

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL — ANO 22 — Nº 254 — MARÇO, 1985 — CRS 4


Editora TM Ltda



**Trens metropolitanos
já estão rodando**

INSCREVA-SE

**CONCURSO
PINTURA
DE FROTA**

**Os desafios que esperam
Affonso Camarões**

AO ESCOLHER O PNEU CERTO, VOCÊ NUNCA CORRE O RISCO DE SAIR PERDENDO NESTA ROLETA.



Quem trabalha com transporte urbano tem de jogar certo. Pelo menos na escolha dos equipamentos básicos da frota. Pneu é um deles, aliás um item importantíssimo.

O T-300 da Firestone foi desenvolvido para operar exclusivamente em ônibus e caminhões que rodam no trânsito urbano, em todos os seus tipos de solo com extrema variação de velocidade.



A banda de rodagem, mais larga e plana, adere mais ao chão e se desgasta uniformemente. Ranhuras transversais aumentam a capacidade de tração e freadas. Seus ombros arredondados se adaptam melhor às curvas e desníveis.

Quanto à economia, o T-300 da Firestone é o pneu que permite o maior número de recapagens, graças à espessura extra

de borracha na base. Além disso, é ressurcável. Dá, portanto, excelente rendimento.

Antes de decidir, pense em todas estas vantagens. O T-300 da Firestone dá o maior retorno ao seu investimento.

TRANSPORTE 300
Firestone
É PNEU QUE NÃO ACABA MAIS.

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; () Solicito faturamento e cobrança bancária do valor acima.

Nome _____ Cargo _____

EMPRESA _____

Ramo da atividade _____ Fone _____

Quero 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)

Junto com a
primeira edição,
você receberá uma
bonita pasta para
coleccionar seus
exemplares de

Grátis



legislação NOS transportes



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

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

Portobrás: o equilíbrio do prejuízo

A levar-se em consideração o "Relatório de Atividades de 1984" da Portobrás, tudo caminhou em águas calmas nos porões da navegação brasileira. Afirma a estatal no documento que o "Programa de Desburocratização dos Serviços Portuários" intensificou-se e "mercê de uma política tarifária mais próxima da realidade, foi possível alcançar o término do exercício com equilíbrio financeiro".

As demonstrações dos resultados alcançados no exercício, contudo, não registram exatamente isso: para uma receita operacional de pouco menos de Cr\$ 146 bilhões, a Portobrás teve custos operacionais de Cr\$ 954 bilhões e, portanto, um prejuízo operacional de Cr\$ 800 bilhões.

Somados e diminuídos os resultados não operacionais e a correção monetária, o prejuízo final ficou em "apenas" Cr\$ 47 bilhões que foram, evidentemente, absorvidos conforme preceitua a lei 6.404 (das Sociedades Anônimas).

A diretoria da Portobrás não esquece, também, de tecer loas ao ministro Cloroaldino por ter auxiliado sua administração encaminhando "os diversos pleitos econômicos, administrativos e financeiros".



Cloroaldino Severo

A moderada repressão aos roubos

Cercada de todo sigilo "para garantir o elemento surpresa", a primeira blitz da "Operação Estrada", montada pela Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo, para dar combate ao roubo de cargas em suas rodovias, não foi o que se pode chamar de sucesso. Realizada na balança da cidade de Roseira (Via Dutra) no dia 5 de março último, quando chovia muito, a operação conseguiu pegar apenas dois casos de notas fiscais "incorretas" e um desvio de carga. Na opinião das Polícias Civil e Militar a chuva atrapalhou, mas a Polícia Rodoviária Federal chegou ao local com cinco horas de atraso.

De qualquer modo, a "Operação" paulista an-

da com velocidade limitada. Até o dia 25 de março, não havia sido feita nenhuma outra batida. O coordenador do GSP (Grupo de Segurança Patrimonial) da NTC, Valmor Weiss, contudo, acha que o presidente do Seticesp, responsável pela área, deveria cobrar mais ação da Secretaria de Segurança. "Além disso, para a operação engrenar, será preciso



que a secretaria crie órgãos para facilitar a comunicação entre as polícias envolvidas", ensina Weiss.

Combatidas mais intensamente nos Estados do Paraná e Rio de Janeiro, as quadrilhas estão agora desviando sua rota para o Mato Grosso do Sul. "Está sendo uma 'válvula de escape' e a solução é criar uma Polícia Militar e Rodoviária para aquele estado", diz Weiss. Paraná e São Paulo já colocaram suas instalações à disposição para o treinamento dos futuros policiais.

A autonomia dos comandos das Polícias Civil e Militar no Rio de Janeiro, está criando problemas ao bom andamento da repressão ao roubo de cargas naquele estado. A Polícia Civil tem se omitido da operação montada pela Polícia Militar e Patrulha Rodoviária Federal que, por sinal, reduziu em 80% a ocorrência desses crimes nas estradas fluminenses. Mas, com a omissão, os ladrões têm liberdade garantida, "pois a polícia Militar prende e a civil solta", garante um empresário.

Pesquisa do Seticesp mostra roubo em São Paulo

Um levantamento efetuado pelo Seticesp (Sindicato das Empresas de Transporte Interestadual de Carga do Estado de São Paulo), referente aos roubos de cargas ocorridos nas rodovias do estado, chegou a Cr\$ 1,18 bilhão de prejuízos, apenas nos dois primeiros meses do ano. Entre as cinco estradas consideradas pelo estudo, a via Dutra foi a campeã registrando quase 700 milhões desse total, com oito assaltos. Por tipo de carga o óleo de soja, o leite em pó, o adubo e o café foram as preferidas.

Uma outra estatística confirma uma grande ocorrência de roubos e assaltos de cargas e mercadorias também nos limites da capital paulista. Na pesquisa, realizada pelo mesmo sindicato, em 119 ruas e 312 empresas, conclui-se que

105 dessas já haviam sido assaltadas. Como seria de se imaginar, os bairros de Vila Maria, Vila Guilherme e o Parque Novo Mundo, figuraram entre os de maior índice de assaltos. Ali, como se sabe, está concentrado o grosso das empresas transportadoras de São Paulo. O Seticesp pesquisou também o horário de maior incidência desses crimes e encontrou, pela ordem: final de expediente, madrugada, final de semana e horário de almoço. E sua maioria, os assaltos são realizados à mão armada e por grupos de dois a quatro elementos.

