

# transporte

MODERNO

Editora TM Ltda.

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 377 - JULHO/1996 - R\$ 5,00



PRODUTIVIDADE  
**Uso de contêiner  
moderniza  
os Correios**

TRANSPORTADORAS  
**Como crescer  
em tempos  
de crise**

MERCOSUL

## **Transporte impulsiona a integração**

**Infra-estrutura: caminhos para a intermodalidade**

**Rodoviário: fronteira vence burocracia**

**Aéreo: demanda em expansão**

**Marítimo: taxa especial nos portos**

**Ferrovias: privatizações ativam interesses**



**SUA CARGA  
ACABA DE GANHAR  
UMA SALA VIP**



## NOVO TERMINAL DE CARGAS CA

AS CARGAS COM DESTINO AO INTERIOR DE SÃO PAULO ACABAM DE GANHAR UMA SALA VIP DE 21.000 METROS QUADRADOS. É O NOVO TERMINAL DE CARGAS CAMPINAS DO EXPRESSO JUNDIAÍ.

ELE REÚNE CENTRO ADMINISTRATIVO INTEGRADO, NÚCLEO DE ARMAZENAGEM DE ALTA TECNOLOGIA, *TRUCK-WASH*, PARQUE DE MANOBRAS E INSTALAÇÕES DE APOIO: MO-

DERNO CENTRO DE CONVENÇÕES E TREINAMENTO, RESTAURANTE, *SLEEP-WELL CENTER*, ETC. NADA DE MAIS PARA UMA EMPRESA COMO O EXPRESSO JUNDIAÍ, QUE INVESTE NA QUALIDADE DE SEUS SERVIÇOS E APLICA CONTINUAMENTE AVANÇADOS RECURSOS EM LOGÍSTICA PARA RESOLVER PROBLEMAS ESPECÍFICOS DE CADA CLIENTE.

TUDO PARA GARANTIR MAIS CONFORTO, SEGURANÇA E

RUA ANTONIO LUCHIARI 251 DISTRITO INDUSTRIAL CAMPINAS SP



D F A

# EMPINAS DO EXPRESSO JUNDIAÍ

AGILIDADE NA MOVIMENTAÇÃO RACIONAL DE CARGAS NO EIXO RIO-SÃO PAULO, PROPORCIONANDO REDUÇÃO DE CUSTOS E AUMENTO DE PRODUTIVIDADE. MAS NÃO PRECISA FICAR COM INVEJA DO TRATAMENTO QUE O EXPRESSO DÁ À SUA CARGA.

AFINAL, ELE É O MESMO QUE AS SALAS VIP DOS MELHORES AEROPORTOS DO MUNDO PODEM OFERECER A VOCÊ.

**EXPRESSO**  **JUNDIAÍ**  
**SÃO PAULO LTDA.**

FONE (019) 245.5144 FAX (019) 245.5776



## DIRETORES

Odair Locanto  
Marcelo Fontana

## REDAÇÃO

Editor-chefe: Ariverson Feltrin

Redatora-chefe: Valdir dos Santos

Editor-executivo: Eduardo C. Ribeiro

Redatores: Gilberto Penha de Araújo, Carmen Lígia Torres

Arte: Eduardo Gragnani Jr. (Editor), Alexandre Batista (Sub-editor), Daniel Lamano da Costa (Assistente)

Fotografia: Paulo Igarashi

Colaboradores: Jorge Miguel dos Santos (mercado)

Documentação: Maria Penha da Silva

Jornalista responsável: Ariverson Feltrin

## DEPARTAMENTO COMERCIAL

### Representantes

**São Paulo:** Carlos A.B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto, Mônica Barcellos, João E. Teixeira

### Rio de Janeiro

SHR Serviços de Assessoria  
Sérgio Ribeiro  
Rua Alcindo Guanabara, 24, conj. 1.510  
Fone/fax: (021) 532-1922  
CEP 20031-130 - Rio de Janeiro-RJ

