

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 23 - N° 264 - JANEIRO, 1986 - Cr\$ 20 000


Editora TM Ltda



A ascensão dos pesados

**Agrale lança
nova linha
de caminhões**

**Os 3 200 km
de aventuras
para Manaus**





Só a linha Mercedes-Benz tem 59 soluções diferentes. Agora, diga qual é o problema.

Só a mais completa linha de caminhões do País, fabricada pela Mercedes-Benz, oferece a você a solução mais racional, que assegura menores custos operacionais, maior vida útil e valor de revenda mais alto.

Seja um veículo ágil e econômico para entregas urbanas, um caminhão versátil e resistente para o trabalho no campo ou um pesado para o transporte rentável a longa distância, a resposta mais adequada a cada caso está na linha Mercedes-Benz.



Economia e agilidade no trânsito. O Mercedes-Benz L-608 D rende mais nas entregas urbanas.

E a Mercedes-Benz é a única marca com a qual você padroniza a frota, ganhando de muitas outras maneiras: pela racionalização do ferramental, da mão-de-obra, do estoque de peças e pela possibilidade de intercambiar os principais componentes entre diferentes tipos de veículos.

Com maior liberdade de escolha, você pode escolher melhor.

De 6 a 45 toneladas, a linha Mercedes-Benz tem a solução de peso que o seu problema



A linha de médios e médio-pesados Mercedes-Benz tem as soluções mais racionais para os mais diferentes tipos de transporte ou serviço.

exige. E na medida exata da sua necessidade, pelas diferentes combinações oferecidas de distância entre eixos, potência do motor e conjunto de transmissão.

As 59 opções diferentes de caminhões dão a você total li-



Também em pesados a linha Mercedes-Benz oferece mais opções e mais qualidade.

berdade de escolha. Assim, fica fácil escolher melhor. E contar com o veículo de mais qualidade e mais adequado ao seu tipo de transporte, capaz de assegurar aquilo que, no final das contas, todo empresário espera da sua frota: lucratividade.

Tão bom quanto o veículo que você compra é o atendimento que você ganha.

Com Mercedes-Benz você ainda ganha uma completa assessoria e a mais eficiente assistência, garantida pela maior rede de Concessionários especializados em veículos comerciais, com mais de 200 endereços no País inteiro.

No Brasil, só o caminhão Mercedes-Benz traz para a sua empresa todas essas vantagens.

Por isso, siga a sua boa estrela.



Veículos Mercedes-Benz projetados para condições severas de operação garantem maior produtividade, de sol a sol.

Fale com o seu Concessionário Mercedes-Benz. É o caminho mais curto para você atingir mais depressa as suas metas de rentabilidade em transporte.



Mercedes-Benz
Você ganha uma estrela.

Tarifa horo-sazonal não atinge transporte

O setor de transporte público eletrificado continuará sendo beneficiado com 40% de desconto em seus gastos com energia, durante o ano de 1986. A celeuma em torno do assunto, foi iniciada pela portaria 165 do DNAEE, divulgada ainda durante o ano passado, e que impunha aos grandes consumidores, como indústrias e sistemas de transporte, tarifas diferenciadas, através da cobrança da tarifa "horo-sazonal".

Porém, como já é usual no Brasil, foi necessária toda uma série de lamentações para que a "consciência" dos "técnicos" daquele departamento fosse tocada e reconhecida a asneira cometida. Para deixar tudo como dantes, chega a portaria 001/86, que atende as reivindicações das empresas operadoras de metrô, ferrovias e trolebus.

Para se ter idéia, no metrô paulistano, a energia pesa, hoje, cerca de 8% nos custos operacionais e no sistema. Na CBTU do Rio de Janeiro, essa porcentagem cresce para 15%. Laurindo Junqueira, do Metrô-SP, explica que, "no



transporte, não temos como mudar os horários de pico", como forma de economizar energia.

A insensibilidade crônica se agrava, ainda mais, quando se sabe que a "resolução" iria onerar os gastos com energia entre 70 a 120%, inviabilizando, até, os sistemas de transporte eletrificados. Justamente um dos mais importantes dentro da filosofia governamental de economia.

Agora, além de voltar atrás na medida descabida, o DNAEE e o Ministério das Minas e Energia, dilataram o período de testes para contratação das demandas futuras, de 90 para 120 dias, e admitem a formação de grupos de trabalho pelas operadoras de transporte público e concessionárias de energia, para levantar soluções particulares, discutindo os problemas caso-a-caso

Dois andares já circulam pelo Brasil

Começaram a circular pelo Brasil, pela primeira vez regularmente, ônibus *double-deck*. Ligando São Paulo a Santiago do Chile, com duas frequências semanais, às terças e sextas às 15h30, os ônibus são da Chile Bus, chilena, e têm capacidade para transportar sessenta passageiros, vinte

no piso inferior e quarenta no superior.