Os ladrões agem tanto sobre caminhões carregados como sobre armazéns. Nesses, segundo a pesquisa, os produtos mais visados são confecções, calçados e eletrodomésticos.

CIP corta o aumento de tarifas da NTC pela metade

O CIP autorizou, a partir de 14 de março, reajuste médio de 9,59% para as tarifas rodoviárias de carga comum (veja tabela). A NTC havia solicitado percentuais duas vezes maiores que os autorizados e instruído as transportadoras para praticá-los à revelia do governo desde 1º de março (veja "Neuto escreve"). O CIP, no entanto, cortou o pleito pela metade.

Disparada pelo aumento de 27,73% no diesel, dia 28 de fevereiro, a solicitação da NTC inclui todos os reajustes de 29 de dezembro em diante. Enquanto o conjunto veículos-furgão-3º eixo subiu 21,85% o item licenciamento e o DPVAT aumentou 93,15% e o seguro do casco do veículo e do equipamento cresceu 30,82%. A inflação afetou também o seguro de responsabilidade civil facultativo (171,25% de aumento), os lubrificantes (38,70%), lavagem e graxas (74,21%), pneus (20,03%), câmaras (26,04%), recauchutagens (20,41%) e custos de administração e terminais (9,78%).

| SERVIÇO | DISTÂNCIAS | | |
|----------------|------------|--------------|------------------|
| | 0 - 50 km | 751 - 800 km | 5 801 - 6 000 km |
| Carga comum | 6,55 | 9,59 | 11,08 |
| Industrial | 7,05 | 10,11 | 11,20 |
| Lotação | 7,17 | 9,70 | 10,73 |
| Grandes massas | 8,07 | 10,52 | 11,48 |

Fonte: NTC

Projetos da Ford já são computadorizados

A Ford brasileira acaba de treinar quatorze projetistas no sistema CAD, *Computer Aided Design*, depois de quinze mil horas de trabalho específico. O treinamento desses profissionais, todos da área de projetos de veículos e componentes, já rendeu a utilização de mais de cinquenta componentes inteiramente projetados nos computadores do sistema. Para Luc de Ferran, engenheiro-chefe da Ford, este é "um avanço que coloca a engenharia automoti-

va brasileira ao mesmo nível das mais atualizadas do mundo".

Investimentos superiores a US\$ 1,5 milhão tornaram possível o primeiro passo para a integração completa, via computador, de todas as áreas de projeto, desenvolvimento e manufatura de veículos. Ligado ao de outros países, o sistema, quando completo, agilizará a troca de informações técnicas relacionadas com os veículos da classe mundial, como o Escort e o caminhão Cargo.



Finep tem como prioridade financiar alternativas

O relatório das atividades de 1984 da Financiadora de Estudos e Projetos-Finep destaca que, no setor de transportes, a preocupação do órgão foi com o apoio financeiro à formação de recursos humanos em nível de pós-graduação, busca de novas tecnologias que utilizem recursos energéticos alternativos ao petróleo e pesquisas para minimizar importações e aumentar as exportações.

Em 1984, foram contratadas pela Finep, no setor de transportes, 32 operações, num total de Cr\$ 6,9 bilhões, destacando-se projetos de desenvolvimento ferroviário, desenvolvi-

mento de sistema de supervisão e controle de pátio de manobra ferroviário utilizando microprocessadores. Outros setores cobertos foram o desenvolvimento de modelos de informação para otimizar o fluxo de transporte nos corredores de exportação, utilizando computação, a conversão de motor automotivo para aeronáutico e o desenvolvimento de aeronaves. A Finep financiou também o desenvolvimento de sistemas de trolebus e pesquisa sobre utilitários elétricos, com possibilidade de serem fabricados utilizando tecnologia nacional. (Diário Oficial da União de 28/2).

Fundada a indústria do excesso de peso

O Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Paraná, Setcepar, está protestando veementemente contra os excessos que vêm ocorrendo no Paraná, principalmente, na BR-277 um dos eixos de escoamento de grãos do Interior daquele Estado para o porto de Paranaaguá. Trezentas multas aplicadas por dia têm feito com que os caminhoneiros trafeguem com subcarregamento de uma a duas toneladas, receosos de serem autuados.

Para se ter idéia, Valmor Weiss, presidente do Setcepar, recentemente, acompanhou um comboio de seis caminhões desde Cascavel até Curitiba, todos carregados com 38 toneladas, duas abaixo da sua permissão. "O que constatamos", diz Weiss, "foi a autuação de todos os caminhões e, o pior, com excessos diferentes nas três balanças onde foram pesados". Segundo ele, não existe maneira de equilibrar o peso por eixo. Com a pé-

sima situação das estradas e com o uso excessivo dos freios, a carga se desloca, quase sempre acarretando o aumento de peso em um dos eixos.

A situação é dramática. Com esse procedimento, continua Weiss, "todo o escoamento da safra de grãos estará comprometido, com sérios prejuízos à economia".

Tudo isso está gerando um clima de revolta sem precedentes. "Podemos amargar até uma paralisação, com a qual, infelizmente, teremos de concordar".

Ainda segundo o Setcepar, o atendimento



Valmor Weiss

prestado pela empresa contratada pelo DNER é sofrível. Ela não dá qualquer atenção às queixas dos motoristas, enquanto diferenças incriveis na aferição das balanças agravam a revolta. "Chegou-nos ao conhecimento que o DNER não toma qualquer providência para conhecer os programas de computação implantados nos micro-processadores das balanças", acusa Valmor, para quem esse conhecimento está restrito a apenas dois funcionários e da firma contratada.

As trezentas multas nas balanças de Cascavel, Guarapuava e Sprea, que, neste ritmo, faturarão Cr\$ 5 bilhões este ano, constituem-se, na opinião de Weiss, numa verdadeira "indústria do excesso de peso por eixo". O dirigente, para aliviar a situação, reivindica uma tolerância de 5% no peso total por eixo. "Não somos contra as balanças, somos contra as injustiças", desabafa Valmor Weiss.

Pássaro Marrom compra Mantiqueira

A Empresa de Ônibus Pássaro Marrom acaba de comprar o Expresso Mantiqueira, sua concorrente em linhas do Vale do Paraíba e da Serra da Mantiqueira, consolidando sua posição na região. Oitava empresa do Brasil, segundo "As Maiores do Transporte" de Transporte Moderno, a Pássaro Marrom integra à sua frota de 510 ônibus mais 52 veículos e espicha seu raio de ação para 29 municípios daquelas regiões.