### Paraná e Santa Catarina

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

### Rio Grande do Sul

Casa Grande Representações  
Ivano Casagrande  
Rua Gonçalves Ledo, 118  
Fone (051) 224-9749 - Fone/fax: (051) 339-4926  
CEP 90610-250 - Porto Alegre-RS

## DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente: Mitugi Oi

## DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente: Cláudio Alves de Souza

## Distribuição

Lobra - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

## Assinaturas

Anual (oito edições mais o Anuário e As Maiores do Transporte): R\$ 50,00. Pedidos com cheque ou vale postal a favor da Editora TM Ltda. Exemplar avulso: R\$ 5,00. Em estoque apenas as últimas edições. Dispensada de emissão de documentação fiscal conforme R.E.Proc.DRT.1 nº 14498/85 de 06/12/85.

## Periodicidade

Mensal

## Circulação: 18.000 exemplares

Circula no mês subsequente ao da capa

Registrado no 2º Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob o nº 705 em 23/03/63; última averbação nº 26.394 em 20/07/1988. As opiniões expressas nos artigos assinados e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.



Av. Marquês de São Vicente, 10, Barra Funda, CEP 01139-000, São Paulo, SP  
Tel.: (011) 862-0277  
Fax: (011) 825-6869 e 826-6120

CGC - 53.995.544/0001-05  
Inscrição Estadual nº 111.168.673.117

Filiada à ANATEC e à ABEMD

Nosso E-mail:  
[transporte@ibm.net](mailto:transporte@ibm.net)



## SUMÁRIO

### TRANSPORTE ROMPE BARREIRAS

Esta edição de TM dedica 14 páginas ao Mercosul, uma integração onde o transporte tem desempenhado ação preponderante, não apenas na movimentação física, mas na derrubada de barreiras burocráticas herdadas por uma região que viveu longos anos em litígio territorial.

Para preparar este trabalho de fôlego, a jornalista Valdir dos Santos esteve em Uruguiana, onde cobriu o encontro de agentes privados e constatou o que disse o diretor de Logística da Chocolates Garoto, Ubiracy Arnulfo da Fonseca: "A burocracia não é mais um obstáculo nas exportações para o Mercosul. Há um ano gastávamos um dia na aduana, tempo reduzido hoje para cerca de 4 horas".

A jornalista Carmen Lígia Torres apurou em Brasília que o governo, com a privatização das rodovias, ferrovias e portos, espera sensível melhora na infra-estrutura e, em consequência, na eficiência dos transportes, fato já notório na Argentina, onde a desestatização começou antes.

Tais andanças somadas a uma consistente pesquisa sobre a evolução do comércio e do transporte no Mercosul, serviram de matéria-prima para as reportagens sobre o Mercosul, diagramadas por Alexandre Batista e Daniel Lamano da Costa e tema de capa, ilustrada pelo editor de Arte, Eduardo Gragnani Jr.

O editor



**TRANSPORTADORAS QUE NÃO TEMEM A CRISE** - Administração espartana, foco no cliente, antevisão do futuro, receitas para crescer em tempos difíceis

37



**CONTÊINER ARAMADO DISCIPLINA CORREIOS** - Empresa adota em larga escala equipamento que unifica cargas e acelera as operações de carga e descarga

40



**MERCEDES-BENZ: AO GOSTO DO CLIENTE** - Empresa lança o caracata o 1214 Urbano e o 710, com motor turboalimentado, ambos criados a partir das necessidades do mercado

42



**ISUZU EM TESTES** - Cia de Cigarros SouzaCruz experimenta na prática o desempenho do Isuzu 2.8 para 3t de carga

42

## SEÇÕES

Editorial	9	Indicadores & Mercado	46
Atualidades	10	Memória	51
Produtos	45	Pérolas	52

Ilustração de capa: Eduardo Gragnani Jr.

