

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 24 - n° 278 - MARÇO 1987 - Cz\$ 40,00



Editora TM Ltda



**Os frotistas
denunciam
"maquiagem"**

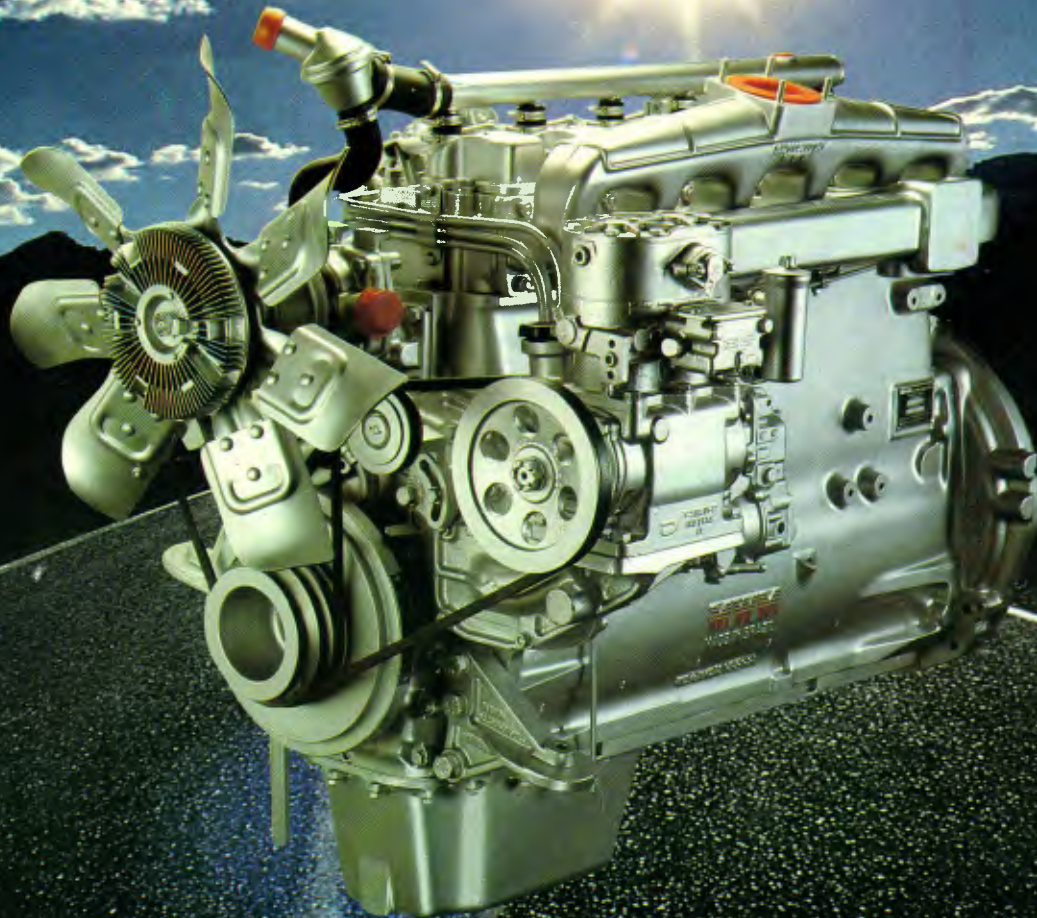
**O transporte
entra no túnel
da incerteza**

MOTORES



BRASIL

O Motor do Caminhão.



Depto de vendas: tel. (011) 548-0211 - ramais 249/255/318 - REVENDEDORES EM TODO O BRASIL.

ATUALIDADES

Frota movida a hidrogênio



Veículos de série, adaptados, já rodaram 160 mil km

A Daimler-Benz vem testando, em Berlim, desde outubro de 1984, uma frota experimental de dez veículos movidos a hidrogênio. Trata-se, basicamente, de veículos de série, adaptados, que já rodaram mais de 160 mil quilômetros.

Os depósitos de hidrogênio foram concebidos em forma de "pacote". Cada "pacote" compõe-se de dois módulos de tanques de hidreto (material baseado numa liga de titânio, vanádio e manganês) de baixa temperatura, aquecidos com líquido.