A empresa, que este ano completa seu cinquentenário, faturou

em 1983 aproximadamente Cr\$ 10 bilhões e foi a segunda de todo setor em rentabilidade sobre patrimônio. Com a incorporação do Mantiqueira, os executivos da Pássaro Marrom espe-

ram aumentar em 10% o faturamento para este ano, acarretando semelhante aumento nos passageiros transportados. Os números da transação, porém, não foram divulgados.



Surge primeira linha de trolebus metropolitana

A Companhia do Metropolitano de São Paulo, subordinada à Secretaria dos Negócios Metropolitanos e responsável pela implantação e operação do sistema de trolebus metropolitanos na Grande São Paulo, já recebeu propostas de sete indústrias interessadas na produção do veículo.

A primeira linha de rede metropolitana de trolebus ligará os bairros de São Mateus e Jabaquara às cidades de Mauá, Santo André, São Bernardo e Diadema, numa extensão de 30,3 quilômetros. Para transportar 150 mil passageiros/dia, a linha contará com 46 trolebus simples e quinze ar-

ticulares, além de terminais urbanos e estações de parada com serviços públicos.

O sistema, ainda, atuará articulado com o metrô, a Rede Ferroviária Federal, os trolebus da CMTC e os ônibus urbanos, absorvendo Cr\$ 136,7 bilhões de investimento. No futuro, segundo o Secretário Almino Afonso, a rede de trolebus metropolitana deverá somar 190 quilômetros de extensão, com a utilização de trezentos coletivos eletrificados. Tanto assim que, só para a primeira linha, estão reservados 105 trolebus para o seu funcionamento pleno.



Fretes e cargas em baixa nas Centrais do Paraná

A julgar pelo último relatório das Centrais de Fretes do Paraná, as tarifas de carreteiros continuam evoluindo abaixo da inflação, do diesel e dos demais insumos do transporte.

Em dezembro de 1984, o preço médio dos fretes comissionados foi de Cr\$ 51,56 a t.km, contra Cr\$ 17,99 no final de dezembro de 1983. O aumento foi de apenas 179%, muito inferior à inflação (de 223%) e às elevações do diesel (de 296,7%).

O autônomo continua gastando cerca de 48% da sua receita para

pagar o combustível. Dos 2 481 fornecedores cadastrados pelas centrais, 1 207 (ou 48,6%) encontraram transportadores para suas cargas. Do total de 24 625 transportadores cadastrados. Os motoristas que procuraram as centrais somaram 18 829. Portanto, 50% do total foram atendidos. No entanto, apenas 20,3% da carga ofertada encontrou transporte.

O movimento aumentou. O número de comissionamentos cresceu 13,9% e a tonelage movimentada subiu 27,5% em 1984.

Empresários envolvidos no caso Brasilinvest

Em telex enviado a todos os órgãos de imprensa do país, no dia 21 de março, Hélio Smidt, presidente da Varig, e Wolfgang Franz Joseh Sauer, presidente da Volkswagen do Brasil, esclarecem a opinião pública sobre a atuação de ambos no conselho de Administração do Brasilinvest, empresa colocada em liquidação extrajudicial pelas autoridades monetárias brasileiras.

Para ele, a adesão ao Brasilinvest foi uma demonstração eloquente do apoio que a iniciativa privada emprestou à iniciativa. Ressaltam, porém, que a participação no conselho sempre foi simbólica, pois a nenhum deles cabia qualquer responsabilidade diretora nos negócios, "os quais sempre estiveram na área de influência direta do sr. Mário Garnero".

Ainda segundo documento, Garnero con-



Hélio Smidt

centrou o comando da holding em empresas sob o seu comando e o banco se envolveu numa série de operações mal conduzidas, que causaram a perda progressiva da liquidez. "Somente quando a situação tornou-se insustentável", continua o comunicado conjunto, "é que os conselheiros da administração foram



Wolfgang Sauer

convocados para tomar delas conhecimento".

Por ordem do conselho, fez-se um levantamento completo da situação, buscando-se uma solução negociada e dessa providência foi informada, também, a autoridade competente.

"Em nenhum momento anterior a 9-2-85, chegou ao conhecimento dos signatários qualquer evidência de irregularidade que pudesse ter sido detectada", dizem os dois empresários. O telex deixa claro, também, que nada resta aos signatários senão aguardar que a autoridade e a justiça definam as causas e instrumentos de tão deplorável insucesso empresarial.

No epílogo, o documento ressalva que as organizações a que pertencem Sauer e Smidt não se vinculam ao grupo Brasilinvest, "a não ser na reduzida escala de participação minoritária simbólica de menos de 1%"

Por falta de suprimento interno, o Brasil está importando oitenta mil pneus de tratores para aliviar a falta destes implementos no mercado. Esta escassez, que atingirá principalmente, os pneus traseiros, segundo os técnicos, fará os preços sofrerem uma elevação imediata de aproximadamente 70%.

O governador Franco Montoro impetrou recurso contra o pedido de intervenção federal apresentado no STF pelo advogado Luís Roberto Gomes Saraiva, alegando a não inclusão no orçamento de recursos suficientes para indenizar os ex-ocio-

nistas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

A Vasp começou a operar dois vôos semanais para Carajás, às quartas e sextas-feiras. Os vôos tem origem em Brasília, às 18h00, e a viagem dura 1h40. Carajás é a trigésima terceira cidade brasileira atendida pela Vasp. O vôo das quartas prossegue até Tucuruí. Para o retorno, há duas frequências, às terças e quintas-feiras.

Em 1979, quando o estaleiro Verolme recebeu, pela primeira vez, o prêmio anual de maior volume de entregas, elas somaram 550 mil toneladas de porte bruto. Es-

te ano, o estaleiro recebeu o mesmo prêmio, pela sexta vez consecutiva. Só que pela entrega de 225 mil toneladas de porte bruto, o que dá para avaliar a situação que vive a construção naval.

A Rede Ferroviária Federal, em conjunto com a Companhia Vale do Rio Doce, assinou contrato com a Petrofértil para o transporte de 30 mil toneladas/mês de rocha fosfática da Goiasfértil, entre a localidade de Catalão, em Minas Gerais, e o porto de Vitória, no Espírito Santo. Alí ela será embarcada e levada a Santa Catarina, para uso da Indústria Carboquímica Catarinense.