Com 3,85 m de altura, carroceria Neoplan alemão e tração pelo motor OM-403, de 10 cilindros, com 360 cv o veículo completará a viagem em 54 horas, com três motoristas e dois auxiliares com

uma tarifa de Cr\$ 634 mil. A empresa é representada no Brasil pela General Urquiza e o ônibus não tem nenhum problema com a legislação brasileira, pois é apenas 5 cm mais alto que o Tribus. Nos 4 200 km rodados durante a viagem, o *double-deck* atravessa quatro estados brasileiros.



CMTC começa a testar caixa computadorizada

A CMTC começará a testar o primeiro ônibus urbano do país equipado com caixa de câmbio computadorizada e acionada por um sistema de processamento eletrônico, permitindo adequada mudança de marchas. O ônibus, que além da caixa de câmbio computadorizada tem suspensão ar, será testado em corredores de grande fluxo.

O dispositivo acopiado à caixa de mudanças tem como maior virtude, segundo os técnicos da Scania, que desenvolveu a caixa, a economia de combustível, já que o sistema computadorizado faz as mudanças com alto grau de precisão. Além disso, o motor do veículo é menos exigido e deve alcançar, também, uma maior vida útil, uma vez que terá sensível redução nos desgastes mecânicos. Por sua vez, os passageiros ganharão em conforto porque o sistema elimina os eventuais solavancos em operação no tráfego intenso.

Amortex pára a produção de amortecedores

A Amortex, de São Paulo, deixou de fabricar amortecedores no dia 1º de janeiro de 1986, completando um processo iniciado em 1967, quando interrompeu a produção dos mesmos equipamentos para automóveis. Desde então, a empresa se importou apenas em produzir amortecedores para caminhões e ônibus, principalmente pela inexistência de outros fornecedores do componente no país.

A partir de agora, com a instalação de diversas indústrias produtoras do equipamento, nas mais variadas especificações, a Amortex vai se dedicar, exclusivamente, à fabricação de platôs e discos de embreagem, molas de válvulas e discos de freios. Muda até de nome, a partir de janeiro, passando a se chamar Amortex Indústria e Comércio de Autopeças Ltda., no lugar da antiga Amortex S.A.

Estaleiro propõe definição da política de apoio do governo

Apesar de assinalar o seu reconhecimento à Cacex pelo financiamento que possibilitou a construção do Docefjord, maior minero-petroleiro já construído na América Latina, com 305 mil toneladas de porte bruto, o presidente da Ishikawajima, Embaixador Pio Correa, reclamou pelo "acesso de formas de crédito que viabilizem nossa ação tanto no mercado interno como no externo", durante a cerimônia de batismo do navio. A madrinha foi a esposa do Presidente da República, Sra. Marly Sarney.

Referindo-se aos estaleiros de construção, o presidente da Ishikawajima disse que "precisamos, e esperamos, instrumentos que nos permitam explorar as possibilidades

do mercado internacional, bem como atender à forte demanda reprimida do mercado interno. Esperamos, apenas, a indispensável formulação, pelos poderes públicos, de uma política bem definida de apoio às nossas atividades, por mecanismos ágeis e adequados", afirmou.

Com relação ao mercado interno, o Embaixador Pio Correa é de opinião que existe hoje um déficit de 9 milhões de toneladas de porte bruto na frota mercante brasileira. Ao invés de viabilizar a contratação deste volume o país dispõe de cerca de US\$ 600 milhões em afretamentos, como deverá se constatar após o fechamento do balanço de 85.



Rodoviário de carga pesquisará sistemática de custos no País

Cerca de trezentas empresas de transporte rodoviário de carga de todo o país, atuando nas mais diversas especialidades, serão pesquisadas para se conhecer a sistemática de custeio do setor e seu impacto na composição das tarifas nos últimos dois anos.

Segundo Waldomiro Koialanskas Filho, vice-presidente do Setcepar, a pesquisa vai custar aproximadamente Cr\$ 400 milhões e será desenvolvida pela Comissão de Estudos Tarifários da NTC.

A pesquisa pretende separar as despesas administrativas das de terminais, a fim de que no custo final das tarifas, se possa ter uma melhor classificação das empresas do TRC, dentro das suas especialidades e com fretes que atendam melhor às necessidades do setor.

