

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 249 - OUTUBRO 1984 - Cr\$ 2.200,00


Editora TM Ltda

RO-RO Enfim, a maioridade



**Regulamentação
e carga perigosa
em debate**

XIII SALÃO DO AUTOMÓVEL

**Euforia revela
reaquecimento**



SCANIA

CAMINHÕES

Duas linhas: Linha T com cabine recuada e Linha R com cabine avançada.

Potências até 388 CV (DIN). Peso bruto total de 36 toneladas. Capacidade máxima de tração até 80 toneladas.



ÔNIBUS

Para transporte rodoviário, urbano e turismo. Linha K, com motor traseiro e Linha S, com motor dianteiro.



MOTORES

Com 11 e 14 litros de cilindrada. Aspiração natural ou turboalimentados. 15 modelos com potências até 499 CV (DIN). Aplicações: marítimo, industrial e em grupos geradores.

SCANIA

o nome mais respeitado em veículos e motores

CNP estuda aumento de álcool nos combustíveis

O CNP, Conselho Nacional do Petróleo, está estudando, em caráter de urgência, um aumento de 23 para 25% na proporção de álcool anidro na gasolina, além de, também, a adição de um teor de 5% de álcool adicionado ao óleo diesel. As medidas buscam aproveitar 10 milhões de toneladas de cana-de-açúcar excedentes. Como sempre ocorre, quem sempre acaba pagando pela falta de planejamento é o usuário que, através das frequentes alterações na composição dos combustíveis, vê incrementado o custo de manu-

tenção e piorada a performance de seu veículo.

Paralelamente, uma infração que tem preocupado o CNP é o aumento de casos de comércio clandestino de álcool — vendido diretamente das usinas aos postos de abastecimento. Desde o começo do ano, apenas na região de Limeira, no Estado de São Paulo, foram fechados, temporariamente, 25 postos. Cinqüenta equipes do Conselho estão fiscalizando as operações em São Paulo e que já flagram gasolina com mais de 50% de álcool.

Vasp comemora seu 50.º vôo para o exterior



Até o final do ano, quando comemorará seus 51 anos, a Vasp deverá completar paralelamente seu quinquagésimo vôo internacional, façanha que pela primeira vez ocorre. As operações concentram-se, principalmente, na América do Sul (Argentina, Colômbia e Equador), Caribe (Aruba) e Estados Unidos (Miami e Orlando), transportando passageiros e carga. Aproveitando horários ociosos das aeronaves, a empresa conseguiu expandir a atuação no estrangeiro sem, no entanto, sacrifi-

ficar suas rotas domésticas. Para o presidente da Vasp, Antonio Angarita, esta solução, e, principalmente, a receita acumulada, ajudarão em muito a atingir o principal objetivo da atual administração: o equilíbrio operacional.

Além dos vôos internacionais, a Vasp mantém convênios com a Air France, Air Portugal e Swissair para transporte de passageiros no eixo Rio-São Paulo, colocando à disposição das empresas, também, técnicos para os serviços de atendimento no solo.

Revendedores repudiam críticas

As declarações do Conselho Nacional do Petróleo, CNP, a respeito das irregularidades que estariam praticando um grande número de postos de abastecimento no Estado de São Paulo, mereceu, por parte do Sindicato do Comércio Varejista de Derivados de Petróleo do Estado de São Paulo, uma dura declaração pública, inserida nos principais jornais paulistas, no dia 21 de outubro. Segundo o Sindicato, os postos continuam atuando em plena regularidade, recebendo os produtos das respectivas distribuidoras, "de acordo com a rígida legislação monopolística que regula a matéria". Se existem resíduos nos combustíveis, estes só podem ser atribuídos às Companhias Distribuidoras, diz o manifesto, que, ainda, repudia a

generalização das denúncias, "feitas para abafar e esvaziar o veemente protesto da classe pela decretação da Portaria 214 do CNP". Portaria que voltou a estabelecer o sistema de quotas, "fato que não ocorreu nem mesmo nos períodos mais críticos da crise mundial do petróleo".

Os revendedores estão protestando porque a 214, segundo eles, abre vasto campo para as Distribuidoras "que podem especular com estoque de inventário", em prejuízo do legítimo direito dos revendedores de comerciar com liberdade de iniciativa, "visando o progresso de suas pequenas empresas nacionais".

Segundo alguns empresários, o estabelecimento de quotas de diesel — tomando em con-

ta as vendas do ano passado, sem levar em conta os investimentos e ampliações — fatalmente ocasionará a obrigatoriedade de muitos postos de abastecimento se abastecerem via mercado paralelo.

Segundo a portaria, de 27 de agosto de 1984, as quantidades máximas a serem entregues mensalmente, terão como base de cálculo a média aritmética do trimestre do ano anterior, formado pelo mês-base, o imediatamente anterior e o imediatamente posterior. Além disso, as entregas serão realizadas segundo uma frequência normal, assim entendida a habitualidade das entregas previamente observadas, ou tantos 1/30 quantos forem os dias transcorridos desde o início do mês.

Aprovado consórcio para usados

Aprovado, finalmente, o consórcio para caminhões e ônibus usados, logo vieram à tona os aplausos de associados da Associação Brasileira de Administradores de Consórcio, antiga defensora desta modalidade de comercialização de veículos.

O sistema formará grupos com limite máximo de 60 integrantes para 120 meses de duração. O reajuste das cotas será efetuado tendo-se como patamar 60% do valor do veículo novo.

O projeto prescreve ainda que o ano máximo de fabricação do veículo não poderá exceder três anos, excluindo-se aí o ano de compra. Os veículos adquiridos para grupos consorciados somente



poderão ser originados de concessionários autorizados. Tais restrições definirão os modelos a serem comercializados por este sistema, uma vez que estes deverão representar 60% do valor do mesmo modelo novo, ou valor superior, conforme o caso. Esta será a principal razão para o aparecimento de tais grupos.

Segundo Ângelo Della Gatta, diretor da Administradora de Consórcios Batistella, a aprovação deste sistema é interessante a ponto de empresário sugerir um consórcio exclusivo para autônomos, com lances máximos pré-estabelecidos e um limite máximo, provavelmente, de vinte prestações.

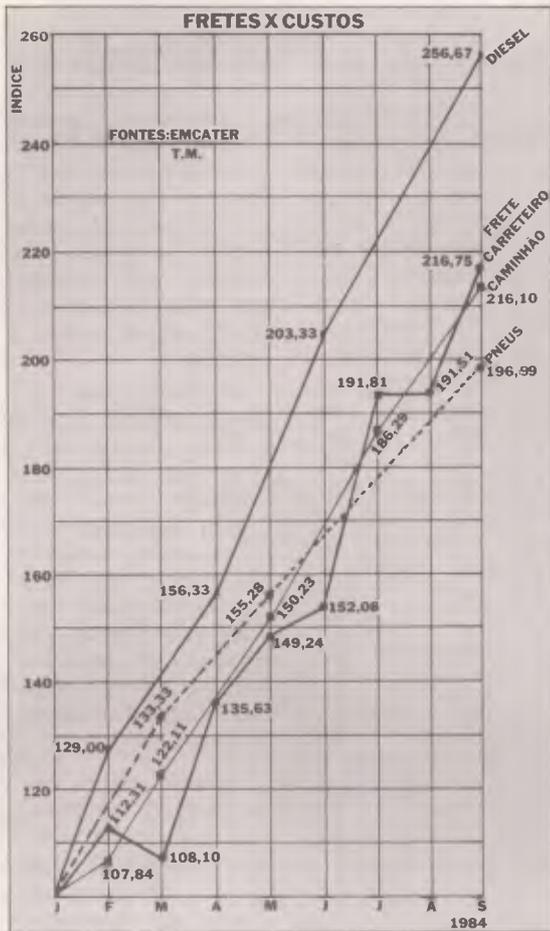
Achatamento de fretes preocupa carreteiro

Segundo dados da Empresa Catarinense de Terminais-Emcater, o frete carreteiro pago pelas centrais de Fretes de Santa Catarina aumentou de Cr\$ 21,61 em janeiro para Cr\$ 46,75/t.km em setembro deste ano. Isso representa, portanto, uma elevação de 116,75%.

O avanço dos fretes, que vinha se mantendo inferior ao dos insumos (veja gráfico), começou a disparar nos últimos quatro meses.

Acumulando-se os reajustes de janeiro a setembro, o frete-carreteiro perde longe para o diesel (que subiu 156,67%), praticamente empata com o caminhão Mercedes 1113 (aumento de 116,10%) e já ganha dos pneus 900 x 20 (aumento de apenas 196,99%, segundo a seção "Mercado" de TM).

Com o envelhecimento da frota, esperam-se avanços mais



substanciais nas tarifas cobradas pelos autôno-

mos, especialmente, nas longas distâncias.

Empresários mobilizam segurança

Será implantada no Estado de São Paulo uma ampla e ostensiva operação de combate ao crime organizado no roubo de cargas e caminhões, que já provocou prejuízos de bilhões de cruzeiros, apenas neste ano. A "Operação Estrada", será desenvolvida pelas polícias militar e civil do Estado e deverá plagiar as já implantadas no Estado do Paraná. Segundo o coordenador nacional do Grupo de Segurança Patrimonial da NTC, Valmor Weiss, a iniciativa paranaense, que contou com duas operações - a Ouro Verde, para

de café, e a Carreteiro, para diminuir os delitos no Norte do Estado - fez o índice de crimes descer quase a zero. Para Weiss, a explicação para o aumento assustador das ocorrências no Estado de São Paulo "parece ser a de que as quadrilhas, que antes atuavam no Paraná,

foram empurradas para São Paulo".

O Governo do Estado, na Operação Estrada, contará, além de seu aparato policial com colaboração da NTC e de empresas particulares do setor, além das distribuidoras de derivados do petróleo.



Exportações de autopeças devem atingir US\$ 1 bilhão

"Este ano, as exportações brasileiras de autopeças devem crescer 25% e superar US\$ 1 bilhão". Esta é a previsão de Theophil Jaggi, diretor da OEM Comércio Exterior, empresa especializada na representação comercial e promocional do setor.

Já na última exposição, a Automechanika, realizada em Frankfurt - foram negociados US\$ 12 milhões, entre as 17 empresas participantes do estan-

de da OEM - Original Equipment Manufacturer - sigla que identifica internacionalmente os fornecedores de equipamentos originais.

Para atingir US\$ 1,2 bilhão em exportações para o setor de autopeças, em 1985, a OEM estará participando, em fevereiro, da SAE - Society Automotive Engineers -, a ser realizada em Detroit, EUA, caracterizando-se como uma feira voltada para o mercado montador.



Pessoal

- Assumiu o cargo de diretor executivo de Finanças da General Motors do Brasil, G. Richard Wagoner Jr., em substituição a J.R. Rines, promovido a diretor de Finanças e Planejamento da Divisão de Motores Buick em Flint, Michigan, EUA.
- Em decreto assinado pelo Presidente João Figueiredo e pelo ministro Abi-Ackel, da

Justiça, o professor e consultor de transportes Reginald Uelze, foi designado, junto ao Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, Juiz Classista, representante dos empregadores.

- Joaquim Francisco Monteiro de Carvalho, vice-Presidente da Volkswagen do Brasil, recebeu a comenda da Estrela Polar conferida pelo rei da Suécia.

Setor reivindica aos presidenciáveis

Um documento, subscrito pela Confederação Nacional dos Transportes Terrestres, CNTT, além de cinco Federações e três Sindicatos nacionais de Empresas de Transportes, chegou às mãos dos presidenciáveis Tancredo Neves e Paulo Maluf, com as principais reivindicações dessas entidades. As entidades esperam contar com a sensibilidade do novo governante brasileiro na aprovação das seguintes medidas: a) reajuste dos preços dos combustíveis em geral de seis em seis meses, para estabilizar a tarifa e impedir a erosão dos salários; b) expurgo de todas as taxas e sobretaxas que incidem sobre o tabelamento dos combustíveis, em favor de diversas entidades (Inamps, etc), por mais respeitáveis que seja, a fim

de que os preços se tomem justos; c) instituição do Vale Transporte, sem natureza de salário e sem incidências de obrigações sociais, para permitir que as empresas possam suplementar indiretamente o salário de seus trabalhadores; d) instituição do Código Nacional dos Transportes Urbanos como lei básica dos transportes urbanos, a fim de permitir que essa atividade se organize com eficiência, sem interferência dos casuísmos de legislações locais; e) vinculação de gratuidades, parciais (descontos) ou totais, em favor de quaisquer segmentos sociais, à prévia inserção de recursos orçamentários no órgão instituidor do benefício; f) participação da classe empresarial nos órgãos de deliberação ou consulta,

em matéria de transporte coletivo; g) idêntica participação da classe empresarial na elaboração dos planos e diretrizes do futuro Governo.

Segundo o documento, todos os usuários, de alguma forma responsáveis pelo transporte coletivo e, por isso, sugerem uma reforma constitucional instituindo um tributo sobre as atividades geradoras de demanda (construção de residências, indústrias, etc) ou sobre pessoas para as quais o transporte constitui um meio alternativo (pequena taxa sobre o combustível de automóveis, já expurgado das atuais sobretaxas).

Uma reivindicação, no mínimo, incongruente. Será que sobretaxas só são ilegais para os outros?

Novas normas para o cálculo da depreciação

Como depreciar contabilmente um caminhão ou ônibus que a empresa compra já usado? Segundo a Instrução Normativa nº 103/84 da Secretaria da Receita Federal (DOU de outubro de 1984), o prazo de depreciação será o maior entre os dois seguintes: a) metade da vida útil do veículo novo; b) saldo da vida útil em relação ao prazo de depreciação do equipamento novo.

No caso de veículos de carga ou de passageiros, a Instrução Normativa nº 72/84 da SRF fixou a vida útil em cinco anos. Isso quer dizer que, se a empresa comprar um caminhão com mais de 2,5 anos, deverá depreciá-lo em 2,5 anos. Se o veículo tiver

menos de 2,5 anos (2 anos, por exemplo), será depreciado no prazo que faltar para os cinco anos (três anos).

A mesma Instrução fixa em quatro anos o prazo de depreciação de caminhões-fora de estrada e motocicletas.

Antigamente, os prazos de depreciação podiam ser reduzidos, desde que com autorização do INT-Instituto Nacional de Tecnologia. Esses prazos prevaleciam enquanto não fossem alterados por decisão administrativa superior ou sentença judicial.

A partir da IN 72/84, no entanto, o INT deixou de emitir laudos técnicos, por entender que a Instrução constitui "decisão administrativa superior".

Contran favorece clandestinos

De acordo com um estudo elaborado pelo consultor Jurídico da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Leste Meridional do Brasil, Ney Moreira Fonseca, o problema da elevação do número de transportadores clandestinos poderá se tornar, em pouco tempo, incontrolável. Isto, para ele, graças à resolução do Contran 629/84, que autoriza o transporte de passageiros em veículos de carga, sob a permissão da autoridade local, nos lugares onde não existirem sistemas normais de transporte coletivo.

Segundo Fonseca, o caos poderá surgir, através de kombi ou picapes adaptadas e ônibus piratas, tal qual aconteceu ao final da década



de 60 no Rio de Janeiro. Na época, uma resolução autorizava (da mesma forma que a atual) o serviço irregular apenas nas regiões carentes. Mas, a situação assumiu proporções alarmantes porque incentivou a expansão generalizada dos "perueiros", que passaram a

atuar em paralelo com as empresas regulares. Cômico das implicações da resolução 629, Ney Fonseca propôs que a mesma seja reexaminada, ainda este mês, durante a realização do I Congresso Nacional dos Empresários de Transportes de Passageiros, em Recife.

O Ministério dos Transportes liberou Cr\$ 291 milhões para a Petrobrás que, através desta dotação, implantará um posto de abastecimento de gás natural (metano) na garagem da CTC, Companhia de Transportes Coletivos do Rio de Janeiro.

★★★★★

É Fantástico. Durante o I Congresso Nacional dos Empresários dos Transportes Rodoviários de Passageiros, o jornalista Roberto Marinho, presidente das Organizações Globo, receberá, pasmem, a medalha do Mérito dos Transportes, uma obra de ficção digna do distribuidor de medalhas Paulo Maluf. Para quem nunca ouviu falar de quinta-roda ou de um 6 x 4, o agraciado é

uma carga muito pesada para a credibilidade desta "honraria". Ou será, então, um pagamento muito caro — para os empresários do setor — por alguns segundos no "Jornal Nacional".

★★★★★

O empresário Camilo Cola, diretor Presidente do grupo Itapemirim, voltou a mostrar interesse na compra da Vasp. Isto porque, segundo ele, a tendência de sua empresa é operar também no transporte aéreo de cargas rápidas. O "negócio" parece ser impossível, já que Antônio Angarita, presidente da empresa aérea, promete entrar em 1985 com total equilíbrio financeiro na estatal aérea paulista, fruto do rigoroso plano de racionalização que vem sendo aplicado.

Violenta elevação nos fretes

Novembro começa com uma violenta elevação nas tarifas rodoviárias de carga. Além do aumento semestral dos salários (superior a 70%), o Conet deverá repassar também o provável reajuste do óleo diesel (estimado em 30%).

Esses dois itens juntos são responsáveis por 44,5% da tarifa, na distância média, carga comum. A NTC estima que o aumento médio do frete ficará na faixa de 32 a 36%. E já tem sinal verde de CIP para praticá-lo imediatamente.

Ônibus são vendidos em dólares

No reino encantado da inflação, não poderia ser outra a solução: as encomendas dos novos ônibus Mercedes Benz, os O-370, são combinadas em dólares. Como o pagamento deve acontecer contra a entrega, vincula-se o preço do novo produto à moeda americana, ou seja, ao câmbio oficial da época. O modelo de dois eixos (RS) é oferecido por US\$ 80 mil, Cr\$ 196 milhões, e o de três eixos (RSD) a US\$ 90 mil, Cr\$ 220 milhões, valores nacionais de outubro. O monobloco, que começará a sair da linha de montagem em série a partir de janeiro de 1985, tem perdido algumas encomendas, em decorrência do atraso de sua produção, prometida, inicialmente, para setembro de 1984, durante o lançamento do veículo, em maio passado.

Copersucar poderá financiar motor a álcool

A Copersucar, Cooperativa dos Produtores de Açúcar e Alcool, vem debatendo, através de seu conselho técnico, a conveniência de financiar com recursos próprios um motor a álcool, ciclo Otto, em desenvolvimento no laboratório de motores do CTA, Centro Tecnológico de Aeronáutica.

Se os recursos necessários para apressar o projeto, sob direção do professor Urbano Ernesto Stumpf, não forem excessivamente elevados, José Luiz Zillo, presidente da Copersucar, garante que a cooperativa financiará seu desenvolvimento, pois "há interesse estratégico dos usineiros sobre seu desenvolvimento". O calcanhar de Aquiles do Pró Álcool é o de não existir um motor a álcool exclusivo (Otto) com um consumo próximo ao dos motores Diesel. Com esse mo-



tor — de oito cilindros, ignição e injeção eletrônicas e turbinado — com compressão de 15:1, bastante próxima à do Diesel (16:1), a esperança da Copersucar é conseguir um veículo com consumo apenas 30% superior ao do diesel, pois os atuais caminhões a álcool têm um consumo 100% maior aos que se utilizam de diesel.

Além disso, assegura Zillo, o Pró Álcool se livraria de uma grave limitação: a de não poder utilizar o combustível

no transporte de carga, fora das áreas de produção agrícolas. "A partir daí", afirma, "vamos ter um sólido argumento para convencer as montadoras a produzir este motor nacional e ofereceremos o produto a elas".

Segundo o presidente da Copersucar, quem estiver disposto a produzir o motor receberá, em contrapartida, um mercado cativo e muito significativo. A Copersucar garantirá a compra e reposição de toda frota açucareira e alcoo-

leira do país para a montadora, "um mercado bastante amplo para quem se interessar a produzir o motor a álcool brasileiro".

Bastante confiante em obter sucesso com a solução, José Luiz Zillo afirma que "é preciso se acabar com o mito de que não se poderá obter, nunca, um motor Otto a álcool com desempenho próximo ao do Diesel. E isso já ocorre no segmento de carros de passeio". Para ele, o motor do CTA, com uma tecnologia mais moderna do que a dos atuais, derruba este mito e neutraliza, inclusive, o argumento das montadoras que "querem empurrar no mercado brasileiro os caminhões movidos a álcool aditivado". A Cooperativa não defende esta solução e pretende provar, também, que esse tipo de motor pode ser viabilizado para o transporte de carga.

RPN comemora 10 anos cobrindo 43 cidades

"Hoje, a galinha toda está formada". Pode parecer estranho ouvir isto do Presidente da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, Edwaldo Botto de Barros. Mas, ele estava, apenas, se referindo ao famoso "pé-de-galinha" formado em 7.10.84 por três rotas, que cobriam o Sul, Nordeste e Centro-Oeste do país, pela recém lançada, à época, Rede Postal Noturna-RPN.

Ocupando a capacidade ociosa de três *One-eleven* da Transbrasil, a EBCT contratou aquelas aeronaves para cobrir sete capitais, inicialmente, com o objetivo de mais tarde abrir, em ramais, as bases da RPN, formando os



então chamados "pés-de-galinha".

A idéia de Botto de Barros — considerada inviável, na época, pelos operadores — recebeu, no entanto, a pronta acolhida de Omar Fontana (Transbrasil) que afirmou que não deixaria Botto de Barros so-

zinho no projeto. Assim, a RPN fez decolar três *One-eleven* no dia 7 de outubro de 1974, formando um tripé que se estenderia, mais tarde, de sete capitais para 43 localidades hoje. De início, a RPN apresentou um custo para a EBCT maior que aquele empregado normalmen-

te no tráfego aéreo comercial, mas, já no terceiro mês de operação, ela se tornou rentável. Hoje, dez anos depois, já foram incorporadas oito companhias aéreas ao seu cadastro, que receberam, em 1983, Cr\$ 11,2 bilhões pela operação de 31 aeronaves, que incluem até dois DC-3.

A solenidade, que marcou o 10º aniversário da RPN, aconteceu no hangar da Transbrasil em Brasília. Na ocasião, várias autoridades conheceram o novo sistema de paletização utilizado pela Transbrasil, que reduz consideravelmente os tempos de carga e descarga na transferência dos volumes da Rede Postal Noturna.

O DER paulista usará balanças portáteis

O DER de São Paulo está em negociações com a Filizola, fabricante de balanças, para a construção de um protótipo de balança de estrada, portátil, desenvolvida pelo IPT, segundo anunciou o Secretário dos Transportes, Adriano Branco.



Adriano Branco

Segundo o prefeito local, os caminhões estão transitando por dentro da cidade e já causaram sérios prejuízos ao sistema de água e esgoto urbano. O Secretário Adriano Branco disse, que pretende realizar uma série de *blitz* em estradas vicinais, para coibir o transporte por essas vias, inclusive por que, aproveitando-se desses desvios, os caminhões passam a trafegar com excesso de carga.

Segundo o Secretário, a principal preocupação é evitar que caminhões utilizem estradas vicinais para desviarem-se das balanças fixas, como vem ocorrendo no Estado. Recentemente, ele recebeu um telefonema do prefeito da cidade de Roseira, denunciando o uso de uma estrada inaugurada há 60 dias e que já está totalmente destruída.

Já está circulando um estudo estabelecendo o limite de isenção (quantidade mínima) para 2 880 produtos perigosos fracionados. A lista fixa os limites entre 0 e 300 kg. Para alguns produtos, a quantidade mínima é de 5 kg, para outros de 50 ou 100 kg. Mas, a maioria ficou na faixa dos 250 kg.

Somente agora, durante as comemorações do seu vigésimo aniversário, a Alaf, Associação Latino-americana de Estradas de Ferro, inaugura seu escritório de representação no Brasil. Instalada no edifício sede da Fepasa, em São Paulo, a Alaf terá como gerente o engenheiro Harold Araújo, da Rede Ferroviária Federal.

O empresário Denisar não malufou. Nem o político

E a politicalha inunda agora, também, o transporte rodoviário de cargas, às vésperas do "pleito" de 15 de janeiro. Palco: Rio de Janeiro. O deputado federal pelo PMDB, Denisar Arneiro, eleito diretamente pelo município fluminense de Barra Mansa e, coincidentemente, uma das figuras mais atuantes do setor de transporte de carga — diretor-Presidente da Transportes Sideral e membro da Comissão de Transportes da Câmara — recebeu, em outubro, um aviso, feito pela Companhia Siderúrgica Nacional, de que teria suspensos todos os carregamentos de aço, que faz para aquela estatal, caso

não ficasse, desde já, comprometido, através de uma declaração pública, a dar seu voto ao candidato pedessista Paulo Maluf. Pouco depois, o próprio presidenteável procurou-o, desta vez com uma proposta mui interessante: para compensar o voto, Denisar receberia, nada mais nada menos, que a própria presidência da CSN.

Ou seja, tornar-se-ia patrão dele mesmo, ou cliente. Espera-se agora, que o deputado federal Denisar Arneiro bote a boca no mundo, numa das próximas sessões da Câmara Federal, quando surgirão mais detalhes a respeito. Isso é que é renovação de frota, não?

Faça já
a sua
assinatura



transporte moderno


Editora TM Ltda

ISRI®

Assentos pneumáticos

Para ônibus e caminhões.

Evitam ao motorista cansaço e males da coluna.

Regulagem automática da suspensão a ar ao peso do motorista.

Excelente absorção de impactos.

Anatomia perfeita por regulagens múltiplas.

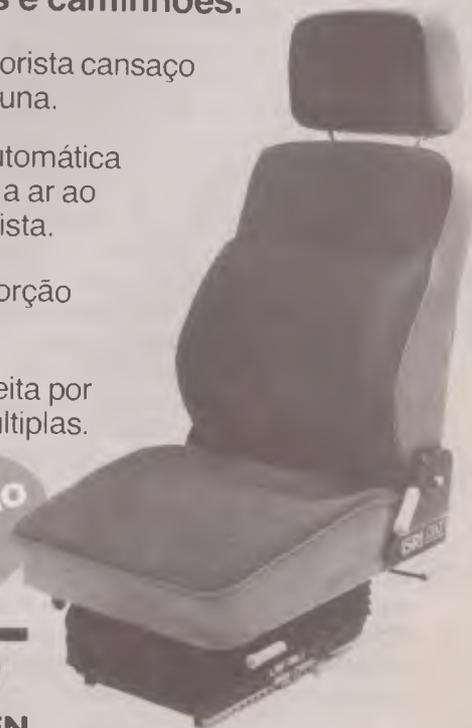
Suspensão a ar



ISRINGHAUSEN

Rua Jacuí, 474 - DIADEMA - SP - CEP 09900

Tel.: (011) 445.3599 - Telex: 11-44916 - ISRI BR



A lei da intolerância



Cumprir a chamada "lei da balança" não é tarefa fácil. As dificuldades começam já no carregamento do caminhão. A maioria das transportadoras e indústrias sequer dispõe de terminais adequados, quanto mais de balanças de pesagem. Isso, quando a carga não sai diretamente da lavoura.

Em certos armazéns e silos do Governo, é verdade, chegam até a funcionar algumas balanças. Mas, aquelas do tipo "balanção", que pesam o caminhão como um todo e não permitem saber as cargas por eixo.

Os mais bem informados diriam que estamos dramatizando um problema simples. Afinal, para que servem os sensores de carga, já produzidos em outros países pela indústria de instrumentos de precisão? Acontece, que esses aparelhos, além de ainda não serem fabricados no País, são caros e dificilmente poderiam ser adaptados aos caminhões já em circulação. O veículo precisaria recebê-los já na linha de montagem.

Na prática, portanto, o que acaba funcionando mesmo é o carregamento "a olho". E, por mais experimentado que seja o arrumador, o que falta de um lado, pode sobrar do outro.

De qualquer maneira, uma boa distribuição de cargas, dificilmente, livra o carreteiro ou motorista de dores de cabeça na estrada.

Trafegando em rodovias sabidamente esburacadas, está sujeito ao inevitável deslocamento do peso, sobrecarregando, quase sempre, o eixo trator da carreta.

O pior é que, quando o caminhão entra numa balança, o resultado da pesagem, dificilmente, coincide com a do posto anterior — nem com a do seguinte. E as diferenças, na maioria das vezes, não são nada desprezíveis. Vão desde centenas de quilos até algumas toneladas.

Assim, multiplicam-se as multas nas sucessivas balanças por onde vai passando o veículo. Se a fiscalização do primeiro posto autorizou o prosseguimento da viagem, como podem as autoridades dos postos seguintes aplicarem novas multas?

Diante de tamanha intolerância, não é de se estranhar que, durante seus dezoito anos de existência, a "lei da balança" tenha se transformado em poderoso instrumento de corrupção e em indiscutível ônus para a já combatida economia de transportadores e carreteiros. Ao mesmo tempo, multiplicaram-se

os desvios por estradas vicinais, sem condições para suportar o tráfego de caminhões pesados.

Em meio ao caos atual, merece todo o apoio o projeto do deputado federal Denisar Arneiro (PMDB-RJ), criando tolerância de 5% na pesagem dos caminhões.

Apresentado em agosto de 1983 e aguardando votação pelo plenário, o projeto conquistou o apoio das Comissões de Constituição e Justiça e de Transportes. No entanto, acabou, por uma interpretação equivocada, rejeitado na Comissão de Ciência e Tecnologia.

No seu parecer, essa Comissão argumenta com os conhecidos inconvenientes do excesso de carga (fadiga de peças, insuficiência de freios, congestionamentos, maior desgaste do pavimento, etc).

O que a Comissão não percebeu é que o projeto não propõe o aumento da carga por eixo. Antes, busca legalizar um fato cientificamente incontestável. Isto é, a inevitável imprecisão de qualquer aparelho ou instrumento de pesagem ou medida.

Algum tempo atrás, um Diretor do DNER declarou a TM que a precisão das tradicionais balanças mecânicas não vai além de 5%. Essa foi também a precisão adotada nas modernas balanças eletrônicas para a primeira pesagem do veículo, a 60 km/h.

Em suma, o que a aferição (por melhor que seja) pode fazer é indicar é uma moda (maior concentração de frequência dos resultados) — nunca eliminar o erro de pesagem. Em outras palavras, a balança pode muito bem acusar 42 t para um caminhão carregado com 40. E tome multa de 50% do salário mínimo por um excesso que não existe.

No entanto qualquer variação no intervalo de 38 a 42 t seria, estatisticamente, desprezível e não deveria ser punida. Compreendendo isso, tanto o DERSA, de São Paulo, quanto o DER do Paraná já incorporaram a tolerância de 5% às suas normas de fiscalização. Eis aí dois bons exemplos para o Governo Federal. E para o Congresso Nacional, que poderá tornar menos intolerante a velha "lei da balança".

Carga perigosa: Balanço de um ano de regulamento

No dia 6 de outubro de 1983, o Governo baixava o decreto 88 821, regulamentando o transporte de produtos perigosos. Incorporando maçadas normas da ABNT, o documento seria engordado, nos meses seguintes, por uma enxurrada de portarias, circulares e instruções.

Atônito, o transportador comum viu na nova legislação uma esfinge ameaçadora. Incapaz de decifrá-la completamente — quanto mais de colocá-la imediatamente em prática — temia ser por ela devorado.

Para tão generalizado temor contribuiu, principalmente, a intenção declarada do Ministério dos Transportes de aplicar o regulamento com todo o rigor. Em incontáveis reuniões com transportadores e entrevistas à imprensa, o ministro Cloraldino Soares Severo cansou-se de repetir, um duro recado. O Governo não estava disposto a postergar ou revogar nenhuma exigência do decreto. Os veículos inseguros — alguns, verdadeiras bombas ambulantes —, os motoristas incompetentes e as embalagens precárias seriam banidos das estradas. Assim como seriam varridas do setor as empresas despreparadas para transportar cargas perigosas.

Hoje, um ano depois, as ameaças foram cumpridas? O que ficam desses doze meses sob o império da nova lei? É possível conviver com a legislação de carga perigosa? Até que ponto o regulamento é mesmo intocável?

A primeira constatação é que a postura intransigente do Governo não passava de figura de retórica. Lembro-me de um encontro realizado no superlotado auditório da Rede Ferroviária, no Rio de Janeiro, no final de novembro do ano passado. Era a primeira vez que o Ministério, com as pompas de praxe, apresentava o regulamento aos empresários e a seus funcionários graduados.

Encarregado de abrir os trabalhos, o ministro, fazendo jus ao seu sobrenome, prometeu mover céus e terras. Nada de mudança ou adiamentos, advertiu, antecipando-se às previsíveis pressões dos transportadores. Chega de contemporizações, esse decreto é prá valer, acrescentou.

Poucas horas depois, no mesmo encontro, o secretário Geral de Transportes Terrestres, Francisco Magalhães, encarregava-se de cavar a primeira brecha na própria fortaleza oficial. O regulamento exigia a instalação imediata de tacógrafo em todos os veículos que transportam produtos perigosos. Pelo menos, em tese, portanto, caminhão sem tacógrafo já estava sujeito a multa e apreensão desde o dia 6 de outubro de 1983.

Naturalmente, nem por passe de mágica, toda a frota poderia se equipar com o aparelho de um dia para o outro. Como o decreto dava prazo de 365 dias para o transportador regularizar o certificado de capacitação do “veículo e equipamentos”, Magalhães não teve dúvidas. Incluiu o tacógrafo entre os equipamentos sujeitos a vistoria — e os empresários ganharam 365 dias para instalar o aparelho.

Nem um ano inteiro, no entanto, foi tempo suficiente. Agora, no dia 8 de outubro, com o novo prazo já quase

vencendo, as carteiras dos fabricantes de tacógrafos permaneciam vazias. O remédio foi uma nova portaria (veja matéria nesta edição) reescalando os prazos, de acordo com os dois algarismos finais das placas dos veículos.

Problema, finalmente, resolvido? Ainda não. O decreto estabelece claramente que todos os caminhões utilizados no transporte de carga perigosa devem ter tacógrafo. No entanto, a exigência aparece numa seção do decreto inteiramente dedicada ao transporte de cargas a granel. Forçada ou não, a interpretação de Magalhães também associou o aparelho aos tanques e contêineres.

Eis aí um belo pretexto para se reivindicar a isenção do equipamento para os veículos transportadores de cargas perigosas fracionadas.

O Governo admite que assinou o decreto a toque de caixa, para não ser atropelado por uma enxurrada de regulamentos estaduais e municipais.

À medida que o tempo foi passando, ficava claro que à postura legalista do Ministério e do DNER não correspondeu, até hoje, uma ação fiscalizadora mais decisiva. Exceto no Rio Grande do Sul, a fiscalização tem-se limitado, quando existe, a orientar. Ainda são raros os casos de multas.

Não que falem motivos para punições. Na verdade, apenas uma pequena parte da lei está implantada. Embora renomados técnicos do Denatran critiquem a simbologia da ABNT (na sua opinião, transforma os caminhões em verdadeiras árvores de natal), os painéis de segurança (com o número ONU e número de risco do produto) e os coloridos símbolos de risco já povoam nossas ruas e estradas, equipando, especialmente os veículos distribuidores de gás e petróleo.

Outro capítulo que, aos poucos, vai emplacando é o da documentação. A ficha de emergência, o envelope para o transporte e o certificado de despacho e embarque, apesar de todas as resistências, passam a integrar a rotina do transporte de produtos perigosos.

Tratam-se de exigências, digamos, burocráticas. Portanto, mais fáceis de se atender. Mesmo assim, não são poucas as dificuldades. As listas da ABNT, subitamente transformadas em lei, resultaram de uma apressada tradução de normas da ONU de 1977. Uma tradução tão ao pé da letra que a vulgar água-raz acabou convertida em “espírito branco”.

A natural falta de tempo impediu a entidade de pesquisar o número de risco de um grande número de produtos. E a montagem desse código não é tarefa para leigos.

Persiste ainda uma verdadeira batalha de filigramas jurídicas em torno da responsabilidade pelo preenchimento do Certificado de Despacho e Embarque. Pelo decreto inicial, o documento seria preenchido pelo “expedidor, com a expressa concordância do transportador”.

Como, nem sempre quem paga o frete é a mesma empresa que embarca a mercadoria, o Ministério dos Transportes tratou de expedir portaria definindo o expedidor (aquele que paga o frete) e o embarcador (aquele de onde sai a mercadoria). No entanto, talvez, por um lapso, preencher o certificado de despacho e embarque —

(item II, artigo 17), continuou sendo obrigação do expedidor — isto é, do destinatário, se o frete for FOB.

Além do mais, salvo o roteiro da viagem, não há no certificado nenhuma informação que já não figure em outros documentos, como a nota fiscal, manifesto ou conhecimento. Fora as dúvidas que o impresso vem criando, no caso de redespacho.

Falhas como essa e muitas outras, são frutos da pressa. O Ministro dos Transportes admite que assinou a regulamentação do transporte de produtos perigosos a toque de caixa, para não ser atropelado por projetos de regulamentação estaduais e municipais que, no final de 1982, proliferavam pelo País afora.