RTB aquêm das expectativas

Até dia 15 de março, 104 mil pessoas físicas e jurídicas haviam encaminhado ao DNER pedido de registro ao RTB-Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga, segundo uma fonte da Diretoria de Transporte de carga da entidade. Dos 104 mil pedidos, 68 mil são de caminhoneiros autônomos, ou seja, 65,4% do total. A respeito dos autônomos, o DNER firmou posição: só vão obter registro os que forem proprietários ou co-proprietários de um só veículo de carga, nos termos da recente lei do caminhoneiro. Nesta primeira fase do registro, o DNER está protocolando os pedidos. Depois, os da-

dos serão "cruzados" por computador. Caminhoneiro autônomo que for apanhado pelo "cruzamento" de dados com mais de um veículo será chamado ao DNER. Se não cumprir a exigência, terá indeferido o registro. Quem não estiver satisfeito com essa deci-

são pode entrar com recurso administrativo, no próprio DNER, ou ingressar na Justiça, alegando inconstitucionalidade da lei do caminhoneiro ou mesmo direito adquirido, se já tinha mais de um caminhão antes da data da lei (20 de dezembro de 1984).



O que a cabotagem espera do novo Governo

Um elenco de catorze medidas compreende as principais reivindicações da armação de cabotagem ao Governo da Nova República. A sua adoção para os armadores, viria reabilitar o transporte de cargas nobres e devolveria a necessária rentabilidade ao setor.

Entre as medidas estão: os fretes livres, a criação de um colegiado de armadores, para a fixação dos fretes, 100% do AFRMM destinado ao armador e adoção da correção monetária nas indenizações pagas pelas seguradoras. A cabotagem reivindica, ainda, que, no caso de avarias grossas, seja permitido aos armadores de cabotagem a utilização das regras de Antuérpia.

Há interesse, também na criação das entidades estivadoras; na interdição da estiva no manejo das máquinas de carga e descarga quando se tratar do sis-

tema ro-ro; na criação de terminais cooperativos para operação de ro-ro; no arrendamento de armazéns e áreas da Portobrás aos armadores; no estabelecimento de portos de convergência de cargas, partindo de linhas marítimas expressas e na determinação de um horário contínuo de 6 horas, em turnos, para o pessoal da área portuária.

No caso de emprego de contêineres, a capacidade deveria cobrir a

ida da carga do armazém até a boca do contêiner. E, além disso, pregam a extinção das taxas mínimas cobradas pela Portobrás, para embarque ou desembarque de cargas, seja a que critério for e a reformulação da Portaria do Conselho Nacional do Petróleo nº 277, de 09 de novembro de 84, e retorno à sistemática vigente até 31 de dezembro de 84, para pagamento do óleo no prazo de trinta dias.



Respeito às normas é maior. Palavra da ABNT

A Associação Brasileira de Normas Técnicas não considera que o fato de não ter sido consultada para a regulamentação do transporte de carga perigosa tenha sido uma quebra do processo usual para o estabelecimento de normas no país. Entendendo que "o regulamento representa a vontade de uma autoridade, enquanto a norma é o resultado de um consenso".

A opinião é de Florentino da Cunha Mello, diretor da ABNT e membro dos dois comitês envolvidos diretamente com a normatização da carga perigosa, o de Transporte e Tráfego e o de Mecânica. Ele entende que, quando não há norma, as autoridades podem baixar um regulamento, o que não significa, no entanto, que será obtido consenso.

Apesar de ser um processo mais lento, a criação de uma norma técnica, na opinião do diretor da ABNT, tem maior aceitação, uma vez que todos os setores

envolvidos estão representados nos comitês da Associação. Neles, têm assento consumidores, fabricantes, órgãos técnicos e o próprio governo.

"A norma tem que ser maturada, e a lentidão faz parte do próprio processo, porque quando todos participam, todos se sujeitam a obedecer", afirma Florentino.

Ele acredita, no entanto, que este consenso também deverá ser usado no caso da regulamentação, que, gradativamente, deverá ser aperfeiçoada, através de sua aplicação prática. Apesar disto, ele é de opinião que "a regulamentação deveria ter sido feita por etapas".

Segundo o Diretor da ABNT, atualmente, existem oitocentas comissões de estudo em funcionamento elaborando normas técnicas. "Na base de sete membros por comissão, hoje temos cerca de 5 600 pessoas trabalhando em normas técnicas", diz ele.

DNER pode controlar os preços nos transportes

As limpezas de gavetas e de responsabilidades no período de transformação da "velha" em "nova" república, acabaram, de certo modo, esvaziando também a última reunião da Câmara Brasileira de Usuários e Transformadores Rodoviários de Bens, dia 4 de março.

Continuaram, assim, em compasso de espera as várias propostas já apresentadas para a aprovação daquele colegiado. Por outro lado, a Câmara ganhou mais um importante objetivo

a perseguir: tentar tirar, rapidamente, o controle de preços das tarifas do transporte rodoviário de cargas da órbita econômica (do CIP), e passá-lo para os técnicos do DNER, como já ocorre com o rodoviário de passageiros. "Ou, possivelmente, para a órbita da própria Câmara que tem competência legal para tratar do assunto, o que daria, finalmente, uma justificativa maior para a existência dela", conclui Geraldo Vianna, diretor executivo da NTC.

Ford prepara-se para o Cargo

A Ford prepara um amplo programa nacional de assistência técnica e atendimento especializado a frotistas de mais de US\$ 500 milhões para apoiar o lançamento da linha Cargo. O Sistema Ford de Transporte Rodoviário integra sete unidades volantes montadas sobre chassis Cargo, modelos 1114, 1314 e 1514, utilizadas segundo a empresa por monitores altamente especializados. Cada oficina volante terá capacidade de atender a manutenção em geral, reparos e treinamento de frotistas, inclusive para usuários da série F.

Além disso, os veículos contam com instru-



mentos de precisão, literatura técnica e recursos audiovisuais. As carrocerias baú receberam tratamento termo-acústico e sistemas de iluminação e ventilação, permitindo auto-suficiência de operação. As unidades estarão sediadas nos seguintes distritos de vendas da

empresa: Rio Grande do Sul (I), Paraná e Santa Catarina (II), São Paulo Metropolitano (III), São Paulo Interior, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul (IV), Minas Gerais e Goiás (V), Rio de Janeiro, Espírito Santo e Bahia (VI) e Norte e Nordeste (VII).