Além de Koialanskas Filho, participam da Comissão de Estudos Tarifários Oswaldo Dias de Castro (Fenatac), Sebastião Ubson Ribeiro (Setcesp), Horst Adolf Denny (ABVT), Adalberto Pansan (Setcesp) e Kamal Jean C. Nahas (NTC).

Brasil poderá transferir know-how para a China

Depois de ter sido a pioneira no transporte de automóveis no Brasil, a empresária Bettina Lenci, da Translor, sonha, agora, levar sua experiência para o plano internacional.

Misturando o fascínio pela China à decisão de apostar naquele país, a empresária fez, recentemente, uma viagem àquela nação, de 1,03 bilhão de habitantes. E voltou maravilhada com as perspectivas que se abrem para o transportador brasileiro naquela vasto mercado.

Pelo fato da China não dar ênfase ao rodoviarismo (a movimentação de cargas centraliza-se nas redes ferroviária e fluvial) o sistema se acha sobrecarregado, funcionando de forma bastante deficitária.

"Para se ter uma idéia", ilustra Bettina Lenci, "um veículo desde que chega ao porto até atingir o consumidor final leva de 4 a 8 meses". Uma situação que se justifica, no entender da empresária,



pela desinformação dos chineses sobre o mundo capitalista" já que estes não têm o conceito de que um automóvel que vai rodando ao destino chega já depreciado".

São razões que justificam o otimismo de Bettina, que acredita que, tanto a China quanto o Brasil, muito podem lucrar com a troca de experiências. "Nós podemos ajudar muito aquele país fornecendo projetos viáveis no plano logístico e *know how* sobre transportes", comenta a empresária que concluiu que "é isso que está nos planos da Translor para março de 1986".

Volks do Brasil assina acordo com Paccar norte americana

A Volkswagen do Brasil assinou um acordo com a Paccar, um dos maiores fabricantes de veículos pesados dos EUA, que possibilitará a exportação dos modelos de 11 e 13 toneladas para o mercado norte-americano e canadense, sob as marcas Peterbilt e Kenworth, a partir do final de 1986.

Através desse acordo de cooperação, as duas empresas poderão otimizar suas linhas de produtos, já que a Paccar passará a oferecer a seus clientes caminhões nas classes de pbt entre 8,8 e 11,8 toneladas e de 11,8 a 15 toneladas, completando sua linha, que, atualmente, atinge apenas os veículos acima de 15 t, da classe 8.

Segundo a Volkswagen, o acordo deverá levar a outros planos de cooperação e importantes desenvolvimentos deverão ocorrer no futuro, já que ambas as companhias têm a mesma filosofia.



O acordo reforça os comentários sobre a possibilidade de a Volkswagen iniciar sua participação no mercado brasileiro de caminhões pesados. Segundo tais comentários, a Volkswagen estaria testando os motores Cummins da série C, utilizados nos EUA pelos caminhões Peterbilt.

Varig recebe dois Boeing 747-300 Combi

A Varig recebeu o primeiro Boeing 747/300, de uma encomenda de dois, o maior avião comercial do mundo ocidental. Com o alongamento do deck superior, os novos aviões têm capacidade para 259 passageiros com a seguinte configuração: 43 na classe luxo; 56 na executiva e 160 na econômica.

Os dois 747/300 são da versão kombi, dividindo seu habitáculo entre passageiros e carga. Com isso, cada uma das aeronaves tem capacidade para 50 toneladas de carga, vinte a mais que um B 707 cargueiro.

Os 747/300 tem 70,66 metros de comprimento; 59,44 de envergadura; 19,32 de altu-

ra na cauda; 6,40 metros de largura da fuselagem. Além disso, seus tanques carregam 203 mil litros de combustível, com os quais as turbinas GE CF6-50E2, de 52 500 libras de empuxo conseguem uma autonomia de voo de 9 mil quilômetros, numa velocidade cruzeiro entre 900 e 960 km/h.



Não há trégua entre os grupos do setor

Um bem postado transportador, ligado ao Setcesp, relata a recusada inclusão da empresária Helenita Novelli na Comissão Nacional de Carga Líquida, eleita na sede da NTC: "O prazo para inscrição de chapas já estava vencido, mas, mesmo assim, a Setcesp enviou um telex ao presidente da NTC, Thiers Fattori Costa, solicitando a inclusão da empresária. Fiz ver ao Thiers que não se tratava de uma provocação da Setcesp à NTC, mas de uma colaboração. O que eu não sabia é que existe uma certa animosidade entre a diretora do Setcesp e o Nastari (*Carlino Nastari, coordenador da Comissão Nacional da Carga Líquida*). O presidente da NTC, então, disse que compreendia a situação e que colocaria em votação a proposta do Setcesp. Os ânimos começaram a se exaltar durante o encaminhamento da proposta, quando Helenita disse que Nastari não poderia ser candidato porque não é empresário. Felizmente, Thiers contornou a crise. Colocou a chapa e a proposta em votação e tudo acabou bem. Nastari pode não ser empresário, mas goza de prestígio junto à classe".