Pelo menos, no caso do Rio Grande do Sul, tal açodamento foi em vão. Poucos dias depois de assinado o regulamento federal, o governador Jair Soares baixava a lei 7 877, disciplinando o mesmo assunto. Nela, aparecem exigências como a Autorização Especial de Trânsito-AET, contratação de químico ou engenheiro químico responsável (para atestar a compatibilidade das cargas), escolta a critério das autoridades e registro da transportadora na Secretaria de Saúde e Meio Ambiente. Além do mais, as multas (limitadas pela lei federal a 250 ORTSs) podem chegar a 500 ORTNs.

Seguindo as pegadas da Assembléia Legislativa, a Câmara de Vereadores de Porto Alegre promulgou, em abril de 1984, lei municipal disciplinando o transporte de produtos perigosos por caminhões, vagões ou navios.

produtos perigosos, além de excessivamente extensa e indiscriminada, não estabeleceu nenhum limite de isenção.

Felizmente, o Governo percebeu rapidamente o equívoco. Hoje, já circula, nos bastidores, uma nova lista relacionando as quantidades mínimas a partir das quais o transporte de determinado produto passa a ser perigoso.

Mesmo na carga a granel, o regulamento faz exigências difíceis de atender pelo menos, a curto prazo. É o caso, por exemplo, do certificado de capacitação. O prazo inicial (365 dias) teve de ser reescalonado (veja matéria nesta edição). Mais ainda: por enquanto, o certificado só será exigido para equipamentos que já contam com normas de inspeção (derivados de petróleo, álcool, cloro, ácido sulfúrico e gases criogênicos). Os demais ficam na dependência da ABNT — melhor dizendo, da boa vontade de alguns abnegados.

Uma vez desencadeado, o próprio processo de regulamentação está-se encarregando de superar os obstáculos que vai encontrando pelo caminho.

Nesse caso, incluem-se também as normas de compatibilidade dos produtos a granel. O projeto, já votado, há alguns meses, tramita ainda pelos canais competentes daquela associação.

Quanto à compatibilidade entre produtos fracionados, a situação é ainda mais difícil. Apesar de esforços das entidades como a Abiquim, elaborar listas ou tabelas combinando quase 3 mil produtos e definindo quais deles podem ou não ser transportados juntos não constitui tarefa fácil.

Uma empreitada que também está se revelando mais difícil do que se imaginava consiste em relacionar os produtos extremamente perigosos, que exigirão escolta. Porém, a dificuldade, no caso, é muito mais política e comercial do que propriamente técnica.

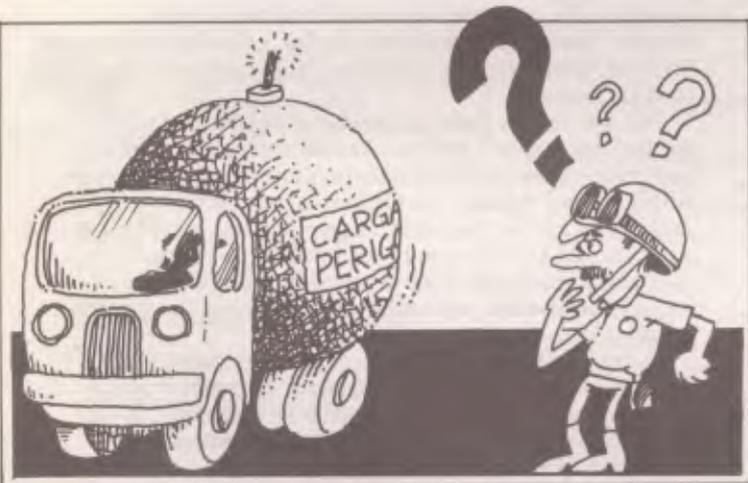
No treinamento dos motoristas (que o regulamento torna obrigatório), no entanto, há alguns progressos. Mesmo sujeito a críticas, já existe uma proposta de curso do Senai (duração de 40 horas) sendo examinada pelo Contran.

Outra área onde a regulamentação caminha, embora devagar, é a da criação de pontos de estacionamento. Alguns Distritos do DNER chegaram a definir tais locais, que estão sendo mapeadas pela Diretoria de Trânsito. Agora, anuncia-se o credenciamento de postos de gasolina para essa finalidade.

Os mesmos progressos não podem ser creditados à exigência de comunicação do itinerário com 72 horas de antecedência, quando o veículo atravessar áreas densamente povoadas, mananciais ou reservas florestais e ecológicas. O Detran de São Paulo, por exemplo, chegou a baixar uma Portaria sobre o assunto. Mas, diante das dificuldades práticas, não teve outro remédio, senão revogá-la.

Em suma, no primeiro aniversário do decreto 88 821, ainda há poucos progressos e vitórias a comemorar. Isso não significa, porém, que, apesar de apressado e — em alguns casos — equivocado, o esforço tenha sido inútil.

Pelo contrário, o decreto representou o primeiro — e, talvez, o mais importante — passo de uma longa caminhada, fadada a contribuir decisivamente para aperfeiçoar o transporte de cargas perigosas. Uma vez desencadeado, o próprio processo está-se encarregando de, aos poucos, superar os obstáculos que vai encontrando pelo caminho.



Mais radical, o Contran, em parecer de 30 de março deste ano, não admite nem mesmo leis supletivas. Alega que o assunto já está exaustivamente regulamentado pela União. No Ministério dos Transportes, prevalece a mesma opinião. Se é assim, por que não abolir logo tão embaraçoso conflito de leis? Aparentemente, o Governo Federal tentou resolver o problema, sem sucesso, pelos caminhos políticos. A essas alturas, descartada tal solução, restaria ao Ministério dos Transportes acionar a Procuradoria Geral da República para derrubar judicialmente as legislações dos Estados e Municípios.

Também no controvertido capítulo da carga perigosa fracionada, a pressa foi má conselheira. Toda a discussão do regulamento concentrou-se nos produtos a granel. Porém, apesar dos alertas de algumas entidades, a legislação acabou encampando, de passagem, em dois ou três artigos, a carga fracionada.

Em suma, a regulamentação peca pela ausência de um tratamento diferenciado e mais próximo para os produtos fracionados. Para agravar ainda mais a situação, a lista de

Você sabe melhor do que ninguém que veículo parado não rende. Por isso, quanto menos demorar na oficina mais rentabilidade seu Scania lhe dá. E o melhor caminho para que isto aconteça está facilmente ao seu alcance: no Concessionário Scania você garante a qualidade, o sucesso, o preço justo e a rapidez do serviço. Garante para seu Scania menos tempo de oficina, mais tempo de trabalho.

No Concessionário, seu Scania está nas mãos de mecânicos especializados em Scania. Equipamentos e ferramentas especialmente criados para, sem danos, analisar, desmontar e montar qualquer componente Scania só existem no Concessionário Scania.

Quando seus negócios estão em jogo, você tem que escolher o melhor. E para um veículo Scania, o melhor é uma oficina Scania.

SÓ ENTREGUE SEU SCANIA NAS MÃOS DE QUEM SABE O QUE FAZ.



SCANIA
O nome mais respeitado em veículos e motores



Neuto Volta

NTC perde, TM ganha. E ganhamos todos nós, assíduos leitores, com a volta do mestre Neuto, de quem já tive a felicidade de ser aluno. Feliz retorno.

Francisco A. Del Bianco – Gerente de Logística – Copa Cia de Papéis – São Paulo, SP.

À revista *Transporte Moderno*, nossos sinceros parabéns pelo retorno do Engº Neuto Gonçalves dos Reis. A trincheira que TM mantém na luta por uma revista digna necessita deste comandante. **Eduardo Horus Serra** – Diretor Administrativo – Horus Serra Ltda – São Paulo, SP.

Caro Neuto: Apesar da sua saída da NTC ter produzido um vácuo difícil de preencher, a sua volta à direção da Editora TM Ltda, com certeza, produzirá frutos que beneficiarão extraordinariamente o TRB.

Braz Paulo Salles – Presidente da Associação Profissional das Empresas de Transporte de Carga de Piracicaba – Piracicaba – SP.

Minha satisfação com a notícia de seu retorno à frente da TM foi tão gratificante quanto a sua venturosa estada com Secretário Técnico e Diretor da NTC. Felicidades **Douglas Tessitore** – gerente de Novos Produtos – Fepasa, Ferrovia Paulista – São Paulo, SP.

Tenho a grata satisfação de cumprimentá-lo pelo retorno às trincheiras de *Transporte Moderno*, revista que, sem dúvida alguma, representa um enorme peso dentro do setor de Transporte Rodoviário de Carga, ao qual também fazemos parte. Aproveito para parabenizá-lo, também, pelo brilhante e eficiente trabalho realizado na NTC.

Queremos registrar, também, o nosso muito obrigado pelo apoio que sempre tivemos, tanto na NTC com na TM, e, ao mesmo tempo,

colocar nossa Associação ao inteiro dispor.

José da Fonseca Lopes – Presidente da ABCAM, Associação Brasileira dos Caminhoneiros – São Paulo, SP.

Roubo de carga

Nossos efusivos cumprimentos pela matéria sobre roubo de cargas, publicada em TM nº 247, agosto 1984.

Valmor Weiss – presidente do Setcepar e Coordenador Nacional do Grupo de Segurança Patrimonial – Curitiba, PR.

Tese acadêmica

Com relação à publicação de “Tese Acadêmica é Aplicada em Transporte”, nessa conceituada revista do mês de maio, nº 244, seção ATUALIDADES, permita-nos esclarecer e expor o que se segue:

a) Desde o princípio – em tese – concordávamos e concordamos ainda, com um novo plano de transporte coletivo urbano para Campina Grande. Não, com o aqui implantado: as ineficiências de tráfego e de trânsito fluem em conseqüência do “estudo” primário elaborado pela equipe coordenada pelo sr. José Alex Sant’anna. A falta de uma malha viária à altura do plano é uma das variáveis inibidoras da eficiência do mesmo;

b) Não procede a informação de que o número de ônibus foi reduzido de 105 para 85. Na verdade, aquele número foi reduzido para 65 até o dia 04 deste mês, estando atualmente em 78 que, ainda insuficiente, continua gerando super-lotações tão prejudiciais aos usuários. A conseqüente má prestação de serviço é outra variável inibidora de eficiência;

c) Não procede, também, a informação de que o IPK de 4,4 foi mantido. Para um percurso médio beirando os 20 quilômetros, o índice adotado pela comissão técnica da municipalidade – chefiada por aquele cidadão – foi arbitrariamente elevado para 4,9 forçando, artificialmente, uma queda de preços das passagens;

d) Procede a informação de que a tarifa, da época, foi reduzida de Cr\$ 147,00 para Cr\$ 110,00. Não como resultado de uma pretensão racionalidade. Mas, pelo resultado de uma política demagógica em cima dos transportes urbanos. A verdade é que aquela comissão técnica, após estudos realizados, chegou à conclusão de que a tarifa deveria ser de Cr\$ 147,00. Contudo, o senhor Prefeito Municipal decretou a tarifa “social” de Cr\$ 110,00, porquanto esta é que foi aprovada por uma “Comissão Tarifária” constituída de leigos, visceral e festivamente contra a iniciativa privada. No último aumento (dia 05 do corrente), o estudo da comissão técnica determinou Cr\$ 250,00 para a nova tarifa. A “Comissão Tarifária” votou e o senhor Prefeito decretou Cr\$ 220,00 e exigiu – por cima – que as empresas colocassem mais 13 ônibus em circulação, atingindo o total de 78 acima aludido.

e) Procede, finalmente, que o consumo de óleo diesel teve redução em torno de 23%. Lembramos apenas que, naquele momento, a frota foi reduzida em 40%.

Não acreditamos que um projeto de tese calcado em tamanha manipulação – por tão grosseira – venha ultrapassar, sequer, o crivo do orientador acadêmico. (...) **José Borges de Medeiros** – Presidente do Sindicato das Empresas de Campina Grande – Campina Grande, PB.

Gás metano

Transporte Moderno publicou à página 47 do número de agosto palavras que teriam sido pronunciadas pelo sr. Augusto César S. de Aguiar, Assessor Industrial da Saab Scania, durante sua palestra “Combustíveis Alternativos: Uma Opção?”, por ocasião do Seminário “Novas Metas do TRP”.

Com referência a acidente que teria havido há dias neste Instituto, a informação é imprecisa. Nos quase três anos em que o IPT vem trabalhando com gás metano, quer

sob a forma comprimida, quer sob a criogênica, não houve em suas instalações nenhum acidente; o mesmo pode-se afirmar a respeito dos veículos convertidos por nós e que já rodaram centenas de milhares de quilômetros.

O Dr. Aguiar talvez tenha sido erroneamente informado sobre acidente leve ocorrido há quase dois anos, durante a montagem do segundo posto de abastecimento de gás de Vila Leopoldina.

Quanto “as experiências com gás natural ou não, taxadas de canhestras e de fundo de quintal, por se realizarem longe das vistas dos fabricantes, deixamos de opinar por não termos maiores detalhes.

Da parte deste Instituto, temos mantido contato com os diversos fabricantes, tanto de motores como de componentes, e dos quais temos recebido toda colaboração.

Talvez o Dr. Aguiar tenha feito um desabafo, já que a indústria automobilística, no país, vem sendo, de certa forma, pressionada por desenvolvimentos que se iniciam fora dos seus centros de pesquisa. Com o etanol, foram os trabalhos do Centro Técnico Aeroespacial; com o metano, foram os trabalhos do IPT.

Mas, cedo ou tarde, a nossa indústria automobilística se engaja no processo, o que já permitiu a esplêndida realidade do Pró-Álcool. Não está distante o momento em que veremos até “Scania” a metano.

Nedo Eston de Eston – Assessor da Diretoria Executiva – IPT, Instituto de Pesquisas Tecnológicas – São Paulo, SP.

Augusto César Saldiva de Aguiar, consultado por telefone, confirma sua afirmação durante o referido Seminário, promovido pela Editora TM. E mais: o acidente foi relatado pelo Dr. Francisco Baccharo Nigro, responsável pela área de Pesquisa de Motores do próprio IPT, durante o XII Encontro dos Centros de Apoio Tecnológico, realizado em Brasília, de 24 a 26 de julho de 1984.

Com o sistema Bandag de recapagem você gasta menos e roda muito mais.

O sistema Bandag de recapagem de pneus é mais econômico.

O seu ônibus ou caminhão vai ficar menos tempo parado porque, além do processo ser mais rápido, o custo por quilômetro é menor e você economiza na manutenção.

Com a segurança que o sistema Bandag oferece, você obtém uma maior facilidade de balanceamento e maior resistência a perfurações. E, acima de tudo, o pneu tratado pelo sistema Bandag, roda muito mais.

Faça a experiência:

Use o sistema Bandag num veículo e a recauchutagem comum em outro, sob condições de uso iguais. Você vai estar pagando para ver. Na recauchutagem comum, é claro.



O mais confiável do mundo.

- Campinas: D. Paschoal - Fone: (0192) 31-8666 - R/174
- Catanduva: Nevoeiro Comércio de Pneus - Fone: (0175) 22-1377
- Diadema: Tyresoles de Diadema - Fone: (011) 266-2042 - 266-1497
- Londrina: Jabur Pneus - Fone: (0432) 27-0400
- Mogi das Cruzes: Budin Recauchutagens - Fone: (011) 469-8011 - 469-8036
- Montes Claros: Montes Claros Diesel - Fone: (038) 221-6988
- Recife: Cometa - (081) 222-3867
- Rio de Janeiro: D. Paschoal - Fone: (021) 580-3925.



transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL — ANO 22 — Nº 249 — SETEMBRO, 1984 — Cr\$ 2 200,00



Editora TM Ltda

Diretores: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi, Vitu do Carmo.

transporte moderno

Diretor Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis

REDAÇÃO

Redator chefe: eng.º Pedro Bartholomeu Neto
Redatores: Franklin Marques Machado, Marco A. Souto-Maior, Jaime A. Mendes (São Paulo) Roberto Galletti (Rio)
Colaboradores: Antonio Arnaldo Rhormes, Fernando Barros
Redação (São Paulo): R. Said Aiach, n.º 306 tel 884-2122
Sucursal Rio: Praça Tiradentes n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefones: 221-9404
Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade
Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.
Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo, SP.

Diretor Responsável: Vitu do Carmo
Diretor de Produção: Ryniti Igarashi

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Gerente comercial: José Maria dos Santos
Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo (São Paulo)
Rio de Janeiro: Intermedia, Praça Tiradentes, n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 224-7931.
Representantes internacionais:
África do Sul: Bosman & Genrich Travel (PTY) Ltd. - Howard House - 23, Loveday Street, P.O. Box 1062, Johannesburg; Alemanha Ocidental: Publicitas GmbH - 2, Hamburg 60 - Bebelallee 149; Austrália: Exportad PTY LD - 115-117 Cooper Street - Surry Hills, Sydney; Áustria: Internationale Veriagsgventretungen - A-1037, Wien Veitghasse 6; Bélgica: Publicitas Media S.A. - 402, Avenue de Tervueren 1150 - Brussels; Canadá: International Advertising Consultants Ltd - 195, Carlton Towew - 2, Carlton Street - Toronto - Ontário M5B 1J3; Coreia Média Representative Korea Inc. - Mr. H.M. Kough - C.P.D. Box 4100 - Seoul; Espanha: Publicitas S.A. - Ppelayo 44 - Barcelona; Estados Unidos: The N. S De Filippes Co. - 420, Lexington Avenue - New York, N.Y. 10017; Finlândia: Admark OY - Mikonkatu 11D - QD100 Helsinki 10; França: Agence Gustav Elm - 41, Avenue Montaigne - Paris 75008; Holanda: Publicitas B.V. - Plantage Middenlaan, 3B - Amsterdam 1004; Inglaterra: Frank L. Limited - 50, Fleet Lane - London EC4A 1AA; Itália: Publicitas S.p.a. - Viala E. Filiberto, 4 - Milano 20-149; Japão: Tokyo Representative Corp. - Ssekiya Building 2-F - 3 16-7 Higa Shinakano Nakano-Ku, Tokyo 164; Polónia: Agpol (Advertising Department) - Warszawa ul. Sienkiwca, 12 - P.O. Box 136; Portugal: Garpel Ltda - Rua Custódio Vieira, 3 - ZDT - Lisboa 2; Suécia: Publicitas AB - Kungsgatan 62 - S-101 29 Stockholm; Suíça: Mosse Annoncen AG - Limmatouai 94 - 8023, Zurich.

REDAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO
Rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.
Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição: Distribuidora Lopes
CPD: Lina Salto

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 24.000,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 sequencial - telex 36907 CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar: Cr\$ 2.200,00. Edições especiais: Cr\$ 3.500,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122

TELEX: 36907

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas e equipamentos de transporte, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave das transportadoras, usuários, fabricantes e órgãos do governo ligados ao transporte, movimentação de materiais e construção pesada. Autorizada na D.C.D.P. do Departamento de Polícia Federal sob n.º 1655-P-209/73. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º, em 29/3/63. Alteração sob n.º 1058, em 22/11/76, C.G.C. n.º 47.878.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640. Rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 (sequencial) - CEP 04003 - São Paulo, SP.



Em discussão: Cargas perigosas e regulamentação

TM vai a campo e pesquisa, entre os empresários dos setores de transporte de carga e o de produtos perigosos, quais são os reflexos causados pelas novas regras implantadas sobre os respectivos setores. *Págs. 22 e 30*



Atualidades 3
Neuto escreve 8
Cartas 12
Carga aérea 36
Planejamento 48

A esperança está presente no Salão do Automóvel

O incremento nas vendas de veículos reflete-se em 15% mais expositores, neste ano, do que os presentes em 1981. Como a Transpo, o Salão será, também, uma vitrina para os veículos de carga e os coletivos de passageiros. Visite-o, a partir da *página 16.*



Ro-ro nacional aumenta oferta e eficiência

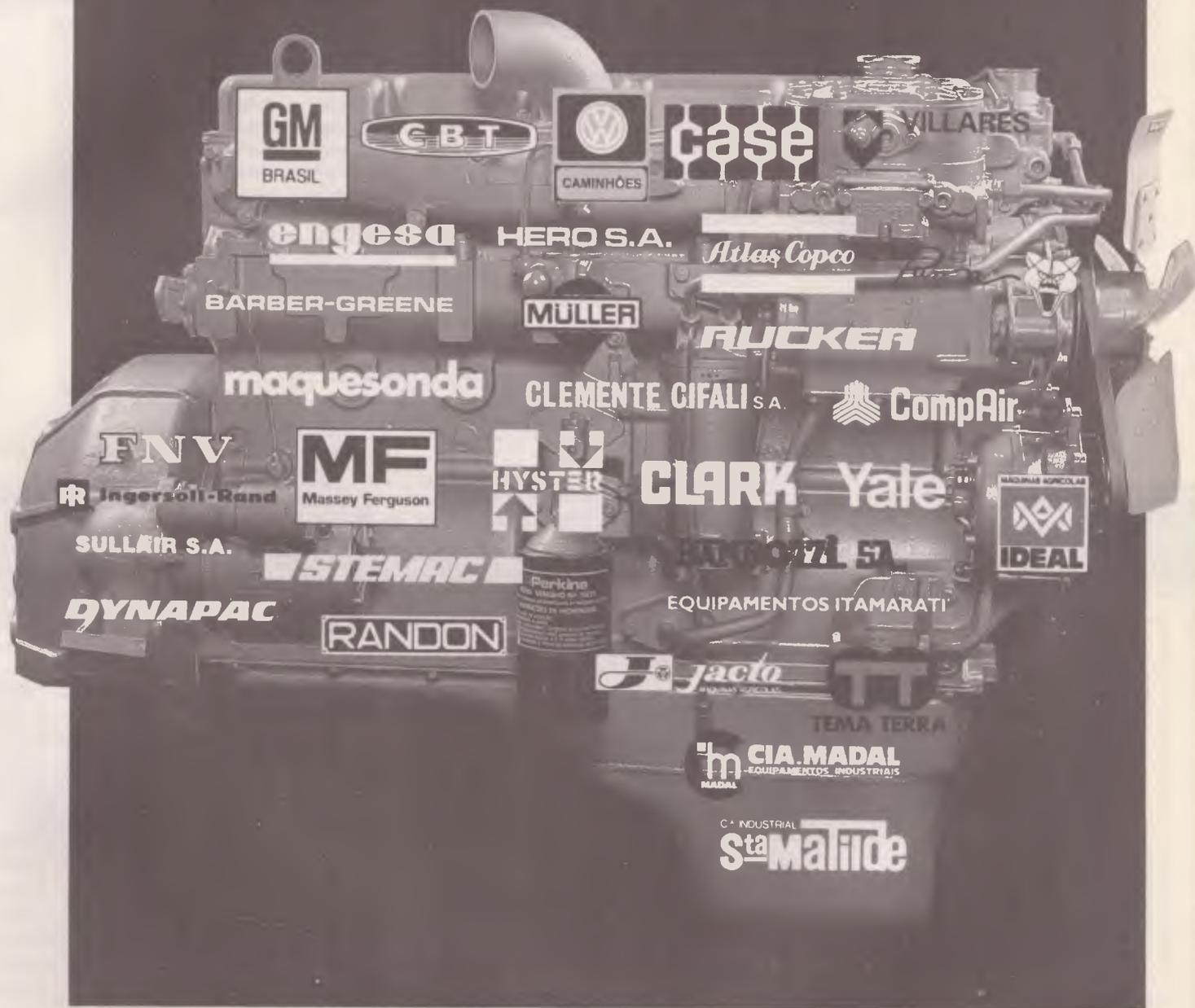
Depois de enfrentar muitos percalços parece que, enfim, o transporte roll-on-roll-off coloca sua vigésima embarcação na água. As perspectivas desta vez, são das melhores. Alguns dizem, inclusive, que é o futuro da cabotagem nacional. *Pág. 40*

Congresso IRF 56
Transporte Ferroviário 47
Transporte Rodoviário 54
Entrevista: Reginald Uelze 58

Capá: Ro-ro
Foto de Fernando Barros

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente, as mesmas de *Transporte Moderno*. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.

QUEM SABE O QUE FAZ, SABE O QUE USA: MOTORES PERKINS.



A qualidade e tecnologia de 650.000 motores já produzidos e assistência técnica mundial levaram estas famosas empresas nacionais e internacionais a preferirem os motores Perkins.

25 ANOS DE BRASIL E 650.000 MOTORES PRODUZIDOS.

 **Perkins**
Motores



XIII SALÃO DO AUTOMÓVEL

Salão mostra novos rumos da indústria

Durante o XIII Salão do Automóvel e 19 Salão Nacional de Autopeças — mostra realizada simultaneamente e co-patrocinada pelo Sindipeças — estará sendo festejado o final de um ciclo de transformações que objetivam transformar nossa indústria automobilística, direcionando-a como uma das fortes concorrentes no mercado internacional.

A retração de vendas no mercado interno foi a principal causa destas modificações, muito embora, também neste campo, uma melhor performance seja preocupação entre os fabricantes. O certo é que a produção de modelos *up to date* eleva o mercado potencial de nossas montadoras, e fabricantes de autopeças, à condição de competidores mundiais.

Constatação que pode ser obtida através dos pronunciamentos efetuados durante o Salão do Automóvel de 81, apelidado, pelos íntimos, de “salão da crise” (veja TM 213, outubro/81).

Objetivando solucionar o decréscimo nas vendas do mercado interno, estas fábricas iniciavam o caminho que nos trouxe à presente realidade, em termos de alterações na linha de produção. O modelo mundial, filão atualmente explorado por todas as marcas, era preocupação reinante, demonstrando que o avanço pretendido pelas montadoras não se limitava às fronteiras brasileiras.

EXPORTAR É O QUE IMPORTA

Desta forma, se durante o último salão, o Escort e o Monza não adentraram o Anhembi, hoje são exportados para os mais variados mercados, inclusive os do primeiro mundo.

A exposição mostra uma grande euforia das montadoras e do setor de autopeças pela transformação do país num dos pólos de fabricação de veículos mundiais.

Esta frase pode não ter solucionado nossos problemas econômicos, mas, certamente é o futuro idealizado entre as fábricas nacionais. “O Brasil deverá conquistar destaque na produção de automóveis, minha previsão é de que, dentro de dez anos, estaremos exportando mais de 3 milhões de unidades, enquanto o mercado interno atingirá



Machado: Salão do Automóvel e Autopeças com recorde de participantes

a marca de 1,5 milhão de carros por ano”, declara Admon Ganem, gerente de Marketing da Volkswagen do Brasil.

Ainda, segundo este entrevistado, a nível internacional, o Japão deverá sofrer encolhimento em sua produção do setor, motivado principalmente pelo ponto de riqueza atingido por sua população, propiciando exigências sociais que não poderão ser refreadas. Já para os EUA, Ganem prevê estabilização das unidades fabricadas por este país. “O salão irá refletir boa parte destas expectativas”.

Linha de raciocínio que recebe apoio de José Leonel Rodrigues, gerente de Marketing da área de caminhões da Ford. “Atingimos a ponta na área de automóveis através da classe mun-

dial, que agora estamos desenvolvendo para nossos caminhões”. Referência à linha Cargo, que deverá ser lançada no início do próximo ano pela montadora, com boas perspectivas para comercialização no mercado externo.

Tal esperado futuro estará presente nesta versão do Salão do Automóvel, através da exposição de protótipos importados pelas montadoras, verdadeiros carros-laboratório, de onde são retirados importantes avanços tecnológicos para o setor. Deve-se frisar que estes protótipos não são “comercializados ou produzidos em série”, segundo Evaristo Sérgio Nascimento, diretor da Alcântara Machado, responsável pela exposição deste ano.

Em outras palavras, qualquer expectativa para o lançamento destes produtos trata-se de mera especulação, uma vez que os projetos encontram-se em início de desenvolvimento, prazo que, para o aperfeiçoamento integral, pode variar entre 3 a 5 anos.

Porém, estes protótipos deverão demonstrar uma clara tendência da indústria automobilística — a preferência

por modelos europeus. Se gosto não se discute, a inclinação existente no mercado mundial pelos “hatch” é muito citada pelos fabricantes e, além disso, respeitada.

Até mesmo os americanos lançam modelos europeus”, declara Ganem. Situação que, também, pode ser observada em nossos caminhões, onde os modelos a serem lançados se norteiam por este *design*.

Outra “coincidência”, em termos

de desenvolvimento tecnológico, entre os dois segmentos — automóveis e caminhões —, é a preocupação em computadorizar estes veículos. Embora os avanços alcançados neste setor pouco possam ser medidos, já que ainda não equipam as unidades produzidas em nosso parque, eles, em breve, deverão rodar pelas avenidas brasileiras.

Para tanto basta que a indústria nacional consiga estabelecer em quais critérios estes componentes serão adquiridos — produção local ou importação. Alguns automóveis exportados, caso do Escort, por exemplo, recebem as peças eletrônicas nos países a que se destinam.

Neste capítulo, é de vital importância o conceito, firmado em cada mar-



Pereira: MBB lança sua plataforma

ca, a respeito da fabricação dos modelos mundiais. "Para nós, o carro mundial é inteiramente produzido no país", declara Ganem, da Volkswagen, afastando a hipótese de importação dos componentes eletrônicos.

CONVIDADOS ESPECIAIS

Este quadro de pretensões "mercado-lógicas" é o principal motivador do convite — realizado pelo Paexpo, (Programa de Auxílio às Exportações), pelos expositores e pela Alcântara Machado, promotora do evento — a cerca de 700 estrangeiros.

Os negócios internacionais estão muito bem cuidados, mas o mercado interno não foi esquecido pela mostra. Tradicionalmente voltado para o grande público, uma espécie de auto-show, o salão deste ano também direciona suas baterias para atingir o empresário.

"A partir de 81 colocamos elementos de venda, advindos de nossos con-

cessionários, para que o atendimento ao público não se direcionasse apenas no sentido de dúvidas quanto aos projetos de automóveis", nas palavras de Vladimir Capeto, gerente de promoções de vendas da GM. "O cliente corre a todos os concessionários apenas quanto tem o intuito de adquirir um automóvel, o salão propicia a oportunidade de comparar todas as opções de mercado, inclusive quanto às condições para a compra".

Para este ano foi desenvolvido um horário especial para empresários — das 9 às 14 horas dos dias 12, 13 e 14 — cuja preocupação maior é o de prestar um atendimento mais específico para compradores potenciais.

"Torna-se difícil identificar o empresário quando o evento está tomado pelo público geral", declara Mauro Marcondes, diretor de assuntos governamentais e institucionais da Saab-Scania.

Já para Vladimir Capeto, o horário destinado aos empresários e convidados estrangeiros é a oportunidade de "entabular negócios sem que o fechamento destes seja a principal preocupação", referindo-se às promoções de marca, cujo alto investimento necessário em publicidade determina um grande esforço de comercialização num pequeno prazo. "O salão dá uma liberdade superior ao nosso homem de vendas, já que este não possui a obrigação de fechar negócios, e sim prepará-los".

A estratégia de vendas utilizadas em exposições deste porte pressupõe que o cadastramento de clientes e contatos diretos — onde o *whisky* e um bom papo tornam-se ingredientes fundamentais — é o principal objetivo dos representantes de marcas.



Cargo na trilha dos modelos mundiais

LANÇAMENTOS

O certo é que as atrações presentes ao Anhembi, de 9 a 18 de novembro, devem nortear-se por parâmetros de auto-show — caminhões especialmente pintados para a mostra, protótipos do futuro, etc —, já que a maior parte dos produtos que serão "lançados" já foram "apresentados" ao público.

No segmento de transporte comercial, e basicamente para o rodoviário de passageiros, as atenções se voltarão para a plataforma 0-370. Primeira apresentação pública deste produto, com previsão para comercialização no primeiro semestre do próximo ano, durante o salão será encerrado um cronograma de intensa atividade, em termos de lançamentos Mercedes-Benz, totalizando dez novos produtos desta montadora no mercado.

A estratégia de *marketing* realizada para este modelo — prevendo o desembarque no mercado do monobloco, e somente após seis meses a comercialização da plataforma —, causadora de desgostos para os encarregadores, é defendida por Carlos Pereira como uma "necessidade" do projeto. "Não podemos tocar todas as versões de um projeto simultaneamente", por isso a prioridade para o monobloco, fato que, segundo Pereira, não alterou bom relacionamento existente entre a fábrica e as encarregadoras.

Quanto às perspectivas de comercialização deste novo produto, Carlos Pereira acredita numa boa demanda, porém, inferior aos níveis alcançados pela unidade completa. "Não temos por que imaginar maior vendagem para a plataforma, uma vez que nossa carroçaria foi muito bem aceita pelos empresários do setor".

Entretanto, resta saber um dos mais importantes aspectos para mensurar-se a competição que existirá entre a pla-



Durante o salão da crise, em 1981, planejamento dos novos rumos para o setor



taforma e a unidade completa: seu preço. Neste sentido, Carlos Pereira acredita que “se os encarroçadores oferecerem algo próximo ao nosso projeto, os valores se igualarão, já que desenvolvemos excelente grau de otimização na área industrial, o que nos torna ótimos competidores no atual mercado”.

No lado dos encarroçadores, nenhum projeto especial foi anunciado para esta plataforma. Segundo José Antônio Martins, diretor superintendente da Marcopolo, a geração IV — Viaggio, Paradiso, Sênior e Torino — foi projetada para se adaptar a qualquer tipo de chassi do mercado.

“Com peças modulares, restam apenas adaptações de praxe”.

Durante o salão também será exposto o chassi OH-1313, especialmente desenvolvido para o uso do gás natural. Esta unidade deverá receber carroçaria após o evento, sendo remetida à Natal, onde iniciará a participação da Mercedes-Benz no convênio com a EBTU, que objetiva o desenvolvimento de unidades destinadas ao transporte urbano de passageiros, que se utilizem deste combustível. “Esperamos que este projeto seja viabilizado pois, para o passageiro, barateia a passagem”.

Outro lançamento será efetuado pela Volkswagen, ainda que esta montadora prefira não confirmar a presença da perua Santana. A resistência oferecida para tal confirmação prende-se aos novos regulamentos que norteiam o lançamento de produtos em eventos patrocinados pela Anfavea (veja box), normas onde o prazo para início de vendas é o fator preponderante.

Como ainda não existiam certezas a respeito do tempo necessário à que esta versão do Santana fosse encontrada na rede de concessionários, a fábrica preferiu não confirmar o lançamento durante o salão.

Pode-se observar que, neste modelo, foi utilizada uma estratégia, iniciada

Horário próprio para empresários agrada a todos

A realização simultânea do Salão do Automóvel e Transpo — a diferença foi de apenas dois meses — é a principal razão das modificações realizadas em ambos os eventos, em suas versões deste ano.

Na contabilidade geral, o horário especial para empresários, durante o Salão, foi melhor recebido que o para público geral, durante a Transpo.

Os motivos, para tanto, são simples. Como uma feira técnica, o público em geral durante a Transpo — inclusive durante os dias de semana, justificado por Omar Guazelli como uma exceção para “pessoas de outros Estados”, segundo o relatório emitido após o evento — dificulta a realização de contatos.

Já a abertura do salão para empresários acaba por facilitar tais negócios, adquirindo uma parcela mais interessante para uma mostra deste gênero, já que a possibilidade de vendas, atualmente, tornou-se uma das caracterís-



Como novidade o Salão reserva todo um período para os empresários

ticas preponderantes no sentido de firmar a imagem em mostras deste gênero.

“Esperamos que cada uma fique em seu lugar”, declara Vladimir Capeto, gerente de promoção de vendas da GM, “pois a coincidência e interferência entre elas confunde o público e prejudica o investimento”.

Para Mauro Marcondes, vice-Presidente da Anfavea para assuntos institucionais e diretor da Scania, a “decisão de ir ou não ao salão independe da existência de um evento anterior”, já que estão voltados para públicos diferentes, criando duas possibilidades distintas.

Restou apenas a dificuldade de identificação deste público diferenciado, já que, para Mauro Marcondes, a Transpo destina-se à “empresários e público em geral, enquanto o Salão está voltado para o público em geral e autoridades”...

Assunto muito discutido pela Anfavea, a coincidência destas exposições gerou a normatização dos eventos. Co-

mo decisão de primeira ordem, esta simultaneidade está completamente fora das cogitações, através de uma nova periodicidade para os eventos.

Tanto o salão quanto a transpo se tornarão bienais, com o salão iniciando este novo ciclo, no próximo ano, quando completará o 25º aniversário de realização.

Outra decisão refere-se aos lançamentos. Com o objetivo de não confundir o público ou desaquecer vendas, somente poderão ser efetuados lançamentos de produtos que estarão disponíveis no mercado dentro de 4 meses, posteriores ao evento.

Única exceção entre as montadoras, a Volvo preferiu não participar deste salão. “Iríamos repetir o mesmo produto, no mesmo local, com apenas dois meses de diferença. Seria um desrespeito ao público”, declara Osvaldo Schmidt, gerente de Comunicações da empresa. “Vimos com independência a relação custo/benefício desta participação e decidimos não ir”.



Marcondes: sutis diferenças

Transporte Moderno anda em cima de rodas *Semmerz*.

Agora também vai andar em cima de rodas para pneus sem câmara, que a Borlem está lançando no Brasil. Essas rodas já são usadas por mais de 60% dos veículos pesados em todo o mundo. E aqui serão uma verdadeira mão na roda para quem roda por nossas estradas.