Na Câmara, muitos projetos e pouquíssimas soluções

Os representantes de caminhoneiros na Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores Rodoviários de Bens, andam necessitando de uma melhor assessoria técnica nos seus projetos. A Fencavir, por exemplo, apresentou cinco de uma só tacada e teve dois deles rejeitados — um abalindo o controle de peso por eixo e outro transferindo as multas por excesso para os proprietários da carga.

Mesmo que a Câmara concordasse com as propostas, seria necessário, para aplicá-las, aprovar uma lei mudando a atual legislação de carga por eixo.

Até entre os projetos aprovados, a Federação andou esbarrando em questões de competência capazes de torná-los inúteis. A Câmara aprovou, por exemplo, aumento de 60% para 80%

do limite de abatimento de despesas dos autônomos no Imposto de Renda. Mas, quem pode fazer essa concessão é a Secretaria da Receita Federal.

Em alguns casos, os argumentos utilizados foram pouco apropriados. O aumento do limite de dedução foi solicitado também para os taxistas, que nada têm a ver com o TRC.

Mais interessantes ainda foram os argumentos para tornar o cinto de segurança "opcional para os caminhoneiros". A Fencavir alega que, "em muitos casos, os motoristas têm se salvado saltando do caminhão" e que "geralmente, a carga tende a deslocar-se para frente, comprimindo a cabine". Diante desses fatos, concluiu a Federação, "é preferível uma prisão ou morte do que um cinto de segurança".

Metrô SP será prolongado

Estará concluído, até o final deste ano, um prolongamento de 400 m, junto à estação Santana, na linha Norte-Sul do Metrô de São Paulo, que aumentará em 200 mil passageiros por dia a sua capacidade. Ao entrar em operação, o trecho vai agilizar as manobras de retorno dos trens, permitindo uma redução na frequência das composições para 90 segundos. Isso, nos horários de pico, quando a linha opera com 33 trens-unidade.

O túnel terá quatro desvios e será capaz de estacionar até quatro unidades, o que tornará possível o atendimento diário de 1,1 milhão de passageiros, nesta linha. Capacidade que poderá chegar a 1,5 milhão se aprovado o projeto de extensão da linha para os bairros de Tucuruvi e Jaçanã.

Sunamam adota valores para as indenizações

A Sunamam adotou nova tabela de valores de indenização pelo excesso de estadia nos portos, na navegação de cabotagem nacional e no transporte de graneis enquadrados na Frecab, classe I, letra A, itens 6, 8 e 10.

TABELA DE VALORES DE INDENIZAÇÃO PELO EXCESSO DE ESTADIA NOS PORTOS

| NAVIOS EM TPB (DWT) | | Cr\$/POR PERÍODO DE 24 HORAS OU "PRO RATA TEMPORE" |
|---------------------|-----------------|--|
| ATÉ DE | 6.000 | 6.728.003 |
| DE | 10.001 A 10.000 | 8.410.011 |
| DE | 14.001 A 14.000 | 11.774.010 |
| ACIMA | DE 14.001 | 14.577.347 |

OBS.:

- 1) As normas para o transporte dos graneis enquadrados na FRECAB são as constantes da Resolução nº 4870.
- 2) Os prêmios por presteza (despatch-money), correspondente a 50% (cinquenta por cento) dos valores acima.
- 3) Os valores da presente tabela serão devidos quando houver ocorrência de excesso de estadia ou presteza, calculados na forma da Resolução nº 4870. Na apuração desses valores fica estabelecido que, a partir do instante em que o navio entrar em sobrestadia, não serão descontados os tempos decorrentes de paralização por condições climáticas ou outros motivos de força maior, exceto os de responsabilidade do armador.

Nacionalizadas mais de uma centena de peças

A instalação da Câmara Técnica de Nacionalização, grupo de trabalho formado por operadoras e fornecedores do sistema metro-ferroviário está dando seus primeiros frutos: 113 componentes encontram-se em adiantado processo de nacionalização.

Para se ter idéia da importância da iniciativa, a falta de diafragmas de pressão para o eixo de engate — uma simples camisa de borracha com alto grau de flexibilidade e resistência — impedia a circulação de treze trens-unidade da Fepasa. Um lote de peças, produzido por uma empresa nacional, solucionou a questão.

O trabalho realizado pelas operadoras até o

presente momento, será divulgado através do lançamento, durante o próximo Congresso da ANTP, de um catálogo oficial, contendo entre seis a sete mil itens já produzidos no Brasil.

Paralelamente, a Câmara estuda a edição de outra publicação, que deverá incluir o consumo anual de componentes a serem nacionalizados e suas especificações técnicas.

O resultado esperado para esta publicação é, no mínimo, próximo ao alcançado durante a I Feira de Nacionalização Metro-Ferroviária, quando, entre 588 peças expostas, 270 implementos despertaram o interesse de 108 empresas, que se cadastraram para fabricá-los.



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

Redator principal: Marco A. Souto-Maior

Redator: Roberto Galletti (Rio)

Repórter: Jaime A. Mendes

Colaboradores: José Augusto Ferraz (São Paulo), Aloísio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Marco Antonio Carvalho (Paraná); Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia).
Redação (São Paulo): R. Said Aiach, n.º 306 tel 884-2122
Sucursal Rio: Praça Tiradentes n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 221-9404

Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.

Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadate, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo, SP.

Diretor Responsável: Vitu do Carmo

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor Comercial: Ryniti Igarashi

Gerente comercial: José Maria dos Santos

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

Rio de Janeiro: Intermedia, Praça Tiradentes, n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 224-7931

Representantes internacionais:

