

# transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - N° 341 - AGOSTO 1992 - Cr\$ 19 000,00

  
Editora TM Ltda



IMPLEMENTOS

Semi-reboque especial  
Randon/Shell

## Parceria dá bons frutos

*Reboques sob medida  
para a Usina Campestre*



*Fueiros de alumínio no  
transporte de madeira*



**TRÂNSITO**  
**Técnico crítica**  
**o novo Código**



Exclim

Os veículos Volvo estão em conformidade com o PROCONVE.

# Lei da balança. A Volvo tirou esse peso do NL 6x2.

A sua balança comercial vai fechar em alta com o NL 6x2 Volvo. Pesando 700 kg a menos do que os caminhões 6x2 da sua categoria, o Volvo NL 6x2 pode levar cerca de 3000 kg a mais que uma composição feita a partir de um cavalo 4x2, sem ultrapassar o limite de 45 toneladas permitidas pela lei da balança. Isto porque o NL 6x2 possui uma suspensão traseira com

molas parabólicas que são 30% mais leves do que as convencionais e o terceiro eixo tem somente 2 pneus. Tudo isto resulta em menor peso, menor custo de pneus e maior conforto ao dirigir.

Volvo NL10 6x2. O caminhão que pesa menos e transporta mais.

# VOLVO

VOLVO DO BRASIL VEÍCULOS LTDA.

AV. JUSCELINO KUBITSCHEK DE OLIVEIRA, 2600 - CIC - TEL.: (041) 271-8111 - CURITIBA - PARANÁ - BRASIL.

**REDAÇÃO**

**Editor**  
Neuto Gonçalves dos Reis

**Redatora-Chefe**  
Valdir dos Santos

**Redator Principal**  
Gilberto Penha de Araújo

**Redatores**  
Carmen Ligia Torres  
Walter de Sousa

**Colunista**  
José Luiz Vitú do Carmo

**Fotógrafo**  
Paulo Igarashi

**Chefe de Arto**  
Alexandre Henrique Batista

**Assistente de Arte/Produção**  
Lucy Midori Tanaka

**Jornalista Responsável**  
Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

**Impressão e Acabamento**  
Cia. Lithographica Ypiranga  
Rua Cadete, 209  
Fone: (011) 825-3255 - São Paulo-SP

**DEPARTAMENTO TÉCNICO**

**Gerente**  
Economista Jorge Miguel dos Santos

**Assistente**  
Eng.º Antônio Lauro V. Neto

**DEPARTAMENTO COMERCIAL**

**Diretor**  
Ryniti Igarashi

**Gerente**  
Marcos Antonio B. Manhenelli

**Representantes**  
Carlos A. B. Criscuolo, Roberto Lucchesi Jr.  
Vito Cardaci Neto

**Representantes**

**Paraná e Santa Catarina**  
Spala Marketing e Representações  
Gilberto A. Paulin  
Rua Conselheiro Laurindo, 825 conjunto 704  
CEP 80060-100 - Fone (041) 222-1766  
Curitiba-PR

**Rio Grande do Sul**  
CasaGrande Representações  
Ivano CasaGrande  
Rua Gonçalves Ledo, 118  
Fones: (051) 224-9749 / 224-5855  
90610-250 - Porto Alegre-RS

**DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**

**Gerente**  
Mitugi Oi

**DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**

**Gerente**  
Cláudio Alves de Oliveira

**Distribuição**  
LOBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

**Assinaturas**

Anual (doze edições) Cr\$ 208 000,00  
Pedidos com cheque ou vale postal  
em favor da Editora TM Ltda.  
Exemplar avulso Cr\$ 19 000,00. Em  
estoque apenas as últimas edições.

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

**Circulação:** 17 000 exemplares  
Registrado no 2.º Dfício de Registro de Títulos e  
Documentos sob n.º 705 em 23/03/1963; última averbação  
n.º 26 394 em 20/07/1988.

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

**Editora TM Ltda.**  
Rua Vieira Fazenda, 72  
CEP 04117-030 - Vila Mariana - São Paulo - SP

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

C.G.C. 53 995 544/0001-05  
Inscrição Estadual n.º 111 168 673 117



Filiada à ANATEC e à ABEMD  
Instituto Verificador de Circulação  
Circula em Setembro/92

Ano 30 - n.º 341 - Agosto de 1992  
ISSN n.º 0103-1058 - Cr\$ 19 000,00

# SUMÁRIO

- IMPLEMENTOS 14** Cinco casos de parceria fabricante-cliente  
Setor começa a produzir implementos sob medida
- INTERNACIONAL 20** Livre mercado muda o transporte europeu  
A partir de 1993, países não terão fronteiras
- FRAUDES 26** F. Souto acusada de apropriação indébita  
Transportadora foi enquadrada em cinco artigos
- CÓDIGO DE TRÂNSITO 30** Projeto mantém dispositivos ultrapassados  
Governo perdeu chance de rever cargas por eixo
- LLOYD 32** Falência pode chegar antes da privatização  
Empresa não resiste a nove meses de transição
- PNEUS 36** Limites à importação prejudicam frotista  
Portaria atende a interesses das recuperadoras
- ENTREVISTA 39** "Dívida vem na frente da privatização"  
Osires Stenghel reassume uma Rede quase falida

## Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

- PIRACICABA 45** Saida foi terminal central de integração  
Cidade experimenta também o gás de vinhaça
- TRANSPORTE DIFERENCIADO 48** Especiais de São Paulo conquistam usuário  
Índice de ocupação dos veículos já chega a 60%

## SEÇÕES

Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6 Rumos e Rumores - 41 Produtos - 42 Última Parada - 50

Capa: Fotos Paulo Igarashi e Divulgação

## Navegando, mesmo com crise

O setor do transporte de cargas está gritando por socorro. Muitas têm sido as dificuldades acumuladas ao longo de vários anos, mas atualmente os números do setor, alarmantes até, comprovam sua estagnação diante do processo econômico que se arrasta. Precisamos refletir, lutar e fazer todos entenderem que o nosso setor é o mais importante após o da produção, pois sem ele não há processo evolutivo, ou seja, conforme diz a campanha de valorização do transporte rodoviário de cargas da NTC, com apoio da Scania do Brasil: "Sem caminhão o Brasil pára."

A discussão de assuntos pertinentes ao setor e o debate sobre processos evolutivos que possam socorrer o segmento merecem destaque. O que não se pode entender é o seguinte: Como dirigentes desse ramo, que está indo para o caos, permitem que um evento como o Congresso NTC'92 possa ser realizado com tanto *glamour*?

Sabemos, nós que vivemos o dia-a-dia do transportador, que a crise é séria: estamos passando fome e a situação tende a piorar. Não podemos contribuir para que um congresso seja realizado nessas condições porque com dez dias a navegar, com conforto, regalias e mordomias estaremos afirmando que o setor passa por um período de 'vacas gordas', o que não é verdade. É preciso parar e refletir, pois o patrão está investindo muito dinheiro na realização desse congresso (que só poderia ser realizado quando atingíssemos inflação zero, o que parece utopia para nós brasileiros, lutadores), enquanto o trabalhador do transporte rodoviário de cargas está clamando por socorro.

Esses motivos reais da crise que assola o setor de transporte rodoviário de cargas me levam a ser totalmente contra a realização do Congresso NTC'92, durante dez dias, num navio; mesmo porque circulamos diariamente por rodovias e precisamos conhecer a situação das mesmas, e não o con-

forto internacional de um navio. E confirmo: **SOU CONTRA E NÃO PARTICIPO.**

**WILSON PICCOLO SOARES**  
Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Ribeirão Preto  
Ribeirão Preto-SP

## Frotista reclama do radial sem câmara

Vimos, inicialmente, parabenizar **TM** pelo brilhante serviço que vem prestando a todo o segmento dos transportes, e sugerir que realize matéria referente ao uso e à aplicação de 'pneus radiais sem câmara' em coletivos urbanos.

Nossa empresa compõe-se de uma frota de 112 ônibus, e a radiação é, desde há dois anos, de 100%. Porém, apesar de acreditarmos que o futuro está no uso do 'radial sem câmara', há sete meses que amargamos a péssima experiência de uso de pneus 12R22,5 (substituto dos pneus 1100R22 com câmara) em 10% de nossa frota, por força de aplicação em linha de montagem da Mercedes-Benz em veículos recebidos em 1991/92, modelos O-371UP. Registramos que 92% dos pneus recebidos originalmente nos veículos já foram retirados, devido a 'rachaduras na região de vedação do talão', antes de atingirem o ponto de recapagem, e com quilômetros de primeira vida inferiores às dos similares com câmara. De fato, sua vida útil é da ordem de 40% da do similar com câmara.

Saliento, ainda, que 70% dos pneus defeituosos foram atribuídos a um único fabricante (apesar de possuímos aplicação nas frotas de quatro fabricantes distintos), o que nos leva a crer que o uso do pneu sem câmara será, efetivamente, uma realidade em futuro próximo, em corredores urbanos de transporte via ônibus.

O que de fato pretendemos registrar, e tornar público, é o descaso das empresas Mercedes-Benz e Firestone em prestar assistência ao 'cliente laboratório' por ocasião dos testes, pois são imensas as dificuldades para solucionarmos as falhas no nível operacional, uma vez

que grande parte delas é absorvida pela empresa operadora, que responde à necessidade de mantermos os veículos rodando. A cada pneu que é removido em decorrência de falhas que impossibilitam o seu uso, os contatos junto às companhias em questão tornam-se mais difíceis no nível da reposição técnica de garantia do produto.