Argentina fica mais próxima com nova ligação

Já é possível às transportadoras brasileiras racionalizarem a operação para Argentina, Chile, Peru etc, com a recém inaugurada ponte internacional Tancredo Neves, sobre o Rio Iguaçu, ligando Porto Meira, em Foz do Iguaçu, a Puerto Iguaçu, na Argentina. Com uma extensão de 4920 metros, a ponte, sem os acessos, mede 480 m, com um vão principal de 220 e custos US\$ 29,4 milhões.

O mais importante para o setor é que, de agora em diante, além de os caminhões não serem obrigados a transitar pelas congestionadas e mal cuidadas rodovias de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, é possível uma economia de 300 km nestas rotas e uma substancial pechincha no combustível, porque o diesel argentino é bem mais barato.

Para se ter idéia, tomando-se por base a travessia feita até então por barco, espera-se um movimento inicial de 1 786 veículos por dia na ponte Tancredo Neves.

Vendas não atingem volume necessário há muito tempo

O estrangulamento da frota brasileira de caminhões, e a conseqüente exaustão da capacidade de produção das montadoras instaladas no país podem ser explicados pelo longo período de recessão vivido, principalmente depois de 1980.

Segundo os técnicos, pelas necessidades de transporte

que tem o Brasil, a relação entre a frota e o volume de ondas teria de estacionar acima dos 10%, índice não alcançado desde 1977. Na tabela, pode-se verificar que, entre 1972 e 1977, durante seis anos, houve renovação de frotas e substituição, enquanto que, de 1977 para cá, o estrangulamento da frota circulante é evidente.

FROTAS EXISTENTES X VENDAS				
ANOS	FROTA TOTAL	VENDA DE CAMINHÕES	FROTA VENDAS	PIB
1970	426.848	38.280	8,9	8,3
1971	456.972	38.101	8,9	12,0
1972	497.872	30.931	11,1	11,1
1973	552.064	66.322	13,3	13,6
1974	609.471	71.503	13,0	9,7
1975	663.953	70.390	11,5	5,4
1976	722.042	75.614	11,4	9,7
1977	792.672	90.315	12,5	6,7
1978	848.441	78.944	7,9	6,0
1979	950.909	78.707	9,2	6,4
1980	951.341	80.013	8,9	7,2
1981	973.113	54.146	5,7	(1,6)
1982	979.277	40.594	4,2	0,9
1983	985.998	34.099	3,4	(3,2)
1984	991.638	42.079	4,3	4,4

Regulamento do TUP deve ser revisto

Neste mês a Diretoria de Transporte de Passageiros do DNER deverá enviar ao Ministro Affonso Camargo a proposta de revisão do Regulamento de Transporte de Passageiros, que está sendo discutido com os empresários.

O Diretor de Transporte do DNER, Henrique Horta, no entanto, já disse que é certa a queda das multas com base em ORTN's, passando a ser pelo Maior Valor de Referência (MVR), além da volta da garantia dos direitos adquiridos das empresas nos casos de novas ligações rodoviárias entre dois pontos.

Entre para este clube fechado

Carta quinzenal condensada, dirigida a um pequeno e selecionado grupo de pessoas, LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES organiza, interpreta e analisa as leis que interessam de perto aos empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

Além da legislação específica de transporte, aborda projetos em andamento, leis aprovadas, decisões judiciais, falências e concordatas, economias fiscais e tributárias, salários, problemas trabalhistas e investimentos. Tudo isso com a mesma qualidade técnica e jornalística que garante, há 21 anos, o sucesso editorial da revista TRANSPORTE MODERNO.

Quanto mais cedo você entrar para esse fechado clube, melhor. Ainda estamos aceitando assinaturas a 6 ORTNs por ano. Na hora de calcular o valor da ORTN, prevalece a data do carimbo do correio. Portanto, preencha logo o certificado abaixo.



Editora TM Ltda

legislação nos transportes

RECORTE 

Carta quinzenal para empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Desejo fazer uma assinatura anual de LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES. Para tanto (marque com um "x"):

() Estou enviando cheque no valor de 6 ORTN do Banco _____ em nome da EDITORA TM LTDA; () Solicita faturamento e cobrança bancária do valor acima.