A Borlem, maior fábrica da América Latina, produz rodas há mais de 25 anos e tem uma linha completa para automóveis, caminhões, ônibus, tratores e "off the road". E fornece rodas *Semmerz* como equipamento original para todas as nossas montadoras. São rodas feitas sob o mais rigoroso controle de qualidade e com uma tecnologia desenvolvida para oferecer segurança para quem dirige e economia para quem paga a conta. Com elas, os pneus têm a quilometragem aumentada porque se desgastam por igual, regularmente, ficando mais tempo na ativa. Rodas *Semmerz* fabricadas pela Borlem. Sem elas, pode apostar que o transporte é antigo.

Rodas
Semmerz

Um produto
BORLEM

Uma mão na roda.

no período de transformações dos modelos oferecidos por nossos fabricantes, e que se norteia pelo maior número de variações sobre um mesmo modelo. "É uma forma de amortizar o investimento, já que as alterações se realizam apenas na carroçaria, necessitando de pouco ferramental", declara Vladimir Capeto, da GM.

Microempresas têm estande para abrigar 46 indústrias

Quanto a possibilidade desta variação ser realizada no modelo Monza, Capeto não acredita no lançamento de uma perua Monza. "Procuramos atender este público potencial através de outros modelos, e, portanto, não pretendemos efetuar tal variação em nosso carro mundial".

Outros produtos despertarão interesse para o público do setor de transporte comercial, principalmente no segmento de autopeças e de componentes para manutenção.

É o caso da Lavadora de ônibus 2001, lançada pela Máquina Ebert Ltda. A principal vantagem presente à este lançamento é a simplificação dos

sistemas elétrico e mecânico, o que, proporciona grande agilidade para instalação e manutenção do equipamento, segundo os técnicos da empresa.

A presença marcante deste segmento — o de autopeças — no salão é definido como de "muita coerência", nas palavras de Osvaldo Schmidt, do departamento de comunicações da Volvo. "Embora não atraiam o público em geral, esta indústria está mais baseada na área de automóveis, que provê a maior parte dos pedidos.

Uma novidade inaugurada durante a XIII versão do salão do Automóvel será o estande, montado pela Abipeças e Sindipeças, onde estarão presentes 46 microempresas do setor. "Numa época em que a microempresa torna-se fundamental para nossa economia, uma atitude destas incentiva tais indústrias no rumo da expansão", segundo Evaristo Nascimento.

Ao comemorar o 25º aniversário de lançamento — as bodas de prata da realização do primeiro salão do automóvel serão festejadas no próximo ano, época que o evento abrirá novamente suas portas ao público —, as modificações efetivadas durante esta mostra buscam adequá-lo à nova realidade do mercado, onde a presença institucional



Capeto: cada um no seu lugar

ainda é um forte vínculo, porém, a necessidade de negócios não pode ser esquecida.

Já o 1º Salão de Autopeças é fruto do co-patrocínio, dado ao Salão do Automóvel pelo Sindipeças e Abipeças, desde 1976. Além do empenho deste setor para o acompanhamento dos rumos traçados para nossa indústria automobilística.

SEGURANÇA E ECONOMIA

Os melhores frotistas fazem muitas exigências quando compram lonas para freios. As lonas Fras-Le atendem rigorosamente todas.



A Fras-Le só trabalha com as melhores matérias-primas, a mais alta tecnologia e o mais rigoroso controle de qualidade. Isso significa segurança, eficiência e durabilidade, com maior economia. É por isso que você faz menos reposições. Exija lonas e revestimentos de embreagem Fras-Le para a sua frota. Eles atendem rigorosamente todas as suas exigências.

Revise os freios de seu veículo a cada 5.000 km.



1954/84

Quem tem o melhor caminhão merece o melhor Serviço.



Quando você compra Mercedes-Benz, você adquire mais do que veículos: você tem acesso a uma filosofia de atendimento toda ela voltada para a qualidade. E qualidade, para a Mercedes-Benz, é um conceito muito amplo que começa na perfeita adequação do projeto, inclui os mais avançados métodos de fabricação e vai até a mais eficiente assistência aos produtos.

Você ganha um atendimento com a mesma qualidade dos veículos.

Cada um dos 200 Concessionários Mercedes-Benz oferece a você e a seu veículo um atendimento de primeira classe, atento a todos os detalhes. Desde a recepção amigável e as instalações amplas e funcionais até o pessoal muito bem treinado, que só usa o ferramental adequado e peças

genuínas na hora da reposição.

O Serviço Mercedes-Benz não mede esforços, nem distância, para atender bem você.

A eficiência no atendimento é uma das características do Serviço Mercedes-Benz. Seja fornecendo, a tempo e a hora, a peça de reposição que você precisa, seja executando com eficiência e presteza os trabalhos de manutenção. Ou até mesmo indo fazer a manutenção da sua frota no próprio local de trabalho.

Só com Mercedes-Benz você dá a partida ao melhor negócio, pois tem à disposição o veículo mais adequado e da mais alta qualidade e a mais ampla assessoria de transporte.

Consulte o seu Concessionário. Ele tem uma boa estrela para a sua frota, em forma de veículos e serviços da mais alta qualidade.

Você não só compra um veículo: você ganha uma estrela.



Mercedes-Benz

Novo prazo para tacógrafo ainda não encerra discussão

A Portaria 589 do Ministério dos Transportes dá novos prazos a transportadoras e carreteiros para instalarem tacógrafos em seus veículos. A decisão, no entanto, não significa o fim da novela em torno do assunto. A indústria já teme a falta de caminhoneiros

Ao completar um ano de vigência, o decreto 88.821 — que legisla sobre cargas perigosas — deixou claro que é um decreto a ser praticado sob a guarda de portarias, tamanha é a abrangência de sua competência e porque igualmente diversificadas são as interpretações que recaem sobre seus artigos. Nestes doze meses, o decreto foi engordado com quatro portarias de âmbito nacional e uma estadual. Até aí nada de estranho — apesar do generoso incremento em tempo tão curto —

pois, nos países desenvolvidos, as legislações para o setor são também verdadeiros portos de ancoragem de adendos, circulares e as inevitáveis portarias, algumas delas com vida útil curta, como é o caso da mais recente delas no Brasil: Portaria nº 589, de 4/10/84. Esta atende ao disposto no parágrafo 4º do artigo 2º da Regulamentação, ao fixar novos prazos para a instalação de tacógrafos na frota que opera com produtos perigosos. (vide box com tabela de prazos).

A aguardada portaria ficou muito tempo sobre a mesa dos técnicos de Brasília, assim como na de empresários do setor, como um coringa num baralho em um jogo acirradamente disputado. Poucos dias antes que a mesma fosse promulgada pelo ministro dos Transportes, o assunto veio a baila no programa televisado coordenado pelo Conet e gravado na sede da NTC em São Paulo — “Conet Eletrônico/TRC em debate nacional” (veja matéria nesta edição).

Mais de 50% da frota que transpor-

ta produtos perigosos é formada por autônomos e estes já estão se mobilizando para rechaçar o ônus de bancar o tacógrafo. Em outubro, o Sindicato de Condutores Autônomos do Estado de São Paulo, juntamente com a NTC, Abiquim e Seticesp articularam uma reunião para tomar uma posição conjunta.

Neste mesmo mês de outubro, os fabricantes de produtos perigosos sentiram que a oferta (suficiente até

mento preferencial para o carreteiro tacografar seu veículo, pois este profissional também tem interesse em permanecer neste mercado especializado.

Em Brasília, é ponto pacífico entre os técnicos do Ministério dos Transportes que os empresários não acreditaram na vigência do decreto, muitos deles o consideraram apenas um documento que não mudou nada e nem vai mudar. Grave erro. Não fosse a urgência que o MT aprovou o DL 88.821 e os transportadores e fabricantes de cargas perigosas estariam sob o fogo cerrado de legislações municipais, estaduais ou regionais que atropelariam o documento único que é o 88.821.

A dilatação de prazo para instalação do tacógrafo foi, desde o início de vigência do decreto, uma reivindicação dos transportadores, que ficaram durante todo este ano pedindo prazo maior, argumentando que,

além de um preço muito alto do equipamento para o carreteiro, os fabricantes de tacógrafo não tinham capacidade para atender a demanda.

Tal estratégia exigiu um esforço político de lobby junto ao MT para um resultado pouco prático. Agora, a portaria 589 — que prorrogou o prazo — estabelece que os últimos a tacografar seus veículos terão que fazê-lo no mesmo espaço de tempo que antes recusaram. O tacógrafo terá que ser instalado até 30 de novembro de 1985, para finais de placas de 85 a 00 e já em 31 de janeiro de 1985, os veículos com final de placas de 01 a 16 terão que estar



Conet eletrônico: empresários questionam técnicos do DNER sobre o tacógrafo

então) de carreteiros poderia sofrer um corte profundo devido à falta do tacógrafo em caminhões de autônomos. E, mais: os carreteiros reclamavam do preço do tacógrafo e recusaram carga por temer a fiscalização.

Técnicos bem situados afirmam que “nestas reuniões, deve prevalecer a lógica”. Os empresários bancariam o tacógrafo ou substituiriam o carreteiro por frota própria — neste caso, pensando a longo prazo. Isto poderá ocorrer tanto com as transportadoras quanto com os usuários. Provavelmente, as duas coisas acontecerão e, com certeza, poderão sair pedidos de financia-



O nome é Volvo. Mas pode chamar de Topa Qualquer Parada.

Os caminhões Volvo nasceram para vencer todos os obstáculos. No asfalto ou na lama, no norte ou no sul, no frio ou no calor, as dificuldades chegam ao fim quando chega um Volvo.

Potentes, econômicos, seguros, os caminhões Volvo H, XH e XHT agüentam o tranco. Topam qualquer parada, dando mais conforto para o motorista, mais lucro para o proprietário.

Se você já conhece os caminhões Volvo, conhece a última palavra em transporte rodoviário no Brasil.

Mas se ainda não teve este prazer, engate uma primeira e procure o

Concessionário Volvo mais próximo. Ou você não quer conhecer um caminhão que joga nas onzes e é o melhor em todas?

VOLVO
Volvo. Qualidade faz a diferença.

tacografados.

Assim, como os empresários já pressionaram o MT para dilatar do prazo, não terão como insistir em seus argumentos e as penalidades da legislação estarão com suas baterias voltadas para os menos avisados — geralmente, os carreteiros. Portanto, por consequência de um descuido dos transportadores em relação à sua frota de veículos autônomos que carregam suas cargas, o problema atingirá com maior incidência o carreteiro e, indiretamente, o fabricante do produto e as empresas de transportes.

Caminhões retidos, cargas sob espera, multas e outros empecilhos farão parte agora da rota dos produtos perigosos. Se os empresários se sentiam vitoriosos com a dilatação do prazo, é bem provável que, a partir de janeiro, este bom humor sofra mudanças.

Todo este movimento junto ao MT deve-se, segundo o Diretor do Conselho Fiscal do Seticesp, Sallum Kallil Neto, ao fato de que não se poderia correr o risco de se tacografar um grande número de veículos transportadores de carga fracionada. Afinal, esse setor da legislação está sendo reestudado e novas portarias poderiam tornar supérfluo o equipamento numa parcela razoável da frota.

“No intervalo entre vistorias, o veículo é incontrolável”

Em junho deste ano o MT se mostrava irredutível quanto às reivindicações dos empresários. Mas, a categoria reuniu-se na Comissão Nacional de Produtos Perigosos (CNPP) da NTC e redigiu um documento, buscando eliminar outra das exigências da regulamentação e julgado desnecessário pelos transportadores. Trata-se do Certificado de Capacitação Técnica. A CNPP ponderou que a inspeção do veículo pretendida pelo INMETRO “torna-se inócua ante a preservação da segurança, visto que o artigo 37 (itens 5 e 55) da regulamentação já obriga o transportador a dar adequada manutenção e vistoriar as condições de funcionamento e segurança do veículo”, diz Kallil.

Argumenta ainda o empresário que, mesmo sem a exigência, o transportador já se obriga a, “continuamente, exercer uma sistemática preventiva de seus veículos, procurando salvaguardar seu patrimônio”. Como no modelo de certificado incluído na regulamentação, o atestado de vistoria se reporta exclusivamente ao vaso que se destina a transportar produtos perigosos, entende-se que o veículo es-

taria fora desta vistoria. “Sendo assim — diz o dirigente —, não se encontra razão específica para a pretensão do INMETRO, inclusive porque o uso do veículo no intervalo entre a vistoria pelos fiscais é incontrolável pelas autoridades.”

Da mesma forma, reclamam os homens do Seticesp que situações igualmente incontroláveis poderão surgir com a fiscalização da carga. “Se, por exemplo, um caminhão vai carregar em Campinas com destino a Ribeirão Preto e a sede da transportadora for na capital paulista, e houver qualquer erro no preenchimento dos documentos (Certificado de Despacho e Embarque, Envelope de Viagem e Ficha de Emergência), quem será multado será o transportador. Mas, este, simplesmente, não sabe o que ocorreu, pois seu caminhão não passou carregado na empresa transportadora para qualquer verificação”, — diz Joaquim de Campos Bicudo Filho, coordenador de carga líquida da CNPP.

A sugestão que a comissão fez e faz ao MT é que a multa incida sobre o infrator, “ou, pelo menos, que se multe o transportador e o embarcador ao mesmo tempo”, — diz Bicudo. Por sua vez, Kallil complementa que, se “o MT só pode legislar sobre o transportador, seria interessante que o embarcador estivesse sujeito a leis de outros ministérios específicos, como o MIC ou o da Saúde.”

Logicamente, após um número razoável de reuniões com o ministro dos Transportes e técnicos do DNER, os empresários se sentem vitoriosos e julgam o texto das portarias coincidente com suas reivindicações. Mas, nada disso pode ser concretamente contabilizado como vitória. Nestes doze meses em que se lutou para complementar a legislação com portarias, o preço dos tacógrafos aumentou, o tempo de um ano previsto inicialmente pela legislação se esgotou e, agora, há uma tabela de prazos mais exíguos ainda para tacografar a frota.

PORTARIA N.º 589, DE 04 DE OUTUBRO DE 1984

O Ministro de Estado dos Transportes, no uso de suas atribuições legais e tendo em vista o disposto no artigo 2.º do Decreto n.º 88.821, de 6 de outubro de 1983, considerando a necessidade de promover ajustamentos técnico-operacionais no Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, resolve:

I — Para o atendimento do disposto no parágrafo 4.º do artigo 2.º do Regulamento o seguinte:

a — Fixar os prazos, a seguir, para a instalação de tacógrafos.

Final de Placa do Veículo	Instalação até
01 a 16	31 de janeiro de 1985
17 a 33	31 de março de 1985
34 a 50	31 de maio de 1985
51 a 67	31 de julho de 1985
68 a 84	30 de setembro de 1985
85 a 00	30 de novembro de 1985

b — Reduzir para 3 meses o período pelo qual os discos de tacógrafo, após utilizados, ficarão à disposição das autoridades; exceto nos casos de acidentes em que permanece o período de 1 ano.

II — Prorrogar, de acordo com proposta do INMETRO — Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, o prazo estipulado no item c do artigo 57 estabelecendo a cronologia, a seguir, para a vistoria inicial em cumprimento ao parágrafo 1.º do artigo 2.º do Regulamento.

1 — Grupo de Produtos: *cloro, ácido sulfúrico e gases criogênicos*.

a — Veículos e equipamentos *novos* serão inspecionados a partir de 1.º de novembro de 1984, por Agentes de Inspeção credenciados pelo INMETRO, nas instalações do próprio fabricante; são dispensados dessa inspeção os veículos que estiverem acompanhados pelo certificado de garantia emitido pelo fabricante, durante o prazo de vigência do mesmo e desde que efetuadas todas revisões recomendadas pelo fabricante.

b — Veículos e equipamentos *em uso*, conforme a tabela a seguir.

Final de Placa do Veículo	Período de Inspeção
01 a 16	novembro de 84 a janeiro de 85
17 a 33	janeiro a março de 1985
34 a 50	março a maio de 1985
51 a 67	maio a julho de 1985
68 a 84	julho a setembro de 1985
85 a 00	setembro a novembro de 1985

As inspeções serão realizadas por Agentes de Inspeção credenciados pelo INMETRO, nas instalações dos frostistas, das distribuidoras, do próprio Agente de Inspeção ou, ainda, em outro local apropriado de maior conveniência para o proprietário do veículo ou equipamento.

2 — Grupo de Produtos: *álcool, gasolina, querosene e óleo diesel*.

a — Veículos e equipamentos *novos* serão inspecionados conforme o estabelecido para o Grupo anterior.

b — Veículos e equipamentos *em uso* serão inspecionados a partir de 1.º de janeiro de 1985, pelos Institutos Estaduais de Pesos e Medidas — IPEM, segundo escalonamento coincidente com a data de aferição nos IPEM.

3 — Demais Produtos

A inspeção para produtos não incluídos nos dois Grupos anteriores será realizada apenas nos veículos, obedecendo os prazos estabelecidos para o primeiro Grupo.

A inspeção dos equipamentos será efetuada de acordo com instruções e cronologia que vierem a ser estabelecidas e divulgadas pelo INMETRO.

4 — O Certificado de Capacitação para o Transporte de Produtos Perigosos a Granel, da competência do INMETRO, será emitido ou revalidado, por ocasião das inspeções, pelos próprios Agentes de Inspeção credenciados por aquele Instituto.

III — A presente Portaria entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



CLARK

25 Anos de movimentação.

A CLARK veio para o Brasil em 1959, atendendo às necessidades do mercado e trazendo consigo uma tecnologia toda especial em transmissões e movimentação de materiais. 25 anos depois, é detentora de prêmio de exportação da Câmara Americana de Comércio, colocando em várias partes do Mundo produtos manufaturados da mais alta tecnologia. E fabricados aqui mesmo, em duas modernas fábricas.

Câmbios e peças, transmissões Power Shift, empilhadeiras, pás-carregadeiras e o Bobcat são os produtos da CLARK. 25 anos de história em movimento constante pela tecnologia. E pela qualidade que vem do berço.

CLARK

Equipamentos
Clark Ltda.



Mudanças para abrandar a regulamentação

Um dos assuntos que despertou maior atenção durante o encontro "TRC em debate nacional", promovido, simultaneamente em dez capi-

tais do País com auxílio de circuito interno de televisão (veja a matéria sobre regulamentação), foi a regulamentação da carga perigosa.

A discussão do tema desdobrou-se por três etapas, na noite de 26 de setembro, na sede da NTC. Primeiro, foi ao ar um painel previamente gravado, onde o diretor Adjunto de Transportes de Cargas do DNER, Waldir da Costa Reis, safou-se como pôde das investidas dos coordenadores da Comissão Nacional de Produtos Perigosos da NTC, Sallum Kallil Netto, Manoel de Souza Lima Jr. e Joaquim Campos Bicudo.

Durante os debates, ao vivo, entraram na dança também o Diretor de Transportes de Cargas, Moacyr Bermann, o Secretário de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes, Francisco Magalhães, o Presidente da Fenatac, Oswaldo Dias de Castro e o deputado Denisar Arneiro. Veja abaixo uma síntese das discussões.

Deduz-se das respostas que, muito breve, o regulamento poderá ser abrandado em vários aspectos. Além de reduzir as exigências para as cargas fracionadas, o Governo parece disposto a estabelecer limites de peso para a periculosidade e, até mesmo, expurgar vários produtos da lista original, preparada pela ABNT.

P — *O problema que está afligindo os transportadores é a obrigatoriedade do tacógrafo, a partir do dia 26 de outubro. Como o Ministério dos Transportes vê esse problema?*

Waldir — O Ministério dos Transportes, juntamente com o DNER, fará cumprir o decreto. Os transportadores precisam entender que o tacógrafo funciona como instrumento eficaz de administração e controle da sua frota. Devem ver o tacógrafo como equipamento auxiliar, capaz de aperfeiçoar a fiscalização do veículo. Para o autônomo, o tacógrafo vai disciplinar a sua atividade, reduzindo seus custos, edu-

Em debate na NTC, o Governo revela que vai abrandar exigências para cargas fracionadas, reestudar os critérios de periculosidade e rever a NBR-7502

cando-o para dirigir de forma mais econômica, e proporcionando maior economia de combustível.



“Caminhão que não tiver tacógrafo, será punido por não portar equipamento considerado obrigatório”

Waldir da Costa Reis

P — *No caso de a empresa ou o carreteiro não instalar o tacógrafo quais as penalidades previstas?*

Waldir — O transportador será punido por não portar equipamento considerado obrigatório e a penalidade prevista no Código Nacional de Trânsito é a retenção do veículo.

P — *Como o senhor sabe, 68% do transporte rodoviário de carga no Brasil é feito pelo autônomo. Como podemos fazer a fiscalização sobre tantos veículos?*

Waldir — O grande mérito desse decreto é que, pela primeira vez, está se disciplinando a atividade de transporte, estabelecendo regras para o jogo, definindo responsabilidades. E o tacógrafo é um instrumento auxiliar. A sua implantação entre os carreteiros exigirá

ampla campanha de divulgação para mostrar as vantagens do aparelho.

P — *Sabe-se que está em estudo no Ministério uma norma para quantificar o que seria produto perigoso. Não se correria o risco de se instalar o tacógrafo desnecessariamente em muitos veículos?*

Waldir — Segundo informações, o preço de um tacógrafo oscila em torno do preço de um pneu, cerca de Cr\$ 400 mil. É um investimento que deve ser feito como segurança para o transporte, inclusive para a coletividade. Acho viável a utilização, pelas empresas, de tacógrafos em veículos próprios. O que achamos mais difícil, é o uso do tacógrafo pelo carreteiro, que, hoje carrega para uma, amanhã, carrega para outra empresa. E ele é o dono do caminhão, ele mesmo se fiscaliza. Mas, o decreto que disciplina a atividade, determina responsabilidades tanto do transportador quanto do carreteiro.

P — *A preço de hoje, o pneu convencional custa Cr\$ 460 mil. O tacógrafo está por volta de Cr\$ 1 038 mil para ser pago em 30 dias. É três vezes mais caro do que um pneu e seu uso torna-se inviável, especialmente, no caso do carreteiro.*

Waldir — Os transportadores precisam entender a importância do tacógrafo, qual partido que pode ser tirado dele, até no caso de um desvio de carga. O Ministério já teve tolerância de um ano para a sua instalação.

P — *Não ouvimos nenhuma referência sobre a real situação do mercado do tacógrafo. Segundo consta, há no Brasil apenas dois fabricantes desse equipamento. Se toda a frota de carga perigosa tiver que instalar tacógrafo até o dia 26 de outubro, os fabricantes não terão condições de atender. Haverá um excesso de pedidos e o preço subirá. Não é muita “colher de chá” para essas indústrias? Não seria mais razoável restringir a exigência às cargas extremamente perigosas ou, pelo menos, dilatar o prazo?*

Waldir — Somente essas empresas acreditaram no mercado. Não conheço nada que impeça a instalação de outras empresas. O prazo para instalar tacógrafo, já foi prorrogado. O artigo 2º do decreto 88 821 estabelece que todo veículo transportador de carga perigosa tem de ter tacógrafo, para garantir a segurança do transporte.

P — *Existe alguma providência tomada para que os futuros caminhões saiam de fábrica equipados com tacógrafos?*
Arneiro — Já está tramitando na Câmara dos Deputados um projeto criando essa obrigatoriedade.

P – Por que as entidades do TRC não se movimentaram a tempo para impedir essa legislação tão inadequada para a carga perigosa?

Castro – As entidades se movimentaram a tempo. Mas, todos que participaram entendiam que essa regulamentação seria para a carga a granel. Em determinada altura, o Governo encerrou as consultas. No fim, a regulamentação acabou alcançando também a carga fracionada. Mas, sabemos que o Governo, na medida em que for constatando as falhas durante a aplicação da lei, irá corrigindo o que for preciso.

P – Um problema que nós estamos enfrentando é quanto à ausência de uma listagem de produtos extremamente perigosos. Como está isso?

Waldir – O DNER está preocupado em baixar essa relação e tem avançado nos estudos. Dividimos o problema, basicamente em dois. Primeiro, foi adequar a lista dos produtos perigosos à realidade brasileira. Alguns produtos, relacionados pela ONU, não circulam no Brasil. Não se estabeleceram também quantidades mínimas de produtos. A segunda parte são os produtos extremamente perigosos. O DNER está se preparando para enfrentar o problema e já contratou um químico especializado no assunto e, nos próximos 90 dias, estaremos em condições de editar um complemento à Norma, relacionando os produtos extremamente perigosos.

P – Teríamos condições de saber qual critério o Ministério adotaria

quanto a qual norma deveria ser seguida? Temos conhecimento que está havendo uma quantificação pela norma da ADR alemã, empregada no MCE. Já o decreto brasileiro baseia-se em tradução das normas ONU.

Waldir – Vamos adotar uma norma que reflita a realidade brasileira, relacionada com os produtos que circulam em nossas estradas. Há de se estabelecer um consenso, com a participação de todos os segmentos.



“Seria mais razoável limitar o uso do tacógrafo às cargas consideradas extremamente perigosas”

Sallum Kallil Netto

P – Na lista original, a ABNT, classifica como produtos perigosos, ao lado do pentaclorofenato de sódio, produ-

tos inofensivos como papel carbono e aerossóis. Isso cria dificuldades, especialmente, nas cargas fracionadas, que não tem o mesmo preparado do transportador de granel.

Waldir – É um assunto difícil, principalmente quando envolve transporte em áreas urbanas, entrega de produtos em supermercados, etc. A norma define certos produtos como perigosos, mas o Ministério está concluindo minuta relacionando todos os produtos perigosos e fixando as quantidades máximas de isenção.

“O DNER vai ‘enxugar’ a lista e isentar alguns dos produtos”

P – Uma falha que se nota no decreto, desde a sua implantação, é que, talvez, ele tenha sido elaborado para o transporte de cargas líquidas a granel. Mas, em função de algum acidente, a carga fracionada acabou incluída, sem maiores estudos. Então, não há uma graduação dos riscos. A relação, de mais de 2 500 produtos, inclui até tinta latex à base de água. O que poderia ser feito para resolver o problema?

Waldir – Concordo. A lista é extremamente longa. O DNER está enxugando essa lista e isentando alguns produtos. Um exemplo que eu poderia dar é a recente exclusão do vinho da lista, após analisar o seu ponto de fulgor e se constatar que está acima dos limites estabelecidos pela norma.

CUSTOS OPERACIONAIS: 11,36% PNEUMÁTICOS*

O pneu é o segundo item mais importante nos custos da frota, logo depois do combustível. Reduzi-lo é função direta da recapagem, pois aumentando a vida útil do pneu, dilui-se mais o custo. Use os serviços de uma grande



empresa, com 30 anos no mercado: JATO. Com a tecnologia do camelback Jato, obtém-se uma perfeita reconstrução da banda de rodagem, com total garantia de durabilidade e segurança. Consulte-nos.



RENOVADORA DE PNEUS “JATO” LTDA.

São Paulo: Rua Padre Mauricio, 270 – cep 03351 – Fone (011) 271-0244 PABX
Filial Santos: Rua Brás Cubas, 37 Conjunto 43 – cep 11100 – Fone: 34-2265

* n.º estimado



O grande problema para a instalação dos tacógrafos é o seu custo, considerado alto pelos carreteiros, que já procuram até financiamento para tacografar seus veículos. As placas codificadas, porém, não sofrem esse problema.

P — *A legislação de produtos perigosos impõe uma série de obrigações às empresas de transportes, para o embarcador, o destinatário e até para o motorista. Mas, na hora das penalidades, estas só existem para os transportadores. Isso não é injusto?*

Magalhães — De fato, houve essa interpretação inicial. Mas, ela vem sendo esclarecida. Hoje, pela própria regulamentação do TRC, o embarcador é obrigado a indenizar o transportador pelos danos a que der causa, por descumprimento de normas legais e regulamentares. Nós, do Ministério dos Transportes, não temos como aplicar multas fora do setor de transportes. Por isso, o transportador foi tornado co-responsável pelos erros do embarcador. Tem que chamar a atenção para esses erros e, até mesmo, recusar a carga.

P — *Na legislação de cargas perigosas, as multas variam de 20 a 250 ORTN. Já no RTB, vão de 2 a 8 ORTN. Ou houve exagero no primeiro caso ou um tratamento muito brando no segundo. Como explicar essa disparidade?*

Magalhães — A diferença aí é muito nítida. O transporte de carga perigosa coloca em risco, não apenas o próprio operador, como a saúde e a vida da comunidade. Já o RTB tem apenas um aspecto mais legal, formal.

P — *A regulamentação da carga perigosa não é um aspecto particular da regulamentação geral? Se é assim, por que o decreto 88 821 veio antes do decreto*

89 874? Ela não poderia ter sido baixada através de portarias ministeriais, conforme prevê a regulamentação do TRC?

Magalhães — A regulamentação da carga perigosa é parte da regulamentação geral. E ela foi analisada dessa forma. Apenas, nós tivemos a necessidade de sair com ela na frente por duas razões. Uma é muito conhecida: a proliferação das legislações locais. A segunda foi garantir, o mais rapidamente possível a segurança não só dos agentes envolvidos no transporte, mas os outros usuários das rodovias, assim como a comunidade. Quanto ao fato de ser baixada por portaria ou decreto, a técnica legislativa exigiu que determinadas coisas sássem como decreto. Mas, tudo dentro da lei geral 7092.

P — *Temos notícias do surgimento de legislações estaduais e municipais sobre transporte de produtos perigosos, especialmente, em Porto Alegre e Rio Grande do Sul. Isso não é inconstitucional? O que o Ministério dos Transportes tem feito para evitar a proliferação dessas leis?*

Magalhães — Em alguns locais onde a comunidade local está muito conscientizada, foram aprovadas leis conflitantes com a nossa. No entanto, a competência de Estados e Municípios é apenas para legislar de maneira complementar à lei federal. Estamos mantendo entendimentos com autoridades do Rio Grande do Sul e Porto Alegre para resolver a questão. Se isso não for pos-

sível pelo entendimento, o Ministério dos Transportes deverá arguir a inconstitucionalidade dessas leis.

P — *Sabemos de uma proposta do Senai para treinamento dos motoristas — obrigatório pelo regulamento — de quarenta horas. Como os transportadores poderão treinar o carreteiro, que também transporta carga perigosa?*

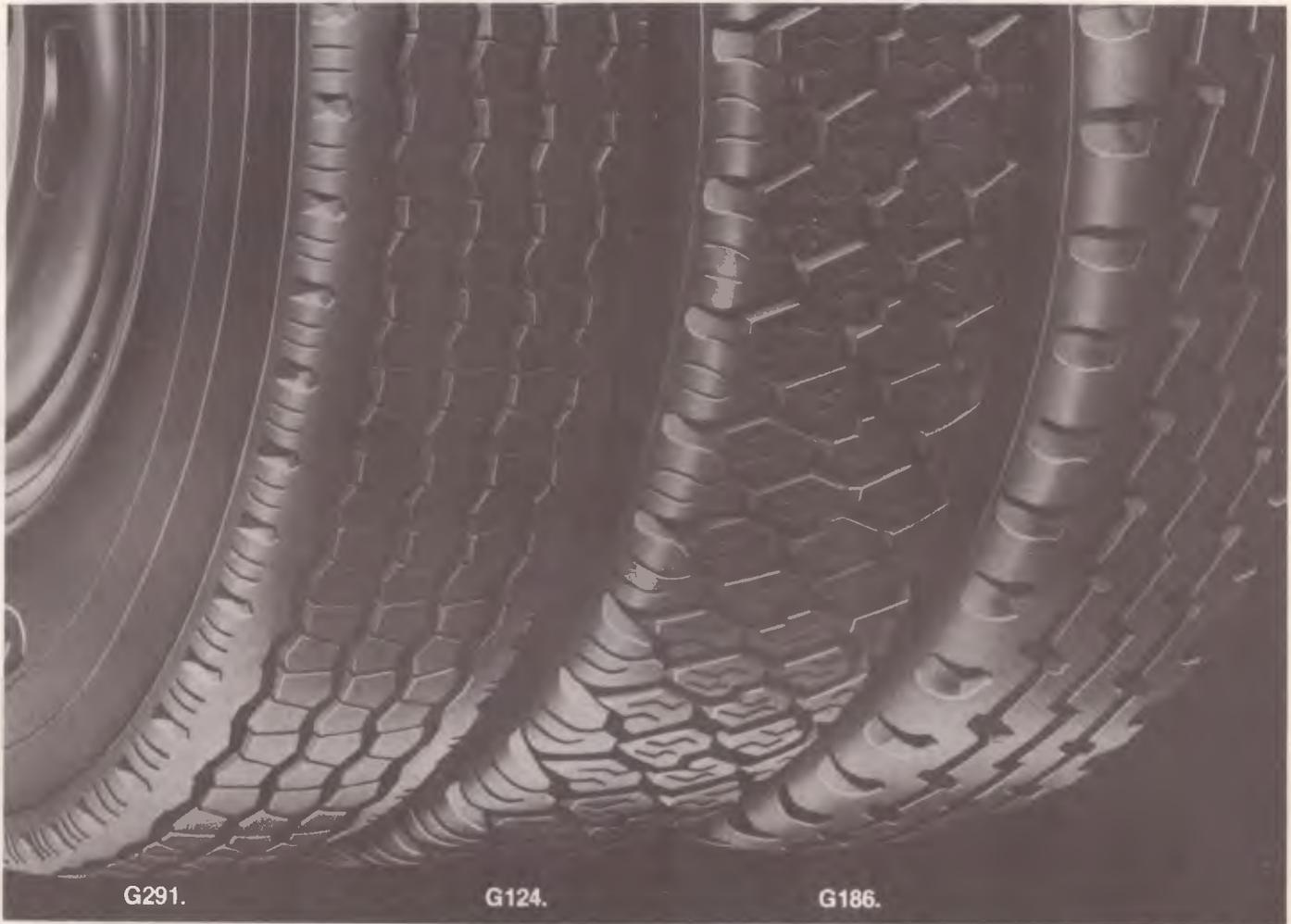
Magalhães — A proposta do Senai já foi encaminhada por nós ao Contran e o assunto está andando. Já temos empresas treinando motoristas, especialmente, no Rio Grande do Sul. A idéia é fazer uma mudança de base. Já não é mais qualquer indivíduo que pode transportar carga perigosa, como já não é qualquer um que pode exercer a medicina ou ser electricista.

P — *As firmas que trabalham em Paulínia, no terminal da Petrobrás, carregam mais de 2 mil veículos por dia. Entretanto, nada foi feito, até o momento, para criar, pelo menos, um local onde esses produtos possam ter alguma segurança não só quanto aos riscos, mas também quanto aos roubos. Em toda a área nas redondezas de refinaria, inexistente qualquer ponto para estacionamento com condições de abrigar produtos perigosos. Ao mesmo tempo, as distribuidoras, considerando as necessidades de segurança não permitem que esses veículos fiquem estacionados dentro de suas áreas. Como resolver o problema?*

Magalhães — O regulamento define e cobra responsabilidades. Isso lembra uma prática muito comum no Brasil de que o Governo é que tem de dar jeito em tudo. O Governo tem que participar. Mas, cada um tem que dar jeito. O jeito que o Governo poderia dar, baseado na lei — e, com isso, ficaria bem com a população — seria multar e rebocar. Evitar isso exige mudança de prática, da forma de agir. A Sociedade está cobrando providências de todos. Se, por acaso, acontecer um acidente de grandes proporções, aí, pode sair uma medida de força. Antes que isso aconteça, toda uma conscientização que tem de ser batalhada.

Bermann — Estamos preocupados com o estacionamento de veículos, não só nas áreas de refinarias, mas em qualquer lugar. A participação das entidades na solução desses problemas já está acontecendo. Uma distribuidora de petróleo nos procurou pretendendo instalar, ao longo das rodovias federais, áreas para estacionamento, abastecimento e alimentação de veículos transportando cargas perigosas. Então, estamos fazendo uma norma para credenciar, a exemplo do que já se faz para o transporte de passageiros, pontos de parada para carga perigosa.

Linha G Unisteel Goodyear.



A frota de quem pensa lá na frente.

Quando você adquire um pneu da Linha G Unisteel Goodyear, você está adquirindo o que existe de melhor em tecnologia, segurança, durabilidade, resistência, recapabilidade, além de uma assistência constante aos pneus Goodyear, que fazem parte de sua frota.

Para isso, a Goodyear mantém, em todo o território nacional, uma equipe de assistência, especialmente para frotas, que orienta, acompanha e dá cursos. Tudo isto com reduções sensíveis nos custos, como se tem provado.

Para saber mais a respeito da Linha G Unisteel e dos serviços que a Goodyear pode lhe prestar gratuitamente, é só preencher o cupom e nos enviar.

Temos o maior prazer em ficar ao seu lado, colocando sua frota lá na frente.

Preencha este cupom e remeta para a Goodyear do Brasil.
Departamento de Pneus Unisteel.
Caixa Postal 1424. São Paulo.

Nome
Cargo
Empresa
Endereço CEP.....

Quero receber a visita de um inspetor de frotas da Goodyear.
 Quero receber material informativo sobre a Linha G Unisteel.