**GERALDO MAGELA**  
Empresa São Paulo Ltda.  
Diretor Técnico Operacional  
Recife-PE

□ *O gerente de Comunicação da Mercedes-Benz, Euclides Fontana, responde: Os pneus 12R22,5 (radiais sem câmara) foram amplamente testados e aprovados para serem utilizados em diversos veículos da Mercedes-Benz.*

*A falha mencionada pela Empresa São Paulo, de Recife, está ligada às severas condições de aplicação de seus ônibus urbanos em relação à carga e ao trecho percorrido.*

*No entanto, obedecendo ao nosso princípio de que a satisfação do cliente é item prioritário, já foram cedidos àquela empresa alguns pneus em cortesia, enquanto finalizamos a análise técnica da falha citada, de modo a encontrarmos a solução definitiva para esse caso específico.*

*Tão logo isso aconteça, retomaremos o contato com a Empresa São Paulo.*

□ *O gerente de Engenharia de Vendas da Bridgestone/Firestone, J. R. Gusmão, responde:*

*As análises levadas a efeito em todos os produtos retirados pela Empresa São Paulo não evidenciarão qualquer falha de projeto ou de processo.*

*Apesar dessa constatação, não nos furtamos, enquanto se processavam as investigações, a atender técnica e assistencialmente o nosso cliente, oportunidade em que todos os pneus retirados para exame foram, na sua grande maioria, repostos sem nenhum ônus para a referida empresa, o que totaliza 22 pneus. Estamos ainda, como sempre estive-mos, prontos para, juntamente com o fabricante do veículo, analisar as severas condições em que os pneus estão sendo submetidos, a fim de minimizar ou de eliminar as causas encontradas na operação do transporte urbano que possam interferir de modo a abreviar a vida útil dos pneus.*



NEUTO

ESCREVA

## Uma lei dura, mas necessária

*Se for aprovado na íntegra, o anteprojeto de lei do Código Brasileiro de Trânsito, divulgado no dia 7 de julho pelo governo, será uma lei dura — quase draconiana.*

*O documento é uma verdadeira declaração de guerra aos inimigos da segurança do trânsito, entre os quais estão os excessos de carga e de velocidade, o álcool ou as más condições mecânicas dos veículos.*

*Com o novo código, as punições por excesso de carga ou de velocidade, por exemplo, passarão a ser pesadas e progressivas. E, com isso, o embarcador torna-se solidariamente responsável pela multa se o peso constatado pela balança não corresponder ao declarado na nota fiscal.*

*A preocupação em aumentar a segurança e a durabilidade das rodovias por meio do controle de peso também está presente no dispositivo que limita a escassos 10% da capacidade do bagageiro a carga que não pertence aos passageiros dos ônibus.*

*É contra o álcool, os entorpecentes e as substâncias que provocam dependência que o projeto concentra seu fogo mais cerrado.*

*Não poderá manter a habilitação quem for condenado por qualquer crime em estado de embriaguês ou sob efeito de substâncias que provocam dependência.*

*Quem for surpreendido embriagado (leia-se: com mais de 4 decigramas de álcool por litro de sangue) poderá ir parar na cadeia por um período de seis meses — de quebra, será multado e impedido temporariamente de conduzir veículos. A embriaguês passa também a se constituir num agravante para os crimes de trânsito, e a recusa do condutor em submeter-se a teste de dosagem alcóolica será considerada confissão de que está embriagado.*

*O projeto incorpora ainda outras normas corriqueiras em países civilizados, tais como o uso obrigatório do cinto de segurança também nas cidades, a prioridade para o pedestre nas faixas de segurança (mesmo que o sinal esteja aberto para os veículos), o uso de faróis acesos durante o dia, a municipalização do trânsito, a vistoria periódica dos veículos e a responsabilização de quem entrega veículo a pessoa não habilitada para dirigir.*

*É claro que uma legislação rigorosa faz parte do arsenal de qualquer país que se disponha a combater com seriedade a insegurança do trânsito. No entanto, sua existência não constitui, por si só, uma garantia de vitória decisiva sobre o inimigo. Afinal, quanto mais altas forem as multas, maior será a tentação de se resvalar para o 'jeitinho' brasileiro. Mesmo abstraindo-se a corrupção, faltam efetivos suficientes e qualificados para impor o império da lei.*

*Mas apenas o policiamento (Enforcement, em inglês) não resolve. A redução de acidentes exige também a educação dos motoristas e dos pedestres (Education), além de vias e de veículos bem construídos, bem conservados, bem sinalizados e bem operados (Engineering).*