No furgão utilizado na experiência, o motor foi adaptado para funcionar com hidrogênio puro. Exceto algumas pequenas modificações, trata-se do motor de série de quatro cilindros, com 2,3 litros, equipado com dispositivo misturador, recém-desenvolvido. Já o motor do automóvel 280 TE deriva do motor de seis cilindros, de série. Uma regulagem eletrônica distribui simultaneamente, sob medida, hidrogênio e gasolina. A substituição, mesmo parcial, da gasolina pelo hidrogênio, permite valores bem mais favoráveis dos gases de escape e diminui o consumo em até 15% em regime de carga parcial.

Os veículos estão sendo usados por médicos de pronto-socorros e pela frota do Senado de Berlim, da Cruz Vermelha e de outras instituições. Antes

de começar a experiência, os frotistas e os motoristas foram instruídos sobre a nova técnica e os equipamentos especiais, para evitar problemas no manuseio. Até agora, não ocorreu nenhuma falha capaz de afetar a segurança. O tempo de abastecimento é de apenas 10 minutos, com grau de eficiência de 80%. Mas, a técnica de abastecimento, completamente nova, ainda não está suficientemente desenvolvida e deve ser aperfeiçoada nos acoplamentos e no método de medição.

Depois de quase dois anos de experiência, o balanço é positivo. As falhas que ocorreram nos carros e posto de abastecimento foram compatíveis com o experimento. Os veículos foram avaliados positivamente pelos responsáveis e seus motoristas. E não houve nenhuma reclamação sobre a técnica e o manuseio.



Problemas no acoplamento

Geipot vai regulamentar produto perigoso por trem

Já está circulando, entre um grupo restrito de técnicos, a versão preliminar do "Regulamento nacional do transporte ferroviário de produtos perigosos". Preparado pelo Geipot, o documento não passa de uma adaptação do regulamento do transporte rodoviário de produtos perigosos. A adequação dos vagões e equipamentos, por exemplo, deverá ser atestada pelo Inmetro ou por entidade privada idônea, devidamente credenciada.

Já o trem de produtos perigosos, além de portar uma série de equipamentos, deverá ter a locomotiva equipada com "velocímetro registrador", uma espécie de tacógrafo.

Os vagões transportando mercadorias perigosas serão separados entre si por outro, de conteúdo inerte. Não será permitido o transporte de produtos peri-

gosos em trem de passageiro ou misto. No caso de carga fracionada, o expedidor será responsável pela adequação do acondicionamento. Só será permitido o transporte de produtos perigosos junto com outro tipo de carga quando houver compatibilidade entre elas. É proibido o transporte de mercadorias perigosas junto com alimentos, medicamentos e animais vivos.

O regulamento cria também uma vasta burocracia para os trens, como a placa contendo os dados do Certificado de Capacitação, documento com dados sobre o produto e a ficha de emergência.

A fiscalização será realizada pela Secretaria Geral do Ministério dos Transportes e quem não cumprir o regulamento fica sujeito às penalidades legais, que o ante-projeto não especifica quais são.

Vasp recebe último 737-300

O último dos seis aviões Boeing 737-300 arrendados pela Vasp já está em operação. Como as outras cinco, a nova aeronave tem capacidade para 132 passageiros, elevando para 4 110 o número de assentos disponíveis da empresa. Isso significa aumento 23,6% em relação a 1985 e de 13% em relação a 1983.

Jato puro de porte mé-

dio, com duas turbinas, o 737-300 incorpora avanços na economia de combustível (6% a menos em relação a aeronaves da sua categoria), segurança de voo e proteção ambiental. Os níveis de ruído (entre 85 e 90 decibéis na decolagem e entre 95 e 100 decibéis na aproximação) são inferiores aos dos demais jatos em operação no país.

Mendes Júnior adia projeto

Em 17 de novembro de 1986 o diretor da Mendes Júnior Motores Ltda, Murilo Mendes, não escondia seu otimismo ao entregar ao ministro da Indústria e Comércio, projeto prevendo a fabricação, dentro de dois anos, de 2 mil caminhões pesados por ano.

Quatro meses depois, a disposição de Murilo Mendes já não é mais a mesma. A Mendes Júnior decidiu

"reavaliar" projeto e adiar seus planos. "O país mudou totalmente. Agora, é outro. O Brasil não merecia isso", lamentou.