# Série Brasil M Seu coração vai

**Mercedes-Benz do Brasil. Saindo na frente há 40 anos.** A Mercedes-Benz está lançando a Série Brasil de caminhões médios e semipesados. A máxima experiência unida à mais avançada tecnologia. **Mais potência, mais desempenho, menor consumo.** Os caminhões da Série Brasil são incomparáveis. Os conceitos de "Long Life" - maior durabilidade do trem-de-força - e "Heavy Duty" - reforço nos componentes de maior



Série Brasil  
Mercedes-Benz

<http://www.mercedes-benz.com.br/>

64%

Até 64% maior capacidade de subida na categoria dos caminhões de 12 t. Além de velocidade máxima até 18% maior.

46%

Até 46% maior torque entre os caminhões de 12 t. Apresentando, também, potência maior até 27% e até 30% maior na relação potência/peso.

33%

Série Brasil Mercedes-Benz

# ercedes-Benz. bater mais forte.

desgaste - dão o grande toque de inovação em todos os modelos da série: L-1218, L-1418, L-1620 e LK-1620.

A Série Brasil Mercedes-Benz tem visual moderno e agressivo. A cabina é ampla e confortável. Motor e transmissão formam um conjunto resistente e imbatível. Com mais de 150 novidades, a Série Brasil Mercedes-Benz apresenta razões de sobra para fazer o seu coração bater mais forte.



Capacidade de subida até 33% maior que a concorrência na categoria dos caminhões de 16 t, com velocidade máxima até 12% maior.

35%

Até 35% maior na relação potência/peso entre os caminhões de 16 t. Na mesma categoria, a Série Brasil apresenta torque até 18% maior e potência até 29% maior.



Mercedes-Benz  
Veículos Comerciais

Compare e comprove.

# UMA PUBLICAÇÃO COM ESSE NOME NÃO PODE FICAR SEM O SEU

**H**á 21 anos, a edição As Maiores do Transporte torna público o segredo e o sucesso das melhores

empresas do setor (marítimo, fluvial, cargas, aéreo, passageiros e ferroviário).

Estar entre os melhores significa ser colocado como exemplo de estratégias e decisões inteligentes.

É por esse motivo que as empresas de transporte, indústrias de materiais e serviços auxiliares anunciam na edição anual das Maiores do Transporte.

Esta é a oportunidade para estar presente na revista mais consultada o ano todo pelos principais empresários e executivos do meio dos transportes.

**Data de fechamento  
publicitário:**

27 DE SETEMBRO

**Data de entrega  
de material:**

4 DE OUTUBRO

**Data de circulação:**

14 DE OUTUBRO

**Tiragem:**

19.000 EXEMPLARES



Editora TM Ltda.

Maiores informações ligue para  
(011) 862-0277



# O cerco ao caminhão

**O**s homens são solidários apenas na dor. Tome-se o exemplo do Brasil que atravessou o final da década de 70, início dos anos 80, com o preço do petróleo nas alturas. O país torrou anos a fio suas reservas, endividou-se, mas ninguém arredou pé: não houve rodízio de carros nem reescalonamento de horários. O brasileiro permaneceu impávido no volante de seu carro.

Nesta segunda metade dos anos 90, quase terceiro milênio, os homens parecem mais humanos ou apenas tementes às multas? O fato é que estamos solidários na dor. Neste ambiente, a megalópole chamada São Paulo deu o pontapé inicial na Operação Rodízio, de 5 a 30 de agosto que proíbe automóveis e caminhonetes de circular em dias da semana de acordo com os finais de placas.

Os caminhões ficaram de fora da medida, sob os apupos dos donos de automóveis e da imprensa. Em síntese, a questão era essa: “Por que eles podem poluir e nós não?”.

De início, os caminhões estavam enquadrados. Mas, depois de muitas negociações e ameaças dos transportadores de bancar as

multas, fumou-se o cachimbo da paz. Os veículos de cargas flagrados soltando fumaça preta serão multados em cerca de 500 reais, valor que dobra a cada reincidência.