GOODYEAR
Com você, quilômetros à frente.

NTC faz debate nacional para trocar decreto em miúdos

Utilizando, pela primeira vez, circuito fechado de televisão, a NTC debateu o decreto 89 874, simultâneamente, em dez capitais. Representantes do Ministério dos Transportes revelaram que estão a pleno vapor as providências para implantar no País o RTB

A NTC descobriu a televisão. Às 19 horas do dia 26 de setembro de 1984, a entidade máxima do TRC começou a incorporar ao seu já diversificado arsenal de comunicação o circuito fechado de TV.

Durante três horas, mais de quinhentos transportadores, de dez Estados brasileiros, reunidos comodamente nas sedes de seus sindicatos ou em auditórios cedidos pela Embratel, participaram do programa "TRC em debate nacional" (Veja box).

Com imagem gerada diretamente do auditório da NTC em São Paulo, o programa debateu assuntos como a nova estrutura de representação do TRC, roubo de carga e cargas perigosas.

O carro-chefe da noite, porém, foi a regulamentação do transporte rodoviário de carga (decreto 89 874). O assunto mereceu um destacado painel, previamente gravado, onde o Presidente da NTC, Thiers Fattori Costa, o Presidente da Fenatac, Oswaldo Dias de Castro e o Diretor de Transporte Rodoviário de Cargas do DNER, Eng.º Moacyr Bermann, responderam as perguntas formulada pelo Diretor Executivo da NTC, Geraldo Vianna, promovido a "anchor-man" de toda a programação.

Da segunda etapa, (debates ainda em circuito fechado, porém, ao vivo) participaram também o Secretário de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes, Francisco Magalhães, o deputado federal Denisar Arneiro e o Presidente do Seticesp, Sebastião Ribeiro.

Devido ao grande número de perguntas, houve ainda uma terceira rodada, das 22 às 23 horas. Essa, porém, limitou-se aos participantes que lotavam o auditório da NTC.

É esse rico e caudaloso material que *TM* condensa a seguir. Para facilitar a leitura, as perguntas não obedecem, necessariamente, à ordem cronológica.



"A regulamentação atendeu a todos os pontos que julgávamos fundamentais para o decreto funcionar"

Thiers Fattori Costa

Além do mais, foram necessárias alterações de forma. *TM* procurou, porém, preservar, ao máximo, o sentido das declarações.

P — *Por que a regulamentação, que parecia tão difícil e distante, de repente, se transformou em realidade? O que mudou para justificar essa guinada na posição dos órgãos técnicos do Governo?*

Bermann — Um fruto, antes de ser colhido, precisa amadurecer. A regulamentação amadureceu durante muitos anos. Especialmente depois da crise do petróleo, esse amadurecimento foi mais rápido.

P — *O famoso cadastramento do RCTRC, criado pela Portaria DG-05, de 1978, não funcionou. Agora, a regulamentação exige um novo cadastramento, o RTB. Em quê, esse novo cadastramento é diferente do anterior? Se aquele não funcionou, por que devemos esperar que este funcione?*



Os empresários lotaram o auditório da NTC para discutir o decreto 89 872.



Editora TM Ltda

transporte moderno

MERCADO



VEÍCULOS

OUTUBRO/84

Apresentação

Declarado o encerramento da temporada de negócios para este ano. Refletindo uma espécie de tradição, o mês de setembro reflete uma nova diminuição no volume de negócios, típica de todo o final de ano.

Em termos gerais, apenas os caminhões leves e camionetas de carga obtiveram crescimento em suas vendas. No primeiro caso, de 1 158 unidades, houve um salto para 1 470, enquanto as camionetas venderam 5 360 unidades ao invés das anteriores 5 353.

Na verdade, estes resultados reforçam a tendência já verificada durante este ano. Comparativamente, foram estes dois segmentos os que melhor desempenho obtiveram durante 1984.

Segundo os dados de nossa tabela de produção, publicada neste caderno, os caminhões leves cresceram 35,71% em relação ao mesmo período do ano anterior. Já para as camionetas de carga, este crescimento situou-se em 29,46%.

A terceira colocação ficou para o extremo do mercado. Os pesados venderam mais 27,6%, enquanto os semi-pesados cresceram 19,4% e os médios caíram 0,52%.

A maior retração encontra-se no segmento de ônibus, que obteve decréscimo de 13,89%.

Números que comprovam a tão propalada mudança no perfil da frota brasileira. Além disso, demonstram quem está comprando tais unidades.

Em termos de perfil da frota, este ano marca o início de uma maior preocupação no sentido de racionalizar o transporte de cargas.

A maior procura de leves, somada à redução no segmento de médios, significa racionalização para a entrega urbana. Processo que também pode ser identificado no transporte de longa distância, já que os pesados e semi-pesados obtêm avanço em relação ao seu principal concorrente, os médios.

A única personagem capacitada para promover esta reformulação em nossa frota é o empresariado, tanto o especializado no setor, quanto aquele que precisou criar uma estrutura de transporte adequada às suas necessidades, mais conhecido por TCP – transportador de carga própria.

Identificação simplificada através dos

segmentos que despertam maiores demandas, a entrega urbana não é atendida por autônomos, e estes enfrentam dificuldades para adquirir caminhões pesados, causadas, basicamente, pelos elevados juros presentes já algum tempo nas negociações financeiras.

O certo é que a mudança no perfil da frota foi iniciada. O resultado final deste processo no atual momento, dificilmente, pode ser avaliado.

LISTA DE SUGESTÃO DE PREÇOS - SERVIÇOS DE RETIFICA DE MOTORES A DIESEL Setembro/84

DESCRIÇÃO DE SERVIÇOS	PERKINS 4 236	M.W.M. D.225	MERC. BENZ OM 314	KOMBI Diesel	MERC. BENZ OM 332	PERKINS 6 357	PERKINS 6 358	M.W.M. D 226	MERC. BENZ OM 355/5	MERC. BENZ OM 355/6	SAAB SCANIA	FIAT D11000 180
BLOCO												
- plainar a base superior	24.500	24.500	24.500	36.300	49.000	49.000	49.000	49.000	98.000	98.000	147.000	147.000
- encamisar cilindros, retificar e brunir	134.800	134.800	134.800	116.600	171.500	171.500	171.500	171.500	514.600	637.100	-	-
- retificar e brunir cilindros	61.300	61.300	61.300	57.300	73.500	73.500	73.500	73.500	147.000	196.000	-	-
- embuchar e mandrilhar buchas do comando	-	-	36.800	-	49.000	49.000	49.000	49.000	98.000	98.000	98.000	98.000
- rebaxar capas	36.800	36.800	36.800	21.200	49.000	49.000	49.000	49.000	98.000	98.000	98.000	98.000
- mandrilhar alojamento das bronzinas de mancais	61.300	61.300	61.300	49.500	73.500	98.000	98.000	98.000	147.000	196.000	196.000	196.000
- adaptar meia lua no mancal	-	-	24.500	-	24.500	-	-	-	-	-	-	-
- testar hidráulicamente	27.800	27.800	27.800	13.400	27.800	27.800	27.800	27.800	55.700	55.700	55.700	55.700
BIELAS												
- teste em magnéflux	24.500	24.500	24.500	-	24.500	24.500	24.500	24.500	49.000	49.000	49.000	49.000
- retificar alojamentos	98.000	98.000	73.500	36.300	98.000	122.500	122.500	122.500	122.500	147.000	245.000	245.000
- embuchar e mandrilhar buchas, armar e alinhar	61.300	61.300	61.300	39.800	85.800	85.800	85.800	85.800	98.000	122.500	122.500	122.500
CABEÇOTE												
- plainar base	36.800	36.800	36.800	33.700	49.000	49.000	49.000	49.000	122.500	147.000	98.000	98.000
- trocar guias de válvulas	36.800	36.800	36.800	47.100	49.000	49.000	49.000	49.000	122.500	147.000	73.500	73.500
- trocar sedes de válvulas	36.800	36.800	36.800	22.900	49.000	49.000	49.000	49.000	134.800	159.300	111.300	111.300
- retificar sedes	36.800	36.800	36.800	22.900	49.000	49.000	49.000	49.000	85.800	98.000	73.500	73.500
- retificar válvulas	34.300	34.300	34.300	16.900	49.000	49.000	49.000	49.000	122.500	147.000	98.000	98.000
- esmerilhar válvulas e montar no cabeçote	41.700	41.700	41.700	30.400	55.700	55.700	55.700	55.700	69.600	69.600	69.600	69.600
- regulagem de pastilhas de válvulas	-	-	63.400	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- testar hidráulicamente	27.800	27.800	27.800	11.400	27.800	27.800	27.800	27.800	69.600	69.600	69.600	69.600
MÃO-DE-OBRA												
- desmontagem	69.600	69.600	69.600	55.000	83.600	83.500	83.500	83.500	167.000	167.000	167.000	167.000
- lavagem química	97.400	97.400	97.400	80.200	111.300	111.300	111.300	111.300	111.300	180.900	180.900	180.900
- exame dos componentes (inspeção)	55.700	55.700	55.700	43.800	55.700	55.700	55.700	55.700	118.600	111.300	111.300	111.300
- revisar bomba de óleo lubrificante	27.800	27.800	27.800	11.400	27.800	27.800	27.800	27.800	55.700	55.700	55.700	55.700
- revisar bomba d'água	27.800	27.800	27.800	27.800	27.800	27.800	27.800	27.800	55.700	55.700	55.700	55.700
- montagem do motor parcial	222.600	222.600	222.600	173.900	278.300	278.300	278.300	278.300	417.500	417.500	417.500	417.500
- montagem do motor completo com funcionamento	473.100	473.100	473.100	368.000	556.600	612.300	612.300	612.300	834.900	974.100	974.100	974.100
- teste em dinamômetro	98.000	98.000	98.000	78.300	147.000	147.000	147.000	147.000	196.000	196.000	196.000	196.000
- retirar e colocar motor no veículo	278.300	278.300	278.300	135.900	278.300	334.000	334.000	334.000	834.000	834.000	445.300	375.100
RETIFICA COMPLETA COM FORNECIMENTO E PEÇAS E RECONDICIONAMENTO DE BDMBA E BICOS INJETORES												
	3.050.000	3.349.000	2.948.000	2.755.000	3.231.000	3.125.000	3.500.000	3.825.000	8.719.000	9.144.000	6.728.000	9.468.000

NOS PREÇOS DE USINAGEM NÃO ESTÁ INCLUSO O FORNECIMENTO DE PEÇAS (CAMISA, GUIAS, BUCHAS, ETC.)

MERCADO DE USADOS

CAMINHÕES, ÔNIBUS E UTILITÁRIOS CAMINHÕES, ÔNIBUS E UTILITÁRIOS CAMINHÕES, ÔNIBUS E UTILITÁRIOS

TABELA DE VEÍCULOS USADOS (CAMINHÕES, ÔNIBUS E UTILITÁRIOS) (em Cr\$ 1.000)											
	1983	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974	1973
VOLKS CAMINHÕES											
D 400 DD	-	10 600	10 000	9 000	8 400	7 100	6 000	5 000	4 400	3 400	-
D 700 DI	-	12 300	9 800	8 900	7 500	6 900	6 100	5 600	5 000	3 500	-
D 950 D	-	14 000	12 500	11 800	11 300	10 800	10 300	9 200	8 800	7 000	-
11 130	35 800	30 600	26 900	-	-	-	-	-	-	-	-
13 130	40 600	33 700	31 300	-	-	-	-	-	-	-	-
6 80	24 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6 90	26 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FIAT-DÍSEL											
70	-	-	-	-	8 000	7 500	7 000	-	-	-	-
80	-	-	-	-	10 500	-	-	-	-	-	-
120 N3	22 000	18 500	13 000	11 500	-	-	-	-	-	-	-
130	28 000	19 500	17 500	15 500	-	-	-	-	-	-	-
140	26 500	18 500	16 000	15 000	10 000	9 000	8 000	7 000	-	-	-
140 N3	31 000	22 000	19 500	-	-	-	-	-	-	-	-
210 S	-	-	-	-	-	-	-	14 000	12 000	-	-
190 E	-	-	-	-	-	-	-	14 000	-	-	-
190 F	-	-	-	-	-	-	16 000	-	-	-	-
190 H	50 000	45 000	42 000	38 000	25 000	22 000	19 000	-	-	-	-
190 T	72 000	66 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FORD											
F 1000	21 000	17 000	15 000	13 000	-	-	-	-	-	-	-
F 2000	19 000	15 000	13 000	12 000	-	-	-	-	-	-	-
F 600	-	-	-	-	9 000	8 000	7 000	6 000	5 500	5 000	-
F 4000	20 000	18 000	16 000	14 000	12 000	10 000	9 000	8 000	-	-	-
F 7000	19 250	16 000	14 000	-	-	-	-	-	-	-	-
F 11000	21 000	19 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F 13000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GM											
D 80	20 500	15 300	12 100	10 000	8 000	7 000	5 800	5 300	4 000	3 700	3 600
D 70	21 000	17 000	13 000	10 800	8 300	6 500	6 000	5 800	4 100	3 900	3 700
D-10	19 000	16 000	14 000	11 000	10 000	-	-	-	-	-	-
MERCEDES*											
L 608 D	26 000	23 000	19 500	18 500	15 800	14 500	12 000	11 000	9 800	8 800	8 000
L 1113	33 500	28 500	24 500	20 500	17 800	16 500	15 500	14 000	12 500	11 500	10 000
L 1313	37 500	31 000	28 000	24 000	20 800	18 500	17 000	15 700	14 600	-	-
L 1513	39 500	33 800	29 700	26 700	22 500	20 300	18 400	17 000	15 800	-	-
L 2013	45 000	37 500	33 000	29 700	25 500	23 800	21 500	19 500	18 200	-	-
L 1519	45 000	37 500	32 000	29 500	25 500	23 000	20 000	18 000	-	-	-
LS 1924/A	52 000	44 000	37 000	29 500	24 000	-	-	-	-	-	-
LS 1929	59 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SCANIA											
L 110 38	-	-	-	-	-	-	-	28 000	25 000	22 000	19 000
L 110 42	-	-	-	-	-	-	-	36 000	33 000	28 000	23 500
L 111-42	-	-	60 000	55 000	50 000	44 000	40 000	38 000	-	-	-
LT-111-42	-	-	70 000	65 000	60 000	55 000	48 000	44 000	-	-	-
LK-140-35	-	-	-	-	-	40 000	38 000	33 000	-	-	-
LK-141-38	-	-	-	-	-	55 000	48 000	44 000	-	-	-
T-112MA	82 000	76 000	64 000	58 000	53 000	40 000	36 000	33 000	-	-	-
T-112H	86 000	79 000	70 000	-	-	-	-	-	-	-	-
R-142MA	95 000	85 000	77 000	-	-	-	-	-	-	-	-
R-112H	86 000	79 000	73 000	-	-	-	-	-	-	-	-
VOLVO**											
N 1020A	72 000	84 000	58 500	53 000	-	-	-	-	-	-	-
N 1020G	74 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N 1033	88 000	78 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N 1220	80 000	70 000	65 000	-	-	-	-	-	-	-	-
N 1233	100 000	85 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOYOTA											
Pick-up	11 300	9 500	8 200	7 500	6 500	6 000	5 500	5 000	4 500	4 000	3 000
Arç	10 800	8 200	6 800	6 000	5 000	4 500	4 000	3 500	3 000	3 000	2 500
Perua	9 500	7 800	6 000	5 700	4 800	4 300	3 700	3 300	3 000	2 700	2 300
VOLKSWAGEN											
Furgão	6 800	5 500	3 400	2 300	2 000	1 600	1 300	1 100	1 000	900	-
Kombi ST	7 900	6 100	3 800	2 800	2 100	1 800	1 600	1 300	1 200	1 100	-
Pick-up	6 200	4 800	2 800	2 300	2 000	1 700	1 400	1 200	1 000	900	-
Kombi diesel	7 000	5 500	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GM											
C-10 (4 cilindros)	9 000	8 000	6 000	5 000	4 700	3 500	2 500	2 300	1 800	1 400	1 300
C-10 (8 cilindros)	-	9 000	7 000	5 800	5 000	4 000	2 700	2 500	2 000	1 600	1 400
Veraneio LX	8 000	8 000	5 500	5 000	4 500	3 100	2 800	2 000	1 500	1 400	1 300
FIAT											
Fiat 147 Fiorino	6 500	5 200	4 300	3 000	-	-	-	-	-	-	-
Fiat 147 Panorama	6 000	5 000	4 100	2 700	-	-	-	-	-	-	-
Fiat 147 Furgoneta	5 800	4 800	4 000	2 500	2 000	1 800	1 600	-	-	-	-
Fiat 147 Pick-up	5 400	4 600	3 700	2 300	1 800	1 600	1 400	-	-	-	-
MERCEDES											
O-355 Rod.	-	-	-	-	-	30 000	26 000	23 000	20 000	18 000	15 000
O-362 Rod.	-	-	-	-	-	25 000	22 000	18 000	17 000	16 000	16 000
O-362 Urb.	-	-	-	-	-	13 000	12 000	9 000	8 000	7 000	6 000
Micro Rod.	36 000	32 000	28 000	25 000	21 000	-	-	-	-	-	-
Micro Urb.	30 000	27 000	25 000	23 000	19 000	-	-	-	-	-	-
O-364/5 Rod.	75 000	70 000	65 000	50 000	40 000	-	-	-	-	-	-
O-364/5 Rod.	80 000	75 000	70 000	55 000	50 000	-	-	-	-	-	-
O-364/5 Urb.	35 000	30 000	27 000	24 000	21 000	-	-	-	-	-	-
LPO Urb.	55 000	47 000	45 000	40 000	35 000	-	-	-	-	-	-
*Plat. O-364/6	-	-	-	-	-	50 000	40 000	30 000	25 000	20 000	17 000
*Plat. O-355/6	90 000	85 000	80 000	70 000	60 000	-	-	-	-	-	-
SCANIA											
B-110-111	-	120 000	102 000	82 500	70 000	60 000	45 000	34 500	31 000	28 500	25 500
BR-115-116	-	135 000	117 000	97 500	84 000	70 000	60 000	40 500	34 500	31 500	28 500
S-112	142 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
K-112	165 000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

*Preço médio entre encarroamento Nielson e Marcopolo
Tabela elaborada com base em preços médios levantados em São Paulo (capital) junto a concessionários (autorizados) e mercado paralelo. ** Preço médio elaborado com base no mercado paulistano e de outras capitais. Os preços equivalem a veículos usados sem qualquer equipamento especial. Inclui carroceria de madeira ou 5.ª roda. Pesquisa feita entre 10 a 21 de outubro. Agradecemos a colaboração de (SP) Radial Diesel, Codema, Davox, Pacaembus, Comolatti, Abravo, Civema (PR), Transrio (RJ)



Com Ursa você roda,

MERCADO DE NOVOS

CAMINHÕES PESADOS E SEMI-PESADOS CAMINHÕES PESADOS E SEMI-PESADOS CAMINHÕES PESADOS

CAMINHÕES PESADOS

MERCADO		ENTRE EIXO (m)	TARA (kg)	CARGA (kg)	PESOS BRUTO (kg)	3º EIXO ADAPTADO (kg)	POTÊNCIA (cv/rpm)	CAPACIDADE MÁXIMA (kg)	PNEUS	PREÇOS S/ ADAPTAÇÃO (Cr\$)
FIAT DIESEL										
190 H	caminhão	3,71	6.280	13.090	18.000	—	270 DIN/2.2280	50.000	1 100 x 22" 14 PR	98 917 691,00
190 H	caminhão trator fuller com 5.ª roda aplicada	3,71	6.280	13.090	18.000	—	270 DIN/2.200	50.000	1 100 x 22" 14 PR	95 263 399,00
190 Turbo	caminhão trator fuller com 5.ª roda completa	3,71	7.060	19.000	19.000	—	306 DIN/2.000	50.000	1 100 x 22" 14 PR Radial	108 894 212,00
MERCEDES-BENZ										
L-1519/42	chassi com cabina	4,20	5.400	9.600	15.000	22.000	215 SAE/2.200	32.000	1 000 x 20" PR 16	—
L-1519/48	chassi com cabina	4,83	5.510	9.490	15.000	22.000	215 SAE/2.200	32.000	1 000 x 20" PR 16	78 584 005,00
L-1519/51	chassi com cabina	5,17	5.569	9.431	15.000	22.000	215 SAE/2.200	32.000	1 000 x 20" PR 16	79 100 013,00
LK-1519/42	chassi com cabina	4,20	5.430	9.570	15.000	22.000	215 SAE/2.200	32.000	1 000 x 20" PR 16	79 347 151,00
LS-1519/36	chassi com cabina (caminhão-trator)	3,60	5.395	26.605	15.000	—	215 SAE/2.200	32.000	1 000 x 20" PR 16	—
LS-1519/42	chassi com cabina (caminhão-trator)	4,20	5.590	26.410	15.000	—	215 SAE/2.200	32.000	1 000 x 20" PR 16	80 560 084,00
LK-2219/36	chassi com cabina reest. tração 6x4 - freio a ar (+ 1,30)	3,60	6.120	15.440	22.000	—	215 SAE/2.200	32.000	1 000 x 20" PR 14	113 492 400,00
L-2219/42	chassi com cabina reest. tração 6x4 - freio a ar (+ 1,30)	4,20	6.166	15.834	22.000	—	215 SAE/2.200	32.000	1 000 x 20" PR 14	113 352 315,00
L-2219/48	chassi com cabina reest. tração 6x4 - freio a ar (+ 1,30)	4,83	6.210	15.790	22.000	—	215 SAE/2.200	32.000	1 000 x 20" PR 14	114 114 539,00
LB-2219/36	Para batoneira: tração 6x4 (+ 1,30)	3,60	6.120	15.880	22.000	—	215 SAE/2.200	32.000	1 000 x 20" PR 14	113 059 793,00
LS-1924/36	chassi com cabina reest. (caminhão-trator)	3,60	6.705	33.295	15.000	—	268 SAE/2.200	40.000	1 100 x 22" PR 14	—
LS-1924/42	chassi com cabina-leito (caminhão-trator)	4,20	6.885	33.115	16.000	—	268 SAE/2.200	40.000	1 100 x 22" PR 14	—
LS-1924/36-A	chassi com cabina reest. (caminhão-trator)	3,60	6.750	33.250	15.000	—	310 SAE/2.200	40.000	1 100 x 22" PR 14	—
LS-1924/42-A	chassi com cabina reest. (caminhão-trator) -leito	4,20	6.930	33.070	15.000	—	310 SAE/2.200	40.000	1 100 x 22" PR 14	—
LS-1929/42	chassi com cabina-leito (reestilizada)	4,20	7.035	37.550	15.000	—	310 SAE/2.200	45.000	1 100 x 22" PR 14	117 068 354,00
SAAB-SCANIA										
T112 H 4 x 2 38 (A)		3,80	6.120	13.880	20.000	—	305/2.000	45.000	1 100 x 22" x 14	121 365 917,00
T112 H 4 x 2 42 (B)		4,20	6.130	13.690	20.000	—	305/2.000	45.000	1 100 x 22" x 14	124 533 333,00
T142 H 4 x 2 42		4,20	6.970	13.030	20.000	—	388/2.000	45.000	1 100 x 22" x 14	136 448 841,00
T142 H 4 x 2 38		3,80	6.780	13.220	20.000	—	388/2.000	45.000	1 100 x 22" x 14	133 281 425,00
T112 H 4 x 2 42 (Intercooler)		4,20	6.970	13.030	20.000	—	333/2.000	45.000	1 100 x 22" x 14	138 188 844,00
T112 H 4 x 2 38 (Intercooler)		3,80	6.780	13.220	20.000	—	333/2.000	45.000	1 100 x 22" x 14	135 022 427,00
T112 E 6 x 4 38 (A)		3,80	8.665	27.345	38.000	—	305/2.000	120.000	1 100 x 22" x 14	169 069 763,00
T112 E 6 x 4 42 (B)		4,20	8.665	27.135	26.000	—	305/2.000	120.000	1 100 x 22" x 14	172 237 179,00
T142 E 6 x 4 38 (A)		3,80	9.100	26.900	36.000	—	375/2.000	120.000	1 100 x 22" x 14	179 787 441,00
T142 E 6 x 4 42 (B)		4,20	9.270	26.730	36.000	—	375/2.000	120.000	1 100 x 22" x 14	182 954 857,00
R112 H 4 x 2 38 (B)		3,60	6.230	13.770	20.000	—	305/2.000	45.000	1 100 x 22" x 14	124 725 401,00
R112 E 6 x 4 38 (B)		3,80	6.830	28.170	32.000	—	305/2.000	80.000	1 100 x 22" x 14	171 114 614,00

(A) Cabina estãnder, 5.ª roda completa com pára-lama, plataforma e super alimentação.

(B) Cabina leito, dois tanques de combustível, um da 300 e outro de 400 litros, 5.ª roda completa com pára-lama, plataforma e super alimentador.

VOLVO										
N10 H 4x2	cabina leito	4,10	6.371	9.129	15.500	—	275 DIN/2.200	42.000	1 100 x 22" x 14	110 320 886,00
N10 H 4x2	cabina leito	4,10	6.561	11.939	18.500	—	275 DIN/2.200	70.000	1 100 x 22" x 14	119 784 458,00
N10 HT 6x4	cabina simples (B)	5,40	9.035	23.465	32.500	—	330 DIN/2.050	120.000	1 100 x 22" x 14	142 318 334,00
N12 H 4x2	cabina leito	4,10	6.711	11.789	18.500	—	330 DIN/2.050	70.000	1 100 x 22" x 14	129 364 790,00
N12 HT 6x4	cabina leito	4,20	9.358	23.142	32.500	—	330 DIN/2.050	120.000	1 100 x 22" x 14	160 336 427,00

A,B - Cabina simples, tanque 300 l, turbo, aro, ferramentas, água, óleo

CAMINHÕES SEMI-PESADOS

GÉNERAL MOTORS											
D-70	chassi curto com cabina	3,98	3.578	9.122	12.700	18.000	142 cv/3.000 rpm	19.000	900 x 20 x 12	1 000 x 20 x 14	42 954 946,00
D-70	chassi médio com cabina	4,43	3.832	9.068	12.700	19.000	142 cv/3.000 rpm	19.000	900 x 20 x 12	1 000 x 20 x 14	43 152 599,00
D-70	chassi longo com cabina	5,00	3.632	9.008	12.700	19.000	142 cv/3.000 rpm	19.000	900 x 20 x 12	1 000 x 20 x 14	43 987 345,00
VW CAMINHÕES											
E-13 curto	(Alcool) (Chrysler 316)	3,99	3.400	9.600	13.000	20.500	166 ABNT/4.000	22.500	900 x 20 x 12	1 000 x 20 x 14	42 407 537,00
E-13 médio	(Alcool) (Chrysler 318)	4,45	3.450	9.550	13.000	20.500	166 ABNT/4.000	22.500	900 x 20 x 12	1 000 x 20 x 14	42 539 734,00
E-13 longo	(Alcool) (Chrysler 318)	5,00	3.680	9.320	13.000	20.500	166 ABNT/4.000	22.500	900 x 20 x 12	1 000 x 20 x 14	43 062 850,00
E-21		5,25 (+ 1,34)	5.974	14.526	20.500	22.000	166 ABNT/4.000	26.000	1 000 x 20 x 14	1 000 x 20 x 14	73 891 550,00
D-1400-TD	chassi cab disal (MWM D229,6)	5,25 (+ 1,34)	6.100	14.400	20.500	21.300	123 ABNT/3.000	21.330	1 000 x 20 x 14	1 000 x 20 x 14	73 636 722,00
13-130/36	curto (MWM D229,6)	3,67	3.974	9.026	13.000	21.000	130 ABNT/3.000	21.000 (21.600)	1 000 x 20 x 14	1 000 x 20 x 14	55 910 442,00
13-130/41	médio (MWM D229,6)	4,12	4.070	8.930	13.000	21.000	130 ABNT/3.000	21.000 (21.600)	1 000 x 20 x 14	1 000 x 20 x 14	56 062 491,00
13-130/46	longo (MWM D229,6)	4,68	4.117	8.883	13.000	21.000	130 ABNT/3.000	21.000 (21.600)	1 000 x 20 x 14	1 000 x 20 x 14	56 741 992,00
FORD											
F-13000	chassi médio MWM	4,42	4.066	8.934	13.000	20.500	127 ABNT/2.800	20.500	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	37 553 337,00
F-13000	chassi longo MWM	4,92	4.132	8.868	13.000	20.500	127 ABNT/2.800	20.500	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	37 733 076,00
F-13000	chassi ultralongo MWM	5,36	4.234	8.766	13.000	20.500	127 ABNT/2.800	20.500	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	37 996 695,00
F-13000	chassi médio Perkins	4,42	4.046	8.954	13.000	20.500	123 ABNT/3.800	20.500	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	35 698 159,00
F-13000	chassi longo Perkins	4,92	4.115	8.895	13.000	20.500	123 ABNT/3.800	20.500	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	35 858 365,00
F-13000	chassi ultralongo Perkins	5,38	4.190	8.610	13.000	20.500	123 ABNT/3.800	20.500	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	36 108 002,00
F-21000	chassi curto	4,67	5.185	15.315	20.500	—	127 ABNT/2.800	21.160	900 x 20 x 10	900 x 20 x 14	52 252 828,00
F-21000	chassi médio	5,18	6.230	15.270	20.500	—	127 ABNT/2.800	21.160	900 x 20 x 10	900 x 20 x 14	52 498 367,00
F-21000	chassi longo	5,79	5.275	15.224	20.500	—	127 ABNT/2.800	21.160	900 x 20 x 10	900 x 20 x 14	52 856 494,00
F-22000	mot. MWM 6x4 ch. longo	5,79	6.000	14.500	20.500	20.500	127 ABNT/2.800	—	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	57 608 459,00

roda, roda,



MERCADO DE NOVOS

CAMINHÕES SEMI-PESADOS, MÉDIOS, LEVES, PICKUPS E UTILITÁRIOS CAMINHÕES SEMI-PESADOS, MÉ

CAMINHÕES SEMI-PESADOS											
MERCADO		ENTRE EIXO (m)	TARA (kg)	CARGA (kg)	PESO BRUTO (kg)	3.º EIXO ADAPTADO (kg)	POTÊNCIA (cv/rpm)	CAPACIDADE MÁXIMA (kg)	PNEUS DIANTEIROS	PNEUS TRASEIROS	PREÇOS S/ ADAPTAÇÃO (C\$)
MERCEDES-BENZ											
L-1313/42	- chassi com cabina	4,20	3 890	9 110	13 000	21 500	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		58 286 124,00
L-1313/48	- chassi com cabina	4,83	3 960	9 040	13 000	21 500	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		59 245 680,00
LK-1313/36	- chassi com cabina eixo traseiro HL-5	3,60	3 890	9 110	13 000	21 500	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		63 082 230,00
LS-1313/36	- chassi com cabina eixo traseiro HL-4	3,60	3 940	(4)	13 000	21 500	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		
L-1316/42	- cabina resat./freio a ar dir. hidrául. altern.	4,20	4 295	8 985	13 000	21 500	147 SAE/2 800	22 500	900 x 20" PR 14		60 711 343,00
L-1316/48	- cabina resat./freio a ar	4,83	4 340	8 915	13 000	21 500	147 SAE/2 800	22 500	900 x 20" PR 14		61 653 718,00
LK-1316/36	- chassi com cabina eixo traseiro HL-5	3,60	4 450	8 985	13 000	21 500	147 SAE/2 800	22 500	900 x 20" PR 14		65 421 619,00
L-1513/42	- chassi com cabina	4,20	4 340	10 705	15 000	21 650	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 16		
L-1513/48	- chassi com cabina	4,83	5 386	10 675	15 000	21 650	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 16		
L-1513/51	- chassi com cabina	5,17	10 645	15 000	21 650	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 16			62 909 361,00
LK-1513/42	- chassi com cabina	4,20	5 458	10 705	15 000	21 650	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 16		70 748 686,00
L-1516/42	- chassi com cabina	4,20	10 660	15 000	22 000	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 16			
L-1516/48	- chassi com cabina	4,83	10 598	15 000	22 000	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 16			64 759 227,00
L-1518/51	- chassi com cabina	5,17	10 550	15 000	22 000	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 16			65 293 430,00
L-2013/42	- chassi com cabina: tração 6x2	(+ 1,30)	5 385	16 264	21 650	-	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 16		72 727 074,00
L-2013/48	- chassi com cabina: tração 6x2	(+ 1,30)	5 385	18 192	21 650	-	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		
L-2213/42	- chassi com cabina: tração 6x4	(+ 1,30)	5 496	16 200	21 650	-	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		
L-2213/48	- chassi com cabina: tração 6x4	(+ 1,30)	5 568	16 128	21 650	-	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 14		89 535 395,00
LK-2213/36	- chassi com cabina: tração 6x4	(+ 1,30)	5 431	16 265	21 650	-	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 14		90 304 972,00
LB-2213/36	- chassi com cabina: tração 6x4	(+ 1,30)	5 431	16 265	21 650	-	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 14		89 694 413,00
L-2216/42	- chassi com cabina: tração 6x4	(+ 1,30)	4 190	16 504	22 000	-	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 14		89 165 660,00
L-2216/48	- chassi com cabina: tração 6x4	(+ 1,30)	4 260	16 432	2 200	-	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 14		
LK-2216/36	- chassi com cabina: tração 6x4	(+ 1,30)	4 190	16 569	2 200	-	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 14		93 811 620,00
LB-2216/36	- chassi com cabina: tração 6x4	(+ 1,30)	16 569	2 200	147 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 14			93 001 068,00	
LA-1313/42	- chassi com cabina: tração 4x4	3,60	8 735	13 000	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 14			92 472 308,00	
LA-1313/48	- chassi com cabina: tração 4x4	3,60	8 735	13 000	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14			70 604 636,00	
LAK1313/38	- chassi com cabina: tração 4x4	3,60	8 670	13 000	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14			71 801 719,00	
CAMINHÕES MÉDIOS											
FORD											
F-11000	- chas. médio MWM	4,42	3 533	7 467	11 000	19 000	127 ABNT/2 800	19 000	900 x 20" x 10		29 935 761,00
F-11000	- chas. longo MWM	4,92	3 599	7 401	11 000	19 000	127 ABNT/2 800	19 000	900 x 20" x 10		30 065 566,00
F-11000	- chas. méd. Perkins inj. dir.	4,42	3 510	7 490	11 000	19 000	127 ABNT/2 800	19 000	900 x 20" x 10		28 567 190,00
F-11000	- ch. longo Perkins inj. dir.	4,92	3 546	7 454	11 000	19 000	127 ABNT/2 800	19 000	900 x 20" x 10		28 708 816,00
GENERAL MOTORS											
C-60	- chas. curto c/cab. gas.	3,96	2 990	8 010	11 000	18 500	151 cv/3 800	19 000	825 x 20" x 10	900 x 20" x 12	26 056 672,00
C-60	- chas. médio c/cab. gas.	4,43	3 025	7 975	11 000	18 500	151 cv/3 800	19 000	825 x 20" x 10	900 x 20" x 12	26 124 268,00
C-60	- chas. longo c/cab. gas.	5,00	3 210	7 790	11 000	18 500	151 cv/3 800	19 000	825 x 20" x 10	900 x 20" x 12	26 669 553,00
D-60	- chas. curto Perkins c/cab.	3,98	3 300	7 700	11 000	18 500	142 cv/3 800	19 000	825 x 20" x 10	900 x 20" x 12	34 466 597,00
D-60	- chas. médio c/cab.	4,43	3 350	7 650	11 000	18 500	142 cv/3 800	19 000	825 x 20" x 10	900 x 20" x 12	34 512 307,00
D-60	- chas. longo Perkins c/cab.	5,00	3 525	7 575	11 000	18 500	142 cv/3 800	19 000	825 x 20" x 10	900 x 20" x 12	34 925 969,00
A-60	- chas. curto c/cab. álcool	-	-	-	11 000	-	-	-	-	-	26 653 521,00
A-60	- chas. médio c/cab. álcool	-	-	-	11 000	-	-	-	-	-	26 722 502,00
A-60	- chas. longo c/cab. álcool	-	-	-	11 000	-	-	-	-	-	27 280 590,00
D-80	- chas. médio c/cab. diesel	-	-	-	18 500	-	-	-	-	-	48 086 375,00
D-80	- chas. longo c/cab. diesel	-	-	-	18 500	-	-	-	-	-	48 500 032,00
MERCEDES-BENZ											
L-1113/42	- chassi com cabina	4,20	3 765	7 235	11 000	18 500	147 SAE/2 800	19 000	900 x 20" PR 12		49 882 367,00
L-1113/48	- chassi com cabina	4,83	3 835	7 165	11 000	18 500	147 SAE/2 800	19 000	900 x 20" PR 12		50 680 413,00
LK-1113/36	- chassi com cabina	3,60	3 715	7 265	11 000	18 500	147 SAE/2 800	19 000	900 x 20" PR 12		50 043 969,00
VW CAMINHÕES											
E-11	- ch. curto (Alc. Chrys. 318)	3,99	2 970	7 880	10 650	18 500	156 ABNT/4 000	19 000	8 25 x 20" 10	9 00 x 20" x 12	30 555 575,00
E-11	- ch. méd. (Alc. Chrys. 318)	4,45	3 000	7 650	10 850	18 500	156 ABNT/4 000	19 000	8 25 x 20" 10	9 00 x 20" x 12	30 579 479,00
E-11	- ch. longo (Alc. Chrys. 318)	5,00	3 200	7 650	10 850	18 500	156 ABNT/4 000	19 000	8 25 x 20" 10	9 00 x 20" x 12	31 164 428,00
11-130/36	- ch. curto (MWM D229.8)	3,67	3 650	7 350	11 000	19 000	130 ABNT/3 000	19 000	9 00 x 20" 12	9 00 x 20" x 12	45 364 828,00
11-130/41	- ch. médio (MWM D229.6)	4,12	3 673	7 327	11 000	19 000	130 ABNT/3 000	19 000	9 00 x 20" 12	9 00 x 20" x 12	45 400 528,00
11-130/48	- ch. longo (MWM D229.6)	4,69	3 920	7 880	11 000	19 000	130 ABNT/3 000	19 000	9 00 x 20" 12	9 00 x 20" x 12	47 996 767,00
CAMINHÕES LEVES, PICKUPS E UTILITÁRIOS											
AGRALE											
TX 1200	- Álcool	2,60	1 670	1 200	2 870	-	90 cv a 2 200	-	6 50 x 16" x 8		21 274 800,00
TX 1200	- Álcool	2,50	1 670	1 200	2 870	-	90 cv a 2 200	-	6 50 x 16" x 8		sob consulta
TX 1600	- Diesel	2,50	3 570	1 600	3 570	-	63 cv a 2 600	-	7 00 x 16" x 8		sob consulta
TX 1600	- Diesel	2,60	3 570	1 600	3 570	-	63 cv a 2 800	-	7 00 x 16" x 8		25 185 106,00
FIAT AUTO											
Furgoneta	- Gasolina	2,225	760	420	1 200	-	57 SAE/5 600	-	145 SR 13 red. c/cinta de aço		9 627 260,00
Florino	- Gasolina	2,225	840	520	1 260	-	61 SAE/5 400	-	145 SR 13 red. c/cinta de aço		12 068 700,00
Pickup	- Gasolina	2,225	786	570	1 365	-	61 SAE/5 400	-	145 SR 13 red. c/cinta de aço		11 995 920,00
Furgoneta	- Álcool	2,225	760	420	1 210	-	62 SAE/5 200	420	145 SR 13 red. c/cinta de aço		9 156 670,00
Florino	- Álcool	2,225	840	520	1 365	-	62 SAE/5 200	520	145 SR 13 red. c/cinta de aço		11 512 760,00
Pickup	- Álcool	2,225	786	570	1 340	-	62 SAE/5 200	570	145 SR 13 red. c/cinta de aço		11 419 370,00
FIAT-DIESEL											
80 S/C	- com barra estabilizadora	3,00	2 440	5 360	7 600	-	112 SAE 2 400	13 000	750 x 16 x 12		35 747 130,00
80 S/N	- com barra estabilizadora	3,60	2 460	5 340	7 600	-	112 SAE 2 400	13 000	750 x 16 x 12		36 172 668,00
80 S/L	- com barra estabilizadora	4,17	2 480	5 320	7 600	-	112 SAE 2 400	13 000	750 x 16 x 12		36 656 516,00