Antes de frear o negócio, sabe-se que a Mendes Júnior manteve várias rodadas de negociações com a Man, provável fornecedora da tecnologia. Razão mesmo tinha o presidente da Mercedes-Benz, Werner Lechner, que desejou sorte aos concorrentes.

ATUALIDADES

Caminhão poupa diesel

Um revolucionário veículo experimental de transporte, capaz de economizar 40% de combustível, levar 39% a mais de carga e melhorar consideravelmente a segurança operacional foi projetado e desenvolvido pela Fruehauf Corporation, de Detroit, Estados Unidos.

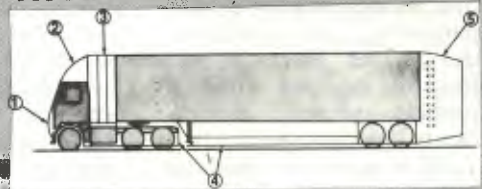
Batizado como Fruehauf FEV 2000, o equipamento introduz considerável melhora na aerodinâmica (veja gráfico). Para reduzir a resistência ao ar, normalmente, criada pelo vão entre o caminhão-trator tradicional e o semi-reboque, o FEV 2000 foi equipado com cobertura de vedação composta de três painéis retráteis. Esta cobertura é acionada a altas velocidades, ajudando a diminuir a resistência aerodinâmica em mais de 16%.

Do mesmo modo, o caminhão-trator e o semi-reboque ganharam saias laterais retráteis na parte inferior, reduzindo a resistência aerodinâmica em 18%. Um aerofólio aerodinâmico instalado no teto da cabina

suavemente o ar sobre a cobertura do semi-reboque.

Um protetor de ar dianteiro reduz o impacto aerodinâmico na parte inferior, direcionando o ar para as superfícies lisas superiores da cabina do caminhão. Uma estrutura instalada na parte traseira do semi-re-

Resultados Aerodinâmicos



| TRATAMENTO AERODINÂMICO | % REDUÇÃO DA RESISTÊNCIA DO AR DO CONJUNTO |
|---|--|
| Conjunto Básico | — |
| 1 Frontal do Caminhão Trator | 6% |
| 2 Aerofólio sobre a Cabine | 8% |
| 3 Painel entre o Semi-Reboque e o Caminhão Trator | 16% |
| 4 Saias Laterais | 18% |
| 5 Traseira | 9% |
| TOTAL | 57% |

A redução das resistências chega a 57%

boque, dotada de eliminadores de turbulência, forma uma combinação capaz de cortar a resistência aerodinâmica. Esta estrutura tem uma porta com abertura suficiente para o manejo de empilhadeiras durante a carga e descarga.

Outro avanço foi a redução da resistência mecâ-

nica através do uso de pneus radiais "super single" e de um eficiente sistema de propulsão.

Para avaliar o peso, o veículo utiliza painéis de espuma, do tipo sanduíche, revestidos de paredes de fibra de vidro. Extremamente leves, têm maior resistência e proporcionam grande isolamento. Também os cubos, integrais para pneus "super single" são extremamente leves, comparados com a rolagem usual. O veículo utiliza ainda molas de fibra de vidro, estrutura frontal integralmente aerodinâmica, assoalho, travessas, conjunto de pino-rei e subchassi de alumínio.

O aumento da segurança foi outra meta do projeto. O desenho da traseira, combinado com saias laterais sem rebaixo, causam menos turbulência de ar, menor levantamento de água em pistas molhadas e menor deslocamento dos veículos próximos nas estradas, aumentando a estabilidade do equipamento.

O FEV 2000 usa também adesivos reflexivos, conjunto de freio a ar de disco, com sistema antiderapante computadorizado, sistema de freios simplificado (tanque e reservatório único e menor número de válvulas e conexões), sensor de redução de pressão nos pneus e completo sistema de controle de viagens, equipado com alerta para o motorista contra fadiga ou sono.

Legislação do intermodal pode mudar

A ABTC - Associação Brasileira de Transitários de Cargas está defendendo no Cideti a completa revisão da atual legislação do transporte intermodal. "A legislação em vigor (lei 6 288) foi redigida às pressas, com o objetivo mais de resguardar o setor para uma eventual reserva de mercado do que, propriamente, regulamentar o intermodalismo em si", diz o boletim da entidade. "Aspectos importantes foram completamente desconhecidos, pela absoluta falta de experiência nesta área, na época da aprovação da lei."