África do Sul: Bosman & Genrich Travel (PTY) Ltd - Howard House - 23 Loveday Street, P.O. Box 1062 - Johannesburg; **Alemanha Ocidental:** Publicitas GmbH - 2, Hamburg 60 - Bebelallee 149; **Austrália:** Exportad PTY LD - 115-117 Cooper Street - Surry Hills, Sydney; **Austria:** Internationale Veriagsgventretungen - A 1037, Wien - Veitthasse 6; **Bélgica:** Publicitas Media S.A. - 402, Avenue de Tervueren - 1150 - Brussels; **Canadá:** International Advertising Consultants Ltd - 195, Carlton Towen - 2, Carlton Street - Toronto - Ontário M5B 1J3; **Coréia Média Representativa Korea Inc.** - Mr. H.M. Kough - C.P.O. Box 4100 - Seoul; **Espanha:** Publicitas S.A. - Ppelayo 44 - Barcelona; **Estados Unidos:** The N. Sde Filippes Co. - 420, Lexington Avenue - New York, N.Y. 10017; **Finlândia:** Admark OY - Mikonkatu 11D - QD100 Helsinki 10; **Franga:** Agence Gustav Elm - 41, Avenue Montaigne - 41, Avenue Montaigne - Paris 75008; **Holanda:** Publicitas B.V. - Plantage Middenlaan, 38 - Amsterdam 1004; **Inglatorra:** Frank L. Limited - 50, Fleet Lane - London EC4A 1AA; **Itália:** Publicitas S.p.a. - Vila E. Filiberto, 4 - Milano 20-149; **Japão:** Tokyo Representative Corp. - Ssekiya Building 2-F - 3 16-7 Higa Shinakano Nakano-Ku, Tokyo 164; **Polónia:** Agpol (Advertising Department) - Warszawa ul. Sienkiewca, 12 - P.O. Box 136; **Portugal:** Garpel Ltda - Rua Custódio Vieira, 3 - 2DT - Lisboa 2; **Suécia:** Publicitas AB - Kungsgatan 62 - S-101 29 Stockholm; **Suíça:** Mosse Amnoncen AG - Limmatquai 94 - 8023, Zurich.

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

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

Consultor Jurídico: João Pablo Lopez Teruel

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\$ 43.000,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar avulso: Cr\$ 4.000,00. Edições especiais: Cr\$ 6.000,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122

TELEX: 36907

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



Três capitais já têm seus trens metropolitanos

Porto Alegre, Recife e Belo Horizonte se estruturaram para resolver os seus problemas, com a implantação de metrô de superfície. Estranhamente, apenas Recife usa composições brasileiras. As outras capitais preferiram importar tecnologia. Pág. 20.

Os problemas do novo Ministro dos Transportes

A falta de verbas será o principal empecilho para a gestão de Affonso Camargo, cujo Ministério terá de usar muita imaginação, esquecendo as grandes obras. Para complicar, a doença do Presidente Tancredo Neves retardou a escolha do segundo escalão. Pág. 54.



Como as empresas renovam suas frotas. Na prática

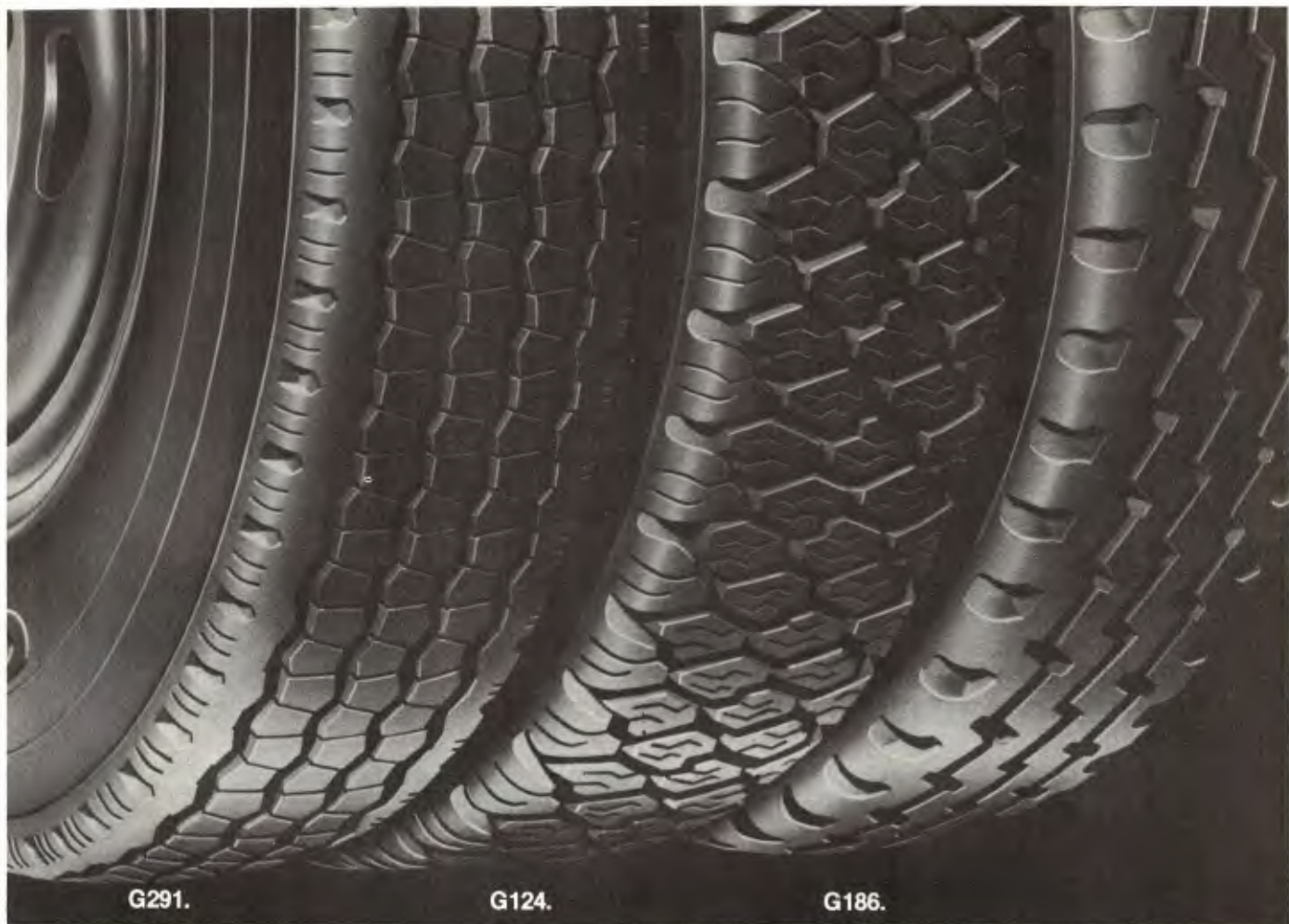
Na prática, a renovação é outra. TM foi a campo e descobriu quais são as metodologias aplicadas por uma série de empresas, para concluir quando e como promover a renovação de suas frotas, às vezes, até, ignorando a teoria. A partir da página 38.

| | | | |
|----------------------------|----|---|----|
| Atualidades | 3 | Transporte de passageiros | 33 |
| Neuto escreve | 11 | Construção naval | 44 |
| Cartas | 14 | Cabotagem | 57 |
| Ferrovias | 17 | Mercado | 58 |
| Combustível | 29 | Últimas notícias | 64 |
| Transporte Aéreo | 30 | Entrevista: Marco Mastrobuono | 66 |

Foto de capa: René Cabrales/Visão

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.