*Sobre este último 'E', em particular, o projeto do novo código revela-se bastante pobre. No caso das cargas por eixo, por exemplo, limita-se a perpetuar uma legislação de 25 anos atrás, já superada nos países mais adiantados (veja artigo nesta edição). Perdeu-se, portanto, uma boa oportunidade de se incorporar à proposta avanços já bastante conhecidos.*

*De qualquer maneira, o projeto, que certamente terá seus excessos aparados e suas omissões corrigidas pelo Congresso, constitui um efetivo avanço para a segurança do transporte. Como já diziam os romanos: dura lex sed lex.*

## Curió envolve Mercedes nas investigações de PC

A CPI — Comissão Parlamentar Mista de Inquérito que investiga as atividades do ex-tesoureiro da campanha do presidente Collor, Paulo César Farias, e sua influência no governo federal continua a envolver empresários ligados, de uma forma ou de outra, aos transportes (ver **TM** n.º 340).

No dia 29 de julho, o ex-deputado Sebastião Curió denunciou à CPI, à Polícia Federal e à imprensa que recebera ajuda de PC Farias para sua campanha à reeleição, como candidato pelo PRN, no valor equivalente à US\$ 120 mil, e também que Farias o mandara telefonar ao diretor de Recursos Humanos e Relações Corporativas da Mercedes-Benz, Luiz Adelar Scheuer, para agra-



**Scheuer: agradecimento sem motivo**

decer a ajuda, o que Curió declara ter feito.

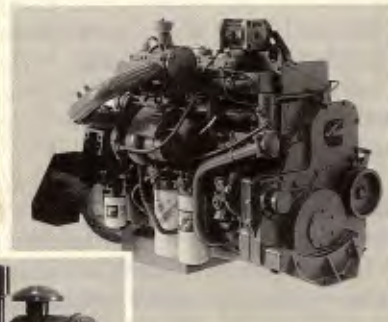
Na ocasião da denúncia, Scheuer estava em férias na Suíça, mas a diretoria da Mercedes-Benz distribuiu uma nota em que declara ter “como conduta não

destinar recursos financeiros para apoiar quaisquer campanhas eleitorais de postulantes a cargos públicos”, desmentindo assim que tivesse havido oferta de apoio financeiro a Curió, diretamente ou através de intermediários. Ao voltar ao Brasil, Scheuer confirmou o telefonema, mas disse que não havia motivo para agradecimento, uma vez que tinha “desconversado sobre a ajuda à campanha de Curió” em chamada anterior de PC Farias.

A Subcomissão de Empresas elencou, entre as empresas que financiaram PC Farias, duas do transporte rodoviário de cargas: a Transportadora e Comercial Além Fronteira, ligada à Companhia de Cimento Portland Itaú, e a CPT Transportes, do grupo Votorantim, que recebeu nota da EPC, referente a prestação de serviços, no valor de US\$ 36 897.

DESTAQUE

## CUMMINS OFERECE DOIS MOTORES A GÁS



Fotos: Divulgação

O L10 G (acima) já equipa ônibus nos EUA e poderá ser importado pelo Brasil; o NT855 G é nacional



A Cummins já produz dois motores a gás: o L10G, com tecnologia lean fast burn (queima rápida de mistura pobre), nos Estados Unidos, e que poderá ser importado pelo Brasil, e o NT855, para uso industrial, em sua fábrica em Guarulhos (SP).

O L10G, segundo o engenheiro Jaime Queiroz, diretor de En-

genharia da Cummins, consegue um bom resultado energético graças ao desenvolvimento de uma técnica que aumenta e acelera a queima do gás, graças ao controle eletrônico da injeção de mais ar na câmara de combustão, e de misturadores e de válvulas, que mantêm a chamada mistura pobre dentro da câmara até completar a queima. Com isso, a Cummins conseguiu reduzir em 30% as emissões de NOx, em comparação com as quantidades que são emitidas pelos demais motores a gás de ciclo Otto.

Para utilizar a nova tecnologia, a câmara de combustão do motor de ciclo Diesel foi substituída para se adequar à mistura com excesso de O<sub>2</sub>; e foram instalados um turbo com waste-gate, que impede a redução da potência, e um catalisador, que força a redução de hidrocarbonetos. Sua potência se mantém, como na versão a diesel, nos 240 hp a 2 100 rpm e torque de 1 116 mkgf a 1 300 rpm. A eficiência térmi-

ca apurada é de 37%, enquanto que a dos motores Otto é de 22%.

A Cummins já está com 249 motores a gás instalados em ônibus em circulação nos EUA, que já rodaram mais de 1,5 milhão de km, com um consumo médio de 1,07 km por litro a 1,48 km por litro, e de um litro de óleo lubrificante para cada 935 km.

A fábrica também informa que apurou a emissão de 4,5 mg/hp de NOx, 3,0 mg/hp de CO e 0,9 mg/hp de hc, com catalisador.