Além de problemas nos seguros e na remessa ao exterior para serviços internacionais, a ABTC vê na legislação "aspectos limitativos e restritivos". Segundo a entidade, "a propriedade de um certo número de caminhões não constitui, por si só, habilitação profissional para coordenar e executar grandes projetos intermodais". Por isso, a ABTC pleiteia permissão para que o transitário de carga (mesmo não sendo operador modal) organize, coordene e contrate transporte intermodal, emitindo seu próprio conhecimento.

Outra sugestão é a elaboração de um único conhecimento intermodal padronizado, válido para toda e qualquer forma combinada de transporte. A ABTC quer ainda definir os deveres e responsabilidades dos agentes intermodais (transitário ou operador modal); a amplitude da cobertura do seguro para o transporte intermodal; e as condições de pagamento ou recebimento de fretes por serviços prestados no ou para o exterior. Outra preocupação da entidade é criar legislações distintas para o intermodal doméstico e o internacional.



O conjunto poupa 40% de diesel, leva mais carga e aumenta a segurança no tráfego

qualidade + serviço



Para comprar e obter o máximo de quilômetros do primeiro pneu radial do mundo, o lugar certo é a rede de distribuidores MICHELIN. O alto padrão das instalações e pessoal técnico especializado são a garantia do melhor serviço.



MICHELIN



A holandesa DAF compra a falida Leyland inglesa

A problemática Leyland Trucks, a maior produtora de caminhões da Inglaterra, será incorporada pela DAF Trucks, companhia de capital holandês. O movimento coloca fim a uma das mais lentas agonias da história da indústria automobilística. Revela a decadência e o estado de desmantelamento do parque industrial inglês. E é mais um lance no jogo de reorganização econômica dos fabricantes do setor.

Entre 1975 e 1979, a indústria européia de cami-

nhões investiu pesado na ampliação da capacidade de produção, animada com o mercado favorável da época. Com a recessão do início dos anos 80, as empresas viram-se em sérias dificuldades para manter um parque industrial para 600 mil veículos/ano num mercado mundial que despencara de 520 mil unidades/ano (em 1969) para 320 mil (em 1983).

Vieram então os reajustes, durante os quais milhares de trabalhadores perderam seus empregos. Hoje, a

indústria européia pode produzir 400 mil caminhões/ano, segundo cálculos de Sten Langenius, presidente da Volvo, ainda assim 150 mil unidades/ano acima do total que conseguiram vender ano passado. A situação ainda é dura e só os mais fortes estão sobrevivendo. Vários nomes de peso já caíram nessa batalha. Para azar dos ingleses, a maioria operava a partir do país.

A Ford, por exemplo, vendeu suas operações na área de caminhões na Inglaterra para a Iveco, do Grupo Fiat (especula-se que o Cargo será substituído por um modelo Iveco em três anos). A GM jogou a toalha: fechou a fábrica na cidade inglesa de Bedfordshire no fim de 1986. Agora, foi a vez da Leyland. Cerca de 2 500 trabalhadores serão despedidos. A indústria de autopeças calcula que será obrigada a demitir outros 2 500.

A Leyland enfrentava dificuldades desde o início dos anos 70. Segundo o jornalista e historiador inglês Pat Kennet, um apaixonado por caminhões, a decadência foi resultado de interferência política e má administração. Ele lembra que a Leyland Trucks fazia parte estatal Rover Group

que juntava sob as suas asas quase toda a indústria automobilística de capital britânica. Mesmo tendo lucros de 1960 até 1979, a Leyland não viu a cor desse dinheiro, usado na tentativa de salvar a fábrica de automóveis Austin Rover, ainda hoje no buraco.

Os investimentos em novos produtos Leyland sempre ficaram abaixo das necessidades. Os problemas começaram a se acumular. Nenhum novo produto foi lançado entre 1965 e 1979. Um novo motor, a série 500, tinha o péssimo costume de explodir nas estradas. A decadência: a produção mergulhou de 40 mil unidades em 1975 para menos de 10 mil em 1986.

Além disso, a Leyland nunca procurou ampliar o mercado de exportações, concentrando suas atividades em ex-colônias inglesas, ainda hoje mergulhadas em recessão.

