9188, pelo fax (011)277-9144 ou por telex: 11 38103 ILOG BR.

PISCA

■ A Produsoft está lançando uma versão econômica do seu Sistema de Administração de Frotas, destinado a frotas de até quarenta veículos. A um custo equivalente a US\$ 3 420, o software pode ser adquirido na

sede da própria empresa, na rua Pedroso de Moraes, 240, conjunto 62.

■ A Promotec S.p.I., da Itália, estará promovendo, de 22 a 26 de maio, no Centro de Feiras de Negócios

de Bolonha, a Autopromotec'93, Feira Biental Internacional que reúne, por exemplo, veículos, autopeças, materiais de transporte, máquinas e equipamentos de manutenção e de pneus.

Duplique sua frota.

A Sidcar - maior transformadora de picapes cabine dupla para particulares - agora está atuando na linha de caminhões. Transforme seu caminhão, novo ou usado, num cabine dupla e aumente a capacidade e versatilidade de sua frota com incrível economia.



Modelo Mercedes-Benz 709 com cabine dupla.

A Sidcar Ind. e Com. de Carrocerias S.A. - uma empresa fundada em 1972, com mais de 5 mil picapes transformadas - agora está atuando na duplicação de cabines para caminhões novos ou usados.

Entre as inúmeras vantagens do caminhão de cabine-dupla destaca-se a maior capacidade de transporte de pessoal, sem alteração das características funcionais do mesmo. Dessa forma, elimina-se o segundo veículo de apoio, com significativa redução dos custos operacionais.

Outras vantagens da transformação são a valorização na hora da revenda, a praticidade de uso e a renovação da frota.

Quando se transforma um caminhão usado, de qualquer marca, modelo ou ano de fabricação em cabine-dupla, a Sidcar refaz toda a sua funilaria e tapeçaria, revisa a parte elétrica e executa uma pintura geral, deixando o veículo em estado de 0 km. Alguns setores serão particularmente beneficiados com essa novidade onde a Sidcar é pioneira. Por exemplo, empresas transportadoras em geral, de mudanças, manutenção, mineradoras, companhias de eletrificação, de saneamento, telecomunicação etc. Enfim, todas as empresas que necessitem do deslocamento de pessoal, ferramental e equipamentos em volumes não compatíveis com um caminhão convencional de cabine simples.

Os primeiros seis caminhões transformados pela Sidcar já foram entregues. Eles foram executados sobre plataforma Mercedes-Benz, modelo 709, e tiveram a aprovação do próprio fabricante. Outros três caminhões, também Mercedes-Benz, modelo LA-1418, estão em fase final de transformação.

Todos os modelos transformados pela Sidcar são em chapa metálica com tratamento anti-corrosivo e recebem acabamento interno original de fábrica, forração térmica e pintura especial. Eles podem manter as 2 portas ou receber 4 portas de acesso à cabine.

A Sidcar continua atuando também na transformação de picapes - basicamente sobre as plataformas Ford F-1000 e GM D-20 - na sua unidade fabril de Mogi das Cruzes, em sede própria com 33 mil metros quadrados de terreno e 8 mil metros quadrados de área construída. Todos os veículos recebem uma garantia de até 1 (um) ano. Para maiores informações, Sidcar Ind. e Com. de Carrocerias S.A. - Av. José Meloni, 1280 - Mogilar - Mogi das Cruzes - SP - Tel. (011) 460-1755 - Fax (011) 460-1466.



O malogro das pequenas operadoras

ITA e Digex operam ociosas,
Brasil Total nem
começou e TNT-Sava e Bras-Air
estão inativas

■ Quem previu a proliferação de aviões de carga com logotipos diferentes das três conhecidas empresas aéreas nacionais ou dos das grandes multinacionais nos aeroportos brasileiros mostrou que não estava enxergando bem o horizonte da economia. Pelo menos duas das quatro novas empresas que adquiriram aeronaves nos quatro últimos anos já não operam mais. As restantes ainda mostram fôlego, mas sem o entusiasmo do começo. Uma quinta nem mesmo começou a fazer o transporte aéreo.