O motor NT-855 a gás está sendo testado numa bomba-d'água na unidade Xaréu 2, na plataforma que a Petrobrás mantém no Ceará. Um desses motores, segundo a Cummins, já ultrapassou 18 mil horas de trabalho “com boa performance e exigindo apenas a manutenção normal”, conforme depoimento do chefe de manutenção Isaac Quintino Ferreira. Esse motor, ao contrário do L10 G, usa o ciclo Otto na combustão do gás.

## Surge mais um candidato às eleições da NTC

O lançamento da candidatura do presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas da Bahia, Antonio Pereira de Siqueira, à presidência da NTC quebra a tradição da chapa única, pois o cargo também é postulado por Adalberto Pansan, presidente da federação paulista. Mas o número de candidatos ainda pode aumentar. O atual presidente, Domingos Fonseca, continua indeciso e poderá se candidatar, cedendo “às pressões” que, como diz, vem recebendo de “inúmeros empresários”.

Como Pansan, Siqueira também se mostra disposto a abrir mão da candidatura, “mas só se for em favor de Domingos Fonseca”. Quanto a Pansan, deixaria o caminho livre para Sebastião Ubson Ribeiro voltar à entidade. Segundo ele, Sebastião é um nome capaz de promover o tão esperado consenso para uma chapa única. “Com Siqueira, eu continuo candidato, pois ele não é melhor do que eu.”

Antonio Siqueira foi lançado, segundo ele mesmo, pela federação do nordeste porque os empresários locais entenderam que a presidência da entidade deve deixar de ser monopólio dos paulistas. Siqueira, cuja empresa, a Rajan Transportes, tem filial em São Paulo, já faz discurso de candidato: quer aumentar de dois para cinco os vice-presidentes, descentralizar as decisões e incluir Thiers Fattori Costa, que deixa a CNT no final do ano, como o vice-presidente político de sua chapa.

No entanto, para Valmor Weiss, ex-presidente do sindicato paranaense e cabo eleitoral de Pansan, a candidatura de Siqueira é uma jogada de Domingos Fonseca. “Ele deixa para se lançar na última hora a fim de rachar e levar a eleição para o segundo turno, pois dificilmente algum candidato conseguirá obter maioria absoluta.



Antonio P. de Siqueira: apoio do NE

Pelo estatuto, nesse caso, quem decide é o Conselho Superior da NTC, e aí o Domingos ganharia mais um mandato”, analisa Weiss.

Domingos afirma que desconhece o estatuto, “uma leitura muito chata”. Mas acha que ainda podem surgir mais nomes até as eleições em novembro. “Eu sei que ganharia a eleição em primeiro turno se fosse concorrer com Adalberto Pansan, mas ainda não decidi se irei me candidatar, pois tenho projetos pessoais”. Entre esses projetos, diz, está o de continuar na política do setor, mas não agora.

Pansan diz ter apoio dos treze sindicatos paulistas, embora ainda não tenha começado a campanha em busca de mais adesões, nem tenha composto a chapa. Siqueira, além dos cinco sindicatos nordestinos, diz ter apoio de outros cinco de Minas, de mais cinco do Rio Grande do Sul e de um do Mato Grosso.

## Privatização da Vasp também é investigada

A investigação pela subcomissão de bancos da CPI do PC apurou que, no dia 3 de setembro de 1990, véspera da privatização da Vasp, Farias depositou na conta da Viplan, empresa de transporte de passageiros de Wagner Canhedo, a quantia de Cr\$ 250 milhões, equivalente, na época, a US\$ 7 milhões. No dia seguinte, Canhedo comprou 60% das ações da Vasp por Cr\$ 3,3 bilhões, tendo dado como entrada 10% desse valor.

Por sua vez, a empresa de consultoria Kawasair apurou, a pedido da CPI, que, entre setembro e dezembro de 1990, a Wadel e a Brata Táxi Aéreo, duas outras empresas de Wagner Canhedo, depositaram na conta da Brasil-Jet, de PC Farias, o equivalente a US\$ 2,8 milhões. Alguns che-

ques foram depositados por um dos fantasmas de PC, José Carlos Bonfim. Essa estranha forma de pagamento levou a revista *Veja* a fazer suposições de que Canhedo seria testa de ferro de PC, ou vice versa, ou então que ambos o seriam de uma terceira pessoa — a revista pede ao leitor para adivinhar quem seria.

Por causa disso, foi aberta outra CPI para apurar eventuais irregularidades na privatização da Vasp. A CPI já ouviu Antoninho Marmo Trevisan, consultor contratado pela Vasp para aprimorar o processo de privatização, que declarou não ter encontrado qualquer irregularidade.