Com a aquisição, a DAF controlará 60% das ações e a Leyland 40%. Mas, os holandeses mandarão: dos nove membros da Diretoria, somente dois são ingleses. A DAF produziu no ano passado 10 600 veículos e, com a produção da Leyland, passará de oitavo para quinto lugar no ranking das indústrias do setor.



Roadrunner: último lançamento da Leyland, ano passado

Cresceram as vendas do Brasília

A Embraer fechou 1986 com 89 vendas firmes e 115 opções de compra do EMB-120 Brasília. Em 1985, foram feitas apenas 35 vendas firmes e de 64 opções de compra.

Os países compradores foram a Alemanha (duas vendas e duas opções), os Estados Unidos (28 vendas e 58 opções), a França (uma venda e uma opção) e Noruega (uma venda firme). A primeira empresa

aérea a operar o Brasília foi a regional norte-americana ASA (Atlantic Southeast Airlines). A empresa já comprou 32 unidades e recebeu dez, em operação nas suas rotas a partir da cidade de Atlanta, no sul da Geórgia. A DLT alemã foi a segunda, seguida de outras empresas norte-americanas e européias, como a norueguesa Norsk Air e a francesa Air Littoral.

No início de sua operação comercial na ASA, o Brasília apresentou índice de disponibilidade de voo de 95,1%, considerado excelente pela Embraer e pela própria ASA. Já em setembro do ano passado, essa

taxa subiu para 98% — de cada cem vôos, apenas dois sofrem atrasos. Até dezembro de 1986, a Embraer ti-

nha produzido 24 Brasília. Para este ano, a previsão é de 48 unidades (quatro por mês).



A DLT, alemã, foi a segunda empresa a operar o Brasília

A Volkswagen fez uma escolha de peso: HYSTER 650-E.

A Volkswagen do Brasil acaba de receber da Lion sua primeira empilhadeira Hyster Challenger 650-E, com capacidade para 30 toneladas. A nova máquina veio se juntar a uma frota Hyster de aproximadamente 190 unidades, de vários modelos e aplicações.

Mas a Hyster Challenger 650-E faz coisas que ninguém mais faz. Nenhuma outra empilhadeira transporta "containers" carregados com tanta facilidade e nem com tanta economia. Extremamente ágil e com excelente manobrabilidade, a Hyster Challenger 650-E conta com uma estrutura de alta resistência,

motor de 190 HP, sistema de transmissão "Power Shift", com 4 velocidades à frente e 4 à ré, exclusivo sistema de bloqueio de inversão de marcha, banco regulável com ajuste de peso e amortecimento hidráulico, e, graças ao modelo de torre em vista, visibilidade perfeita, além do moderno painel e comando ergonomicamente posicionados.

A qualidade da marca Hyster e os exclusivos programas de suporte ao produto oferecidos pela Lion pesaram bastante na decisão da Volkswagen. E, como de hábito, ela fez a escolha certa.



O transporte sonha com outro palácio

Construir palácios para o transporte já não é mais privilégio do presidente da NTC/Fenatac, Sebastião Ubson Ribeiro. Mal assumiu a presidência da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres-CNTT, o empresário Camilo Cola comprou em Brasília um terreno de 500 m² onde pretende erigir, como sede da entidade, um edifício de Cz\$ 60 milhões e doze andares, projetado por Oscar Niemeyer. Para tanto, Cola diz que dispensa a ajuda oficial. Está organizando um *pool* entre os 110 maiores empresários do setor. Com isso, arrisca-se a uma decepção em relação à “generosidade” de seus pares.

“Retarder” sai este ano

O freio hidrodinâmico *Retarder* VHBK 130, da Voith, lançado na Transpo/84 – um freio de segurança para frenagem sem atrito e sem desgaste em regime contínuo (declives longos) ou intermitente – poderá ser fabricado ainda este ano em São Paulo. Os engenheiros técnicos Armin Warkentin e Herbert Schindler, e de vendas, Paulo Fontão, confiam no produto a tal ponto que já ultimam os preparativos de uma campanha publicitária maciça nos meios de comunicação. “Não o lançamos ainda comercialmente no mercado de ônibus e caminhões porque as montadoras, encarroçadoras e grandes transportadoras brasileiras desconhecem o produto e não têm certeza de sua utilidade. No entanto, seu uso significará economia até para os caminhoneiros”, asseguram os técnicos.