Name _____ Cargo _____

EMPRESA _____

Rama da atividade _____ Fone _____

Quera o recibo ou a fatura CGC n.º _____

Em meu nome

Em nome da empresa

Insc. Est. _____

Envie meus exemplares para endereço da empresa endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(Carimbo da empresa)

Depois de pagar
a assinatura,
você receberá uma
bonita pasta para
coleccionar seus
exemplares de

Grátis



Rua Said Aiaçh, 306
Fone 884-2122 São Paulo
CEP 04003

legislação nos transportes

ISR-40-2065/83
U.P. Central
DR/São Paulo

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar este cartão

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

Volvo HT, um duplo diferencial de grande performance

As empresas especializadas no transporte de cargas com alto grau de controle para sua movimentação — produtos perigosos em vasos criogênicos ou tanques, distribuidoras de combustíveis etc. — em médias ou longas distâncias, ganharão, a partir do segundo semestre de 86, um veículo desenvolvido especialmente para suprir as dificuldades proporcionais pela adaptação dos modelos existentes no mercado às necessidades destes segmentos. É que a Volvo iniciará a produção do seu novo modelo, a N 10 HT (*Heavy Tanden*).

Com características mais importantes, este cavalo mecânico apresenta tração 6 x 4, redução simples nos eixos e chassi reformulado para um aumento do seu módulo de elasticidade torsional.

A inclusão da tração 6 x 4 procura alterar o perfil dos veículos atualmente utilizados nestes segmentos — usualmente 6 x 2, com terceiro eixo, adaptado, evitando os problemas encontrados em terrenos mais acidentados, onde muitas vezes o eixo de tração não encontrava apoio suficiente para deslocar a unidade. “No segmento de combustíveis, por exemplo, alguns clientes deixavam de ser



atendidos por transportadores, devido a existência de curtos trechos de piso irregular, que simplesmente impediam a ultrapassagem de um cavalo 6 x 2”, enfatiza Luiz Fernando Cavalcanti, gerente da Engenharia de Vendas da Volvo.

Além desta vantagem, um comparativo entre o N 10 HT com o N 12 XHT indica a redução de 590 kg na tara do primeiro, diferença que pode atingir 724 kg, caso o N 10 HT esteja equipado com os pneus sem câmara, opcionais

para este veículo (*tubless*), que determinam uma diminuição de 134 kg.

Quanto à redução simples nos eixos (4,30:1), esta característica permite a obtenção de uma velocidade média maior que a geralmente alcançada pelos veículos 6 x 4, dotados com redução nos cubos, aproximando o modelo HT no desempenho atingido nos cavalos 6 x 2.

Como garantia de uma maior segurança, o n 10 HT está equipado com uma válvu-

la sensora de carga, que determina a pressão do sistema de frenagem, de acordo com a tonelagem transportada.

O aumento do módulo de elasticidade torsional do chassi foi alcançado através da fixação de uma barra adicional, com o formato de um X, na área de maior requisição em termos de elasticidade, localizada atrás da cabine. Com isot, torna-se desnecessário o reforço das barras do chassi, economizando 310 kg na terra no HT, em relação ao modelo N 12 XHT.

O DAC autorizou as empresas regionais a formarem um pool para operar as pontes aéreas alternativas, ligando os aeroportos de Congonhas (São Paulo), Pampulha (Belo Horizonte), Santos Dumont (Rio) e Afonso Pena (Curitiba) a partir de janeiro. As regionais poderão fazer três vôos diários. O equipamento escolhido é o Fokker com capacidade de 44 passageiros.

O novo secretário dos Transportes da capital paulista vem sendo definido como muito competente. O dito cujo, Roberto Scaringella, é acusado pelo PMDB de dupla militância. Fez campanha para Fernando Henrique e Jânio

Quadros e trocou a diretoria técnica da USP para coordenar o transporte de 10 milhões de habitantes.

A exemplo de São Paulo, o Rio de Janeiro também deverá adotar o passe do idoso, que beneficiará cerca de 200 mil pessoas acima de 65 anos no município. Segundo o Secretário de Transportes, Brandão Monteiro, o projeto deverá estar concluído no final de janeiro.

A Comissão Nacional de Produtos Perigosos da NTC está estudando, em associação com a Secretaria Especial do Meio Ambiente, Sema, a im-

plantação de um prefixo telefônico não tarifado, para permitir a comunicação instantânea de acidentes envolvendo o transporte de cargas perigosas.

A medida visa a facilitar os trabalhos da Defesa Civil do local, acionada pelo Sema, tão logo fosse recebida a comunicação.