Linha G Unisteel Goodyear.



A frota de quem pensa lá na frente.

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

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

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

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

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

Nome

Cargo

Empresa

Endereço CEP

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

GOODYEAR

Com você, quilômetros à frente.

Siga os bons exemplos.

Assine

legislação NOS transportes

As empresas mais avançadas do País já estão assinando LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES. Não fique para trás. Siga os bons exemplos. Contrate a assessoria permanente de uma equipe altamente qualificada de advogados, técnicos em transportes e jornalistas especializados.

Carta quinzenal condensada, com circulação restrita 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 fizer a sua assinatura, mais economia vai fazer. O preço de venda de LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES será de 10 ORTNs por ano. Mas, como promoção de lançamento, ainda estamos aceitando assinaturas a apenas 6 ORTNs por ano. E, na hora de calcular o valor da ORTN, prevalece a data do carimbo do correio.

Junto com a primeira edição da sua assinatura, you receberá uma bonita pasta para guardar todos os exemplares. Se desejar, peça mais informações, por telefone, telex ou carta.



Editora TM Ltda

Rua Said Alach, 306
04003 - São Paulo, SP
Telefone 884-2122
Telex 36 907

OITENTA ASSINANTES DE "LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES"

ABAD-Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores
ABCAM-Associação Brasileira dos Caminhoneiros
Afretur-Associação das Empresas de Transportes de Fretamento e Turismo do Rio de Janeiro
Aga S.A.
Associação das Empresas de Transporte Coletivo do ABC
Atlas Copco Brasil Ltda.
Banco Brasileiro de Descontos S.A.
Brasilit S.A.
Casa Sendas Com. Ind. S.A.
Cattalini Transportes Ltda.
Caterpillar Brasil S.A.
Codema Comércio e Importação Ltda.
Companhia Brasileira de Distribuição
Companhia de Cigarros Souza Cruz
Companhia ind. Merc. Paoletti
Companhia Siderúrgica Nacional
Companhia Vale do Rio Doce
Construtora Com. Camargo Correa S.A.
Dow Química S.A.
Du Pont do Brasil S.A.
Ela-Transportes e Comércio Ltda.
Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos
Empresa de Transportes Atlas S.A.
Empresa de Transportes Rodovia SL Ltda.

Eternit S.A.
Expresso Araçatuba S.A.
Expresso Sul Fluminense Ltda.
Expresso Universo S.A.
Freios Varga S.A.
Frigorífico Kaiowa S.A.
Geipot-Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes
Ind. Confeccões Vila Romana
Liquid Carbonic Ind. S.A.
Marcopolo S.A.
Mesquita S.A. Transporte e Serviços
Metrobel
Nacional Expresso
Petróleo Brasileira S.A. Petrobrás
Philip Morris Marketing S.A.
Prefeitura Municipal de Diadema
Polisul Petroquímica S.A.
Portomar Serviços Marítimos Ltda.
Real Encomendas e Cargas Ltda.
Resana S.A. Indústrias Químicas
Reunidas-Transportadora Rodoviária de Cargas S.A.
Rigesa, Celulose, Papel e Embalagem Ltda.
Ripasa S.A. Celulose e papel
Rodoviário Liderbrás S.A.
Rodoviário Ramos Ltda.
Rodoviário Santa Cruz Ltda.
Secretaria de Obras de Teresina
Secretaria de Tecnologia Industrial

Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de Campinas
Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado de Minas Gerais
Sindicato das Empresas de Transporte de Carga no Estado do Paraná
Sindicato dos Estivadores de Santos
TMT Transportes Terrestres Ltda.
Tora Transportes Industriais Ltda.
Transcunha Ltda.
Trans-Postes Transportes Especializados Ltda.
Transportadora Colatinense Ltda.
Transportadora Itapemirim
Transportadora Rolantense Ltda.
Transportadora Sinimbu Ltda.
Transportadora Tresmaense Ltda.
Transporte Coletivo Brasília S.A.
Transporte Goiás Ltda.
Transporte Sideral S.A.
Transportes Andorinha S.A.
União Transporte Interestadual de Luxo-Útil
Universidade Federal do Rio de Janeiro
Universidade Federal do Rio G. do Sul
Usina Barão Grande de Lençóis S.A.
Viação Caprioli Ltda.
Viação Santos-São Vicente Ltda.
Vito Transportes Ltda.
Volvo do Brasil S.A.
Xerox do Brasil S.A.

Ainda o adicional de emergência



O "adicional de emergência", recomendado pela 36ª Reunião do Conselho Nacional de Estudos de Transportes e Tarifas-Conet continua dando pano para as mangas. Em circular de 7 de março, o presidente da NTC, Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga voltou a alertar para "o recrudescimento, nos últimos tempos, dos crimes contra as empresas do TRC", principalmente, "os assaltos, roubos e desvios de carga".

Segundo o documento, há vários meses, a NTC vem negociando com as autoridades a criação de um seguro específico para tais riscos. Para surpresa da entidade, os transportadores estariam se deparando com vários obstáculos. O maior deles seria o elevado prêmio a pagar. De acordo com a circular, as seguradoras desejam cobrar taxas irrealis, capazes de condenar "o novo seguro à morte no nascedouro".

Enquanto perdurar o impasse, receita o presidente da entidade, o remédio é cobrar o "adicional de emergência". Para a NTC, a criação, à revelia do Conselho Interministerial de Preços-CIP, de mais uma taxa não significa, "como poderiam, apressadamente, julgar os mais afoitos, uma recriação do 'ad-valorem', cujas finalidades são outras e amplamente conhecidas".

Apesar de recomendar a cobrança do adicional, a NTC admite que o usuário tem todo o direito de se recusar a pagá-lo. É, certamente, o que está acontecendo com grande número de embarcadores. Nessa hipótese, orienta a circular, o transportador deve solicitar uma declaração "em que o usuário expresse seu pleno conhecimento de que roubo de carga constitui-se em caso de força-maior, portanto sem cobertura securitária". Quer dizer, o risco fica todo "sob responsabilidade do embarcador".