Em 26 de julho as 1.380 empresas filiadas ao Setcesp, sindicato das empresas rodoviárias paulistas, com frota estimada em 200 mil caminhões, começaram a receber os termos de adesão ao Programa de Gestão Ambiental do governo de São Paulo. “Estamos assumindo o compromisso de fazer o possível para melhorar a qualidade do ar, e esperamos, agora, que os fabricantes de veículos e autopeças e os distribuidores de combustível façam sua parte”, sinalizou o presidente da entidade, Romeu Natal Panzan.

O problema de poluição veicular é gravíssimo, notadamente no inverno e os caminhões certamente têm muita culpa no cartório – a Cetesb, empresa pública que cuida do controle ambiental estima que 45% dos motores a diesel encontram-se desregulados, emitindo material particulado, um dos principais poluentes na região metropolitana de São Paulo.

Diante desse quadro, o governo paulista agiu com astúcia ao enquadrar de início os caminhões, liberando, depois, sob a condição de multar os fumacentos.

Os transportadores agiram com maturidade, negociando à exaustão e se comprometendo a empreender uma campanha que inclui panfletos e adesivos em pedágios, postos de balanças e outros pontos de grande circulação de caminhões. “É preciso que todos empresários entendam que a poluição da atmosfera contribui para o aumento da taxa de mortalidade infantil e os idosos são os mais atingidos”, destacou Panzan.

O bolso é a parte mais sensível dos povos, morem eles em países sub ou superdesenvolvidos. Ao prejuízo causado pela multa, o brasileiro começa a adicionar sua solidariedade para atenuar os males físicos provocados pela poluição veicular.

Os resultados, embora parciais, sinalizam a antevisão de um futuro mais animador.



**O editor**

## Mercedes usa motores CAT e Cummins

A Mercedes-Benz da Austrália anunciou, segundo a revista Truck & Bus australiana, que está oferecendo os motores Caterpillar 3406E, de 550 hp, e Cummins N14, de 525 hp, no modelo FLC112 Freightliner, indicado para aplicações rodoviárias e com 90 toneladas de capacidade máxima de tração.

## A educação é valorizada

O Sindicamp, sindicato que reúne as empresas rodoviárias de cargas de Campinas (SP) e região, lançou a campanha batizada "Educação é o transporte para o futuro", com o objetivo de conscientizar a sociedade a valorizar a educação da população como fator de crescimento. A entidade, também em julho inaugurou em sua sede, um auditório para 112 lugares para atividades de reciclagem profissional.



**Sede incorpora novo auditório com 112 lugares**

## TRANSREMOÇÃO

### De casa nova, aos 30 anos



**O novo prédio da empresa: 2 mil m<sup>2</sup> construídos**

Em 1º de setembro, a Transremoção Transportes Pesados e Remoções Técnicas estará inaugurando sua nova sede, no bairro do Limão na cidade de São Paulo, em uma área de 5.000 m<sup>2</sup>, com uma grande festa, que contará com a participação de 600 clientes e 90 funcionários. Especializada em serviços de remoção industrial (caldeiras, fornos e máquinas de usinagem), alugueis de guindastes hidráulicos e caminhões equipados com guindauto de até 15 t, a Transremoção vai dispor, nas novas instalações, de espaço suficiente para abrigar os setores administrativo e operacional, em uma área construída de 2.000 m<sup>2</sup>.

Ao contrário das antigas instalações, na rua Matarazzo, no Bom Retiro, a nova sede vai propiciar melhoria no atendimento da clientela, que busca qualidade na hora de contratar serviços e almeja a certificação ISO 9000. Para os diretores Pedro José Gaia e Josué Rodrigues, a nova sede tem um significado especial, pois, em novembro, a Transremoção completa 30 anos de existência, e contará com uma infra-estrutura adequada para abrigar a frota própria de 50 veículos, sendo 10 cavalos-mecânicos Mercedes, Scania e Volvo, 12 caminhões Munck trucados, 13 pranchas retas, rebaixadas, e carretas tipo carga seca, além dos veículos de apoio MB 608, MB 709, Kombi e utilitários para transporte de pessoal. Ainda integram a frota cinco guindastes telescópicos, com capacidade máxima de 25 t, e 14 empilhadeiras Hyster, na faixa de 2,5 t a 10 t, movidas a gás e a diesel. Oito equipes encarregam-se do trabalho de remoção manual de máquinas industriais que pesam até 150 t.