“Somente depois que nos manifestamos contra a cobrança de alíquotas descabidas do IPVA é que deputados da Assembléia Legislativa do Estado do Paraná acordaram para o fato de que os maiores perdedores seriam os próprios cofres públicos, dada a evasão que virá, devido ao emplantamento de veículos em outros

Estados, onde o IPVA for menor”, declarou Valmor Weiss, presidente do Stcepar.

Após os protestos efetuados, um deputado do PMDB apresentou uma emenda reduzindo em 50% a alíquota dos 7% do valor venal do veículo, mas o ante-projeto já estava aprovado e a emenda não chegou a ser apreciada.

As contradições da lei aprovada no Paraná são flagrantes, isentando os ônibus e táxis, enquanto os caminhoneiros e proprietários de frota, que também utilizam seus veículos como ferramenta de trabalho, não foram beneficiados. Valmor Weiss fez um apelo público ao governador José Richa para que veto este artigo, ou o estenda aos não beneficiados.

Prorrogada isenção de imposto para álcoois

Prorrogada, por mais cinco anos, a isenção do Imposto Único sobre Lubrificantes dos álcoois etílico e metílico, para fins carburantes. Assim dispõe a lei federal 7451/85, em vigor desde 27 de dezembro.

Em 1977, o decreto-lei 1631 estabeleceu 5% do Imposto Único sobre o álcool para fins carburantes. Mas, com o objetivo de incentivar o Pró-Alcool, o mesmo decreto-lei isentou o produto até 31 de dezembro de 1979. Depois, essa isenção foi prorrogada até 31 de dezembro de 1985, pelo decreto-lei 1690, de 1979.

Se a lei 7451/85, de iniciativa do governo, não tivesse sido aprovada, o álcool para fins carburantes pagaria o Imposto Único de 5% desde janeiro. Com isso, o preço do produto teria se aproximado ao da gasolina.

Não é isso que o governo quer, segundo a exposição de motivos do projeto, assinada pelo ministro das Minas e Energia, Aureliano Chaves.

Ele anotou que o consumo médio de álcool carburante deve alcançar, neste ano, 700 milhões de litros. Com isso, o Imposto Único sobre o produto proporcionaria uma receita de cerca de Cr\$ 84 bilhões. Chaves argumentou que, além de onerar o contribuinte, o imposto repercutiria negativamente no Pró-Alcool, que "ainda tem pontos vulneráveis".

A lei estabeleceu também as alíquotas do Imposto Único sobre os vários produtos energéticos, a partir de janei-

ro. A alíquota do óleo diesel é de 5% neste ano, passando para 7,5%, em 1987, e para 10%, a partir de 1988. O imposto mais caro é o da gasolina automotiva: 10%.

Não constava do projeto original, mas uma emenda do Congresso vinculou a parcela da União, proveniente do Imposto Único sobre Combustíveis, ao Fundo Rodoviário Nacional. O presidente Sarney acatou a emenda parcialmente, ao retirar a gestão do DNER, que constava da emenda.



Fiat é o maior exportador brasileiro

A Fiat Automóveis encerrou o ano de 1985 ocupando a posição de maior exportadora do setor privado e 4º no ranking dos exportadores brasileiros, superada apenas pela Petrobrás, Vale do Rio Doce e Petrobrás Comércio Internacional. Em números, a empresa terminou o ano com exportações em torno de 64 mil carros e 173 mil motores, no valor de US\$ 340 milhões CIF.

Paralelo a esse esforço, que permitirá à companhia encerrar o exercício financeiro "com um resultado de equilíbrio, talvez levemente positivo", segundo seu diretor-superintendente, eng. Silvano Valentino, a empresa obteve, ainda, o maior crescimento de vendas no mercado interno — 40% contra 18% do total da indústria automobilística.

Posto fiscal não cumpre a legislação

Os sindicatos das empresas de transporte de carga de Rio e São Paulo estão protestando veementemente contra a fiscalização realizada no posto fiscal de Inhangapi, na rodovia Presidente Dutra, na divisa dos dois Estados. A razão é que o posto não vem cumprindo a legislação específica do remetente ou destinatário, multando as empresas.

Segundo os funcionários daquele posto as empresas de transporte é que são responsáveis pelo recolhimento da diferença do ICM. "Na verdade", diz o presidente do Setcesp, Ubson Ribeiro, "os protocolos do ICM indicam como contribuintes substitutos os comerciais ou industriais a que as mercadorias se destinam, não mencionando o transportador como responsável pela sua fiscalização. Para Ribeiro, estão colocando o transportador como fiscal do tributo, delegação proibida por lei e de competência exclusiva dos agentes do governo.