roda, roda, roda,



MERCADO DE NOVOS

CAMINHÕES LEVES, PICKUPS E UTILITÁRIOS CAMINHÕES LEVES, PICKUPS E UTILITÁRIOS CAMINHÕES L

CAMINHÕES LEVES, PICKUPS E UTILITÁRIOS										
MERCADO		ENTRE EIXO (m)	TARA (kg)	CARGA (kg)	PESO BRUTO (kg)	3º EIXO ADAPTADO (kg)	POTÊNCIA (cv/rpm)	CAPACIDADE MÁXIMA (kg)	PNEUS	PREÇOS S/ ADAPTAÇÃO (Cr\$)
FORD										
F-100	Álcool	2,05	1 610	660	2 270				650 x 16-6	19 168 314,00
F-1000	Dísel	2,91	2 010	1 005	3 015		83 ABNT 3 000		700 x 16-8	32 190 142,00
F-2000	motor Ford MWM	3,41	2 095	2 010	4 105		83 ABNT 3 000		750 x 16-10	29 551 715,00
F-4000	motor Ford MWM	4,03	2 444	3 556	6 000		83 ABNT 3 000		750 x 16-10	26 652 506,00
GENERAL MOTORS										
146 NFE	perua veraneio álcool	2,92	1 910	—	2 510		122 cv/4 000		710 x 15 x 6	22 371 414,00
A-10 144 NDE	cab. e caç. álcool	2,92	1 570	555	2 125		75 cv/4 200		710 x 15 x 6	14 169 910,00
A-10P 144 NFE	ceb. e caç. álcool	2,92	1 680	625	2 305		122 cv/4 000		650 x 16 x 6	14 447 984,00
A-10/1000 243 NFE	cab e caç. álcool	2,92	1 555	1 465	3 020		122 cv 4 000		700 x 16 x 8	16 548 209,00
A-10/1000 254 NFE	chas. lg. c/caç. álcool	3,23	1 870	1 150	3 020		122 cv/4 000		700 x 16 x 8	17 150 237,00
C-10 144 NEE	chas. cab. e caç. gas.	2,92	1 000	545	2 125		90 cv/4 500		710 x 15 x 6	14 589 880,00
C-10P 144 NHE	cab. e caç. gas.	2,92	1 680	625	2 305		116 cv/4 000		650 x 16 x 8	14 821 557,00
C-10/1000 244 NHE	chas. ceb. e caç. gas.	2,92	1 810	1 210	3 020		151 cv/3 800		700 x 16 x 8	16 976 080,00
D-10 243 NNE	chas. cab. e s/caç. dísel	2,92	1 665	1 355	3 020		90 cv/2 800		700 x 16 x 8	25 121 274,00
D-10 244 NNE	chas. ceb. e caç. dísel	2,92	1 870	1 150	3 020		90 cv/2 800		700 x 16 x 8	25 681 463,00
D-10 254 NNE	chas. lg. ceb. e caç. dísel	3,23	1 970	1 050	3 020		90 cv/2 800		700 x 16 x 8	26 355 758,00
GURGEL										
X-12 TR	álcool	2,04	850	250	1 100		60 SAE/4 600		735 x 15" x 4	17 032 000,00
X-12 Caribe	álcool	—	—	1 050	2 100		60 SAE/4 600		—	17 692 000,00
X-12 Lona	álcool	—	—	1 050	2 100		—	—	—	16 755 000,00
G-800	Capota de fibra/álcool	2,20	—	1 100	—		—	—	—	21 158 000,00
E-500 CS	tração elétrica	1,967	—	400	—		10 kw/3 000-96 volts	—	175 70 SR 13 (radial)	26 511 000,00
E-500 Furgão	tração elétrica	1,967	—	400	—		10 kw/3 000-96 volts	—	175 70 SR 13 (radial)	26 925 000,00
E-500 CD	tração elétrica	1,967	—	400	—		10 kw/3 000-96 volts	—	175 70 SR 13 (radial)	28 728 000,00
MERCEDES-BENZ										
L-608 D/29	chassi com cabina	2,95	2 310	3 690	6 000		95 SAE 2 800	9 000	700 x 16" x 10	—
L-608 D/35	chassi com cabina	3,50	2 425	3 575	6 000		95 SAE 2 800	9 000	700 x 16" x 10	36 091 947,00
LO-608 D/35	chassi c/ parede frontal e pára-brisa, para furgão integral	3,50	2 205	3 795	6 000		95 SAE 2 800	9 000	750 x 16" x 10	33 993 367,00
LO-608 O/29	chassi c/parede frontal e pára-brisa, para furgão integral	2,95	2 090	3 910	6 000		95 SAE 2 800	9 000	750 x 16" x 10	—
PUMA										
2T	dísel	2,67	2 830	2 000	4 630		25,3 DIN 1600	2 000	750 x 16	27 150 443,00
4T	curto - dísel	2,90	2 000	4 000	6 000		—	4 000	750 x 16	29 413 697,00
4T	médio - dísel	3,40	2 000	4 000	6 000		—	4 000	750 x 16	30 817 809,00
TOYOTA										
O J50-L	capota de lona	2,28	1 580	—	2 000		85 SAE 2 800		750 x 16" x 4	24 452 600,00
O J50-LV	capota de aço	2,28	1 710	—	2 130		85 SAE 2 800		750 x 16" x 4	25 980 800,00
O J50-LV-B	perua de aço	2,75	1 760	—	2 650		85 SAE 2 800		750 x 16" x 4	32 305 000,00
O J55 LP-B	camioneta de aço	2,95	1 810	1 000	2 810		85 SAE 2 800		750 x 16" x 8	27 839 500,00
O J55 LP-B3	camioneta	2,95	1 810	1 000	2 810		85 SAE 2 800		750 x 16" x 8	26 598 900,00
O J55 LP-BL	pick-ups longa	3,35	1 754	1 000	2 754		94 SAE/1 800		750 x 16" x 8	29 487 500,00
VW CAMINHÕES										
6-80	Perkins 4.236	3,50	2 580	3 720	6 300		85 DIN/2 800	6 500	750 x 16" x 10	33 398 464,00
8-90	MWM D-229 4	3,50	2 635	3 720	6 355		91 DIN/3 000	6 500	750 x 16" x 10	35 713 572,00
6-140	álcool	3,50	—	—	—		—	—	—	33 216 561,00
VOLKSWAGEN										
Pick-up	com caçamba gas.	2,40	1 225	930	2 155		58 SAE/4 400		735 x 14" x 4	15 352 892,00
Pick-up	com caçamba dísel	2,40	1 305	1 075	2 380		60 SAE/4 900		735 x 14" x 8	24 344 082,00
Pick-up	com caçamba álcool	2,40	1 195	2 270	1 075		68 SAE/4 800		735 x 14"	14 432 831,00
Furgão	de aço gas.	2,40	1 085	1 070	2 155		58 SAE/4 800		735 x 14" x 4	13 943 302,00
Furgão	de aço álcool	2,40	1 155	1 005	2 155		68 SAE/4 800		735 x 14"	13 574 828,00
Furgão	de aço dísel	2,40	1 035	1 075	2 380		60 SAE/4 900		735 x 14" x 8	22 400 570,00
Kombi	standard	2,40	1 195	960	2 155		58 SAE/4 400		735 x 14" x 4	16 498 056,00
Kombi	standard álcool	2,40	1 190	1 005	2 155		68 SAE/4 800		735 x 14"	16 337 070,00
Kombi Pick-up	cab. dupla gas.	2,40	—	—	—		58 SAE/4 900		735 x 14" x 4	17 832 681,00
Kombi Pick-up	cab. dupla dísel	2,40	—	—	—		58 SAE/4 900		735 x 14" x 4	27 171 759,00
Kombi Pick-up	cab. dupla álcool	2,40	1 195	1 075	2 270		68 SAE/4 800		735 x 14"	17 319 095,00
ÔNIBUS E CHASSIS PARA ÔNIBUS										
FIAT-DIESEL										
80 OD		4,41	2 140	5 880	7 800		112 SAE/2 400		750 x 16" x 12 PR	32 402 167,00
FORD										
FB 4000		4,033	2 000	4 000	8 000		85 cv/3 000 ABNT		7,50 x 16" x 10	24 568 727,00
MERCEDES-BENZ										
1. C/parede frontal, inclus. pára-briss										
LO-608 D/29		2,95	2 090	3 910	6 000		95 SAE 2 800		750 x 16" x 10	—
LO-608 D/35		3,50	2 205	3 795	6 000		95 SAE 2 800		750 x 16" x 10	33 993 367,00
LO-608 D/41		4,10	2 330	3 670	6 000		95 SAE 2 800		750 x 16" x 10	34 478 547,00
2. C/parede frontal, sem pára-brisa										
LO-608 D/29		2,90	—	—	6 000		95 SAE 2 800		750 x 16" x 10	—
LO-608 D/35		3,50	—	—	6 000		95 SAE 2 800		750 x 16" x 10	33 623 924,00
LO-608 D/41		4,10	—	—	6 000		95 SAE 2 800		750 x 16" x 10	34 109 104,00
3. Chassis para ônibus										
OH-1316/51	motor traseiro	5,17	3 990	9 210	13 200		172 SAE/2 800		900 x 20" x 14	61 578 084,00
OH-1517/55	motor traseiro	5,55	4 475	10 525	15 000		187 SAE 2 200		1 000 x 20" x 16	78 390 285,00
OH-1313/51	chassi c/ motor dianteiro	5,17	4 120	8 880	13 000		147 SAE 2 800		900 x 20" x 14	56 891 920,00
OH-1313/51	chassi c/ motor traseiro	5,17	3 935	9 265	13 200		147 SAE 2 800		900 x 20" x 14	58 723 299,00
4. Ônibus monobloco										
O-364 11R	19 bancos duplos 352	5,55	—	—	14 500		147 SAE/2 800		900 x 20" PR 14	102 299 950,00
O-364 11R	19 bancos duplos 355/5	5,55	—	—	14 500		187 SAE/2 200		1 000 x 22" PR 16	116 728 709,00
O-364 12R	44 poltronas-inter. 352	5,55	—	—	13 200		147 SAE/2 800		900 x 20" PR 14	—
O-364 12R	44 poltronas-inter. 355/5	5,55	—	—	13 500		215 SAE/2 200		1 000 x 20" PR 16	142 049 871,00
O-364 13R	48 poltronas 355/6	5,95	—	—	14 800		239 SAE/2 200		1 000 x 20" PR 16	147 764 129,00
PUMA										
- chassi p/ ônibus dísel		—	—	—	—		—	—	—	27 941 266,00
- chassi p/ ônibus álcool/gasolina		—	—	—	—		—	—	—	26 373 742,00
SAAB-SCANIA										
S112-73	Standard	6,3	5 120	—	—		203 cv/DIN/2 200		1 100 x 22"	85 247 570,00
S112-73	Super mola	6,3	5 120	—	—		305 cv/DIN/2 000		1 100 x 22"	94 131 298,00
S112-73	Super ar	6,3	5 120	—	—		305 cv/DIN/2 000		1 100 x 22"	99 807 045,00
K112-33	Standard	3,3	5 410	—	—		203 cv/DIN/2 200		1 100 x 22"	88 786 974,00
K112-33	Super mola	3,3	5 410	—	—		305 cv/DIN/2 000		1 100 x 22"	97 670 702,00
K112-33	Super ar	3,3	5 410	—	—		305 cv/DIN/2 000		1 100 x 22"	107 425 055,00
VOLVO										
B-58E Rod.	suspensão/ar	8,50	—	—	—		250 cv/DIN/2 200		1 100 x 22" x 16	95 951 976,00
B-58E Urbano	suspensão/ar	6,50	—	—	—		250 cv/DIN/2 200		1 100 x 22" x 16	90 563 165,00
B-58E Urbano	articulado/ar	6,50	—	—	—		250 cv/DIN/2 200		1 100 x 22" x 16	191 418 647,00
B-58E Rod.	c/3º eixo	6,50	—	—	—		250 cv/DIN/2 200		1 200 x 22" x 16	130 915 695,00

o a, roda, roda, roda,



MERCADO

PNEUS E CARROÇARIAS PNEUS

PRODUÇÃO

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA INDÚS

PREÇOS DE CARROÇARIAS (*)

LINHA PESADA (SEMI-REBOQUES)
CARGA SECA(**)

- de 3 Eixos = Cr\$ 34.670.000,00
- de 2 Eixos = Cr\$ 28.652.000,00

GRANELEIROS⁽¹⁾()**

- de 3 Eixos = Cr\$ 40.533.000,00
- de 2 Eixos = Cr\$ 33.161.000,00

BASCULANTES()**

- de 3 Eixos = 25 m³ = Cr\$ 45.736.000,00
- de 2 Eixos = 20 m³ = Cr\$ 39.300.000,00

FURGÕES CARGA GERAL⁽²⁾()**

- de 3 Eixos = Cr\$ 48.986.000,00
- de 2 Eixos = Cr\$ 42.393.000,00

CARREGA TUDO⁽³⁾()**

- de 2 Eixos p/ 30 toneladas
- Plataforma rebaixada 6,00 x 2,80 = Cr\$ 37.459.000,00
- de 3 Eixos p/ 40 toneladas
- Plataforma rebaixada 6,00 x 2,80 = Cr\$ 49.593.000,00
- de 3 Eixos p/ 60 toneladas
- Plataforma rebaixada 6,00 x 3,00 = Cr\$ 60.067.000,00

EXTENSÍVEL⁽⁴⁾()**

- de 2 Eixos de 12,36 p/18,36 m = Cr\$ 38.218.000,00
- de 3 Eixos de 13,80 p/22,00 m = Cr\$ 46.415.000,00

TANQUES⁽⁴⁾

- de 3 Eixos - Cap. 30.000 l = Cr\$ 46.619.000,00
- de 3 Eixos - Cap. 28.000 l = Cr\$ 45.962.000,00
- de 3 Eixos - Cap. 25.000 l = Cr\$ 44.976.000,00
- de 2 Eixos - Cap. 22.000 l = Cr\$ 36.235.000,00

LINHA LEVE
TERCEIRO EIXO⁽⁵⁾()**

- Caminhões Médios = Cr\$ 10.170.000,00

CAÇAMBAS BASCULANTES⁽⁶⁾

- de 5 m³ - 1 Pistão = Cr\$ 8.190.000,00
- de 10 m³ - 2 Pistões = Cr\$ 12.239.000,00

FURGÕES CARGA GERAL⁽⁷⁾

- de 4,20 x 2,20 x 2,00 = Cr\$ 7.057.000,00
- de 6,00 x 2,60 x 2,40 = Cr\$ 9.984.000,00
- de 7,00 x 2,60 x 2,60 = Cr\$ 13.084.000,00
- de 8,00 x 2,60 x 2,60 = Cr\$ 14.166.000,00

(*) Preços médios praticados até 10/84 pelos filiados da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos para o Transporte Rodoviário.
A variação de preços entre os fabricantes oscila de 5 a 10%.
(**) Sem pneus, (1) para areia e brita (2) duralumínio (3) sem dolly (4) p/ cargas líquidas (5) balancim (instalado) (6) areia e brita; baixa pressão; ação direta, sem tomada de força (7) em duralumínio e instalado sobre chassis.
Fonte: ANFIR.

PREÇOS DE PNEUS

Medida	Novo	Recach.	Rec. (Q)	Rec. (F)
650-16	125.700	53.500	-	-
700-16	177.400	68.400	59.600	-
750-16	191.200	83.200	71.900	-
825-20	366.600	128.400	111.500	210.800
900-20	450.200	163.200	141.800	210.800
1000-20	557.100	195.100	169.700	229.300
1100-22	691.600	232.100	201.700	250.100

Borrachudos

Medida	Novo	Recach.	Rec. (Q)	Rec. (F)
650-16	145.200	60.800	-	-
700-16	192.800	75.300	64.000	-
750-16	243.400	91.300	79.300	-
825-20	422.200	141.200	122.800	219.000
900-20	569.800	179.500	155.900	219.000
1000-20	704.900	219.700	186.900	242.000
1100-22	795.300	255.300	221.600	286.100

Radiais

Medida	Novo	Recach.	Rec. (Q)	Rec. (F)
145R13	78.300	37.400	-	-
700R16	246.000	96.700	-	-
750R16	320.800	115.500	-	238.200
900R20	673.700	198.900	-	238.200
1000R20	863.900	237.800	-	251.300
1100R22	1.008.800	282.800	-	270.700

* Preços médios praticados até 22/10/84 pelos filiados à Associação Bras. dos Revendedores de Pneus e Assoc. das Empr. de Recauchutagem de Pneus e Ban dag. Preços válidos para compra à vista, no mercado paulistano. Rec. (Q) = Recapagem a quente; Rec. (F) = Recapagem a frio.

PRODUÇÃO

PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

PRODUÇÃO					MODELOS		VENDAS	
Set-83	Jan/Set-83	Set-84	Jan/Set-84	1984		Set-84	Jan/Set-84	
386	2.804	402	4.258	124.176	Cam. Pesados	412	4.302	
18	65	16	259	21.899	Fiat 180 190	17	232	
25	520	12	268	28.665	Fiat 210	-	-	
28	388	64	637	20.235	MB 1519 2219	20	440	
-	-	-	14	3.981	MB 1924 2624	76	633	
-	-	-	-	819	MB 1418 1929	-	6	
186	1.159	177	2.011	43.273	Scania	173	1.994	
129	672	133	1.067	5.304	Volvo	126	977	
643	6.973	861	8.776	188.282	Cam. Semi-Pesados	867	8.279	
2	2	-	-	11.609	GM 900 950	-	-	
4	124	30	469	6.305	GM D-70 Perkins	31	389	
-	-	-	-	644	GM D-70 DDAB	-	-	
8	70	-	-	9.129	Fiat 130 140	-	2	
4	526	72	544	15.974	Ford 13.000	71	547	
4	161	11	141	2.240	Ford 19-21000	11	134	
494	3.584	552	4.775	106.914	MB 1313 1513	526	5.055	
24	1.044	17	996	28.671	MB 2013 2213	68	1.088	
83	1.462	169	1.851	6.797	VW 13	160	1.664	
581	7.000	744	6.631	493.737	Cam. Med. Diesel	728	7.063	
4	4	-	-	14.888	CB 700 750	-	-	
46	1.147	179	1.190	76.210	Ford 11 12.000	149	1.152	
77	997	196	1.319	73.087	GM D-60 Perkins	156	1.320	
-	-	-	-	19.036	GM D-60 DDAB	-	-	
357	3.775	283	3.178	307.016	MB 1113	338	3.643	
97	1.077	86	944	3.500	VW 11	85	938	
58	512	37	663	332.267	Cam. Med. Gas.	38	642	
-	-	-	-	6.763	Cam. 700	-	-	
56	512	37	663	119.122	Ford F-600	-	-	
-	-	-	-	206.382	GM C-60	38	642	
720	7.818	1.519	11.771	234.593	Cam. Leves	1.470	11.385	
-	169	90	240	4.932	CB 400 Gas	-	126	
11	147	10	78	9.634	CB 400 Die	-	75	
255	4.010	800	5.818	6.769	Fiat 70 80	6	-	
358	2.855	337	3.629	125.055	Ford 4000	804	5.706	
2	2	2	2	80.407	MB 608	37	3.544	
104	260	28	284	5.094	Ford 2000	34	282	
-	377	254	1.722	2.702	VW 1400	248	1.652	
557	4.808	455	3.804	155.516	Ônibus	383	4.295	
356	3.034	318	2.310	2.684	Fiat 130	-	-	
95	889	48	672	89.748	MB Chassis	252	2.519	
52	507	61	518	51.353	MB Monobloco	62	948	
54	378	28	304	9.473	Scania	54	520	
-	-	-	-	2.258	Volvo	15	308	
3.802	34.297	5.378	47.220	877.380	Camion. Carga	5.360	48.489	
444	3.054	480	6.386	2.648	CB D-100	-	-	
-	316	-	-	49.009	Fiat Pick-up	427	5.945	
248	2.490	330	2.750	179.013	Ford F-75	-	-	
59	885	22	376	114.259	Ford F-100	342	2.694	
678	7.602	1.144	9.485	266.994	GM C-10 gas.	37	386	
341	1.442	227	2.072	266.994	GM C-10 die.	1.284	9.349	
341	2.042	232	2.228	76.037	Toyota pick-up	227	2.066	
852	7.934	1.310	9.101	29.515	Volks pick-up	219	2.116	
515	2.658	559	5.762	38.872	Ford F-1000	1.145	8.716	
494	5.834	1.072	9.060	23.797	GM C-10 álcool	670	6.137	
-	-	-	-	23.886	Ford Pampa	1.009	9.080	
142	1.804	130	991	238.120	Utilitários	87	964	
102	432	89	704	215.581	Ford	-	-	
40	966	41	287	14.661	Gurgal	55	693	
-	206	-	-	7.928	Toyota	42	271	
7.737	91.403	8.559	87.892	3.022.018	Camion. Passag.	8.593	94.830	
54.490	474.903	29.128	402.240	8.536.400	Automóveis	39.481	387.702	
69.124	632.062	57.211	574.044	14.202.569	Total Geral	87.429	568.341	

CARROÇARIAS PARA ÔNIBUS

Produção e Vendas Jan/Set e Set/84

EMPRESA ASSOCIADA	CARROÇARIAS PRODUZIDAS													
	URBANAS		RODOVIARIAS		INTERMUNICIPAIS		MICROS		ESPECIAIS		TRÔLEBUS		TOTAL GERAL	
	JAN SET	SET	JAN SET	SET	JAN SET	SET	JAN SET	SET	JAN SET	SET	JAN SET	SET	JAN SET	SET
CAIO	1.353	147	16	05	-	-	119	08	02	-	-	-	1.490	160
CAIO NORTE	27	04	-	-	03	-	-	-	-	-	-	-	30	04
MARCOPOLO	274	26	467	68	09	01	-	-	01	-	-	-	751	95
MARCOPOLO MINAS	288	-	-	-	30	-	-	-	-	-	-	-	318	-
ELIZIARIO	15	08	-	-	-	-	240	24	-	-	-	-	255	32
CONDOR	539	44	03	01	02	-	-	-	-	-	-	-	544	45
NIELSON	-	-	-	572	70	-	-	-	-	-	-	-	572	70
INCASEL	42	04	111	07	42	-	-	-	-	-	-	-	195	11
TOTAL GERAL POR TIPOS	2.538	233	1.169	151	86	01	359	32	03	-	-	-	4.155	417
EXPORTAÇÃO	197	09	19	03	-	-	09	02	02	-	-	-	223	14

Fonte: Fabus

e volta com lucros.

"Tudo roda melhor com Texaco"



O óleo que vai mais longe, garante melhor retorno.

Quando sua frota
usa Ursa, você pode
esperar um bom retorno.

Ursa é o óleo que mais
aceita serviço pesado,
tanto de carga, quanto de
passageiros.

Com ele, os seus
motores vão mais longe.
Ursa é um produto de quem



mais entende de óleos,
de assistência técnica e
de qualidade:
a Texaco.



TEXACO

Ursa. O óleo que vai mais longe.



“ORTB não terá o mesmo destino da DG-05. Sem ele, ninguém vai poder licenciar seus caminhões”

Moacyr Bermann

Castro — O cadastramento da DG-05 não tinha a mesma força de uma Lei, aprovada pelo Congresso, não era mandatório. A DG-05 buscava, principalmente, criar um cadastro de contribuinte do ISTR. Tanto é que foi baixada baseada exclusivamente na legislação daquele imposto. Hoje, pelo artigo 5º do decreto 89 872, o RTB é obrigatório e tem efeito de autorização legal para operar no sistema de transportes. A DG-05 não continha também nenhuma “amarração” para permitir a fiscalização direta. Já o RTB tem, pelo menos, duas “amarrações” muito importantes. Primeiro, substitui um diploma que extrapolava as suas finalidades e dá ao Ministério dos Transportes autoridade para exigir a obediência completa à legislação sobre o transporte rodoviário de cargas. A segunda é que o RTB tornou-se condição prévia e essencial para o licenciamento dos veículos.

P — *Como é o decreto regulamentador, na sua estrutura básica?*

Bermann — Basicamente, o que o decreto pretende é implantar o registro obrigatório como pré-condição para o funcionamento de transportadores. Esse registro possibilitará o conhecimento de toda a gama de atividades exercidas por todos os operadores. Concede a todos os transportadores um alvará de funcionamento e dá autoridade ao Ministério dos Transportes para baixar atos reguladores, dentro da dinâmica exigida pela operação de transportes. Isso possibilitará maior eficiência e racionalização do sistema. O regulamento cria a Câmara Brasileira de Usuários de Transportes, que pretende discutir e analisar os efeitos de todos os atos a serem editados. Sua

finalidade é colher as opiniões de todos os setores e permitir a transportadores, Governo e usuários conhecerem as dificuldades de cada setor envolvido na atividade. Essa Câmara será o fórum de debates de todos os problemas levantados.

P — *Quais as reivindicações dos empresários do setor que não puderam ser atendidas na regulamentação?*

Castro — Quem pensa que conseguimos a regulamentação com facilidade está muito enganado. As discussões foram longas. Tanto é que a lei previa sua regulamentação em 90 dias e o trabalho levou quase um ano. Um dos pleitos básicos não atendido foi a proibição da comercialização direta de fretes pelo carreteiro. Em compensação, as empresas garantiriam ao autônomo um frete mínimo. Pretendíamos, para facilitar a implantação do RTB, que a Junta Comercial, pelo menos, por dois anos, não fizesse registro de empresas. Este capítulo foi cotado e substituído por uma autorização de compra de veículo (“nada obsta”), para evitar que tivéssemos que envolver também o Ministério da Indústria e Comércio na regulamentação. Pretendíamos também que o RTB se convertesse em condição prévia para registro de empresa ou alteração de contrato na Junta. Isso sem falar em assuntos onde queríamos uma regulamentação mais abrangente, com determinações que não pudessem ser mudados a todo momento. Ela, hoje, ainda depende de uma série de instruções e normas que, por certo, levarão algum tempo ainda para serem baixadas e cumpridas.

P — *Quais os aspectos positivos da regulamentação?*

Costa — Na realidade, a regulamentação não atendeu a tudo aquilo que a gente desejava, mas atendeu à maior parte dos pontos que colocamos como fundamentais para que o decreto funcionasse. A amplitude da lei é muito superior àquela que imaginávamos que pudesse ocorrer. É superior, inclusive, à regulamentação do transporte de passageiros, que disciplina apenas o transporte interestadual e internacional. A nossa abrange o transporte rodoviário de cargas realizado em todo o território nacional, em vias públicas ou rodovias. A criação da Câmara foi uma grande vitória, que representa a consolidação da posição democrática do Ministro. Os princípios que nortearam a regulamentação, até aqui, vão persistir, graças à sua existência, e vão permitir a institucionalização do diálogo.

O RTB vai ser um documento obrigatório, a autorização legal para que

operador de transportes funcione. A possibilidade de o Ministro suspender o ingresso de novos transportadores no mercado, se os levantamentos feitos pelo DNER, concluírem que a demanda já está suficientemente atendida, é outro ponto positivo.

“Empresa de carga própria não pode mais fazer fretes”

Uma reivindicação antiga e muito importante, atendida pelo regulamento, foi a proibição de o transportador de carga própria operar cobrando frete. Hoje, a carga própria não pode mais fazer fretes para terceiros. O regulamento de transporte de bens mantém e confirma a legislação a respeito do capital estrangeiro, ou seja, a lei 6 813, de 1980. Houve também, no regulamento, uma definição bastante ampla de responsabilidade civil do transportador. Só a longo prazo, nós vamos avaliar a verdadeira importância disso. A inclusão obrigatória no conhecimento das “condições gerais do transporte” é um ponto extremamente importante, pois transforma o conhecimento num verdadeiro instrumento de contrato de transporte. A recusa pelo destinatário de receber a mercadoria, agora deve ser justificada por uma declaração do transportador.

A responsabilidade do cliente pelos prejuízos causados ao transportador por inobservância de obrigações legais e deficiências de embalagem é outra inovação.

A legislação abre também, a possibilidade de o transportador reter qual-



“Queríamos proibir o autônomo de comercializar frete. Nisso, o decreto não nos atendeu”

Oswaldo Dias de Castro

quer mercadoria do cliente para garantir o pagamento de frete, e representa a ampliação de um princípio consagrado pelo Código Comercial. A regulamentação cria mecanismos para municiar o DNER com dados estatísticos mais confiáveis. Os transportadores estarão obrigados a se registrarem e a fornecerem melhores informações sobre suas atividades. Haverá também incentivos e benefícios fiscais privativos dos transportadores comerciais. Além disso, o direito adquirido dos que já operavam antes da lei, de 21 de abril de 1983, será respeitado. Finalmente, abre-se a perspectiva da participação das entidades de classe no processo de implantação do regulamento.

P — Há muitos anos, o setor luta pela regulamentação. De repente, vêm o ISTR, a DG-05, a lei do capital estrangeiro, a lei da carga perigosa, e, agora, a regulamentação propriamente dita. Não é muita lei para um setor que, poucos anos atrás, era totalmente livre?

Castro — Para quem não tinha nada, qualquer lei que surja pode parecer demais. Mas, acho que ainda temos apenas o mínimo necessário e esse mínimo precisa ser complementado. Na verdade, não temos tantas leis, pois uma regulamentação acabou substituindo a outra. Além do mais, a empresa organizada nunca terá dificuldades de cumprir tudo isso.

P — A regulamentação só interessa aos transportadores na medida em que ajuda a melhorar o mercado e possibilite a cobrança de fretes mais justos. O Decreto 89 874 atinge esses objetivos?

Bermann — Atinge. Na verdade, a intervenção do Estado no setor só se justifica para facilitar o desenvolvimento da atividade e eliminar injustiças. Para obter esse equilíbrio entre oferta e procura, nós temos necessidade de conhecer com maior profundidade o que realmente está acontecendo no setor, para, então, podermos adotar as medidas adequadas.

P — A frota nacional está com dez anos de idade média. Além disso, a produção da indústria de caminhões tem caído vertiginosamente, nos últimos anos. O que pode acontecer com o transporte se a economia do País voltar a crescer? Não seria o caso de a regulamentação ter criado um mecanismo voltado para a renovação da frota nacional?

Ribeiro — A indústria nacional produziu 102 mil caminhões em 1980, 76 mil, em 1981, 44 mil em 1982 e 36 mil em 1983. Nesses últimos quatro

anos, houve um “deficit” acumulado de 150 mil caminhões. Há poucos dias, o vice-presidente da Anfavea disse, num debate, que as fábricas levariam, no mínimo, um ano, para voltar ao nível de produção de 1980 e, de três a cinco anos, para tirar essa diferença. A nossa economia já está voltando a crescer, especialmente agora, com a inauguração da BR-364, que integra o Mato Grosso e Rondônia ao resto do País. Se essa recuperação persistir, o sistema de transportes pode entrar em pane.

Quanto ao mecanismo, ele já existe. O artigo 39 da regulamentação prevê benefícios fiscais e estímulos governamentais exclusivos para os transportadores que tiverem o RTB. Temos também reivindicações sendo analisadas pelo Governo e projetos em andamento no Congresso, de melhores condições de financiamentos para o setor.



“Com a recuperação econômica, nosso sistema de transporte rodoviário pode entrar em pane”.

Sebastião Ubson Ribeiro

P — O decreto não cuidou de dois aspectos vitais: concessão de linhas e tabelamento de tarifas. Vale à pena uma regulamentação que não cuida desses dois pontos?

Castro — O mais importante é a possibilidade de se controlar a oferta e a demanda. A concessão obrigatória de linhas amarraria muito o transportador. Tiraria a versatilidade e a mobilidade do TRC. Em determinados troncos, até poderia haver concessão de linhas. Mas, isso não é imprescindível.

P — A regulamentação protegeu adequadamente o carreteiro?

Ribeiro — Um dos pontos-chaves da regulamentação foi proibir as empresas de carga própria de fazer frete. Uma

proteção mais adequada ao carreteiro seria o frete mínimo. Mas, sabemos que existe uma enorme concorrência no setor, que dificulta a medida. Faltou também, na regulamentação, uma melhor definição sobre o papel do ônibus no transporte de carga. Isso seria uma boa medida para reduzir a oferta.

P — Por que foi excluída do RTB a vinculação com as Juntas Comerciais?

Magalhães — Havia problemas práticos e operacionais para realizar essa vinculação. Mas, a exclusão não prejudica a eficiência do regulamento, pois existe “amarração” com o licenciamento.

“Vamos cumprir a lei. Quem deve ISTR, vai ter de pagar”

P — A empresa de carga própria fica proibida de receber frete. Mas, as distribuidoras de derivados de petróleo podem? Por que a exceção?

Magalhães — O que está proibido é que a transportadora de carga própria ofereça seus serviços para aqueles produtos que não sejam de sua fabricação, sua propriedade ou a elas entregue em consignação. Nesses casos, é claro que ela pode transportar e receber o frete. Apenas, ela não pode ser comerciante de transporte.

P — Como provar o exercício anterior da atividade, para atender à exigência do artigo 7º da regulamentação?

Magalhães — As normas do RTB encaminhadas ao Ministro são muito simples, pois não pretendemos complicar a vida de ninguém. Valem tanto o registro anterior pela DG-05, quanto o contrato social. Estamos aceitando qualquer tipo de documento oficial que prove o exercício da atividade. O recibo de entrega da documentação fornecido pelo correio já funcionará com um registro provisório, com validade de um ano. Neste prazo, o DNER estudará a necessidade ou não de complementação. Também a implantação da Câmara poderá acontecer rapidamente, proporcionando, desde o início, contato permanente com usuários e transportadores. Assim, os atos e regulamentos baixados serão mais adequados ao sistema e a entrada do Governo, como fiel de balança na organização do transporte rodoviário, resultará benéfica para o País.