Além disso, a CPI da Vasp recebeu cópias de dois pareceres da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional, contrários à renegociação da dívida da Vasp com o Banco do Brasil, por ocasião da privatização, dívida essa no valor de US\$ 276 milhões. Esse contrato foi assinado doze dias depois da venda da Vasp ao Consórcio Voe-Canhedo.

A CPI também ouviu o ex-presidente da Vasp, Marcelo Antinori, que defendeu a privatização devido à crônica situação deficitária da empresa e assegurou a legalidade do refinanciamento da dívida. Também foram convocados Orlando Zancaner, da Comissão de Privatização da Vasp, o ex-governador Orestes Quércia, Wagner Canhedo, os ex-ministros Zélia Cardoso de Mello e Eduardo Teixeira, ambos da Economia, e o ex-presidente do Banco do Brasil, Alberto Policaro, para esclarecerem a negociação da dívida da empresa com o Banco do Brasil às vésperas da privatização, os quais, até o fechamento desta edição, ainda não tinham sido ouvidos.

A Vasp, em nota oficial, desmente que PC Farias seja sócio de Wagner Canhedo, dizendo que este apenas pedira um empréstimo a PC, de quem se diz amigo. Esta versão foi confirmada por PC em seu depoimento à CPI.

**ONDE TEM  
TRABALHO DURO,  
TEM FORD.  
ONDE TEM FORD,  
TEM LUCRO.**





**Tudo novo com a nova Linha F da Ford.** Nova cabina com formas arredondadas, que melhorou a aerodinâmica e diminuiu o consumo. Novo chassi, com longarinas retas e sem rebites, que reduziu o peso do veículo e aumentou a capacidade de carga. Novo basculamento do capuz do motor, para você ganhar tempo na hora da manutenção. E mais: nova suspensão, nova caixa de direção, novo sistema de embreagem e novas relações de eixo traseiro. Com os novos F-12000 e F-14000 HD a Ford introduziu no mercado um caminhão de novidades para você ganhar dinheiro como sempre ganhou: trabalhando duro.

Os caminhões da Linha F contam com uma ampla rede autorizada de 267 pontos de assistência técnica espalhados por todo o país. E mais o Plantão Ford Caminhões 24 Horas.



Entrada e saída facilitadas em função da baixa altura do assoalho e estribo adicional.



O capuz do motor é basculante, facilitando o acesso aos componentes mecânicos e reduzindo o tempo de manutenção.



Conjunto de instrumentos integrado. Novo sistema de iluminação para melhor visibilidade. Alarmes luminosos e sonoros para baixa pressão de óleo, alta temperatura, baixo nível de líquido de arrefecimento e baixa pressão do ar do freio.



FORD LINHA F



Pense mais Forte. Pense Ford.

## Governo repassa Cr\$ 1 trilhão para rodovias

Os recursos da taxa de importação de petróleo finalmente começam a chegar ao DNER para a recuperação das rodovias. A notícia partiu das empreiteiras e foi confirmada depois pelo governo, que autorizou crédito suplementar de Cr\$ 32,390 bilhões para a conclusão da pavimentação da BR-282, em Santa Catarina. Além disso, estão sendo liberadas as verbas do orçamento do DNER. O governo baixou um decreto suspendendo obras de duplicação da BR-101, em Santa Catarina, e de construção de dois trechos da BR-272 e da BR-470, transferindo os recursos de Cr\$ 32,8 bilhões para as obras de recuperação. Restam ainda recursos que dependem de aprovação do Congresso. O governo pediu uma suplementação orçamentária de Cr\$ 200 bilhões para obras de emergência nas estradas do Sul atingidas pelas últimas enchentes.

Com isso, segundo o presidente do Sinicon — Sindicato Nacional da Indústria da Construção de Estradas, Tibério César Gadelha, será possível recuperar entre 1 000 km e 2 000 km com recursos de Cr\$ 600 bilhões e Cr\$ 700 bilhões.

A Petrobrás, que recolhe a taxa de importação de petróleo dos postos de serviço, estava atrasando o repasse dos recursos arrecadados à União. Até a NTC fez pressão para que o governo cobrasse a Petrobrás, ameaçando-a com

boicote aos postos de bandeira BR. Em agosto, a Petrobrás transferiu à União parte do que devia desde junho e prometeu fazer repasses mensais equivalentes a US\$ 40 milhões.

## Senado restabelece monopólio portuário

O Senado reintroduziu, no PL8, projeto de lei de modernização dos portos, o monopólio dos sindicatos de estivadores para a contratação de mão-de-obra. A Câmara dos Deputados havia aprovado o projeto do deputado José Carlos Aleluia, do PFL da Bahia, que estabelecia a contratação por uma comissão administrada por usuários dos portos.

O relator do projeto no Senado, Mansueto de Lavor, do PMDB de Pernambuco, teria dito que esse novo órgão gestor da mão-de-obra instituiria uma ditadura do empresariado. Por sua vez, o deputado Aleluia considerou o veto do Senado a esse item um retrocesso que condenaria o país ao atraso.