Autônomos param por sindicato nacional

Pouco menos de um mês, após decretar uma greve nacional, os caminhoneiros voltaram à carga, paralisando seus veículos nas principais estradas do país para reivindicar uma tabela nacional de fretes e a criação de um sindicato nacional específico para a categoria — o "Sindicato", como está sendo chamado.

Alguns dias antes do início dessa paralisação, a Seap referendava a Tabela Nacional de Frete Rodoviário, proposta por representantes da Câmara dos Usuários de Transportes Rodoviários de Bens. Opositora dessa medida desde o início das negociações, pois a tabela apenas fixa tetos máximos para os fretes rodoviários, a Fencavir reivindicava que os patamares aprovados se tornassem preços mínimos praticados.

Em princípio, o DNER concorda com a reivindicação, mas alega não saber como

implantar a obrigatoriedade de tais patamares. Para vencer este ponto conflitante, a NTC convocou uma reunião extraordinária do Conselho de Estudos de Tarifas — Conet, com o objetivo de convencer os empresários a praticarem a tabela aprovada pela Seap, utilizando um redutor máximo de 20%.

Diante desta nova realidade, a NTC aguarda o repasse pelo CIP, dos residuais de reajuste ainda não aprovados pelo órgão, cujo acumulado durante o ano passado atinge o total de 13,28%. No entanto, a entidade não entendia o motivo para que os caminhoneiros reivindicassem tal medida, já que "existe uma tabela aprovada pela Seap, que inclusive foi atualizada para aplicação imediata", como declarou Jean Kamal Nahas, diretor Executivo da entidade.

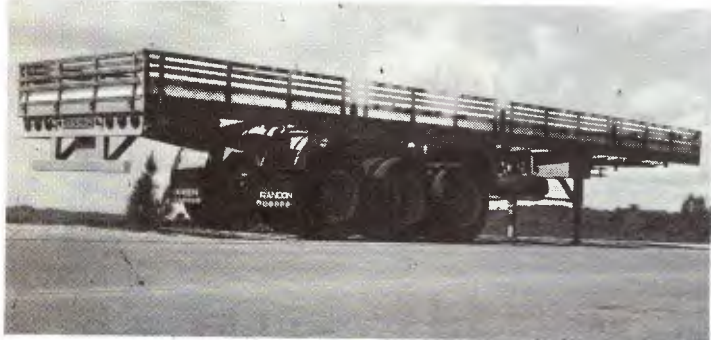
A segunda principal reivindicação dos grevistas — a liberação de uma carta sindical

autorizando a criação de uma entidade de âmbito nacional — foi negociada entre a Diretoria da Fencavir e o Ministro do Trabalho. Mesmo após a proposta de Almir Pazzianotto — expedir uma carta sindical com jurisdição sobre os estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo —, Adear Jonas Bessa, presidente da Fencavir, continuava irredutível. Fontes indicavam que a proposta do ministro do Trabalho possibilitava a ampliação da base territorial dessa nova entidade, assim que requerida e comprovada a liderança dos solicitantes.

O certo é que, as lideranças de caminhoneiros, mesmo à frente de dois movimentos grevistas em pouco menos de trinta dias, ainda não conseguiram chegar a um consenso sobre os rumos mais adequados para a classe. Com certeza, inaugurar por decreto um sindicato nacional, apenas acirrará o atual conflito.

CONSÓRCIO NACIONAL BRS DE SEMI-REBOQUES

MAIS CARGA. MAIS LUCRO.



Semi-reboque Carga Seca



Semi-reboque Tanque



Semi-reboque Frigorífico



Semi-reboque Basculante

Carga seca. Basculante. Frigorífico. Tanque. Seja qual for o tipo da sua carga a solução é o Consórcio Nacional BRS de Semi-Reboques. É a forma mais inteligente, segura e econômica para você renovar sua frota. Escolha o prazo de 12 a 60 meses e inscreva-se já. Todos os meses você participa pessoalmente das Assembléias ou assiste pela TV Via Embratel.

Faça como os transportadores de sucesso estão fazendo. Adquira uma ou mais cotas e programe a retirada de seu semi-reboque. Lembre-se, mais carga é mais lucro.

CONSÓRCIO NACIONAL BRS DE SEMI-REBOQUES

Um Consórcio carregado de vantagens.

Inscrições e Venda: Rede de Concessionárias Scania



Os novos caminhos para Manaus. Pelo Centro-Oeste

Várias empresas já utilizam, e com sucesso, as novas rotas comerciais com destino a Manaus. TM acompanhou uma viagem inteira e a descreve a partir da página 18.