P — O decreto da regulamentação diz que a expedição do RTB depende de que comprovação pelo interessado de que possui idoneidade para o exercício da atividade, de que dispõe dos meios

para exercê-la e detém capacidade de transporte exigida para a área de operação e especialização pretendida. Diz ainda que o Ministro dos Transportes expedirá as normas para a comprovação dessas exigências. Esses requisitos aplicam-se só aos novos transportadores ou também aos que já operavam na data da lei? Está-se pensando, por exemplo, em frota mínima ou capital mínimo? Os requisitos variarão conforme a especialidade ou região operada?

Bermann — O registro deverá ser muito fácil para aqueles que já estão inscritos. As exigências de documentação serão simples e outras exigências serão perfeitamente compatíveis com a situação atual. Nesse momento, o Governo não pretende trazer qualquer dificuldade ou empecilho ao exercício da atividade e sim ordená-la para alcançar maior eficiência.

P — Pela lei, o transportador autônomo só pode ter um caminhão. Como é que se poderá exigir das empresas uma frota mínima? Não haverá um hiato entre a frota do carreteiro e a empresa?

Bermann — As instruções do RTB vão resolver isso, de maneira bem simples e coerente. Aguardem.

P — O Ministro dos Transportes declarou que a instalação da Câmara dos Usuários será ainda este mês. Onde e como será realizada esta reunião?

Castro — Será ainda nos próximos dias, até o fim do mês. O Ministro viajou

para a Itália, mas estará de volta breve e deverá fazer isso rapidamente. Todo esse processo de registro será detonado ainda este ano. Caso contrário, no ano que vem, os transportadores ou proprietários de caminhões de mais de 8 t não poderão licenciar seus veículos.

Magalhães — O DNER já preparou todo o material sobre o RTB e vamos submetê-lo brevemente ao Ministro.



“As normas e formulários do RTB serão muito simples. Não pretendemos complicar a vida de ninguém”.

Francisco Magalhães

P — Qual será a medida repressiva contra motorista que não portar o RTB?

Bermann — O veículo estará sujeito a retenção para regularização, conforme

estabelece o Código Nacional de Trânsito.

P — Como irá funcionar a ligação Detran-DNER para o fornecimento do “nada obsta” exigido pelo regulamento?

Bermann — O “nada obsta” será fornecido pelo DNER, por solicitação do interessado e comunicado imediatamente à autoridade pública com jurisdição sobre a sede da empresa.

P — Até que ponto o poder público municipal participará do RTB? Por que os municípios não estão representados na Câmara dos Usuários? Como integrar as fiscalizações municipal, estadual e federal?

Bermann — A integração pode ser feita através de entendimentos e convênios. Isso interessa ao DNER. Quanto à participação dos Municípios na Câmara, ficaríamos numa situação muito difícil, para escolher entre mais de 7 mil qual seria o representante. De qualquer forma, há na Câmara representantes do Denatran e dos Estados que estão sempre em contato com as autoridades municipais.

P — Há um número enorme de empresas de transportes com o ISTR atrasado. A regulamentação exige, para inscrição no RTB, a certidão de quitação do ISTR. Não seria o caso de se pensar, desde logo, num esquema especial de parcelamento desses débitos?

Bermann — O que houve, em muitos casos, foi mais que o não pagamento. Muitas vezes, o transportador repassa

Transportadores aprovaram a reunião eletrônica

Com imagem gerada diretamente da sede da NTC em São Paulo, o programa “TRC em debate nacional” nasceu para suprir uma deficiência de comunicação detectada pela entidade. “A idéia surgiu da constatação de que os meios convencionais de comunicação precisam ser, necessariamente, completados pelos meios eletrônicos”, diz Thiers Fattori Costa, presidente da NTC.

De fato, sendo nacional, a entidade vinha recebendo dura críticas, por restringir suas atividades (seminários, cursos e reuniões) à cidade de São Paulo. Com isso, beneficiava apenas os sócios locais e duplicava um serviço já prestado pelo sindicato de São Paulo.

Com a utilização do circuito fechado da Embratel, estabeleceu-se uma divisão mais racional de trabalho. A NTC limita-se a gerar os programas, enquanto os sindicatos locais encarregam-se de organizar a recepção e a reprodução. Além do mais, conseguem

se uma enorme redução de despesas. “O deslocamento de uma única pessoa de uma capital do Nordeste para São Paulo fica mais caro que a transmissão do programa para a mesma capital”, explica Costa.

Outra vantagem é a recuperação do custos pela venda de anúncios. De fato, tanto a produção do programa (Cr\$ 15 milhões), quanto a sua recepção em dez praças (Cr\$ 9,5 milhões) foram inteiramente cobertas por dois patrocinadores, a Ipiranga e a Pamcary.

As avaliações mostram que a experiência deu certo. Literalmente, 100% das pessoas que compareceram ao auditório da NTC acreditam que a nova modalidade de comunicação atende ao seu objetivo. Quanto ao programa em si, há algumas dissidências, mas o índice de aprovação permanece alto (93,7% acham que ele atendeu aos objetivos). Nada menos que 97,9% acreditam que foi bem elabo-

rado (a produção técnica foi realizada pela TV Direta). E 95,8% querem a repetição periódica desse tipo de programa. A duração divide as preferências entre 3 horas (41,6%) e 2 horas (37,5%).

Um dos senões foi a ausência de retorno de vídeo. Isso, no entanto, segundo o Secretário do Conet, Dimas Barbosa, foi proposital. “Com perguntas ao vivo, haveria menos de 10 minutos para cada entidade. Utilizando-se o telex, muitas perguntas não puderam ser respondidas durante o programa. Mas, ficaram registradas e serão atendidas diretamente”.

Outra crítica recaiu sobre a grande diversidade de temas abordados. Alguns deles, como a regulamentação (70%), carga perigosa (48,3%) e roubo de carga (39,5%) despertaram grande interesse. Outros, como o noticiário geral do setor (22,9%) e a estrutura de representação do TRC (16,6%), nem tanto.

Nova Ebert Super

Em 2 minutos esta máquina monta e desmonta um pneu sem deixar marcas



A máquina Ebert Super 1001/0001 é a mais revolucionária máquina de montar, desmontar e abrir pneus. Sistema hidráulico perfeito, comandada por pedais, fácil de operar e não dá problemas de mecânica. Por tudo isso, já conquistou a preferência de mais de 3 mil empresas no Brasil e no exterior. Mas nem por isso deixamos de aperfeiçoá-la. A nova Ebert Super está melhor ainda com o novo motor de 4 CV: mais pressão na válvula de segurança; braços mais reforçados que lhe proporcionam maior rapidez e segurança no trabalho. Peça uma relação das empresas que preferiram a EBERT SUPER e certifique-se.

CAMINHÕES E AUTOMÓVEIS

Rodovia Federal BR 116, nº 3104 e 3116 - End. Tel. "ADEBERT". Fone (0512) 95.1954 e 95.2458 - C. Postal 32 CEP 93.300 NOVO HAMBURGO-RS

Visite nosso stand no XIII Salão Nacional do Automóvel - Parque Anhembi - SP., de 09 a 18 de novembro de 1984.



Assine TM agora

Valor Anual Cr\$ 24.000,00 (doze edições)
Enviar cheque em nome da Editora TM Ltda com os seguintes dados:

Nome _____
Cargo que ocupa _____
Empresa _____
Ramo Atividade _____
Enviar meus exemplares para:
 End. Particular
 End. Empresa
Endereço _____
Bairro _____ Cep _____
Cidade _____ Estado _____
Assinatura _____

Editora TM Ltda
a/c depto Circulação

Editora TM Ltda

Rua Saíd Arach, 306
Cep. 04003 S. Paulo - SP Bairro. Paraíso
Fone. 572-2122

o ISTR ao seu cliente. Nesses casos, está havendo apropriação indébita. A lei exige, claramente, o certificado de quitação. E nós não temos poder para modificar a lei. No entanto, passado o primeiro estágio de registro, se verificarmos que, realmente, o fato é este, buscaremos uma solução lógica e adequada para o assunto. Por enquanto, cumpre-se a lei. Quem deve, tem que pagar.

Arneiro - Deve pagar com juros e correção monetária. A lei exige. Sabemos que, se isso acontecer, vai quebrar muita gente. Mas, acho que tem que quebrar mesmo, porque não é justo metade pagar e outra metade não pagar. No início, o usuário era co-responsável pelo recolhimento do imposto. No entanto, houve uma modificação, retirando essa co-participação. A partir daí, é que houve essa sonegação, pois o usuário deixou de ser o fiscal.

P - Como anda o projeto de extinção do ISTR, apresentado à Câmara pelo deputado Denisar Arneiro?

Arneiro - O projeto já passou pela Comissão de Comissão e Justiça e pela Comissão de Transportes. Está na Comissão de Economia. Eu queria justificar a apresentação do projeto. Eu fui um dos homens que mais lutou para que o TRC recebesse aquilo que muitos classificavam com uma penalização. Eu achava que, pagando imposto, deixaríamos de ser marginalizados. Mas, a lei não pegou. Certa época, visitei uma grande empresa no Rio que nunca recolhera ISTR. O dono achava muito mais barato ter Cr\$ 20 milhões na gaveta permanentemente à disposição de algum fiscal que, porventura, aparecesse. Eu fiquei chocado com aquilo. Visitei outras empresas e contatei que metade pagava e a outra meta-



"O dono não pagava ISTR. Tinha Cr\$ 20 milhões na gaveta para comprar fiscal. Achei isso um absurdo".

Denisar Arneiro

de não pagava. Achei que isso era um abuso.

P - O DNER concorda com o projeto do deputado Denisar Arneiro? Se não concorda, por que não ajuda a fiscalizar o recolhimento desse tributo?

Bermann - Não podemos concordar. Esse imposto ainda poderá salvar o sistema rodoviário. No momento, ele não retorna ao TRC. Mas, esperamos que esse fato não será permanente. Os impostos gerados pelo setor rodoviário a ele deverão retornar. Mesmo porque a carência de recursos é muito grande no transporte. Achamos que a fiscalização deve ser mais rigorosa e estamos procurando uma maneira de colaborar nisso com a Receita Federal.

São treze os formulários do RTB

Já estão na mesa do Ministro Cloraldino Soares Severo as instruções para implantação do RTB. O pacote é constituído de treze formulários e dos manuais ensinando como preencher cada um deles.

Apesar do grande número de impressos, cada operador do TRB precisará preencher, no máximo, três deles, como o caso das empresas de transportes. Os caminhoneiros apresentarão apenas dois, sendo um o seu auto-atestado de idoneidade.

Segundo uma fonte do DNER, serão os seguintes os formulários utilizados:

- 1) Solicitação da declaração de "nada obsta", prevista pelo regulamento (o DNER concederá a declaração na própria folha de solicitação);
- 2) Formulário para registro da ETC, solicitando dados sobre a empresa;
- 3) Declaração de idoneidade, passada e firmada pela própria empresa interessada;
- 4) Relação dos veículos de cada transportador;
- 5) Relação de reboques e semi-reboques;
- 6) Formulário específico para o autônomo, com dados do proprietário e do veículo;
- 7) Declaração de idoneidade do autônomo;
- 8) Registro do transportador de carga própria;
- 9) Registro de empresas locadoras de veículos;
- 10) Certificado de registro da empresa de transporte, passado pelo DNER;
- 11) idem do autônomo;
- 12) idem da empresa de carga própria;
- 13) idem da empresa locadora de veículos.

"TODA CIDADE PRECISA DE UM TRABALHADOR COMO ESTE"



ESTADO DE SANTA CATARINA

Reconstrução
é nossa bandeira.



Vamos fazer melhor.

À Volkswagen Caminhões Ltda.
São Bernardo do Campo - SP

Prezados Senhores:

O Estado de Santa Catarina sofreu, em 1983, a maior catástrofe de sua história.

Vendavais, chuvas torrenciais, granizo e enchentes, que voltaram a se repetir recentemente, danificaram seriamente a infra-estrutura de transportes do Estado, atingindo milhares de pequenas propriedades rurais, causando graves perdas às famílias de agricultores, base de nossa economia, fundada no capital nacional e na pequena unidade produtora - urbana e rural.

Os caminhões Volkswagen que integram a frota do DER/SC tiveram oportunidade, nessas ocasiões, de mostrar serviço, desenvolvendo uma variada gama de ações, desde a distribuição dos donativos que materializam o generoso espírito de solidariedade dos brasileiros, passando pela execução dos pesados serviços de reconstrução de estradas, participando no transporte de insumos agrícolas e executando serviços de conservação rodoviária, com pleno êxito.

As 6 primeiras unidades de caminhões Volkswagen foram adquiridas em 1982, em caráter experimental; um ano depois, foram adquiridos **mais** 24 caminhões, reflexo da satisfação manifestada pelos engenheiros e motoristas do DER/SC, responsáveis por sua operação.

Ajudaram-nos muito. São bons trabalhadores.

Cordialmente,

Marcos João Rovaris
Secretário dos Transportes e Obras



Caminhões
Volkswagen.
A maior carga
de perfeição.

Regulamentação leva setor à controvérsia

Ao que tudo indica, um dos poucos projetos de regulamentação que não absorveu, num intenso diálogo, as reivindicações de toda a categoria é o

divulgado através da portaria 221 do DAC, Departamento de Aviação Civil, disciplinando o funcionamento das agências de carga aérea. Tanto assim que, mesmo contando com a concordância do presidente da Abaca, Associação Brasileira dos Agentes de Carga Aérea, o projeto tem dissidentes dentro da própria associação, constituída por uma maioria de agentes estrangeiros.

Dos quarenta associados, que representam dez por cento da categoria, quase a metade deles, segundo o advogado Carlo Barbieri Filho são empresas de outros países e que, de nenhuma forma, concordam em abrir mão de 4/5 de seus capitais, que, segundo a norma, devem ser integralizados, vendidos, para empresas nacionais. Entretanto, segundo Mário Furegati, presidente da Abaca, a maioria das exigências da regulamentação também consta da disciplina imposta pela maior parte dos países.

Entre as controvérsias do projeto, está a obrigatoriedade de as empresas somarem um capital de 5 000 ORTN,

O regulamento dos agentes de carga aérea, baixado sem a participação de toda categoria, causa protestos, tanto de empresas nacionais como das estrangeiras

Cr\$ 89,34 milhões, montante que um grande número de empresas nacionais considera exagerado, principalmente, pelo prazo exíguo que têm para integralizá-lo: noventa dias.

Para Mario Furegati, no entanto, essa exigência é o mínimo necessário para qualquer empresa agenciadora de carga aérea possa fazer um serviço profissional. “É o absolutamente essencial para que a empresa tenha uma Kombi, acessórios e instalações”, diz Furegati, para quem, através do estabelecimento destas normas, o setor, finalmente, poderá prestar um apoio correto e ágil.

Segundo a Associação, além das cem empresas filiadas à IATA, Associação Internacional de Transporte Aéreo, outras trezentas atuam no setor com a permissão do SNEA, Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias. “Neste último grupo”, diz ele, “apenas um simples carimbo permite que qualquer empresa entre para o segmento”. Desta forma, afirma a Abaca, sem qualquer infraestrutura e sem pessoal especializa-

do, essas empresas têm gerado uma grande concorrência predatória contra as empresas especializadas.

“Com a disciplina”, explica Augusto Soeiro da Silva, secretário da entidade e gerente da Mesquita, “os usuários, a partir de agora, terão grandes vantagens com a melhor assessoria dos agenciadores, além de terem diminuídos os tempos de manuseio e os custos de frete”. Soeiro é de opinião que, a falta de entrosamento de uma série de empresas com os procedimentos habituais, causava desperdício de tempo, além de estorvar o trabalho das companhias aéreas.

Porém, toda a validade da regulamentação é posta em cheque pelo advogado dos agentes estrangeiros, Carlo Barbieri: “A portaria é totalmente ilegal”, afirma, “a começar pela determinação da venda de 4/5 dos capitais para as empresas nacionais, violando o código civil e a lei do capital estrangeiro”. Para tanto, o advogado cita o artigo 153 da Constituição Federal: a lei não prejudicará o direito adquirido, o ato jurídico perfeito e a coisa julgada.

“O DAC não tem competência para regulamentar o setor”

Além disso, afirma Barbieri, “o DAC não tem competência para normalizar o setor, mas, sim, o Ministério da Aeronáutica”. Com o decreto 73 603/74 às mãos, destaca o advogado que ao DAC compete propor as normas e assegurar seu cumprimento apenas e, por ser subordinado ao Ministério, cabe a este baixar portarias.

De outra forma, a isonomia consagrada pela Carta Magna e pelo artigo 2º da Lei 4 131/62, que estabelece que “ao capital estrangeiro que se investir no país será dispensado tratamento jurídico idêntico ao capital nacional, em igualdade de condições, sendo vedadas quaisquer discriminações”, diz Barbieri, arrematando que a portaria “é inconstitucional”.

“Como se pode, além disso, vender 4/5 de uma empresa de dois ou três milhões de dólares em noventa dias?” pergunta. Para Barbieri, isto nada mais é do que o sucateamento destas empresas, algo ainda mais lamentável, quando se sabe que a atividade é responsável por 10 mil empregos diretos ou indiretos.

“Isto, sem se falar no retrocesso profissional da categoria”, diz, “já que aqui estão trabalhando profissionais que repassam uma tecnologia formada em faculdades especializadas da Europa”. A eficiência das empresas



Muitos empresários reclamam da portaria, que pode prejudicar as exportações

ESTE É O SÍMBOLO
DA QUALIDADE E DO
ATENDIMENTO.



MICHELIN

**5 vezes
melhor!**

1. **MAIS QUALIDADE** - Feito pelo inventor e primeiro fabricante de pneus radiais do mundo.
2. **MAIS QUILOMETRAGEM** - Mais rendimento seja qual for o caso. Michelin só fabrica pneus radiais.
3. **MAIS ECONOMIA** - O pneu Michelin consome menos combustível.
4. **MAIS RESULTADOS** - 5 tipos diferentes cada um bem adaptado ao seu trabalho.
5. **MAIS ATENDIMENTO** - É distribuído por especialistas que também conhecem há muito o seu veículo.



o amigo do motorista

MICHELIN [®]

envolvidas, segundo Barbieri, pode ser medida pela queda, nos últimos anos, das tarifas aéreas de ou para o Brasil. Como exemplo, o advogado cita o frete Brasil-Alemanha, que baixou de 20 para apenas 5 marcos por quilograma.

É preciso lembrar, que o aspecto mais importante do transporte aéreo de cargas é a reciprocidade entre países e que medidas podem surgir do estrangeiro para cá. "Não é um ato inteligente, principalmente, num país que depende em muito de suas exportações", conclui.

As empresas estrangeiras acusam que não houve consulta às bases, às empresas, pela Abaca e que, mesmo pertencendo àquela associação, "o artigo 3º da portaria dá direito de veto à Abaca superior ao do DAC", ou seja, a Abaca passa a ser juiz sobre pedidos de autorização de funcionamento de novas empresas, "o que pode vir a



Furegati e Barbieri: os prós e contras da regulamentação

privilegiar grupos", entende Carlo Barbieri.

Enquanto isso, Mario Furegati afirma que, para o setor, o ideal é a formação de empresas fortes, o que sugere a criação de *pools* pelas pequenas empresas, "levando para todos os clientes serviços homogêneos e profissionais", que dariam um impulso ainda maior para as empresas agenciadoras de carga no Brasil.

"Além da regulamentação", diz Furegati, "o que precisamos para desenvolver o segmento é a regulamentação das cargas consolidadas e do pagamento cambial aos agentes no exterior".

Entretanto, grande parte das empresas não está nem preocupada com isso. O que esperam, e rapidamente, é que a Abaca, através de seu presidente, sugira ao DAC algumas mudanças, para que todo o setor entre em harmonia. "A conciliação interessa a todos", diz Frank Blochmann, da Schenker, "tanto às empresas estrangeiras, quanto às empresas nacionais de pequeno porte".

Mais importante ainda, diz, é que uma regulamentação necessária é aquela que atenda aos interesses da grande maioria da classe, o que, inegavelmente, só pode vir à tona sob um intenso diálogo de todos os seus componentes.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL, usando das atribuições que lhe confere o art. 30, § 2.º, da Portaria n.º 50/GM5, de 06 de maio de 1975, com a redação dada pela Portaria n.º 455/GM5, de 09 de abril de 1984, resolve:

Art. 1.º - Baixar as instruções anexas para funcionamento das Agências de Carga Aérea doméstica e internacional no País.

Art. 2.º - Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3.º - Revogam-se as disposições em contrário.

INSTRUÇÕES ANEXAS À PORTARIA N.º 221/SPL, DE 05 DE SET. 1984

Art. 1.º - O agenciamento no País de carga aérea doméstica e internacional é considerado serviço auxiliar da aviação civil e só pode ser explorado mediante autorização do Departamento de Aviação Civil.

Art. 2.º - A autorização para agenciamento de carga será dada somente a pessoa jurídica constituída no País, com administração a cargo de brasileiros residentes no Brasil.

Art. 3.º - O pedido de autorização para funcionamento de empresa agenciadora de carga aérea será dirigido ao Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil, por intermédio da Associação Brasileira de Agentes de Carga Aérea, instruído com a seguinte documentação:

- 1 - atos constitutivos;
- 2 - prova de nacionalidade brasileira dos sócios administradores;
- 3 - prova de inscrição dos sócios no Cadastro de Pessoas Físicas do Ministério da Fazenda;
- 4 - prova de idoneidade econômico-financeira e operacional e de infra-estrutura para o agenciamento de carga aérea;
- 5 - certidões de regularidade de situação da empresa e dos sócios perante os órgãos fiscais, previdenciários;
- 6 - certidões negativas da Justiça do local da sede.

§ 1.º - Os atos constitutivos deverão revestir a forma de sociedade anônima ou de sociedade por quotas de responsabilidade limitada. No primeiro caso, as ações deverão ser nominativas.

§ 2.º - A exigência da parte final do parágrafo anterior se aplica às pessoas jurídicas acionistas da empresa agenciadora de carga.

§ 3.º - Tratando-se de empresa já em operação, a exigência do item 1 (constituição) será feito com os atos iniciais e todas as posteriores alterações contratuais ou estatutárias.

Art. 4.º - Dos atos constitutivos deverão constar as seguintes cláusulas obrigatórias:

- 1 - capital equivalente a 5.000 (cinco mil) ORTN's, devidamente subscrito e integralizado;
- 2 - subscrição por brasileiros de 4/5 (quatro quintos) pelo menos do capital social com direito de voto; essa percentagem deverá ser observada nos aumentos do capital social;
- 3 - atribuição dos cargos de administração a brasileiros residentes no País;
- 4 - proibição de participação no capital com mais de 20% à pessoa física ou jurídica não ligada ao transporte de carga;
- 5 - proibição de transferência do controle acionário sem a prévia autorização do Departamento de Aviação Civil.

Parágrafo Único. A empresa deverá fazer constar dos seus atos constitutivos a sua finalidade de agenciadora de carga aérea, vedada a adoção de nome de outra empresa já autorizada a funcionar no País ou no exterior.

Art. 5.º - Além da escrituração exigida pela legislação sobre sociedades comerciais, as empresas agenciadoras de carga aérea deverão manter escrituração específica,

de acordo com plano uniforme de contas aprovado pelo Departamento de Aviação Civil.

Art. 6.º - As empresas agenciadoras de carga ficarão sujeita à fiscalização do Departamento de Aviação Civil, na forma dos arts. 77, 78 e 79 do Código Brasileiro do Ar.

Parágrafo Único. Aplicam-se-lhe, igualmente, as disposições constantes do Grupo III do art. 156 do Código Brasileiro do Ar.

Art. 7.º - As empresas agenciadoras de carga aérea deverão remeter ao Departamento de Aviação Civil os seguintes elementos, dentro dos prazos a seguir estipulados:

- 1 - até o dia 20 do mês seguinte, o movimento geral das operações realizadas, no período do mês anterior, com as Companhias de Transporte Aéreo;
- 2 - até 30 dias após a regularização, cópia de toda e qualquer alteração contratual ou estatutária, além do balanço com demonstrativo da conta de lucros e perdas;
- 3 - até 30 dias após a regularização, cópia de alteração da composição societária, comprovando que permanecem atendidas as exigências necessárias à obtenção do registro da Agência de Carga Aérea no D.A.C.;
- 4 - anualmente, até o último dia de janeiro, a relação dos seus funcionários integrantes do Setor de Agenciamento de Carga Aérea, com os respectivos "currículos".

Art. 8.º - Os AWB's somente poderão ser emitidos por Agências de Carga Aérea autorizadas a funcionar na forma desta Portaria, ficando expressamente vedada às empresas de transporte, brasileiras ou estrangeiras, a entrega desses documentos a pessoas ou entidades não credenciadas como Agência de Carga Aérea.

Art. 9.º - A empresa autorizada a funcionar no agenciamento de carga aérea só poderá exercer suas atividades na área compreendida pelo Estado de sua sede, podendo, porém, abrir filiais em outra Unidade da Federação, desde que previamente autorizada pelo Departamento de Aviação Civil.

Parágrafo Único. Independem de autorização as filiais que já constem dos atos constitutivos e suas alterações das empresas e que estejam em funcionamento.

Art. 10.º - Se o aeroporto da sede operacional da empresa não oferecer movimento satisfatório de embarque e desembarque de carga internacional, a empresa poderá solicitar ao D. A. C. mudança para outro local ou fazer contrato de atendimento com outra congênera, para representá-la.

Art. 11.º - As empresas agenciadoras de carga aérea perceberão pelo seu serviço a comissão aprovada pelo Departamento de Aviação Civil.

Art. 12.º - Fica criada no Departamento de Aviação Civil a Comissão de Coordenação de Carga Aérea - COMCARGA - com a participação de representantes do Ministério da Aeronáutica, do Sindicato das Empresas Aeroviárias e da Associação Brasileira dos Agentes de Carga Aérea, para estudar o problema da carga aérea em todos os seus aspectos.

Parágrafo Único. Poderão fazer parte da Comissão, a juízo do Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil, representantes de outros órgãos públicos cuja atuação se torne necessária à consecução dos objetivos da Comissão.

Art. 13.º - As atuais empresas agenciadoras de carga aérea doméstica e internacional terão o prazo de 90 (noventa) dias, contados da data de publicação da Portaria que aprova estas instruções, para proceder à sua adaptação ao que nela está disposto.

Art. 14.º - Os casos omissos serão resolvidos pelo Diretor-Geral do Departamento de Aviação Civil.

Ten. Brig.-do-Ar LUIZ FELIPPE CARNEIRO DE LACERDA NETTO
Diretor-Geral

CAMINHÕES AGRALE TX. LIÇÃO DE ECONOMIA E DESEMPENHO.

Equipados com os mais modernos componentes da indústria automobilística, os Caminhões AGRALE TX são fortes, ágeis, robustos e super econômicos.

Em duas opções de combustível e capacidade de carga:

Na versão 1600 Diesel (Motor MWM)

Na versão 1200 Alcool (Motor GM).

Um conceito de cabine moderno, os Caminhões AGRALE oferecem uma área de carroceria em média 80% maior que dos veículos de sua categoria, proporcionando com isso maior capacidade de carga.

Tudo isso, mais o baixo custo de manutenção e o menor consumo de combustível, fazem dos Caminhões AGRALE TX os veículos ideais para cidade ou campo.

Vá ver de perto os Caminhões AGRALE TX no Revendedor AGRALE de sua cidade, e conheça uma nova lição de economia e desempenho sem tamanho.



AGRALE TX

1200 e 1600 · ALCOOL E DIESEL
Força que não tem tamanho.



Estrada Federal BR-116 - km 145 - Caixa Postal 1311

Telex (0542) 156 - 95100 - Coxias do Sul - RS - Brasil

Aos poucos, o ro-ro vai conquistando a confiança do cliente

Sete anos depois da viagem experimental do navio Autolloyd, o ro-ro brasileiro contabiliza muitos fracassos. No entanto, o sistema parece estar, finalmente, readquirindo a confiança dos usuários. Hoje, onze empresas já operam quase vinte navios, na cabotagem e no longo curso.

Operado por onze empresas, o sistema de transporte de navios ro-ro já se consolidou no Brasil e “resolverá brilhantemente o futuro da cabotagem no país”, afirma o presidente da Associação Brasileira dos Armadores de Rol-on-roll-off — Abaro, Almirante Antonio Saboia. Segundo o presidente da Associação Nacional dos Armadores de Transporte Intermodal — Anarti, Laurits Lachmann, o setor necessita apenas de alguns reparos para a sua consolidação.

Um destes reparos, talvez, seja justamente a busca de um consenso entre os armadores, hoje representados por duas associações com as mesmas finalidades, mas divididas por questões de condução política nas reivindicações da classe.

Divergências internas à parte, o fato é que a frota brasileira de navios especializados neste transporte já atinge quase 20 embarcações próprias, entre as que se encontram em operação ou contratadas, operando em toda a costa brasileira e no longo curso.

Da primeira experiência com navios ro-ro no Brasil, através da aquisição do navio Autolloyd, em 1977, pelo Lloyd Brasileiro — A Volkswagem antes tinha realizado experiências com navios *carriers* na exportação — muitas coisas mudaram na fisionomia da cabotagem, inclusive para o próprio Autolloyd, hoje inexplicavelmente encostado no *pier* particular da empresa, na praça Mauá.

A implantação do sistema, na cabotagem, teve que lutar, principalmente, contra o desgaste já instalado no transporte de carga geral devido ao excesso de roubo e, em muitos casos, ineficiência das empresas, além da forte concorrência do rodoviário, mais rápido e versátil.

Esta situação de descrédito, segundo o presidente da Anarti, Laurits Lechmann, obrigou as empresas a pra-

No início da operação da empresa, conta o presidente da Anarti e da Navemodal, quando procuramos os embarcadores, tivemos uma boa receptividade, mas sempre ouvíamos que teríamos a carga depois que o sistema mostrasse que era confiável. “Readquirir esta confiança, aliás, tem sido objeto de um exercício diário que requer uma atenção permanente em relação à dinâmica do transporte e à concorrência do caminhão”, diz ele.

Segundo Laurits Lachmann, em percursos longos, o ro-ro tem demonstrado superioridade de serviço em relação ao caminhão, no transporte porta a porta. Na opinião do presidente da Kommar, José Carlos Franco de Abreu, esta vantagem que os navios ro-ro permitiram readquirir na cabotagem é de sua operação mais rápida e segura em relação aos navios convencionais. “Na rota Santos-Manaus, por exemplo, estes na-

vios, além da prioridade de atracação nos portos, podem operar com chuva em Santos, evitando um problema crônico enfrentado pelos navios convencionais, além de terem acesso mais fácil ao porto de Manaus, pelo menor calado dos ro-ro. Também, em ambos os portos, estes navios não levam mais de um dia de operação”, diz ele.

O Diretor de Operação da Navemodal, Rui Menezes, vê ainda outras vantagens. Na opinião dele, a confiabilidade de que o sistema vem readquirindo tem também uma relação direta com o



Os ro-ro nacionais, já em operação, atestam a euforia de um mercado forte

ticarem fretes iniciais abaixo do carreteiro até que readquissem a confiança do embarcador.

No caso da Navemodal, uma associação entre o grupo Lachmann e Paulo Ferraz, a empresa ainda se encontra com um rombo Cr\$ 3 bilhões, devido aos prejuízos que teve que acumular no início da operação, quando realizava viagens com seus navios praticamente vazios, “porque tínhamos que provar que o sistema é eficiente e que não haveria roubos e avanias”, diz Laurits Lachmann.

porte das empresas. “Uma empresa de navegação investe grandes somas para montar seu esquema de transporte e, exatamente por isto, não vai se descurar de sua estrutura, que não tem termos de comparação com o carreteiro. Além disto, a containerização das cargas aumentou sensivelmente a segurança no transporte marítimo contra roubos, o que vem afetando fortemente o transporte rodoviário”, diz ele.

A Navemodal, que, até agora, vinha operando apenas entre Santos e Salvador está iniciando outra linha para o Recife. Tem transportado, no sentido *northbound*, principalmente, produtos alimentícios em contêineres, obtendo de 60% a 70% de ocupação de seus navios. No sentido *southbound*, as embarcações descem com praticamente 100% de ocupação com produtos do pólo petroquímicos de Camaçari. “Em média, o frete é 20% mais barato que o caminhão, mas pode flutuar dependendo da época, do produto ou das quantidades”, diz o diretor de Operações da Navemodal.

Uma nova e preciosa carga, no entanto, veio se juntar às demais, após um contrato assinado com a Cosipa. “O contrato com a Cosipa desestabilizou a subida do caminhão, que deixou de dispor de uma boa parcela de carga nobre como é o produto siderúrgico. Com isto, a Navemodal pode captar mais carga de descida”, segundo o presidente da empresa, Laurits Lachmann.

Segundo a Gerência de Comunicação da Cosipa, o sistema ro-ro “revelou muitas vantagens sobre o transporte rodoviário, especialmente em relação à rapidez, prazo de entrega e condições da carga, raramente comprometida devido ao mínimo manuseio dos produtos. Além de que, proporciona significativa economia de combustível derivado do petróleo”. O potencial de consumo da região representa a remessa mensal de 5 mil toneladas de laminado de aço.

A primeira experiência foi feita através da remessa de um lote de 225 toneladas, sob a forma de laminados não planos não revestidos, destinados ao mercado de Salvador, a bordo do navio Apody, da Navemodal. Na distribuição dos produtos aos clientes, o transporte por carretas chegou a uma distância de até 30 quilômetros do porto baiano.

Na opinião de Laurits Lachmann, no entanto, em percursos menores do que este a empresa necessita ter alta eficiência para “empatar” com o caminhão. “Além disto, com poucos navios na linha, ainda existe vulnerabilidade do sistema em relação ao rodoviário, mas quando estiverem em operação todos os quatro navios próprios,



Lachmann: vencemos os caminhões

haverá possibilidade de até 10 viagens/mês, o que significará uma verdadeira ponte marítima”, diz ele.

Esta alta eficiência operacional, certamente, é o que se pedirá da Transnave, que tem três navios de 2 500 toneladas de porte bruto, cada um, contratados com o estaleiro Corena, de Itajaí, Santa Catarina, e que, segundo o presidente da empresa, Alarico Salomão, se destinarão a linhas de curta distância. Esta encomenda representa um investimento de US\$ 20 milhões.

Com a entrada em operação do último navio da série contratada pela Navemodal, o Araguay, que realizou prova de mar nos dias 16 e 17 de outubro, a Navemodal consolidará também uma linha para Recife, cujo mercado é bastante promissor, segundo o diretor de Operações da empresa, Rui Menezes.

Atualmente a Navemodal já realizou embarques de tubos da Petrobrás para Maceió e Aracaju, tendo posicionado contêineres vazios em Recife. Nesta viagem, realizada pelo navio Apody, a tripulação deparou-se com



Salomão: alta eficiência operacional

algo que já está ligado ao folclore marítimo do Brasil: o prático do porto de Aracaju — homem encarregado de guiar o navio pelo canal de acesso ao porto — vai de terra até o navio a nado, vencendo um percurso de quase uma milha. E não é por outra razão que se tornou conhecido como Zé Peixe.

Para Manaus, o serviço hoje é prestado pelas empresas Kommar, Comodal e Di Gregorio, que dividem as cargas típicas de e para a região. No sentido *northbound* vão principalmente insumos para as indústrias instaladas na Zona Franca, veículos zero quilometro e alimentos, descendo basicamente com produtos acabados das indústrias locais.

Do Autolloyd ao Araguay, sete anos de uma estória cheia de idas e vindas

Se o transporte pelo sistema roll-on-roll-off hoje é uma realidade, ela se deve, em boa parte, ao sonho de um Ministro (Ver TM junho de 1977). No dia oito de junho de 1977, o Ministro Dirceu Nogueira assistia o embarque de 501 veículos a bordo do Autolloyd, adquirido no exterior, com destino a Belém e Manaus. Era o primeiro ro-ro de bandeira brasileira.

Hoje, muita coisa se alterou na fisionomia do transporte intermodal no país e, em especial, em navios roll-on-roll-off. Já na primeira viagem do Autolloyd, notava-se a ausência de um esquema comercial prévio — ele retornou vazio de Manaus e, hoje, encontra-se esquecido há vários meses no *pier* particular do Lloyd Brasileiro. Mas a inércia havia sido quebrada, como afirmou o Ministro Dirceu Nogueira no dia daquele histórico embarque.

Acreditando no futuro do sistema, e no próprio aperfeiçoamento tecnológico que já deslanchava em outros mercados, outros empresários se lançaram àquele desafio. Surgiram a Transrol e a Comodal, com dois navios gêmeos construídos na Espanha. A Transrol apostava no seu forte esquema terrestre, e no de seu sócio a Transportadora Coral, e a Comodal vislumbrava, talvez, o futuro de uma grande frota, batizando seu navio de Comodal I.