O malogro das operadoras de pequeno porte não se deve apenas ao fato de terem de competir com as grandes empresas aéreas, mas, principalmente, à retração da economia e à redução das atividades da Zona Franca de Manaus, aliadas à abertura das importações, o que gerou uma ociosidade que não estava prevista.

Desse modo, a TNT-Sava, que voou, durante dois anos, na rota São Paulo—Manaus com dois aviões 727-100, fechou o ano de 1992 com um rombo de US\$ 15 milhões no balanço. Os aviões foram devolvidos à financiadora, mas a empresa conseguiu com o DAC — Departamento de Aviação Civil a prorrogação da licença de voo por mais seis meses, enquanto procura alternativas para não perdê-la de vez.

A Bras-Air, o braço aéreo do Grupo BTI de Urubatan Helou, não chegou a funcionar. “Tive um grande prejuízo, com multa de rescisão de contrato de *leasing* do avião, mas preferi arcar com isso do que colo-

cá-lo para voar com perspectivas de perdas ainda maiores”, diz Helou.

Quem também não decolou no transporte aéreo foi a Brasil Total, empresa que tem a Vasp como uma de suas dez acionistas, e que entrara no grupo para ocupar os espaços vazios dos porões dos aviões de passageiros e reduzir a ociosidade dos aviões cargueiros. Guerino Tolomeo, presidente da Brasil Total, recusa-se a falar sobre o assunto até que a situação da Vasp fique definida. “Temos um projeto pronto, mas ainda não posso divulgá-lo.”

Falta carga — “A Digex vai muito bem, obrigado”, assegura Eduardo Campos Bueno Pimenta, diretor da Digex Aero Cargo, do grupo Di Gregório. Seu avião 727-100 operou no ano passado entre Cuiabá e Manaus, transportando cargas rodoviárias vindas de São Paulo e deixando em Cuiabá as procedentes da capital do Amazonas com destino a São Paulo. “Neste ano, estamos fazendo os vôos a partir de Porto Velho (RO), para onde vão as carretas de São Paulo.” A demanda de cargas de Manaus caiu 30%, e a de São Paulo para o norte caiu quase a zero nos últimos dois anos, segundo Pimenta. “Os vôos a partir de Cubica, como se propunha no início, tornaram-se inviáveis. Hoje, fazemos o rodo-aéreo em três dias e meio, contra quase o mesmo tempo no modal aéreo, e por uma tarifa muito mais atraente.”

Operando com duas aeronaves do mesmo porte que as dos concorrentes, a ITA — Itapemirim Transportes Aéreos acusa uma ociosidade de 50%. “Poderíamos ficar com um só avião, mas o dr. Camilo Cola está acreditando na reação do mercado e continua investindo na empresa”, diz o Coronel Girceu Machado, seu diretor.

Para Machado, as dificuldades atuais são temporárias. “As dimensões do Brasil exigem o transporte aéreo, e o mercado quer mais eficiência do transporte. “Um avião com 15 t de carga faz, em dois vôos diários de três horas cada, o mesmo serviço que cinquenta cavalos mecânicos e semi-reboques com quinze toneladas de carga realizam em um



Apenas duas derivadas do TRC continuam...

mês”, exemplifica, para justificar o investimento numa aeronave. Segundo Machado, a reação do mercado na rota de Manaus já pôde ser sentida em novembro, em dezembro e em janeiro, que foram “muito melhores que os demais meses de 1992. Em janeiro, transportamos duas vezes mais que em janeiro de 1991”, exemplifica.

Para ele, essa reação deve-se principalmente à saída da TNT-Sava e da retirada de três DC-8 cargueiros da Vasp da rota de Manaus. “Mesmo assim, temos vôos regulares para Fortaleza, Recife e Montevidéu.”

Ele explica que o transporte aéreo não exige apenas aviões, mas também muito investimento em equipamentos de operação em terra. “Caso contrário, o modal não consegue sua eficiência.”

Segundo Machado, a ITA está recebendo investimentos em equipamentos para operações de carga e descarga nos aeroportos de Viracopos (Campinas), Manaus, Recife e Fortaleza. Entre eles, *loaders* de rampa, trator, reboques, carroçarias roletadas, *dollys* e *racks*. Além disso, a ITA não descarta a possibilidade de aquisição de mais uma aeronave