O projeto, com 31 emendas do Senado, retorna à Câmara e, depois de aprovado, receberá a sanção do presidente da República, que tem poder de veto.

## TNT amplia atividades para a Argentina

Depois de promover uma reestruturação em suas empresas, para adequá-las à queda que teve lugar no mercado de transportes



Endler: preparar-se para o Mercosul

nos últimos dois anos e meio, a TNT Brasil, através de sua divisão TNT Road Express Internacional, associou-se à Tasa — Transportes Ader e criou a Multiex, para operar entre Brasil e Argentina com uma frota de dez cavalos com carretas. Com um capital de US\$ 1,8 milhão, do qual a TNT detém 49%, a Multiex utilizará a frota da Tasa para o transporte interno na Argentina e também para o transporte até seu armazém alfandegado em Uruguaiana (RS), e a frota, bem como filiais da TNT Brasil, para o transporte em território brasileiro. Além disso, a Multiex utilizará o terminal de Buenos Aires da Tasa, de 32 mil m<sup>2</sup>, dos quais, 16 mil m<sup>2</sup> serão usados como depósito alfandegado.

Segundo Talito Endler, presidente da TNT para a América do Sul, a empresa foi constituída visando atender ao crescente mercado entre os dois países, mercado esse que, em 1995, deverá chegar a US\$ 5 bilhões, contra US\$ 1,6 bilhão em 1991. A meta da empresa é transportar 4 mil toneladas por mês até o fim deste ano. Suas operações começaram em 17 de agosto.

## PISCA

■ *Cem donos de postos de serviço, reunidos no Sindipetro, entidade da classe, decidiram criar uma empresa distribuidora de combustíveis, a CP — Comércio de Petróleo S. A., para atender aos postos de baixa galonagem e que não interessam às grandes distribuidoras. Com capital de US\$ 20 milhões, a ser integralizado até o fim do ano, a CP terá regras mais flexíveis que as das grandes*

*distribuidoras na oferta de postos.*

■ *Arsênio Carlos Nóbrega, representante da Aliança, foi reeleito presidente da AABLC — Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, em eleição realizada em junho.*

■ *O Contran — Conselho Nacional de Trânsito aprovou, em caráter experimental, o uso de faixas reflexivas*

*listradas em preto e amarelo, ou em preto e laranja, nos pára-choques dos caminhões com capacidade de carga superior a seis toneladas. Essas faixas podem reservar a área central dos pára-choques para mensagens sobre segurança. A decisão atende a solicitação da Esso Brasileira de Petróleo, que deseja distribuir gratuitamente essas faixas para seus consumidores.*

## NTC divulga programa do congresso em navio

O Congresso NTC'92, marcado para o período de 7 a 16 de dezembro, a bordo do navio Eugênio Costa, na rota Rio de Janeiro—Santos—Buenos Aires—Rio de Janeiro—Santos será “uma oportunidade para debate sobre o desenvolvimento e a modernidade dos transportes em meio a momentos de lazer e de confraternização ao lado das famílias”, como diz o programa preliminar.

Os dias 7 e 8 serão dedicados ao embarque dos passageiros no Rio e em Santos. A abertura solene do Congresso e da Fenatran'92 será realizada às 22 h do dia 8; os trabalhos começam no dia seguinte, às 8h45min, com a abordagem do tema “As Tendências Mercadológicas do Transporte Rodoviário de Cargas”; a partir das 14h45min, os debates serão sobre “Tecnologia e Meio Ambiente” e “Qualidade e Produtividade no Transporte Rodoviário de Cargas”; no dia 10, às 8h45min, o tema será “Transporte Internacional, Oportunidades no Mercosul”; a partir das 14h45min, debate-se “Transporte Intermodal” e “O Transporte Rodoviário de Cargas e os Recursos Humanos”.

Os dias 11 e 12 serão livres em Buenos Aires; no dia 13 (domingo), três comissões se reunirão pela manhã para discutir “Preços dos Veículos versus Preços de Peças de Reposição” e “Transporte

de Cargas em Ônibus e Transporte de Cargas pelo Correio”. À tarde, o plenário discute o resultado desses debates; no dia 14, a partir das 8h45min, outras quatro comissões debatem “Transporte de Produtos Perigosos”, “Coleta e Entrega nos Grandes Centros Urbanos”, “Transportador e Usuário: uma Relação de Parceria” e “Política para o Transporte Rodoviário de Cargas”. À tarde, o plenário analisa e delibera sobre os trabalhos dessas comissões. Os dias 15 e 16 serão dedicados aos desembarques no Rio e em Santos.