Mas nada disto ocorreu, e ambas quase foram tragadas pela forte concorrência do rodoviário, pela legislação portuária ultrapassada e pelo descrédito dos embarcadores pela cabotagem. A Transpol mudou-se. Foi para a grande cabotagem, atingindo a Argen-

Atestado de maioridade

A equipe de **Transporte Moderno** conquistou o primeiro lugar no I Prêmio Mercedes-Benz de Jornalismo. Não é a primeira vez que a revista é premiada. Em 1975, obteve o primeiro lugar no Prêmio Scania. Em 1976, arrebatou o primeiro, o segundo e o terceiro lugares no mesmo Prêmio. Em 1977, ainda no Prêmio Scania, conseguiu o segundo lugar em trabalhos coletivos e o segundo em reportagens individuais. E, em 1980, trouxe para casa o Prêmio Telesp de Jornalismo, na categoria "Transportes". Tais conquistas atestam a maioridade de quem contribui, há 21 anos, para aperfeiçoar o transporte brasileiro. São 247 edições falando diretamente aos homens-chave do setor. Ou milhares de páginas de um jornalismo cada vez melhor.



Resultado do I Prêmio Mercedes-Benz de Jornalismo

1.º lugar: Revista Transporte Moderno
jornalistas: Pedro Bartholomeu Neto
Carlos Frederico de Carvalho
Franklin Marques Machado

Trabalho: "Realidade do Transporte Brasileiro"

2.º lugar: Jornal O Estado de São Paulo
jornalistas: Charles Magno Medeiros
Moacir Castro
Malu dos Santos

Trabalho: "Transporte Coletivo Urbano –
Suplemento sobre SP 2000"

3.º lugar: Jornal Veículo
jornalista: Aloísio Alberto Ribeiro
Trabalho: "Cidades Médias, Era do Sufoco"

Comissão Julgadora:

Stanley F. Baptista – Secretário Transportes Urbanos do Ministério dos Transportes.

Rogério Belda – Diretor da ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos.

Augusto Villas Boas – Presidente da Associação Brasileira de Imprensa

José Roberto Ripper – Vice-Presidente da Federação Nacional dos Jornalistas Profissionais.

Joelmir Beting – Jornalista (Bandeirantes, Folha de São Paulo, o Globo)


Editora TM Ltda

tina, e, posteriormente, portos do Pacífico, no longo curso, apesar dos protestos da Lolisa. A Comodal, após um período de afretamento de seu navio ao Lloyd Brasileiro consolidou-se na rota Santos-Manaus.

Outros passos vieram. A Coral, após divergências internas com seu sócio, pretendia implantar uma empresa de navegação própria. Os transportadores rodoviários, numa disputa pelo comando da carga, se uniram para formar a OTM - Operadora de Transportes Modais. A Di Gregorio, que controla uma boa fatia das cargas de e para Manaus pelo transporte rodoviário, montou e mantém sua empresa armadora. A Superpesa e a Grancarga, empresas rodoviárias de transporte superpesado, adquiriram seus navios ro-ro.

Pelo mar surgiram a Kommar, a Navemodal, a Global, a Transnave e a Mercantil. A Kommar recebeu em outubro seu primeiro navio próprio, o Karisma, e se encontra com duas encomendas em fase final de estudo no BNDES. Construído na Inglaterra, por força de um pacote econômico de Governo a Governo, o Karisma tem um navio gêmeo, o Jaqueline, da Hippermodal, e que foi palco de sérias disputas. Hoje, o navio está afretado ao Lloyd Brasileiro e a Hippermodal concordatária.

Mas, outras encomendas surgiram e estes navios só não estão ainda operando porque a Divisão da Superintendência Nacional de Marinha Mercante, que deixou de ter a incumbência de financiar a construção de navios, atraiu fortemente várias encomendas.

A Navemodal está recebendo seu quarto navio em novembro, construído no estaleiro Mauá, sócio da empresa através da Mercantil. A Global, no dia 7 de outubro afretou o Mercandian Senator, de 7 200 toneladas de porte



O Autolloyd, o primeiro ro-ro, operava sem planejamento comercial

bruto e iniciou as operações ro-ro no longo curso. Dois navios de 9 mil toneladas de porte bruto estão em fase final de estudos no BNDES para servir na rota entre o Brasil e a África.

Também a Transnave, talvez a mais afetada pela divisão da Sunaman, já em 1982, encomendava no estaleiro Corena, em Itajaí, Santa Catarina, uma série de tres embarcações ro-ro de 2 500 toneladas de porte bruto cada uma.

Hoje, o transporte pelo sistema roll-on-roll-off já é uma realidade tanto na cabotagem como no longo curso. Mas, houve época em que se acreditou que tudo seria tragado. Muitos passos ainda deverão ser dados para o seu total amadurecimento. Ou, como dizia TM em sua edição de dezembro de 1980: "Quem viver verá".

A infra-estrutura já melhorou. Mas, a burocracia ainda atrapalha muito

Nos últimos anos foram investidos Cr\$ 18,781 bilhões, a preços médios de 1984, na implantação de uma infra-estrutura portuária para operação com navios roll-on-roll-off, beneficiando nove portos brasileiros. Estes investimentos foram, basicamente, para adaptação das instalações de acostagem para navios que operassem com rampa reta, na pôpa.

No porto de Cabedelo, foram investidos Cr\$ 721,9 milhões na construção de uma rampa de concreto e de dolphins de atracação; no de Salvador foram investidos Cr\$ 416,8 milhões na construção de rampa de concreto e pavimentação do pátio; no de Paranaguá Cr\$ 1,483 bilhão para a mesma finalidade, assim como no de Imbituba, onde foram investidos Cr\$ 746,9 milhões. No porto de Capuaba, foram

investidos Cr\$ 1,133 bilhão na construção de rampa de concreto e dolphins.

Nos portos de Belém, Salvador e Rio de Janeiro foram executados serviços de pavimentação de pátios com recursos próprios das Companhias Docas locais, no valor total de Cr\$ 7,579 bilhões.

No porto de Santos, onde foram investidos Cr\$ 5,7 bilhões, foram realizadas obras no cais para permitir a atracação de navios tanto de rampa lateral como na pôpa, além de preparação de várias áreas para o estacionamento de veículos, e que somam 73 528 metros quadrados.

O investimento de Cr\$ 18,781 bilhões, a preços de 1984, em infra-estrutura portuária (veja box) venceu grande parte dos problemas operacionais que o sistema roll-on-roll-off vinha enfrentando em seu início. Mas ainda restam muitas etapas a serem vencidas no terreno burocrático para que este sistema atinja a sua maturidade.

O presidente da Anarti, Laurits Lachmann aponta, principalmente, as dificuldades impostas pela Secretaria da Receita Federal quanto ao trânsito de contêineres estrangeiros em território nacional e quanto aos tributos pagos.

Segundo o diretor de Operações de Navemodal, Rui Menezes, a empresa está encontrando dificuldades para utilizar contêineres estrangeiros posicionados em Recife para fazer o transporte de cargas entre aquele porto e Santos, devido à Instrução Normativa nº9, da Receita Federal, que impede o seu uso. Esta posição, no entanto, segundo o Diretor da Navemodal, é contrária à regulamentação da lei de contêineres, de agosto de 1977 que, em seu artigo 21, permite o uso do contêiner estrangeiro no transporte doméstico de mercadorias "entre o porto em que for esvaziado até onde receber mercadorias de exportação".

"O Brasil é o único país onde uma Instrução Normativa vale mais que



Dirceu Nogueira inaugurou o sistema



Costa Couto: investe-se em rapidez

uma lei aprovada no Congresso e regulamentada por Decreto assinado pelo presidente da República”, diz.

A utilização de contêineres estrangeiros pela cabotagem brasileira, segundo o presidente da Anarti, Lauritis Lachmann, traz ainda uma série de problemas na parte de custos operacionais. “O aluguel do contêiner estrangeiro é pago em dólares e o frete na cabotagem é recebido em cruzeiros, ocasionando uma perda efetiva de 10% para empresa pela ação da correção cambial”, afirma ele.

Armadores da Amazônia criticam ro-ro

Os técnicos da Diretoria de Navegação Interior da Superintendência Nacional de Marinha Mercante confirmam que “a orientação da Superintendência é manter a concorrência na linha Belém-Manaus, em níveis saudáveis”, entre o ro-ro da cabotagem e o chamado “ro-ro caboclo”. A posição do Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial e Lacustre e das Agências de Navegação no Estado do Pará — Sindarpa, no entanto, é bem diversa. Eles acusam a Sunamam de agir, quase que deliberadamente, para deteriorar a atividade na região.

Segundo os técnicos da Diretoria da Sunamam, “a coexistência entre as duas atividades é perfeitamente compatível”, porém, segundo o Sindicato, “todos sabem que, na região, o equilíbrio do fio da navalha é o que preside as operações do mercado entre a oferta e a demanda de transporte interiorano. E esse equilíbrio vai ser rompido, com certeza, se prosseguir a atual política da Sunamam”.

As questões levantadas pelo Sindarpa, no entanto, não são colocadas sobre homens, mas analisadas dentro de uma perspectiva histórica, na qual os homens são instrumentos, nunca agen-

tes. O atual diretor de Navegação Interior da Sunamam, engenheiro Newton Figueiredo, por exemplo, é visto como um técnico altamente capaz. Sua passagem da Empresa de Navegação da Amazonia para a Sunamam é encarada como uma “valiosíssima decisão das autoridades superiores”.

O Sindarpa, no entanto, não poupa a Sunamam de críticas, contrapondo afirmações realizadas em épocas diferentes. Entre elas, duas feitas pelo seu Superintendente em 1982, Elcio Costa Couto, e outra, em junho de 1983, pelo atual, Almirante Jonas Correa da Costa. Em 1982, dizia Costa Couto que, quanto à definição de projetos e programas nacionais, “normalmente, se definia um grande projeto, e depois se tratava de investir nos transportes para chegar lá. Investia-se num transporte mais rápido que pudesse gerar benefícios no mais curto prazo. E, evidentemente, se tratava do transporte rodoviário... em prejuízo da alternativa do transporte hidroviário”.

Apenas um ano depois, os empresários ouviram do Almirante Jonas que “facilmente se pode concluir que a gênese comercial e operacional não é

SE FOSSE PRECISO, A GENT



Este ano estamos comemorando 50 anos de vida. E temos a mais absoluta certeza de que, se fosse preciso, começaríamos tudo de novo. Do mesmo modo, com a mesma determinação e vontade de

vencer, seguindo à risca uma filosofia de trabalho que sempre buscou novas soluções. Nesse meio século, a meta da Viação Garcia sempre foi o Homem, como beneficiário final de um serviço a ser prestado e

como parte vital da empresa. Pois de nada teria adiantado nosso pioneirismo no setor do transporte, se esse pioneirismo não tivesse uma função social a ser cumprida. Por isso é difícil separar a história de nossa empresa da história de nossa cidade, de nosso Estado. Os pioneiros chegavam e era preciso transportá-los. E lá ia a Catita, cobrindo todos os dias os 25 quilômetros entre Londrina e Jataizinho. Era a nossa primeira linha,





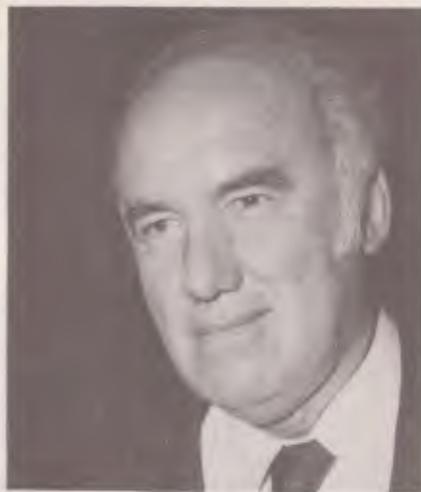
As balsas são numerosas no Amazonas

boa”, que “os fretes elevados retratam o grau de ineficiência operacional de suas frotas, a manutenção precária das máquinas e equipamentos e uma administração pouco profissional”, e, finalmente, que “há empresários ricos com empresas pobres e endividadas”.

Dizendo estar trabalhando “infrutiferamente para evitar que se concretize a extinção dessa atividade regional”, o Sindarpa acusa a Sunamam de não ter mantido a palavra empenhada numa série de ocasiões. “A Sunamam asseverou que as concessões tinham condicionantes que seriam fiscalizadas. No caso da Kommar, de que não ultrapassaria 300 contêineres por mês, correspondentes a apenas 10% do fluxo de

Belém a Manaus. Já na 10ª viagem, o navio daquela empresa transportava 325 desses módulos de carga. Quanto à Di Gregorio seria a mesma compelida a retirar do tráfego Belém-Manaus a quantidade de balsas equivalentes à capacidade do navio. E mais, ao término do período concedido para opção definitiva, a empresa deixaria de ser fluvial e ficaria apenas na cabotagem. Ambas, segundo a Sunamam, só transportariam cargas cativas, o que também não ocorreu”, diz o documento do Sindarpa.

Os empresários da navegação fluvial da calha do Amazonas, segundo o Sindicato, foram levados a investir pesadamente na aquisição de novos meios de transporte após o desenvolvimento da Zona Franca de Manaus, a fim de atender às necessidades de transporte subsequentes, ocasionando uma superoferta de transporte com a entrada em operação das empresas de cabotagem. “E nós, da navegação fluvial”, diz o presidente do Sindarpa, Roberto Simões, “entendemos menos ainda quando o Sr. Ministro de Estado diz que restará para nós o trabalho da hidrovia do Rio Madeira, cujo percurso da perna rodoviária é superior ao da que se pretende eliminar na rota São Paulo/Belém”.



Belém-Manaus: maior tráfego do país

Além disto, como a legislação sobre Imposto de Renda não é suficientemente explícita quanto à incidência no aluguel de contêineres, a Secretaria da Receita Federal vem cobrando 33% sobre o valor pago, o que representa novo aperto financeiro para as empresas de cabotagem. “No longo curso não há esta incidência, além das empresas receberem seus fretes em dólares”, diz o presidente da Anerti.

A isenção do Imposto de Renda sobre o aluguel do contêiner é uma

E FARIA TUDO OUTRA VEZ.



era o começo de tudo. Hoje, comparando a Catita, nosso primeiro ônibus, com o Paradiso e o Diplomata 380, as últimas palavras no setor, sentimos que o laço mais forte a unir esses dois extremos é o amor com que tudo se fez. Se hoje



nosso ônibus correm velozes pelo asfalto de três Estados é porque dois homens, entre tantos que fazem parte de nossa história - Celso Garcia Cid e José Garcia Villar - dirigiram a pequena e valente Catita pelas picadas de lama e pó, caminho dos pioneiros, estrada do futuro.



VIAÇÃO GARCIA



Seu lar nos caminhos do Brasil

das condições principais apontadas pelo presidente da Anarti para que, não só possa haver uma solidificação do transporte de cabotagem pelo sistema roll-on-roll-off, mas de todos os meios que fazem parte do intermodalismo.

Laurits Lachmann acredita ser necessária também uma dinamização da legislação aduaneira, hoje com excesso de burocracia, para elevar a eficiência do sistema. "Como não se fabrica contêineres no Brasil, a legislação deveria ser mais ampla quanto ao tempo de permanência do contêiner estrangeiro em território nacional", diz. Hoje, pela lei de contêiner, ele só pode permanecer 180 dias no país.

Uma forma de incentivar a indústria nacional, na opinião do presidente da Anarti, seria permitir que as locadoras nacionais encomendassem 50% do volume de contêineres que operam, em indústrias brasileiras, ficando isentos de ICM, de IPI e através de financiamento da Finame para estas compras.

Lachmann acredita que isto representaria um incentivo básico para a consolidação da indústria nacional de contêineres, além de proporcionar uma substancial economia de divisas. "Hoje temos cerca de 30 mil contêineres girando no mercado brasileiro, e que são responsáveis pelo envio anual de



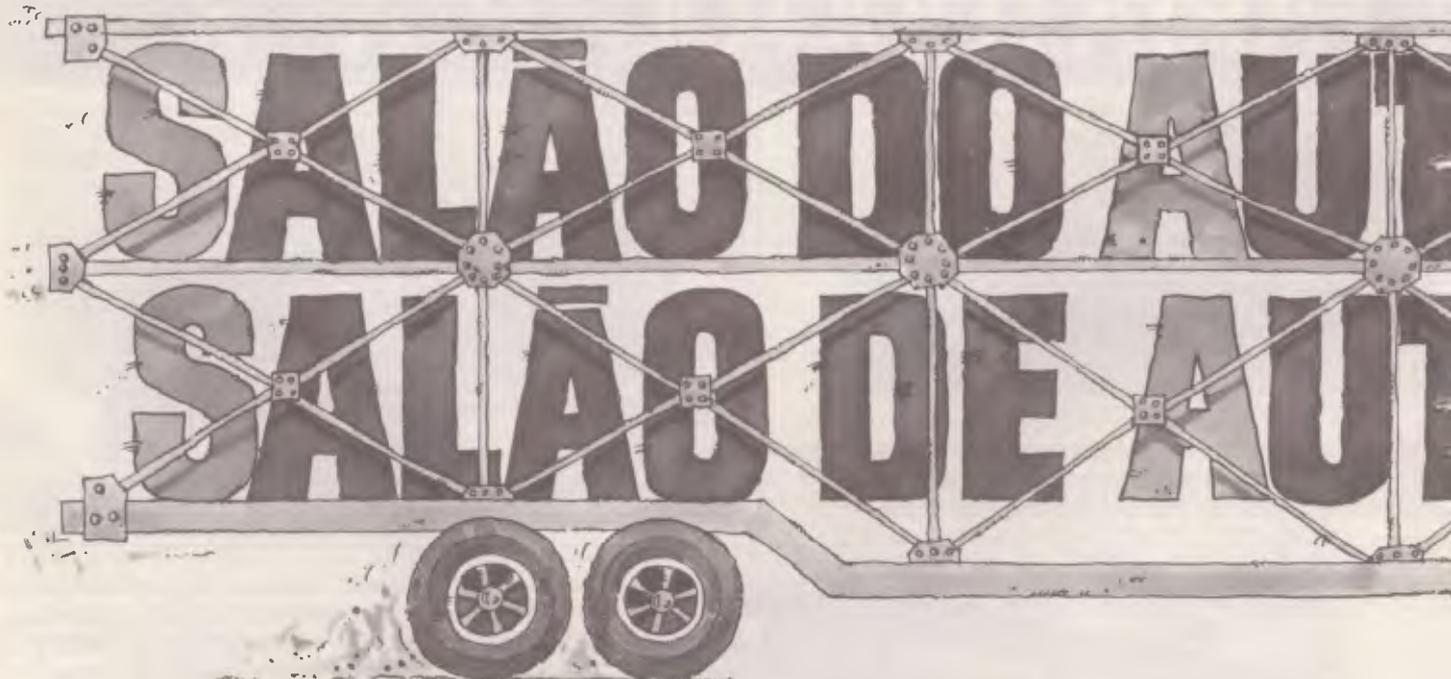
Brasil opera 30 mil contêineres

US\$ 15 milhões para o exterior", afirma. Ele entende a dificuldade para se chegar a um consenso junto ao Governo para que tais medidas sejam aprovadas, até porque já foram tentadas, mas considera que "não há futebol enquanto não se dá o primeiro chute".

Um terceiro ponto que o presidente da Anarti considera necessário é a cessação de depósitos aduaneiros públicos para empresas que estejam voltadas especificamente para o intermodalismo, devido às peculiaridades deste transporte.

Finalmente, ele considera também necessária a facilitação dos procedimentos para mercadorias em trânsito, afirmando que parece haver uma verdadeira fobia por tudo quanto possa parecer uma importação.

Hoje a Atlantic Containers Line está realizando um grande esforço de concentração de carga na exportação americana, nas linhas do Atlântico Norte. "A supervalorização do dólar nos mercados externos vem prejudicando as exportações americanas para o Mercado Comum Europeu, ocasionando uma redução de carga para as empresas de navegação. Com isto, a Atlantic Containers Line passou a concentrar em sua linha EUA/Europa as cargas para outros pontos, como a África. O transporte é feito até Rotterdam, e dali, a carga é transbordada para outros navios até o destino final. Como os EUA, a Europa, a África e o Brasil formam um quadrilátero, por que não fazer o mesmo transbordo através do Brasil?", questiona o presidente da Anarti.



9-18 / NOVEMBRO

FERROVIA

Usando aço, terminal sai mais depressa

Na Estação Largo 13, no bairro de Santo Amaro, em São Paulo, o aço substitui o concreto e acelera o cronograma da obra

O atendimento da região sul de São Paulo pelo sistema ferroviário metropolitano da Fepasa toma corpo através das obras da estação Largo 13. Com início marcado para o dia 20 de novembro — seu término está previsto para outubro do próximo ano —, a estação faz parte dos planos de eletrificação dos corredores de alta demanda.

Para tanto, será construído um grande terminal na Av. Padre Maria, declara Omir Almeida, superintendente de instalações fixas da Fepasa, “pois desafogará o Largo 13, em Santo Amaro, dos ônibus que, atualmente, fazem ponto final lá, além de não necessitar desapropriações”.

Uma novidade inaugurada nesta estação é o material para sua constru-

ção. Ao invés do concreto armado ou pré-moldado, será utilizado aço, tanto na estrutura quanto no mezanino. Segundo Omir Almeida, este processo, além de agilizar a construção, é parte de um convênio firmado entre Fepasa e Cosipa com o objetivo de diversificar o emprego deste material, ampliando o mercado interno para a Cosipa.

O aço utilizado denomina-se Cos-ar-cor (Cosipa alta resistência à corrosão) e possui como característica marcante a pequena manutenção, uma vez que não necessita de pintura.

A gare coberta, formada de 17 pórticos, estende-se por 176 metros, possibilitando a operação em 6 carros. Com a demanda estimada em 15 000 passageiros/hora, o tempo mínimo entre as unidades pode chegar a 3 minutos. Atualmente, este ramal, que estende-se até a estação Pinheiros, possui intervalo de 20 minutos, enquanto a região Oeste é atendida com intervalos de 8 minutos.

É prevista a ligação Largo 13-Presidente Altino, onde existe a possibilidade de transbordo para a estação Júlio Prestes. Porém, a implantação de uma linha ligando o Largo 13 à Júlio Prestes não está fora dos planos da empresa. “Tudo depende das pesqui-



Omir Almeida e a nova estação

sas, onde será detectada a demanda”, nas palavras de Omir Almeida.

Quanto às outras estações — neste traçado existem mais 5 a serem construídas —, estão sendo realizados estudos para determinar a melhor localização destas, além da ordem de prioridades para construção. As estações Morumbi e Cidade Jardim são as mais cotadas para receber contratação durante o próximo ano. Pretende-se um cronograma possibilitando o término de obras em idêntico período ao das linhas trolebus.

Não será necessária a aquisição de material rodante para o atendimento desta nova linha, uma vez que dos 108 t.u. existentes na empresa, são utilizados cerca de 65.



O, ANHEMBI, SP.

Transportadora oficial

VARIG  **CRUZEIRO**


Paulistur

Boa dotação para transportes no orçamento de 85

Os órgãos públicos gerenciadores do sistema de transportes paulista já divulgaram seus respectivos orçamentos para o próximo ano. A análise destes valores revela as prioridades emanadas das Secretarias e empresas estatais, indicando, como regra geral, a ampliação de projetos com profundas preocupações sociais.

Na área da Secretaria de Transportes do Estado, o orçamento de Cr\$ 1,34 trilhão é o terceiro em ordem de recursos — a área de educação receberá a maior verba, seguida pela segurança pública — representando 6,44% da despesa geral de Cr\$ 20,8 trilhões prevista para o Estado. A maior preocupação refere-se aos repasses efetuados para as empresas de administração direta da Secretaria.

Segundo Adriano Murgel Branco, Secretário dos Transportes do Estado, a suplementação de recursos realizada para estas empresas, significará, durante o próximo exercício, um total de Cr\$ 622 bilhões, para cobertura de dívidas e encargos sociais com inativos. “O pior é a utilização improdutiva da metade dos recursos a nós destinados”, declara Adriano Branco, “um verdadeiro escoadouro que deixa a pasta reduzida a migalhas”.

Através de recursos, o panorama do transporte em São Paulo será modificado. No urbano de passageiros, o desvio passa pela câmara de compensação da cidade

Apenas para a Fepasa, que deverá obter a receita de Cr\$ 1 trilhão durante 1985, serão destinados Cr\$ 390 bilhões para improdutos. Porém, Adriano Branco revela grande expectativa quanto à obtenção do equilíbrio entre receita e despesa para a estatal, excluindo-se depreciações.

O setor aeroviário deverá receber Cr\$ 19,9 bilhões, verba insuficiente para cumprir o acordo, realizado na gestão passada, de aportes realizados por esta pasta para a construção do novo aeroporto da cidade. Porém, ainda segundo o Secretário, a não integralização destes recursos já se tornou rotina, ficando o Ministério da Aeronáutica responsável por mais esta parcela de recursos. “O contrato assinado é inteiramente desproporcional às disponibilidades da pasta, então, estamos contribuindo através de obras que o governo federal não pode participar, como o prolongamento da Rodovia dos Trabalhadores para atender a demanda de passageiros. Apenas em setembro, isto significou Cr\$ 1,5 bilhão, em termos de desapropriações”.

Outro setor a ser atendido através do total de verbas destinadas à secretaria estadual é o hidroviário, que deverá consumir Cr\$ 13,4 bilhões. Os recursos não atendem a construção da hidrovía Tietê-Paraná, para a qual devem ser financiados orçamentos complementares.

Se estes repasses significam a metade dos recursos disponíveis, esta realidade é o principal motivo para que as empresas ligadas à Secretaria, mas que possuem administração própria, recebam como prioridade o equilíbrio entre receita e despesa. É o caso do Dersa. Com receita de Cr\$ 113 bilhões prevista para o próximo ano, é certo que os reajustes dos valores auferidos através da cobrança de pedágio devam “zerar” a contabilidade da empresa. “Sem dúvida, uma medida impopular”, admite Branco, “porém rigorosamente racional”.

Pedágio não diminui fluxo de visitantes e equilibra o Dersa

O secretário participou de um debate promovido pela Câmara Municipal de Santos, onde o argumento mais sólido utilizado pelos vereadores, (uma provável queda do número de visitantes na cidade) foi plenamente destruído no final de semana prolongado pelo feriado, durante o mês de outubro. “Obtivemos o recorde de automóveis no sistema, provando que o litro e meio de gasolina, valor a que pode ser comparado o preço do pedágio, não impede o acesso de visitantes”.

Em termos de prioridades, as estradas vicinais continuarão recebendo atenção especial durante o próximo ano. Atualmente, existem 300 km sendo construídas pelo próprio DER, órgão que deve receber um total de Cr\$ 681 bilhões no próximo exercício. Essa orientação foi dada ao órgão pelo secretário anterior, Horácio Ortiz, já que Adriano Branco prefere o DER atuando na conservação da malha do Estado, deixando a construção para a iniciativa privada.

Os programas para construção de estradas vicinais recebem financiamento do BIRD, repassados pelo BNDES. Como os critérios deste Banco Nacional são muito rígidos, em termos de avaliação da importância econômica e social das obras, as vicinais receberam classificação por área. O programa SP 3 recebeu contratação de financiamento em outubro — o SP 1 e SP 2 representam 800 km de estradas, dos quais 600 realizados durante a atual gestão.



Secretaria não cumpre “contrato desproporcional” do novo aeroporto

Mas, não apenas os recursos alocados pela secretaria são utilizados para estes programas. "Contamos com apoio das Prefeituras e usuários". Apoio onde não existe regra fixa. Para Prefeituras deficitárias, pretende-se que as obras complementares necessárias — colocação de grama em taludes, arborização, etc. — sejam realizadas pela comunidade. Já para os locais onde se localizam usinas de álcool ou indústrias, são alocados recursos junto a estas "empresas grandes e poderosas".

Existem mais dois programas esperando aprovação de financiamento no BNDES — SP 4 e SP 5, este último atendendo prioritariamente a região de bacias leiteiras do Vale do Paraíba — que, somados aos realizados pelo Estado, devem atingir o volume de 4 300 km.

"A gestão passada construiu 213 km. Para se ter uma idéia da diferença de prioridades existente, os 54 km da Rodovia dos Trabalhadores seriam equivalentes à 12 mil km de vicinais. É fácil imaginar o alcance social de uma obra e outra". Ainda segundo Adriano Branco, não estão programadas mais estradas devido às grandes dívidas acumuladas pelas empresas ligadas à pasta.

Neste capítulo, os cruzeiros cedem lugar ao dólar. "O Dersa, empresa de pequeno porte, deve US\$ 1 bi, equivalente a 30 mil km de vicinais. Já a Fepasa, deve US\$ 1 bi, além dos US\$ 700 milhões necessários para complementação de obras. A Vasp, empresa com orçamento para 85 de Cr\$ 1,55 trilhão, superior ao da secretária, deve US\$ 290 milhões".

Embora não se encontre na primeira grandeza, em termos de dotação orçamentária, as verbas alocadas para a Secretaria dos Transportes para o próximo exercício representam um crescimento real de 5,08 vezes em comparação ao ano anterior, enquanto os recursos para o Estado cresceram 4,33 vezes.

Orçamento municipal promove o setor à primeira colocação

Se, na área estadual, o transporte atinge a terceira posição, em termos do município de São Paulo torna-se a grande "vedete" do orçamento. Do total de Cr\$ 4.430.020.000, que deverão ser gastos pela cidade, a Secretaria Municipal receberá Cr\$ 508 707 809, — 132 731 733, para projetos e ... 375 976 076 em atividades —, que representam 11,4% dos recursos do município.



Estradas vicinais: 4 300 km, construídos com o apoio das comunidades

A primeira explicação encontrada por Getúlio Hanashiro, secretário Municipal dos Transportes, para esta diretriz traçada pelo Prefeito, refere-se a qualidade de sua equipe: "vai ver que a secretaria é muito boa".

Porém, é certo que existem motivos mais consistentes dentro desta prioridade. "O transporte deixou de ser mera atividade econômica para transformar-se em elemento de primeira necessidade", declara Getúlio. "Para os trabalhadores, tornou-se mais importante que a própria alimentação, pois é necessário deslocar-se até o trabalho para assegurá-la".

Da mesma forma que a Secretaria Estadual, Getúlio Hanashiro deverá repassar boa parte destes recursos para

companhias administradas por sua pasta, ou que dela dependam de subvenções para o pagamento de dívidas.

A Secretaria Municipal deverá destinar Cr\$ 112 bilhões a título de subvenção de capital para a CMTC, enquanto outros Cr\$ 40 bilhões formam o aumento de capital que esta empresa receberá durante o próximo exercício. A CET possui orçamento de Cr\$ 32 bilhões, em termos de projetos, ficando o setor de manutenção de semáforos com outros Cr\$ 4,231 bilhões.

A folha de despesas da Secretaria não pára por aí. Em termos de policiamento de trânsito, ela também é responsável por uma ajuda de custo à este contingente, além do fornecimento de material.

BNDES: temores quanto ao futuro

Uma certeza pode ser observada quando o assunto em questão é o de verbas: a entidade mais citada, especialmente no caso de infra-estrutura de transportes, é o BNDES. O motivo para este verdadeiro "boom" no ibope do Banco é simples. Ele não apenas financia os projetos, como realiza o rapasse dos financiamentos externos destinados às empresas estatais.

Motivo para que o setor tenha sérias preocupações com a mudança do presidente da entidade. O BNDES sempre foi considerado como um órgão essencialmente técnico, de onde se originavam verbas fundamentadas quanto a importância econômica. A demissão de Jorge Lins Freire, motivada por suas ligações políticas com Antonio Carlos Magalhães, ex-governador da Bahia e atualmente engajado na campanha de Tancredo Neves, causa temores quanto às novas normas para a "aprovação" de projetos.

O antigo presidente do BNDES foi substituído por José Carlos Perdigão

Medeiros da Fonseca, atendendo aos interesses da candidatura pedessista.

Para se ter uma idéia acerca do montante de preocupações no setor, o BNDES financiou, até o mês de outubro deste ano, um total de 88 080 588 ORTNs para infra-estrutura e aquisição de material rodante.

A divisão, por áreas, tomou a seguinte forma: transporte ferroviário, 54 709 181, sendo 10 350 000 para a Fepasa e 44 359 181 para a Refesa; aeroviário, 943 700; hidrovário, 1 018 036; Metrô e trolebus, 5 979 792; rodoviário, 25 429 879.

Para os projetos paulistas, estes temores aumentam. Afinal, o módulo 1 do sistema de trolebus da cidade, aprovado recentemente, foi o primeiro que recebeu as vantagens da resolução 588, que beneficia investimentos nesta área, há um ano atrás. A morosidade dessas concessões, são quatro módulos, no caso, pode emperrar todo o plano de eletrificação dos coletivos de São Paulo.

**SE VOCÊ
QUER UM
MICRO
VOCÊ PODE
TER UM
MICRO.**

MAS VOCÊ PRECISA?

Na hora de comprar microcomputador, a escolha do equipamento, dos softwares, o custo, a manutenção e a assistência levantam dúvidas e temores que não costumam dar alternativas a ninguém: você sempre acaba investindo alto num equipamento e esperando pelos resultados.

A ORDEM DOS FATORES ALTERA O PRODUTO.

Se, em vez de tomar uma decisão precipitada, você consultar o Programa Micro Esforço, com certeza você vai eliminar suas dúvidas antes de investir qualquer centavo nisso.

O Programa Micro Esforço estuda primeiro seus problemas e depois traça um projeto para aumentar sua eficiência, sem aumentar seus custos. E para isso você não paga absolutamente nada.

Se sua empresa se decidir pela implantação, a Dismac oferece tudo o que for necessário. A principal

PROGRAMA MICRO ESFORÇO

vantagem é que você só investe com a certeza de que o retorno será a eficiência e a agilidade.

HARDWARE: O FIM DOS SEUS TEMORES.

A Dismac produz uma completa linha de microcomputadores para pequenos, médios e grandes problemas. E através do Programa Micro Esforço, você sabe exatamente qual equipamento é adequado para o seu caso.

O D 8100 para pequenas empresas e profissionais liberais, a linha Alfa para médias e grandes empresas, ou o PC 16, o compatível com o PC IBM.

825-3588

HOT LINE

Para maiores informações use a linha direta da Dismac e fale com o Sr. Akira.

SOFTWARE: O FIM DAS SUAS DÚVIDAS.

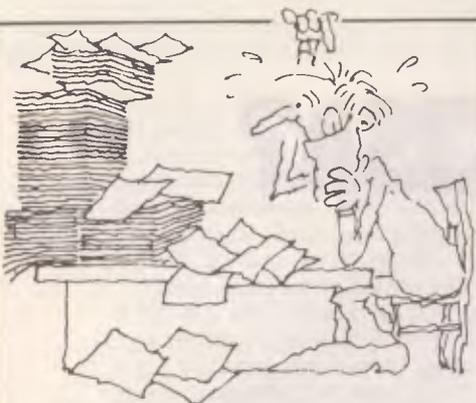
Os Sistemas Aplicativos determinam se você está usando todo o desempenho do seu equipamento ou não. E isso significa se você está perdendo ou ganhando dinheiro. Por isso que estudando primeiro os seus problemas, o Programa Micro Esforço desenvolve cada sistema de acordo com o que você precisa.

ASSISTÊNCIA: VOCÊ NÃO COMPRA MICRO PARA DEIXAR PARADO.

A Dismac sabe que ninguém investe em micro para ter prejuízo. E numa possível falha técnica, cada minuto em que seu equipamento estiver parado, é dinheiro que você está perdendo. O Programa Micro Esforço desenvolveu um mecanismo de assistência que pode ser muito mais ágil e eficiente em qualquer ponto do Brasil, a qualquer momento.



dismac
Microcomputadores



Deixe a gente quebrar a cabeça por você

Todo mês, **TM** leva até sua mesa, de forma condensada e objetiva as informações necessárias para sua empresa decidir com conhecimento de causa sobre transportes e administrar melhor sua frota.

transporte moderno



Rua Said Aiach, 306
Fone 884-2122
cep 04003 São Paulo, SP

Faça já a sua assinatura

O menor investimento,
O maior retorno.

Desejo receber a revista Transporte Moderno por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas Cr\$ 24.000,00

Nome _____

Endereço _____

Empresa _____

CGC _____

Insc. Est. _____

Ramo de atividade _____

Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

NÃO MANDE DINHEIRO AGORA!

Porém, a atuação desta pasta deverá orientar-se, fundamentalmente, para o programa de implantação da nova rede de trólebus planejada para a cidade. Programa que necessita, em termos de financiamento, de 6 milhões e 800 mil ORTNs, das quais 2 milhões já foram alocadas.

Este projeto, desenvolvido pela CMTC e Metrô, prevê a instalação de 3 linhas básicas, com 53 km de rede aérea, 15 subestações, 3 terminais para integração dos modais, além da instalação de vias exclusivas para o tráfego destas unidades, em termos da região municipal.

Para as grandes demandas, operação da CMTC e Metrô

Dividido em módulos pelo BNDES, o primeiro já foi aprovado, resultando na possibilidade financeira para o início das intervenções viários necessárias ao projeto. Desta forma, as obras da linha Santo Amaro-Praça da Bandeira serão iniciadas antes do final deste ano. Já o corredor Vila Nova Cachoei-



Diretriz traçada pelo prefeito. . .

rinha-Rio Branco deverá ser iniciado em março de 1985.

Dentro deste plano, que prevê a operação de grandes demandas em corredores exclusivos pela CMTC (veja box), foi aprovado outro financiamento pelo BNDES para a compra de 100 ônibus Padron, faltando apenas a liberação pela Sest, a Secretaria de Controle das Estatais.