A Transremoção está presente no porto de Santos e em armazéns alfandegados, transportando contêineres com máquinas dos mais variados tipos, utilizadas pelas indústrias alimentícia, têxtil e química.

## Tapajós muda para Marginal e faz promoção

Na confluência da Marginal do Tietê com a Via Dutra, em São Paulo, um dos pontos de maior tráfego de caminhões no Brasil, está a nova sede de 10 mil m<sup>2</sup> construídos (em 30 mil m<sup>2</sup> de terreno) da Tapajós, revenda Mercedes-Benz, dirigida pelo empresário Antônio Saad. Na inauguração, no final de julho, a Tapajós fez uma promoção de forte impacto que incluiu o içamento de um novo caminhão Série Brasil e a presença do presidente da montadora, Ben van Schaik, e do diretor comercial, Roberto Bogus. A Tapajós vai explorar com firmeza as vendas de veículos novos, usados e assistência técnica. Um dos destaques da nova sede é a área de serviços, que dispõe de 40 boxes.



Fotos Paulo Igarashi

**Tapajós: 30 mil m<sup>2</sup> de terreno na Marginal**

## GENTE

### Fabricantes



Foto: Paulo garash

■ **Alarico Carneiro da Cunha** (foto) foi promovido a assessor da presidência da Recrusul, uma das mais importantes empresas da área de implementos. Alarico, de 64 anos, começou na Fruehauf, em 1957, como gerente de Vendas. Posteriormente, passou pela Brasinca, Ford, Chrysler, Thermo King e, desde 1988 está na Recrusul, onde gerenciava o departamento de ar condicionado, posto que será ocupado por Luiz Antônio Perini. Alarico, que difundiu no Brasil o uso de ar condicionado em ônibus, vai assessorar o presidente Hélio Wosiack nos projetos de desenvolvimento da empresa.

### Concessionários

■ **José Durval Bressan** é o novo gerente de Pós-Vendas da Tapajós, revenda Mercedes-Benz de São Paulo, classificada entre as 10 maiores do país. Bressan veio direto da Mercedes-Benz, onde trabalhou durante 30 anos.

## VENDAS

### Julho, mercado ainda frio

As vendas de caminhões em julho foram de 3.537 unidades, resultado superior ao de junho, de 2.918 unidades, mas insuficiente para escoar os altos estoques existentes – calcula-se que os pátios das fábricas e das revendas tenham 10 mil unidades, equivalentes a três meses de vendas.

Neste clima, as comemorações são para os que tiveram os melhores (entre os piores) resultados. A Scania declinou apenas 24,2% no período janeiro a julho. Já a Ford decresceu 27,4%. A Mercedes-Benz comercializou de janeiro a julho menos 41,4%. A Volvo caiu 49,5%. A General Motors decresceu 58,8%. A Agrale recuou 78,8%.

Deve-se ressaltar que a comparação está sendo feita entre sete meses aquecidos (1995) e sete meses frios (1996).

Além de frios, os resultados são decepcionantes para as margens das revendas. “Estamos vendendo o novo 1620 Mercedes por R\$ 67 mil, sem margem”, diz uma fonte da rede da estrela.