Vale-transporte deve revitalizar empresas do setor

Graças à aprovação do Vale-transporte, as empresas urbanas de passageiros vislumbram o renascimento do setor, através do cálculo técnico das tarifas. **Página 36**



Demanda leva as montadoras ao pico de produção

O crescimento econômico e, conseqüentemente, o aumento da movimentação de bens no país, fez com que o segmento de caminhões pesados atingisse o maior índice de participação de todos os tempos. **Pág. 26**



E mais...

Ponte rodoviária já opera entre Rio-SP	31
Governo encampa empresas no Rio de Janeiro	46
Os reflexos do pacote no transporte	15
Os custos operacionais de 18 picapes	39
Os novos caminhões da Agrale	34
Carroçarias de alumínio têm novo perfil	48

Seções

Atualidades	4
Neuto escreve	12
Cartas	14
Tendências.....	50
Mercado.....	51
Últimas notícias	56
Entrevista	58



Capa:
foto de Fernando Barros e Agrale.
Agradecemos à Atlas Transportes,
Transfer Mercedes Benz e Vocal



Editora TM Ltda

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

transporte moderno

REDAÇÃO

Diretor Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis

Redator Chefe: Eng.º Pedro Bartholomeu Neto

Redatores: Jaime Mandes dos Santos e José Augusto Ferraz (SP) e Roberto Galletti (RJ)

Colaboradores: Aloísio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes e J. Lima Sant'Anna Neto (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia).

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Said Aiaich, n.º 306, CEP 04003 - São Paulo, SP.

Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade

Composição e frotalitos: 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

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi

Gerente: José Maria dos Santos

Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo, Elcio Raffani, Adilson Teixeira (São Paulo)

Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Dliveira

Rio de Janeiro: Paulo Cesar Andrade de Abreu, Praça Tiradentes, 10, grupo 303, telefone: 221-9404, CEP 20060.

INTERNATIONAL ADVERTISING SALES REPRESENTATIVES

Coordinador For International Advertising:
Brazmedia Overseas, 54 Queens Road, Waltham Cross, Hertz, England, Phone 76 3435 U.S.A.; The N. De Filippis Corporation
383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone: 301 7686, Telex (23) 236869

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

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

Consultor Jurídico: João Pablo Lopez Turuel

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

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira

Circulação: Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição: Distribuidora Lopes

CPD: Lina Saito

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 180 000. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiaich n.º 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar avulso: Cr\$ 20 000. Edições especiais: Cr\$ 30 000. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122 - TELEX: 36907

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. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º 1058, em 22/11/1976. C.G.C. n.º 47.878.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640.

Detroit Diesel Allison tem compromisso com a gente e as indústrias do Brasil

Desde 1939, a Detroit Diesel Allison está extremamente orgulhosa do relacionamento que tem mantido com a gente e as indústrias do Brasil. Na verdade, há, atualmente, mais de 55.000 motores da Detroit Diesel e acima de 19.000 caixas de transmissão da Allison operando por todo Brasil em diferentes aplicações.

Hoje, o nosso compromisso de servir ao Brasil é ainda mais forte.

Através da nossa crescente rede de distribuidores e revendedores, de âmbito nacional, e mais o nosso grande centro de distribuição e estoques de peças em São Paulo, a Detroit Diesel Allison continuará a assegurar o apoio que você espera. Os usuários podem confiar na disponibilidade das peças, no serviço de assistência e na manutenção do produto. Os nossos distribuidores e revendedores continuarão a manter um alto nível de assistência aos usuários através de seus departamentos de vendas e serviços.

O nosso compromisso de servir a gente e

as indústrias do Brasil é extremamente importante para todos nós da Detroit Diesel Allison. Com um trabalho firme e dedicado, daremos apoio às suas necessidades.

Para maiores informações, procure um dos distribuidores da Detroit Diesel Allison relacionados abaixo ou escreva para Detroit Diesel Allison, General Motors do Brasil S.A., Caixa Postal 6230, São Paulo, S.P. Brasil, CEP 01419.

Distribuidores: COIMSUL-Comercial Importadora Sul LTDA, Porto Alegre, Rio Grande do Sul (0512) 42-9499 • IRMAC-Motores Transmissões LTDA, Curitiba, Paraná (0412) 76-2344 • Marchão Detroit Allison LTDA, Teresina, Piauí (086) 227-1752 • Nordeste Detroit Allison S.A., Salvador, Bahia (071) 246-2211 • Norma LTDA, Belém, Pará (091) 223-0506 • São Paulo Detroit Allison, S.A., São Paulo (011) 542-0799 • STR Serviço, Transporte e Representações LTDA., Rio de Janeiro (021) 260-5749.

Detroit Diesel Allison