O perfil dos novos empresários

As negociações necessárias à formação da câmara de compensação não preocupam Getúlio Hanashiro. "Temos a estrutura legal para tanto", declara o secretário dos Transportes paulistano, delineando uma situação bem diferente da vivida após a intervenção das permissionárias.

Porém é certo que este novo sistema de remuneração alterará o perfil do empresário paulistano, tendência já existente e que deve alastrar-se.

O caminho natural para estes novos empresários inicia-se em empresas concordatárias, ou através da participação acionária. Para Márcio Junqueira, este interesse crescente tem como alvo a câmara, além de outros interesses enquanto operadores.

O exemplo típico pode ser dado por Nenê Constantino, proprietário de maior grupo de empresas de ônibus do país. Atualmente, Nenê possui a Viação Canaã e Transleste, a última comprada durante o mês de outubro. Mas sua atuação inclui participação acionária na Humaitá, São Luiz e Santa Rita, iniciando um verdadeiro *pool* no segmento urbano de passageiros.

Em termos de operação, a grande novidade implantada por este empresário refere-se ao tratamento dispensado a seus usuários. Distribuindo fo-

lhetos informativos quando a alterações no traçado de linhas, substituição de frota ou aquisição de empresas, este operador inicia uma nova estratégia para "cativar a clientela", outra característica apontada por Márcio Junqueira, ao referir-se ao novo perfil dos empresários.

Estratégia que já causou confrontos entre empresas. A alterações do traçado de uma linha da Viação Canaã, requerida pela Associação dos Moradores do Jardim Conceição, acabou por invadir a área 12, não operada pela empresa. Após reclamações dos operadores desta área, a CMTC admitiu o engano realizado, corrigindo-o imediatamente.

Porém, segundo Tarciso Constantino, diretor da Canaã, não havia condições para interromper o novo traçado, já que este atendia as pretensões da população. O acordo realizado previu que a CMTC passasse a operar esta linha.

Quanto à Câmara, Tarciso acredita que vá auxiliar os passageiros e empresas, já que estas deverão rodar em itinerários menores. Em termos de remuneração, o irmão de Nenê prefere esperar seu funcionamento para fazer declarações. "Os atuais aumentos cobrem apenas os reajustes do diesel, dificultando a substituição de frota. Mas, ainda, não dá para saber o que vai acontecer após a câmara de compensação".



... premia a "boa equipe" montada

"Pretendemos 450 novas unidades, 200 para substituição de frota e outras 250 para aumento". Márcio Junqueira declara que estas aquisições somente se tornarão possíveis após a concretização da garagem de São Miguel." Não temos mais capacidade para guardar ônibus em nossas garagens". Através da contrapartida de capital, presente a toda negociação financeira com o BNDES, será dado início a esta obra, no dia 26 de novembro.

Embora estes investimentos realizados pela CMTC sejam reembolsados pela Secretaria Municipal, eles são os principais causadores dos grandes déficits acumulados pela empresa. Motivo para que, durante o próximo balanço, sejam distinguidos do setor puramente operacional desta estatal.

Mas a principal alteração a ser realizada durante o próximo exercício situa-se na filosofia de operação das linhas. "O atual sistema é perverso para os usuários, pois quanto mais cativos do sistema, pior o serviço que recebem", declara Getúlio Hanashiro. "A população que mais necessita de transporte coletivo, a da periferia, encontra-se em linhas com baixo índice de renovação de passageiros, levando os empresários a degradarem o serviço como forma de maximizar a rentabilidade. Não existe outra forma para assegurar melhor tarifa enquanto persistir esta distorção".

A fórmula para transformação desta realidade já foi encontrada e denominada-se câmara de compensação. Muito discutida após a intervenção, realizada pela CMTC e Secretaria, durante este ano, nas empresas, ela aguarda o término dos atuais contratos de permissão para operação de linhas, quando haverá respaldo legal no tocante à sua instalação (veja box).

O transporte toma, enfim, assento em seu verdadeiro lugar. Motivado ba-

sicamente pela crise — "o usuário é solidário, propiciando que a tensão social existente seja catalisada pela aglutinação existente no sistema de transporte coletivo", nas palavras de

Getúlio Hanashiro — nosso transporte coletivo agiliza-se, buscando retomar não apenas a rentabilidade perdida, como atender aos anseios de sua "cliente-la".

Nova realidade no transporte coletivo

O próximo ano trará profundas alterações no traçado das linhas urbanas da cidade de São Paulo, assim como no modo de operação deste sistema de transporte. Isto é o que prevê a atual gestão paulistana, que, através de duas ferrovias, do metrô e da implantação do sistema trolebus, atingirá a meta de eletrificar uma rede básica, destinada a grandes demandas, alimentada pelas unidades diesel, operadas pelas empresas permissionárias.

Paralelamente, o final do contrato de operação das linhas urbanas permitirá o surgimento da câmara de compensação, criando uma remuneração mais "substantiva que a do atual esquema", segundo Getúlio Hanashiro, secretário dos Transportes da cidade.

Para Márcio Junqueira, presidente da CMTC, empresa encarregada da operação desta câmara, a atual tarifa é fruto de uma progressão necessária, pois, se a anterior baseava-se nos custos de empresas mal posicionadas, procurando evitar o colapso destas, o patamar utilizado hoje, leva em consideração as empresas médias, dificultando

a sobrevivência de algumas e enriquecendo outras.

A estruturação da câmara deixará claro o papel da CMTC e das empresas permissionárias. Ainda, segundo o pre-



Trolebus em canaletas exclusivas

sidente da operadora municipal, ela não deverá computar o ônus da gestão do sistema de transporte coletivo para sua remuneração, utilizando-se do custo padrão estabelecido para todas as operadoras, evitando retirar a rentabilidade do sistema.

Com o planejamento desta nova realidade já completo, Junqueira pretende, nos próximos meses, escolher uma área da cidade para racionalizar as linhas e realizar uma operação-piloto da câmara. Prevê-se o fechamento diário do movimento das empresas, rotina já estabelecida pela CMTC atualmente, e a cobertura, ou retirada, de 50% da diferença existente entre a remuneração estabelecida pelo custo padrão e o total apurado pela empresa.



Linhas diesel: traçado alterado

DESMONTADORA HIDRÁULICA PARA PNEUS DE CAMINHÕES E ÔNIBUS



SOLICITE DEMONSTRAÇÃO



Emeb do Brasil Ltda.

Rua Barata Ribeiro, 345 - Caixa Postal 118 - CEP 13300 Itu - SP. Fone: (011) 482-0684 - Telex: (011) 35516 EEBL-BR

Mod. DPH-700

Monta e Desmonta Pneus de 7.00 x 16" até 13.00 x 24".

Montada sobre rodas facilitando sua locomoção Não requer instalação especial.

CNTT

Falta dinheiro, mas o Presidente recebe em dólar

*Na CNTT, o dinheiro é pouco.
Mas, o Presidente, quando vai
à Europa, não abre mão de gorda
diária de US\$ 480,00*

A CNTT-Confederação Nacional dos Transportes Terrestres nunca chegou a granjear o poder e o prestígio de suas irmãs mais fortes, do Comércio, da Indústria ou da Agricultura.

Durante muitas décadas, não passou de um inexpressivo feudo do "ministro" Fortunato Peres. A inoperância da entidade levou, por exemplo, à criação, em 1963, da NTC-Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga. Liderados pelo falecido empresário Orlando Monteiro (Interbrasil), os transportadores rodoviários de carga romperam com a sua confederação e trataram de buscar seus próprios caminhos.

Em menor escala, o exemplo seria seguido, em 1976, pelo transporte

rodoviário de passageiros, aglutinado, por inspiração do saudoso empresário Benito Porcaro (São Geraldo), em torno da Rodonal.

Para perpetuar-se no poder, Peres não hesitou nem mesmo em bloquear judicialmente a criação de federações politicamente inconvenientes, como a Fenatac e as de autônomos do Rio Grande do Sul e de São Paulo.

O trabalho foi inútil, pois a Justiça acabou garantindo o funcionamento das novas entidades. E o império de Peres desmoronaria, definitivamente, na eleição de setembro de 1983.

Apoiado pelo Ministro do Trabalho, Murilo Macedo, o novo presidente, Hermínio Mendes Cavaleiro, parecia disposto a pacificar o setor. Sepultado o combativo Monteiro e agastado o manhoso Peres, nada mais natural que se esquecessem velhas divergências e que a CNTT conquistasse, finalmente, seu lugar ao sol.

As esperanças, no entanto, duraram pouco. Já nas eleições, ficou claro que certos vícios de nosso sindicalismo tutelado pelo Estado são bem mais profundos do que se pensa.

Tramita em Brasília um mandado de segurança contra os vitoriosos. Nele, um dos candidatos da chapa derrotada, Willy Eugênio Fleck, quer anular a eleição. Alega que, tanto o presidente

Hermínio Cavaleiro, quanto o secretário Resiere Pavanelli Filho não são empresários de transporte. Mais ainda: o tesoureiro eleito, Adear Jonas de Bessa, não é condutor autônomo de veículo rodoviário de carga.

De acordo com a lei, seriam os três inelegíveis. Não poderiam votar nem serem votados. Segundo Fleck, Cavaleiro apresentou-se à eleição como diretor administrativo e sócio (com quota de modestos Cr\$ 30 mil) da Globo Transportes Ltda, de Fortaleza, empresa com capital de apenas Cr\$ 1,5 milhão — algo como 1/60 do preço de um ônibus novo.

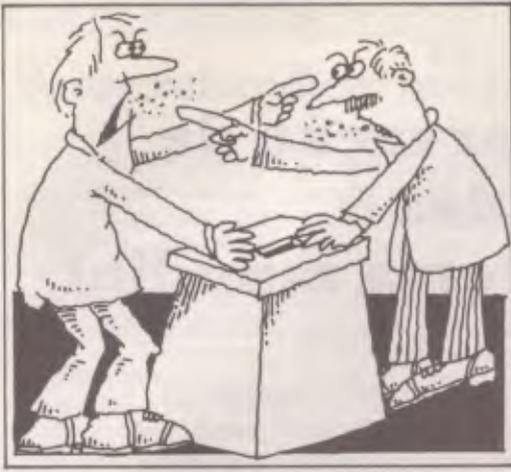
O Detran de Fortaleza informa não constar da memória de seus computadores nenhum ônibus registrado em nome da Globo Transportes. Nos endereços indicados no contrato social, segundo Fleck, não funciona nenhuma transportadora, mas uma imobiliária e uma residência.

*“Tanto o Presidente
como o secretário não
são empresários”*

Perante o Fisco, a empresa declarou realizar “serviços comerciais não espe-

Para saber do que o Fiat 190 Turbo é capaz, pergunte quem vive levando 45 toneladas de vinho da Itália para a França, 45 toneladas de queijo da França para a Alemanha, 45 toneladas de batata da Alemanha para a Suécia, 45 toneladas de aço da Suécia para a Bélgica, 45 toneladas de máquinas da Bélgica para a Espanha. E toneladas e toneladas de carga por todo o Brasil.





cificados” e não “transporte urbano de passageiros e cargos”.

Já Adear Jonas de Bessa, segundo o mandado de segurança, não tem táxi registrado em Goiás e sequer está inscrito como motorista naquele Estado. Quanto a Resire, teria vendido sua empresa e transformado-se empregado da mesma.

Apesar desses e outros senões, a chapa acabou eleita e empossada. Inconformado com a derrota, Peres destruiu os arquivos da CNTT e demitiu seus funcionários.

Por sua vez, a diretoria empossada manteve os processos judiciais contra as novas federações e vetou o ingresso de todas elas na CNTT.

Nas reuniões realizadas, os diretores lamentam bastante a falta de recursos. Houve até quem propusesse que as federações custeassem as despesas mais urgentes da CNTT. A compra de um simples telex enfrentou grandes dificuldades.

Isso não impediu Cavaleiro de solicitar verba mensal de representação de sessenta salários mínimos (depois, reduzida para vinte) e conceder diárias de dois salários mínimos para despesas de hospedagem e alimentação da Diretoria.

A falta de recursos não foi obstáculo também para uma longa viagem de 21 dias de Cavaleiro à Suíça, em junho onde representou a CNTT na 70ª Reunião da OIT.

Para as despesas, o Presidente-Cavaleiro se reembolsou previamente com 21 diárias de US\$ 480,00 que, na sua estranha matemática (aprovada pelo tesoureiro) totalizaram US\$ 12 mil (e não US\$ 10 080,00, como seria correto). Convertidos em cruzeiros, ao câmbio de Cr\$ 1 582,00, esses dólares transformaram-se em Cr\$ 17 780 000, (e não em Cr\$ 18 984 000,00, como seria correto).

Até onde se sabe, o Congresso não teria durado mais do que cinco dias. Embora Cavaleiro tenha comunicado seu afastamento em reunião de Diretoria, não solicitou verba. A proposta orçamentária da CNTT para 1984 reserva Cr\$ 44 milhões para despesas de representação da Diretoria, desde que devidamente autorizadas pelo Conselho de Representantes, além de Cr\$ 13 milhões para condução e transporte.

O presidente da CNTT movimentou-se intensamente. A nomeação de juízes classistas, por exemplo, é uma constante em seus incontáveis jantares e audiências com César Cals, Flávio Marçílio, Ibrahim Abi-Ackel e Gonzaga Mota.

CNTT não gosta das perguntas, mas tenta respondê-las

Esta edição já estava praticamente fechada quando recebemos, às 16 h 57 min de 26 de outubro, telex contendo respostas às perguntas que encaminhamos, na manhã do dia 23, ao Presidente da CNTT. Cavaleiro estranhou as



IVECO
Fiat Diesel Brasil S.A.

questões, “muitas delas com teor inquisitorial”. Não gostou também de TM ter fixado um “prazo fatal” para as respostas, “a que não estamos obrigados a cumprir”. Mas, acabou cumprindo — com folga de três minutos. Eis as suas declarações:

P — *Qual a posição da CNTT em relação à admissão da Fenatac e das Federações de carreteiros do Rio Grande do Sul e de São Paulo?*

Cavaleiro — De franca obediência ao que o Poder Judiciário decidir, afinal.

P — *Em seu mandado de segurança, o empresário Willy Feck demonstra que Hermínio Caveleiro e Resiere Pavanelli não são empresários de transportes. Demonstra também que Adear Bessa não é transportador autônomo. Qual a versão do CNTT sobre o assunto?*

Cavaleiro — O setor competente do Ministério do Trabalho, que trata das relações sindicais, considerou os nomes declinados como de empresários suficientemente habilitados para os cargos a que foram eleitos, tendo em vista a documentação apresentada. Um opositor derrotado impetrou mandado de segurança contra essa decisão. O assunto encontra-se “sob judge”. Resta aguardar a decisão judicial.

P — *Em junho, o Presidente da CNTT esteve no Congresso da OIT. Recebeu, por conta, 21 diárias de Cr\$ 480,00 totalizando US\$ 12 mil (e não US\$ 10 080 000, como seria correto). Ou ainda Cr\$ 17 780 000 t ao câmbio de Cr\$ 1 582 (o que daria Cr\$ 18 984 000). Como explicar essa alta diária? Essa despesa foi aprovada pela Reunião de Diretoria? Consta da proposta de orçamento da CNTT? A viagem não foi a convite do Ministério do Trabalho? Quem pagou a passagem? Quanto tempo durou o Congresso?*

Cavaleiro — As diárias foram recebidas para o período em que, realmente, funcionou a reunião da OIT, de 6 a 27 de junho. O valor, igual ao de outras Confederações, correspondeu ao câmbio do dia. Nossos orçamentos são analisados pelo Conselho de Representantes, ao qual compete aprová-los ou rejeitá-los. A viagem foi a convite do Ministério do Trabalho, mas as despesas correram por conta da Confederação. O Congresso durou, exatamente, 21 dias e não oito, como chegou a ser propalado, sem fundamentação. Minha presença em Genebra foi, comprovadamente, de 22 dias.

P — *O presidente da CNTT nomeou seu próprio filho funcionário da CNTT?*

Cavaleiro — As contratações e demissões, sobretudo em cargos de confiança, como chefia de Gabinete, fazem parte da política interna de qualquer Entidade. Como dirigentes, prestamos contas ao Conselho de Representantes, que tem ciência da contratação.

CONGRESSO IRF

Conservação de estradas é problema mundial

Durante a realização do Congresso da International Road Federation, no Rio, a principal preocupação dos participantes foi a deterioração das estradas

A “eficiência na administração rodoviária”, tema central do Congresso da International Road Federation, teve como pano de fundo a preocupação, generalizada entre os 2 mil 500 delegados presentes, representando 74 países, pelo estado de deterioração a que chegaram as rodovias em todo o mundo. Novas técnicas de conservação, e de materiais alternativos de baixo custo, dominaram os trabalhos apresentados.

Para o Brasil, principalmente, este enfoque não significou apenas uma oportunidade de troca de idéias, sobre os avanços tecnológicos obtidos desde a realização da última reunião da IRF, em Estocolmo, mas o momento político exato para deixar claro, ao próximo Governo, a necessidade de se preencher uma lacuna que pode vir a comprometer o próprio desempenho econômico do país nos próximos anos.

O Ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, deu uma demonstração clara da situação de nossas estradas. O Brasil está hoje com 8 mil 500 quilômetros de estradas em mau e péssimo estado e o DNER, que em 1974 absorvia 50% dos investimentos em transportes, hoje está reduzido a uma parcela de 22%. “Quando se resolveu esvaziar o DNER por conta de um rodoviarismo exacerbado que se dizia existir, não se levou em conta o enorme patrimônio que ele tinha em suas mãos, e que tinha que ser conservado. O resultado, é que nos últimos dez anos nada se fez, e, hoje, estamos pagando este preço”, disse o Ministro.

Apesar disto, “nunca se restaurou tantas rodovias do Brasil como em 1984”, disse o Ministro. Segundo o Diretor geral do DNER, João Cataldo este ano deverá ser ultrapassada a meta de 2 mil 500 quilômetros de rodovias restauradas, contra 1 mil 500 km em 1983, assim como o rejuvenescimento de pavimentos deverá atingir 2 mil quilômetros, contra 800 km no ano passado.

Estes números, no entanto, representam apenas a ponta do iceberg, se

levarmos em conta que nos próximos quatro anos todo o esforço do DNER estará voltado apenas para a recuperação de rodovias, em alguns casos com necessidade de troca de 15 a 20 centímetros do pavimento, chegando até a base portanto, já que estas encontram-se oxidadas e não tem recuperação, segundo o Diretor de Manutenção do DNER, Antonio Carlos Pizarro. “Somente a partir de 1987 é que podemos começar a pensar em conservação”, diz ele.



Severo: perspectivas desfavoráveis

O Ministro Cloraldino Severo considera, no entanto, que “existem papéis que as rodovias exercem que nenhuma outra modalidade pode exercer” e, caso venha a prevalecer este pensamento para o próximo Governo, poderá vir a se alterar um quadro onde, com 1 milhão de quilômetros em rodovias federais, estaduais e municipais, o Brasil possui apenas 90 mil quilômetros pavimentados, enquanto a Austrália, com uma área semelhante ao Brasil possui 574 mil km pavimentados.

Parte deste programa de restauração, no entanto, está garantido pelo empréstimo de 450 milhões de dólares recentemente contratado com o Banco

Mundial, mas que, ainda, está longe da média anual que a Itália estará investindo nos próximos 10 anos, cerca de 1,2 bilhão de dólares.

O engenheiro Fernando Mac Dowell, considera, no entanto, que não haveria necessidade de tal impacto se o Brasil tivesse desenvolvido uma mentalidade de conservação de suas estradas. "Não é só a perda do patrimônio do DNER, mas, também, a redução dos níveis de segurança e aumento dos custos operacionais" que a má conservação implica, diz ele.

Fernando Mac Dowell participou, nos últimos seis anos, da Pesquisa sobre o Inter-relacionamento dos Custos de Construção, Conservação e Utilização de Rodovias (PICR). A pesquisa chegou a um coeficiente de irregularidade dos pavimentos (QI) através do qual se estabelece o custo operacional dos veículos observando as características específicas brasileiras.

Na opinião de Rivaldo Hideo Arakaki, no entanto, que apresentou um trabalho analisando esta sistemática "Na metodologia da PICR, somente o modelo de consumo de combustível resultante do experimento é sensível à carga e à velocidade; no do Manual de Custos Operacionais do DNER (MCO) um dos fatores ou ambos são sensíveis. Dessa forma, a metodologia da PICR apresenta certa dificuldade quanto à mensuração da produtividade do veículo, em termos de cruzeiro por tonelada-quilômetro, indicando ser conveniente conduzir mais pesquisas nesta área".

Ele não chega a se colocar frontalmente contra as técnicas desenvolvidas por este método, ao considerar que, também, no método do MCO existem condições que não correspondem totalmente à realidade brasileira. Ele afirma, ainda, que "das constatações encontradas verifica-se que alguns modelos do MCO não se ajustam às condições brasileiras mais recentes levantadas pela PICR. Portanto, os modelos de MCO devem ser adaptados à situação mais atual ou substituídos pelos desenvolvidos pela PICR".

Este tipo de efervescência intelectual, que marcou o Congresso da IRF foi, inclusive, salientada pelo Ministro Cloraldino Severo ao afirmar, que "nesta etapa em que os investimentos escassearam, os ânimos não se abateram. O que seria de se esperar é que a atividade intelectual fosse decrescer, isso, porém, não ocorreu", afirmou.

Construir e manter seus sistemas rodoviários aos menores custos e de forma eficiente exigirá, na opinião do *chairman* da IRF de Washington, EUA, Mario Dietrich, mais que uma simples efervescência intelectual. Segundo ele

"o mundo precisa cada vez mais de um sistema rodoviário eficiente e implantado ao menor custo", mas, considera, uma grande dificuldade a vencer é "como obter os recursos para manter o sistema que já temos e construir novos sistemas".

"Após a guerra, até a década de 60 foi a época de ouro da construção de estradas", diz ele, mas, a partir daí, houve um "desmoronamento de todo o sistema, uma vez que não havia recursos para manter o que se construiu, ou, então, os recursos do Governo eram desviados para outros fins."



Estradas estão cada vez mais caras

Concordando com a afirmação do *chairman* da IRF de que "certamente os custos de construção continuarão a aumentar", Cloraldino Severo afirmou, em seu discurso de abertura, que "esta reunião se realiza num momento particularmente difícil para a economia de muitos países", e que "as perspectivas dos próximos cinco anos não são favoráveis para muitos países, principalmente os mais pobres".

Na visão do Ministro dos Transportes, a política de substituição de importações com base no endividamento externo por parte dos países em desenvolvimento, aliada ao redirecionamento das economias fortes "beneficiando-se como repassadores de petrodólares, com taxas de juros cada vez mais altas e prazos de amortização cada vez mais reduzidos", obrigam "os países mais pobres a reduzir, ainda mais, os seus baixos níveis de renda".

"Assim sendo", disse ele, penso que devemos contar com pesadas restrições na capacidade de investir de muitos países", levando a que "esta ordem

econômica internacional injusta e insensata", impeça que se possa "prever até onde poderão estas nações suportar tal situação sem rupturas sociais mais graves".

A questão do alto endividamento externo dos países do 3º Mundo, no entanto, é vista, pelo Ministro, como um fator que desencadeará uma reformulação no relacionamento com os países ricos. Segundo ele, "a manutenção do livre comércio não é uma questão ética ou assistencialista. É, acima de tudo, uma questão de bom senso, pois não poderão eles ter seus créditos de volta, se não abrirem um espaço maior às exportações dos países endividados".

Apesar do Diretor-Geral do DNER João Cataldo, considerar que o Congresso da IRF seria "uma oportunidade para demonstrar ao mundo a maturidade rodoviária brasileira, que não fica a dever nada a país nenhum", a questão da falta de recursos ainda continuará sendo um dos principais empecilhos para que o Brasil coloque em prática muitos dos projetos sobre maior eficiência rodoviária, desenvolvidos aqui ou em outros países.

A Marini Spa, da Itália, distribuiu uma série de prospectos durante o Congresso com sua linha de equipamentos onde se destaca um moderno reciclador de pavimentos com capacidade para 100 toneladas/hora, e que a Barber Green, do Brasil, já se prepara, também, para lançar dentro de dois ou três meses. Até agora, a empresa brasileira já produz a unidade de reciclagem propriamente dita, estando em processo de nacionalização da unidade fresadora, que retira o pavimento a ser reciclado.

No entanto, a Barber Green não tem qualquer encomenda do equipamento para o mercado interno, já tendo exportado duas unidades para o Chile e uma para o Peru. O custo do equipamento, segundo um representante da empresa pode ir de 250 mil dólares, para uma capacidade de 50 toneladas/hora e o controle manual, até 1 milhão de dólares, para 200 toneladas/hora e controle automático.

Em 1982, o DNER iniciou estudos para utilização de recicladoras de pavimento, principalmente para utilização nos primeiros 60 quilômetros nos dois sentidos da Via Dutra, mas, parou, devido ao aspecto social de substituição de mão-de-obra, segundo o Diretor de Manutenção do DNER, Antonio Carlos Pizarro.

Segundo ele, um equipamento deste tipo também só se tornaria competitivo a partir de 1987, quando o DNER encerraria uma fase de restauração da rodovia, passando à conservação de 3 mil quilômetros anuais.

“Vamos converter transportadoras em empreiteiras”

TM – Como o senhor vê o sistema de transporte coletivo por ônibus na cidade de São Paulo?

Uelze – Como um sistema completamente falido e

desmoralizado. A população de São Paulo acredita muito mais nos banqueiros do jogo-do-bicho do que nos empresários de ônibus. Formou-se a falsa imagem de que os empresários de ônibus existem unicamente para explorar a população. Todos se esquecem do investimento que existe por trás de cada empresa. Começam a reduzir as tarifas e os ônibus continuam a rodar. Isso entra num círculo vicioso. A tarifa passa a ser insatisfatória, o serviço começa a cair – mas o empresário continua a rodar.

TM – Como quebrar esse círculo vicioso?

Uelze – Creio que a saída seria romper com o atual sistema de concessões, substituindo-o pelo arrendamento dos ônibus. Eu ousaria chamar esse projeto de *rent-a-bus*. Isto é, vamos transformar empresários falidos em empreiteiras bem sucedidas.

TM – Pode explicar melhor sua idéia?

Uelze – As empreiteiras ofereceriam à CMTC os ônibus com motoristas, em condições de operação. Assumiriam, assim, toda a responsabilidade pelos riscos e, principalmente, pelas despesas de manutenção e pela produtividade do equipamento.

TM – Quais seriam essas despesas e esses riscos?

Uelze – Evidentemente, depreciação, manutenção e remuneração do capital. Além das despesas normais de operação: motorista (e suas obrigações sociais), óleo diesel e as eventuais despesas de acidentes.

TM – Nessa divisão de tarefas, qual seria o papel da CMTC?

Uelze – A CMTC entraria com os cobradores e coordenaria a operação de todo o sistema. Assim, ela deteria todo o processo de arrecadação. E poderia unificar todo o sistema de controle dos serviços, sem perder as vantagens do

O professor e consultor Reginald Uelze tem a fórmula para salvar o transporte coletivo de São Paulo: converter empresas falidas em empreiteiras bem sucedidas

menor custo operacional e da eficiência das empresas privadas.



Uelze: pequenas são mais eficientes.

TM – Não seria mais vantajoso fundir todos os ônibus numa única e grande empresa?

Uelze – Geralmente, se associa empresa grande com eficiência e economia de escala. Isso é verdade na indústria. Já no transporte rodoviário de passageiros, isso é uma grande e deslavada mentira. Em transporte rodoviário, eu ousaria dizer que *small is beautiful*. Ou seja, a operação deve ser menor. Talvez, frotas de cem a duzentos veículos sejam a escala ideal de operação de uma garagem. A partir desse tamanho, o negócio começa a ficar difícil de controlar e gerenciar.

TM – Como seriam remuneradas as empresas empreiteiras?

Uelze – Primeiro, em função de uma “bandeirada” por mês. Na medida em que eu coloco um carro à disposição de alguém, eu já mereço uma remuneração pelo quilômetro rodado, para reembolsar custos variáveis, como combustível, lubrificante, pneus e, eventualmente, mão-de-obra de tráfego. Um terceiro custo seria o seguro de responsabilidade civil contra terceiros ou os custos acessórios a serem compu-

tados. O quarto item seria o valor por hora à disposição do tráfego. O quinto, o valor por hora de tráfego efetivo.

TM – Isso não aumentaria a tarifa?

Uelze – A soma dessas cinco entradas garantiria uma remuneração adequada – e com baixo risco – para o empresário. E, ainda por cima, será inferior aos custos atuais da CMTC. Quer dizer, mesmo gastando menos, a Prefeitura não roubaria a margem de lucro dos empresários. A CMTC poderá exercer muito melhor seu papel de transportar a população – que, aliás, é um dever do Estado – se usar as empresas particulares como empreiteiras, preocupando-se apenas com os problemas de receita e do controle de tráfego.

TM – Existe algum precedente parecido em São Paulo?

Uelze – A coleta de lixo é um bom exemplo. Quando o Prefeito Faria Lima tomou posse, concluiu que contratar a limpeza urbana com terceiros poderia significar economia e redução de custos. Hoje, a remoção do lixo passou a custar menos por tonelada. Várias empresas especializadas frutificaram e estão aí.

TM – Qual o maior obstáculo à implantação do sistema?

Uelze – Antes de mais nada, é preciso haver unidade entre os empresários de São Paulo. Hoje, são trinta e tantas empresas, com trinta e tantas opiniões diferentes. Como, em algumas, há mais de um sócio com voz ativa, isso aumenta ainda mais a confusão.

TM – Mas, se houvesse o consenso, qual seria o caminho?

Uelze – Denunciar, antecipadamente, os contratos ao Prefeito, para substituí-los pelo novo serviço. Afinal, todos os Prefeitos que conseguiram equacionar o transporte coletivo se saíram bem no julgamento da urnas. Então, se chegarmos unidos ao Prefeito Mário Covas, será possível negociar com sucesso a denúncia antecipada e colocar sobre a mesa uma nova forma de contratação. Esse é o caminho.

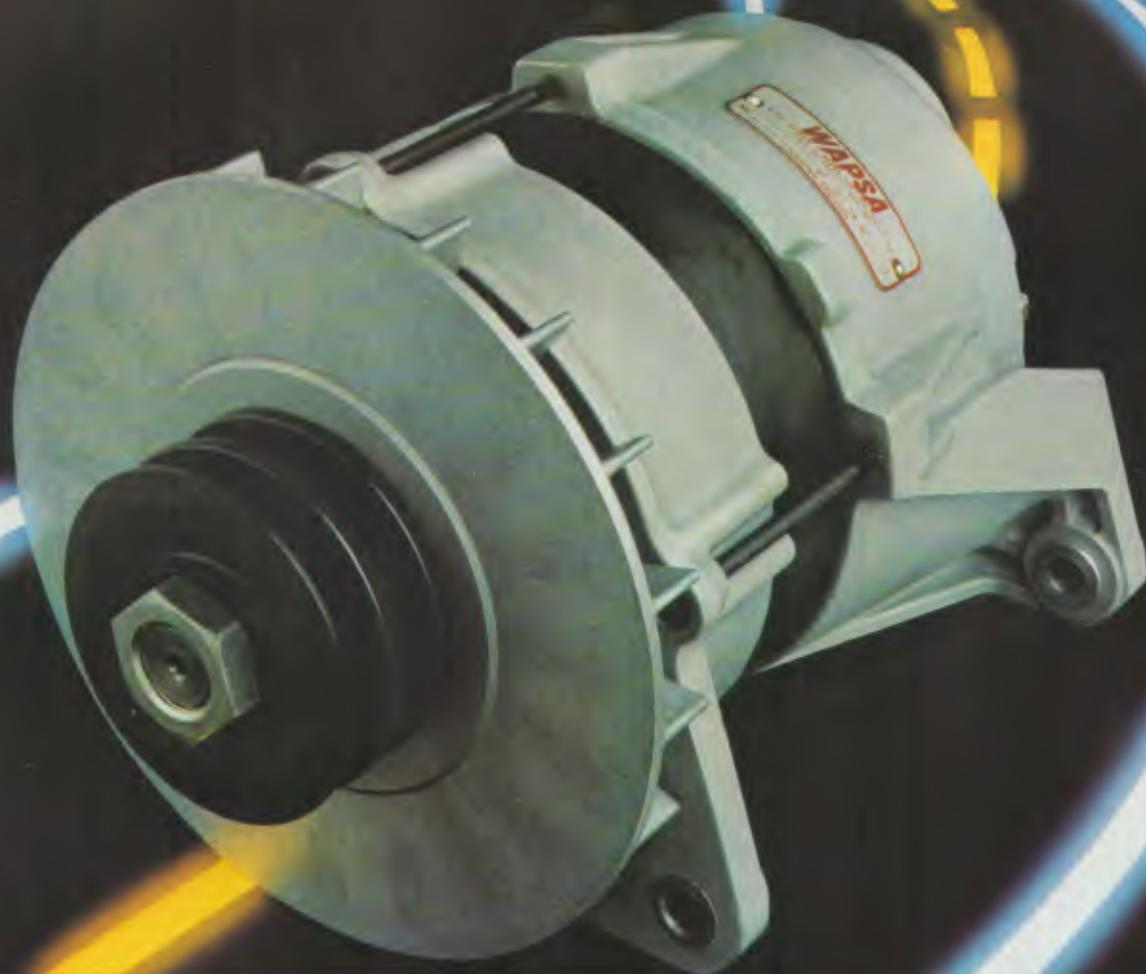
TM – Não é arriscado entregar, antecipadamente, toda a receita da operação ao Governo?

Uelze – É um risco que se corre. Mas eu não conheço nenhum empreiteiro que tenha deixado de receber, mais cedo ou mais tarde. Em compensação, conheço inúmeras empresas de ônibus que estão perdendo dinheiro. E o pior é que ninguém se importa com esse prejuízo.

TM – Para concluir, a saída é o *rent-a-bus*?

Uelze – É a solução para o Estado, para os usuários e também para os empresários de transportes.

A WAPSA LANÇA NO BRASIL UM PESO-PESADO NO CAMPO DOS FORTES SUPER-ALTERNADOR T-1 PARA ÔNIBUS E VEÍCULOS DE ALTO CONSUMO ELÉTRICO.



Com este lançamento a Wapsa marca novamente no Brasil a sua posição de pioneirismo. O "T-1" é o alternador de maior capacidade de geração de corrente elétrica fabricado no Brasil, com capacidade de gerar 28 volts e 105 ampères, ou seja, quase 3.000 watts de potência. Por isso é especificamente indicado para veículos de grande porte e de alto consumo elétrico como ônibus, barcos, máquinas e muitos outros.

O alto nível tecnológico aplicado na fabricação deste produto e a alta qualidade de seus componentes garantem aos seus compradores uma extraordinária durabilidade.

"T-1", um peso-pesado no campo dos fortes, com a qualidade Wapsa.

WAPSA

Equipamento elétrico para veículos

CONHEÇA O GOL FURGÃO 85 UM DIA DESSES.



SEGUNDA



TERÇA



QUARTA



QUINTA



SEXTA



SÁBADO



DOMINGO

UM BOM DIA PRA CONHECER O GOL FURGÃO 85 É QUANDO VOCÊ ESTIVER PENSANDO EM VERSATILIDADE PARA SERVIÇOS E ENTREGAS URBANAS.

PORQUE O GOL FURGÃO 85 LEVA ATÉ 520 QUILOS DE TUDO O QUE VOCÊ IMAGINAR.

E É ÁGIL, ESPERTO, MANOBRA FÁCIL, ESTACIONA MAIS FÁCIL AINDA.

OUTRO BOM DIA PRA CONHECER O GOL FURGÃO 85 É QUANDO VOCÊ CONSIDERAR QUE A VIDA NÃO É FEITA SÓ DE TRABALHO.

PORQUE, ALÉM DE SER CONFORTÁVEL E GOSTOSO DE DIRIGIR, O GOL FURGÃO 85 VEM COM NOVOS BANCOS, NOVAS CORES EXTERNAS E UM NOVO PADRÃO DE ACABAMENTO INTERNO QUE NÃO VAI DEIXAR VOCÊ COM INVEJA DE NENHUM AUTOMÓVEL.

QUER UM DIA AINDA MELHOR PARA CONHECER O GOL FURGÃO 85?

QUANDO VOCÊ ESTIVER PREOCUPADO COM ECONOMIA (PONHA PREOCUPAÇÃO NISSO).

MUITO BEM, COM O GOL FURGÃO 85 VOCÊ ECONOMIZA NO COMBUSTÍVEL, NA MANUTENÇÃO E, GRAÇAS A SUA MAIOR RESISTÊNCIA E DURABILIDADE, VOCÊ ACABA ECONOMIZANDO

NA PRÓPRIA REPOSIÇÃO DA SUA FROTA.

É POR ISSO QUE A GENTE DIZ: QUEM COMPRA O GOL FURGÃO 85 ECONOMIZA ATÉ NA COMPRA DE FURGÃO.



GOL FURGÃO