CAMINHÃO - VENDAS NO VAREJO (Julho/96)							
Caminhão	Julho		Acumulado '96			Acumulado '95	
	Volume	Part. (%)	Volume	Part. (%)	Var. (%)	Volume	Part. (%)
Volkswagen	591	17,2	4.156	16,6	(34,7)	6.360	17,2
Ford	566	16,4	5.046	20,2	(24,2)	6.660	18,0
M. Benz	1.360	39,5	9.813	39,2	(32,1)	14.445	39,0
G. Motors	44	1,3	535	2,1	(22,7)	692	1,9
Scania	592	17,3	3.215	12,9	(24,7)	4.267	11,5
Volvo	257	7,5	2.045	8,2	(43,5)	3.619	9,8
Agrale	28	0,8	207	0,8	(78,4)	960	2,6
Indústria	3.441	100,0	25.017	100,0	(32,4)	37.003	100,0

Fonte: Mercado

CAMINHÃO - VENDAS NO ATACADO (Julho/96)							
Caminhão	Julho		Acumulado '96			Acumulado '95	
	Volume	Part. (%)	Volume	Part. (%)	Var. (%)	Volume	Part. (%)
Volkswagen	554	15,7	4.090	17,4	(37,8)	6.571	17,1
Ford	557	15,7	4.859	20,7	(27,4)	6.890	17,4
M. Benz	1.414	40,0	8.913	37,9	(41,4)	15.218	39,6
G. Motors	113	3,2	408	1,7	(58,8)	990	2,6
Scania	631	17,8	3.105	13,2	(24,2)	4.098	10,7
Volvo	243	6,9	1.949	8,3	(49,5)	3.859	10,1
Agrale	25	0,7	204	0,9	(78,8)	960	2,5
Indústria	3.537	100,0	23.528	100,0	(38,7)	38.386	100,0

Fonte: Mercado

### Carretas Recrusul para 28 paletes

A Recrusul, que se prepara para inaugurar nova fábrica em Sapucaia do Sul (RS), acaba de vender para a Transportes Perruffo, de Pranchita, no Paraná, um lote de 15 semi-reboques frigoríficos com prateleiras

para 28 paletes. Os equipamentos têm 14,70 m de comprimento (60 cm mais que o convencional) graças à adoção do cavalemeccânico trucado. O negócio ultrapassou R\$ 1 milhão.

### Posto Sakamoto, boa novidade na Via Dutra

Na Via Dutra privatizada, um segundo Posto Sakamoto foi inaugurado com uma súpervesta para 4 mil caminhoneiros, promoção da revista Caminhoneiro. Localizado em Guarulhos, na entrada de São Paulo, na pista Rio-SP, tem 90 mil m<sup>2</sup> de pátio e oferece serviço raro em postos: estacionamento totalmente fechado, com uma equipe para vigiar o sono dos motoristas.



Foto: Mazon

### Sakamoto com cores BR

Cláudio Sakamoto conta que será cobrada de estacionamento uma taxa de R\$ 10. “Quem puser 125 litros de diesel (caminhão toco ou trucado) ou 250 litros (carreta) terá 50% de desconto na taxa”, afirma.

Além de estacionamento, há 3 mil m<sup>2</sup> construídos com restaurante, vestiários, chuveiros e um posto do Pate, para assistência médica e dentária, recreação e treinamento. A expectativa é vender 1 milhão de litros de combustível dentro de um ano.

O primeiro Posto Sakamoto começou em 1952, sempre com a bandeira Atlantic, agora trocada (nos dois) pela BR-Petrobrás.

## Vipal produz banda para super single

A Borrachas Vipal, líder do mercado de recauchutagem no país, produziu, e já está comercializando, a nova banda pré-moldada Vipalmold VST-35, para aplicação em pneus super-single, sem alterar suas características originais. É disponível para aplicação em pneus 385/65R22,5.

## Treviso tem revenda em Minas



Foto: D. Vergeiro

A oficina tem 35 boxes

Em Pouso Alegre, na rodovia Fernão Dias está a nova revenda Treviso (foto), concessionária Volvo que exigiu investimentos de R\$ 5 milhões. O ponto é passagem obrigatória de 4 mil caminhões por dia. A concessionária ocupa terreno de 30 mil m<sup>2</sup> e tem 3.300 m<sup>2</sup> de área construída. A área de serviços conta com 35 boxes, 25 para oficina e 10 destinados à funilaria e pintura. Com a Treviso Pouso Alegre sobe para 71 o número de casas Volvo espalhadas pelo país. A marca possui no Brasil uma frota de 40 mil caminhões e 12 mil ônibus.