A Voith já adquiriu um Centro de Usinagem Hel-

Informática vai dar briga

Com mercado estimado em US\$ 350 milhões em 1990, a eletrônica embarcada promete transformar-se na maior fonte de atrito entre a indústria nacional de informática e os fabricantes multinacionais de veículos. A previsão é da Associação Brasileira de Controle de Processos e Automação Industrial-ABCPAI.

Segundo a entidade, a indústria automobilística já está usando o segmento de automação industrial como pretexto para retirar da Secretaria Especial de Informática-SEI o controle sobre a informática aplicada na informática embarcada. Depois, passaria a verticalizar ou a entregar a produção a parceiros tradicionais do exterior.

Reconhecendo a defasagem atual entre os veículos nacionais e estrangeiros, a ABCPAI acredita, no entanto, na capacidade da indústria nacional para conquistar o mercado da eletrônica embarcada. Para a associação, a comparação não passa de uma tentativa das montadoras de associarem à indústria eletrônica nacional a imagem de atrasada e incompetente, usando o descontentamento dos usuários como forma de pressão contra a atual política de informática. Já atribuem o atraso na introdução de alguns desses aprimoramentos à proteção dada pelo governo, diz o editorial. Como também já argumentam que o consumidor nacional não poderia pagar por essas inovações.

CNTT nega luxo em futura sede

O diretor-executivo da CNTT – Confederação Nacional dos Transportes Terrestres, Luiz Carlos Urquiza Nóbrega desmente que a futura sede da entidade (veja outra nota) será um palácio de luxo. “Será apenas um prédio compatível com os padrões de Brasília”, afirmou à TM. Desmente também o custo de Cz\$ 60 milhões, pois “a construtora, a Promon, ainda não fez a estimativa de custo”. Qualquer que seja esse custo, a CNTT já sabe como diluí-lo. Além de pagar barato pelo terreno (no Setor de Autarquias Sul), vai fazer um condomínio com outras entidades de classe (tipo NTC) e com transportadoras.

ler, com comando numérico, já em funcionamento, que vai usinar as carcaças desse retardador. “Trata-se de um equipamento nacional de última geração da indústria mecânica, e seu funcionamento é totalmente eletrônico”, adianta Paulo Fontão. O produto foi desenvolvido em 1965 na

matriz alemã – a Voith Crailsheim –, e atualmente, mais de 20 mil unidades circulam em ônibus e caminhões pesados nas estradas da Europa, Estados Unidos, América Latina e Austrália.

Desde o ano passado, o *Retarder* vem sendo submetido a testes em diversas empresas. Na Itapemirim, tem sido experimentado em um ônibus

Tribus Scania, modelo K 112, com três eixos, e nos ônibus RSD 370 e O-370 Mercedes, ambos com três eixos, com resultados satisfatórios. Hoje, a Voith estuda pedido de exportação de trinta unidades para uma empresa do Chile. As unidades seriam importadas da matriz alemã e, na fábrica da Mercedes de Campinas, sofreriam processo de nacionalização de algumas peças. A própria Mercedes alemã já utiliza o equipamento em seu país, onde prevalece o modelo padrão. Outros contratos experimentais foram realizados com as empresas Marcopolo e Penha, da região Sul.

No Brasil, o chassi O-370 já foi projetado para receber o *Retarder*, sem necessidade de modificação posterior. “O ônibus sairia da fábrica com um componente industrial opcional para exportação”, informa Schindler. Para modelos antigos de ônibus e caminhões, no entanto, essa adaptação ocorreria sem nenhum problema.



Muitos frotistas ainda desconhecem este freio de segurança

**CAMELBACK
RUZI:**

300% MAIS FORTE.

*Aumentando em 30%
a produção do melhor camelback do
país em apenas 90 dias, a Ruzi S.A.
continua garantindo a alta qualidade
que fez dessa marca um sinônimo
de segurança, economia e
maior vida útil ao pneu recauchutado.*

*O esforço da Ruzi em atender
as necessidades do mercado,
mais uma vez atinge seus objetivos
através de avançada tecnologia,
profissionais especializados e rígido*

controle de qualidade.