## IBM entra no mercado de computador de bordo

A IBM colocou em teste, numa transportadora dos Estados Unidos, um computador de bordo portátil, composto de um terminal, equipado com um processador 1386SL e com um visor VGA, uma estação receptora e um *software*, que utiliza a rede de satélite para fazer a comunicação entre o motorista e a sede da empresa, ou entre outros terminais integrados.

A Transportadora J. B. Hunt, de Arkansas, que testou o equipamento, apurou redução do tempo de entrega e antecipação do pagamento do frete, entre outras vantagens. Com mensagens gravadas na tela, o motorista envia e recebe mensagens, programa o tempo de carga e descarga e a hora



Foto: Divulgação

O computador de bordo é portátil

da chegada e grava relatórios para a manutenção. O sistema é programado para captar assinatura eletrônica e gravar a velocidade do veículo e demais informações do motor. A estação receptora na cabina indica ao motorista onde apanhar outras cargas no meio da viagem. O sistema pode ser usado tanto nas rotas longas como nas curtas, nas regulares, nas planejadas e nas não planejadas.

“Temos por objetivo testar essa nova tecnologia com um pequeno número de caminhões e uma base avançada. Com essa tecnologia, esperamos aumentar a produtividade e oferecer melhores serviços para nossos clientes”, disse Kirk Thompson, presidente da J. B. Hunt.

O computador, instalado na cabina, mede aproximadamente 27 cm por 20 cm por 5 cm, pesa 2,2 kg e tem visor digital. A tela pode ser trocada para se adequar às necessidades de diferentes aplicações.

O terminal foi desenvolvido pelo Laboratório de Soluções IBM Boca Raton Fla. em colaboração com a J. B. Hunt.

■ *A ABTI — Associação Brasileira de Transportadores Internacionais, que se mudou do Rio para o prédio da CNT, em Brasília, tem nova diretoria. A empresária Bettina Lenci, da Translor, é a nova presidente para o período que vai de julho de 1992 a junho de 1994. Seu vice-presidente é José Schwank, da transportadora que leva seu sobrenome, de Uruguaiana (RS). Graças a mudanças no estatuto, Bettina criou a diretoria para o Mercosul, para a qual nomeou Fábio Franchini.*

■ *A Inepar S/A Indústria e Construções, de Curitiba, associou-se à General Electric Company formando a Inepar S/A Eletrônica, que pretende ampliar suas exportações e reduzir os custos dos produtos graças à incorporação de novas tecnologias na produção. A Inepar fabrica equipamentos elétricos e eletrônicos para painéis de controle de subestações de geração e de distribuição de energia, semicondutores de potência, capacitores de baixa tensão, relés de proteção e medidores de energia.*

■ *A Aresp — Associação das Empresas de Recauchutagem de Pneus do Estado de São Paulo promoverá, de 17 a 20 de novembro, a Exporecau — Exposição Internacional da Indústria da Recauchutagem, no Centro de Negócios de São Paulo, onde estarão representados os fornecedores de camelback, equipamentos para recauchutagem, fabricantes de caldeiras, de compressores e de pneus. Em paralelo, serão realizadas palestras sobre tecnologia, insumos e equipamentos.*

## PISCA

# TUDO MERCEDES-BENZ TEM UMA



MPM/LINTAS

Os concessionários Mercedes-Benz estão sempre de portas abertas para prestar toda a assistência que você precisa para rodar tranquilo. Esta é mais uma vantagem que faz dos caminhões e ônibus Mercedes-Benz sua escolha mais segura.

**Antes da compra: Assessoria sem o menor compromisso.**

Antes mesmo de você fechar negócio, a assessoria Mercedes-Benz já está aberta

para orientá-lo na escolha do caminhão ou ônibus mais adequado às suas necessidades. Isso permite uma maior racionalização para o uso de sua frota.

**Depois da compra: O compromisso da maior assessoria.**

Depois de comprar o seu Mercedes-Benz, você continua a receber o apoio da maior rede de concessionários especializados em veículos comerciais do País. São cerca de 350 pontos de apoio,

# PORTA QUE NÃO FECHA.



estrategicamente distribuídos por todo o território nacional, prestando serviços de manutenção com profissionais treinados e um estoque de peças genuínas que facilita a reposição imediata.

Os concessionários Mercedes-Benz também oferecem assessoramento administrativo a frotistas para que cada veículo apresente a máxima disponibilidade com o mínimo custo de manutenção.

A avançada tecnologia dos produtos

Mercedes-Benz exige de seus usuários conhecimentos básicos para uma correta operação e manutenção. O treinamento de pós-venda desenvolve uma extensa programação de cursos voltados à especialização da mão-de-obra do frotista. Faça uma visita ao concessionário Mercedes-Benz mais próximo. Ele tem uma porta sempre aberta para você.

**Mercedes-Benz dá resultado.**



Mercedes-Benz