## PRIVATIZAÇÃO

### Pedágio chega à Dutra



Foto: Paulo Iustrachi

Posto de Parateí (SP); recibo de cobrança

As rodovias brasileiras, privatizadas, certamente ganham mais vida, investimentos e a contrapartida, o pedágio, que a partir de 1º de agosto começa a ser cobrado em quatro postos – dois do lado paulista, em Guararema e Pindamonhangaba, dois no Rio, em Itatiaia e Itaguaí. A Via Dutra será administrada por 25 anos pela NovaDutra, empresa que investiu em obras de emergência “mais do que o previsto”, disse a Transporte Moderno o presidente da NovaDutra, Evandro Sarubby, que faz uma comparação. “A Dutra é como se fosse uma casa velha. De repente, o morador ganha na Loteria e resolve reformá-la, morando dentro. Com o andamento das obras, quanto mais se mexe, mais precisa mexer. Foi o que aconteceu, pois as carências eram grandes. Em vez de 35 km de defensas de concretos, fizemos 70 km, por exemplo”.

Além de dinheiro e tiquete, os pedágios da Via Dutra, estrada por onde transita boa parte do PIB brasileiro, vão aceitar a partir de março de 1997 cartões tipo Smart Card, informou Sarubby.

Outra construtora, a Servix Engenharia, também ganhou concorrência para operar o sistema Anhangüera/Bandeirantes, de São Paulo, considerado o *filémignon* das rodovias brasileiras. Como aconteceu anteriormente nas privatizações da ponte Rio-Niterói e Via Dutra, a Anhangüera/Bandeirantes também está enfrentando uma ação proposta pela Primav, uma das concorrentes que não concordou com o primeiro lugar conferido à Servix Engenharia.

#### TARIFAS DE PEDÁGIO DA NOVA DUTRA

Cat.	Tipo de Veículo	Nº eixos	R\$
1	Automóvel, caminhoneta e furgão	2	2,86
2	Caminhão leve, ônibus, caminhão trator e furgão	2	5,72
3	Automóvel com semi-reboque e caminhoneta com semi-reboque	3	8,58
4	Caminhão, caminhão-tractor, caminhão-tractor com semi-reboque e ônibus	3	8,58
5	Automóvel com reboque e caminhoneta com reboque	4	11,44
6	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	4	11,44
7	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	5	14,30
8	Caminhão com reboque e caminhão-tractor com semi-reboque	6	17,15
9	Motocicletas, motonetas e bicicletas a motor	2	1,43

Fonte: Nova Dutra

## O impacto da taxa nos fretes

O frete-caminhoneiro na linha São Paulo–Rio estava cotado dia 5 de agosto a R\$ 300 para um truque de 12 t. No sentido oposto, valia R\$ 240. Para fazer o percurso redondo um caminhoneiro gasta de pedágio R\$ 68,64 (oito passagens vezes R\$ 8,58 por passagem). Resultado: o pedágio representa 12,71% do frete.

Uma composição de cinco eixos recebia de frete-caminhoneiro R\$ 500 na rota SP-Rio e R\$ 430 no retorno. O pedágio ida e volta sai por R\$ 114,40. Resultado: a taxa representa 12,3% do frete apurado pelo caminhoneiro.

Em combustível, o primeiro item no custo operacional, um trucado, na viagem SP-Rio-SP gasta R\$ 112 (63% mais do que o pedágio). Já uma carreta gasta de diesel R\$ 135 (17% mais do que a taxa).

“O frete continua o mesmo, só que, claro, ninguém aceita carregar se ao valor do frete não for acrescido a taxa do pedágio”, diz um agente de cargas.

Não há dúvida que o pedágio é um fator de encarecimento do frete, custo que será absorvido pelo embarcador. Resta o consolo de que a taxa – no primeiro dia rendeu à NovaDutra cerca de R\$ 1 milhão – será revertida para aumentar a segurança e economizar vidas.