*Quem exige o máximo
na recauchutagem sabe que pode
contar com a Ruzi em todos
os momentos. E quando se fala em
camelback, a qualidade Ruzi
sempre roda mais.*

Ruzi®

*Ind. de Artefatos de Borracha Ruzi S.A.
Rua Ruzi, 400 - Tel. 416.3300 - Telex. (011) 44821
Mauá - São Paulo*

transporte moderno



O lubrificante ainda bem distante da longevidade

Dois obstáculos dificultam a introdução dos óleos lubrificantes tipo longa vida no Brasil. Um é a resistência das montadoras em alterar as especificações de troca. Outro é o tabelamento. **Página 18**

O transporte rodoviário no túnel da incerteza

A recessão econômica e o desmedido aumento das taxas de juro (em especial, nos contratos de leasing vinculados ao CDB) tiram o sono dos transportadores e geram incertezas. **Página 26**



Os frotistas acusam montadoras de "maquiagem"

As montadoras aproveitaram a reestilização de suas linhas de caminhões e ônibus para aumentar os preços entre 30 a 80%. Para muitos frotistas, o aumento foi um "abuso das múltis". **Página 50**

PUBLICAÇÃO MENSAL
ANO 24 - n.º 278
MARÇO, 1987 - Cz\$ 40,00

E mais...

- Irga controla os custos para crescer 35
- Geraldo Vianna, executivo que deu a volta por cima 34
- Um final feliz para a ferrovia de aço? 40
- Os planos da TAM para as encomendas 42
- A VW apresenta sua linha 87 de caminhões 54
- Para acelerar, breque: é o "Cumulo" 56

Seções

- Atualidades 3
- Neuto escreve 14
- Mercado/novos 59
- Mercado/usados 62
- Produção 63
- Últimas notícias 64
- Entrevista 66

transporte moderno



CAPA:
Conjuntura dos Transportes
Ilustração de Juarez



Editora TM Ltda

Sócios-quotistas: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi e Vito do Carmo

Sócios-gerentes: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi

transporte moderno

REDAÇÃO:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis

Editora assistente: Valdir dos Santos

Redatores: Francisco Célio dos Reis (caderno São Paulo), Gilberto Penha e Lígia Maria Cruz

Assessor Econômico: Wagner Job Bucheb

Colaboradores: Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa), Marco Piquini (Londres) e Fernando Barros, Robson Luiz Martins e Vânia Coimbra (fotos)

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Said Aiach, n.º 306 - fone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo - SP. Arte e Produção: Waldemar Schön

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 665/675 - 2.º - fone: 270-6022 - São Paulo - SP.

Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo - SP.
Diretor Responsável: Neuto Gonçalves dos Reis (MTB n.º 8538)

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi

Gerente: José Maria dos Santos

Representantes: Carlos A.B. Criscuolo, Elcio Raffani, Adilson Teixeira

Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Representante para Santa Catarina e Paraná: Spala Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulini) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (042) 225-1972 - Curitiba, PR.

INTERNATIONAL ADVERTISING SALES REPRESENTATIVES

Coordinator: For International Advertising:

Brazmeda Overseas, 54 Queens Road Waltham Cross, Hertz, England, Phone 76 3435 U.S.A.: The N. de Filippes Corporation 383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone 30 7686, Telex (23) 236869

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.

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.

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Simões Pereira
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição: Distribuidora Lopes

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cz\$ 360,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo, SP - Preço de exemplar avulso: Cz\$ 40,00. Edições Especiais: Cz\$ 60,00. Temos em estoque apenas as últimas edições.



TEL.: 884-2122

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrado no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º 1058, em 22/11/76. C.G.C. n.º 53.995.554/0001-05. Inscrição Estadual n.º 111.168.673.

Cabos Marsicano. Exatidão comprovada a cada 3 minutos milhares de vezes por dia.



A fim de proporcionar toda segurança e conforto aos usuários, a composição do Metrô pára nas estações sempre exatamente nos mesmos lugares. Isto acontece porque a composição recebe sinais de parada de um cabo fabricado especialmente para esta finalidade e que permite uma precisão de frenagem de 30 centímetros. Este é o cabo-antena de parada programada, fabricado com exclusividade pela Marsicano, que o forneceu para as linhas Norte-Sul e Leste-Oeste do Metrô de São Paulo e para sistemas de transporte automático no exterior.

Se você precisar de um cabo de construção especial, de alta tecnologia e precisão, consulte-nos.

Marsicano. Criando e desenvolvendo soluções em cabos para atender aos maiores desafios de nosso tempo.



marsicano

há 60 anos ligada ao futuro

Da euforia à depressão

Em pouco mais de um ano, o mercado de veículos comerciais passou, bruscamente, da euforia para a depressão. Com isso, a renovação da decadente frota nacional continuará sendo, por muito tempo ainda, apenas mais um sonho impossível.

Em março do ano passado, o fracassado Plano Cruzado parecia indicar exatamente o contrário. Enquanto os juros desabavam, as cargas começavam a brotar de todos os lados e – apesar do congelamento oficial –, o transportador ditava os fretes. Impotentes para atenderem à inesperada demanda, os revendedores viram multiplicarem-se as filas às suas portas. Enquanto as montadoras programavam aumentos de produção, novas indústrias traçavam sigilosos planos para fabricarem caminhões no país. Nas entidades de classe, no Congresso Nacional e até em algumas montadoras, falava-se em proibição de exportações, fixação de quotas, importação de componentes para acelerar a produção e até na compra, no exterior, de veículos completos.

Ninguém, no entanto, desafia impunemente a velha lei da oferta e da procura. Neutralizados provisoriamente os poderes da “mão invisível”, logo prosperaram o ágio e a especulação. Prosseguindo sua escalada intervencionista, o governo tratou de conceber outros artifícios para regular o mercado. Surgiram então o depósito de 10% para guardar lugar na fila, a proibição dos lances nos consórcios e o empréstimo compulsório sobre os veículos a álcool e a gasolina. Como tais remédios mostraram-se inócuos, o jeito foi oficializar o ágio. O colossal aumento de preços do final do ano (80% para os automóveis e 50% para os caminhões) serviu muito mais para suprir o esburacado caixa do governo que para recuperar os combalidos balanços das montadoras. Com isso, o governo transformou a indústria automobilística em mais um poderoso braço do seu insaciável sistema de arrecadação. Hoje, cerca de 66% do preço final de um automóvel a álcool vai para os cofres públicos. O fabricante e o revendedor ficam apenas com os 34% restantes.

Mas, a indústria também sabe se defender. Sem nenhuma exceção, todos os fabricantes estão lançando, neste princípio de ano, “novos modelos”, onde a maior inovação, geralmente, está mesmo é no preço (veja reportagem nesta edição). Até a Mercedes-Benz, com seu projeto de renovação da linha de caminhões



bastante atrasado, não fez cerimônia. Mesmo prometendo substituir ano que vem seus obsoletos veículos atuais, trombeteou “desenvolvimentos” como cadeado na tampa do tanque de combustível, novas faixas decorativas, assentos revestidos, lavador elétricos de pára-brisa ou buzina eletro-pneumática.

Se os veículos estão mais caros, as condições de financiamento também ficaram mais difíceis. A inflação, por exemplo, que, alguns meses atrás, não passava de 45% ao ano, agora, já beira os 20% ao mês. Resultado: o transportador vai chegar logo logo à insustentável situação de pagar uma prestação superior ao preço de compra. Para complicar ainda mais as coisas, a Finame reduziu a ridículos 30% do valor do veículo sua parcela de financiamento a caminhões pesados, num prazo máximo de 24 meses. No consórcio, o caminhão acabou, inexplicavelmente, fora da deliberação limitando a 50% o aumento da prestação.

Embora as boas safras garantam a carga, os frotistas estão pensando duas vezes antes de tomarem qualquer empréstimo. E quem tem dívidas, especialmente, sob forma de leasing, está fazendo tudo para livrar-se delas. Principalmente, porque também os custos operacionais estão subindo além da conta. E o combustível barato pode ser um consolo passageiro. Depois do Cruzado I, a gasolina e o álcool aumentaram 104% enquanto o diesel permaneceu congelado. Mas, já no último reajuste, no final de fevereiro, essa distorção começou a ser corrigida. Outros aumentos virão. Afinal, a relação de preços diesel/gasolina (35%) nunca esteve tão baixa. Adeus caminhões novos.