Embora não exista a mínima estatística confiável sobre o assunto, o dia-a-dia dos transportadores avaliza a informação sobre o aumento de roubos, assaltos e desvios de carga. No entanto, tanto a bem sucedida "Operação Carreiro", desencadeada no Paraná, quanto a possibilidade da criação do seguro mostram que o problema tem solução. Não é necessário, portanto, transformar o roubo de carga em pretexto para a criação de novos adicionais.

Acusar de irreal a proposta das seguradoras é um argumento que não resiste à menor análise. Onde a irrealidade, se a NTC já está cobrando, por sua própria conta e risco, 0,05%, com taxa mínima (veja tabela 28 do Conet) de Cr\$ 3 504?

Não se pode também aceitar pacificamente a afirmação de que a finalidade do "ad-valorem" não é, entre outras, cobrir roubo de carga. O documento "NTC explica o frete valor", publicado na revista "BR" de maio de 1970, inclui, textualmente, entre as "despesas cobertas pelo frete valor" as "quebras, amassamentos, águas de chuva, derrames, extravios, furtos, roubos" (grifo nosso), listando, por aí afora, todos os riscos excluídos do seguro obrigatório (RCTRC).

Se, devido à concorrência predatória, o frete-valor acabou desvirtuado de suas finalidades originais e transformou-se em mero contrapeso para descontos inadmissíveis, isso é lá outra estória. Como diz o próprio trabalho da NTC, para o usuário, pagar o 'ad-valorem' significa (ou, pelo menos, deveria significar) integral "garantia ao seu próprio patrimônio".

Se o frete valor, pelo menos, em tese, já cobre os riscos de furtos e roubos, como repassar o seguro ou o "adicional de emergência" aos clientes? Afinal, a responsabilidade legal pela entrega da mercadoria em perfeitas condições é toda do transportador e não faz sentido transferi-la para o usuário.

Não há dúvida que a "força maior comprovada" isenta o transportador de tal responsabilidade. Mas, não compete à NTC julgar em causa própria. Cabe à justiça decidir se a atual onda de assaltos constitui força maior ou se a argumentação dos transportadores não conteria boa dose de alarmismo.

Desafio ao CIP, bravata inoportuna

No sábado, 2 de março, o jornal "Gazeta Mercantil" exibiu um discreto comunicado do Conselho Nacional de Estudos de Transportes e Tarifas-Conet. Tratava-se, na forma e na aparência, de um documento digno de fé, utilizado rotineiramente pela NTC-Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga, a executora das deliberações do Conet, para anunciar um novo aumento de fretes.

No lugar da tabela 28, aprovada mais de dois meses atrás, entrava em vigor, a partir de 1º de março, a tabela 29, com reajustes, para a carga comum, oscilando entre 13,09% (curta distância), 19,18% (média distância) e 22,15% (longa distância).

Eram percentuais bastante razoáveis, principalmente porque o diésel subira 27,73% no dia 28 de fevereiro e praticamente todos os insumos do transporte sofreram grandes reajustes no período.

Por trás desse inocente comunicado, no entanto, escondia-se uma inusitada bravata que já vinha sendo ensaiada pelos empresários há bastante tempo — um aberto desafio ao Conselho Interministerial de Preços-CIP.

De fato, ao contrário dos anteriores, o anúncio omitia a tradicional referência ao número do telex do CIP autorizando o reajuste. E nem poderia ser de outra forma. A solicitação de aumento ainda não fora nem entregue (o protocolo da repartição não funciona às sextas-feiras).

Antes de pagar para ver, a NTC alega ter avaliado bem os riscos da sua atitude, para concluir que tanto a entidade quanto os transportadores não tinham muito a perder. Afinal, ponderou, as punições do CIP limitam-se a multas, cortes de crédito em estabelecimentos oficiais (escasso para o transporte) e improváveis processos por abuso de poder econômico no pouco atuante Conselho Administrativo de Defesa Econômica-Cade.

Colocado diante de um fato consumado, o CIP, imaginava a entidade, dificilmente, teria condições de acionar seu arsenal de armas legais contra o setor, composto por milhares de empresas, espalhadas por todo o Brasil. Principalmente, num melancólico final de governo.

Para se resguardar mais ainda, a NTC obteve o apoio da Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores Rodoviários de Bens. Além do mais, já haviam precedentes favoráveis. Em casos semelhantes, o CIP acabou autorizando retroativamente os reajustes impostos à sua revelia.

Para um setor que, sem o aumento imediato do frete, perderia, segundo estimativas da NTC, Cr\$ 19 bilhões por dia, valia à pena correr o risco. Mesmo sabendo que o CIP, normalmente, não leva mais do que uma semana para repassar os aumentos de diésel.

Apesar de tantas precauções, a bravata da NTC acabaria se revelando bastante inoportuna. No dia 15 de março — dois dias após reunião plenária do CIP —, a entidade insistia em negar qualquer deliberação do governo sobre o reajuste de tarifas.

Um analista de transportes do CIP, no entanto, já não escondia da imprensa que o Conselho cortara pela metade todos os percentuais solicitados. O técnico fez questão de acrescentar que não reconhecia a tabela divulgada pelo Conet dia 1º de março. Por isso, aconselhou os usuários a pedirem de volta o frete pago a mais entre 1º e 13 de março. Caso a transportadora se negue a devolver a diferença, o usuário deve apresentar denúncia ao CIP.

Diante das evidências, a NTC acabou confirmando o corte. Taxou-o, porém, de "arbitrário e despido de qualquer critério técnico" e não se curvou à decisão oficial. Além de aconselhar seus associados a manterem o reajuste inicial, emitiu, segundo um dos seus dirigentes, "o mais veemente protesto que o CIP já recebeu" e entrou com um pedido de revisão do processo.

O CIP não dita a tabela de fretes. Limita-se a autorizar reajustes sobre as tarifas praticadas. Por isso proibiu a NTC de usar o carimbo "aprovada pelo CIP"

A entidade esperava que a democracia prometida pela Nova República chegasse também ao controle de preços, abrandando suas exigências. Para surpresa dos transportadores, não foi bem isso o que aconteceu. Já no dia 18 de março, o CIP mostrava suas garras — a portaria 40 reenquadrou todos os produtos e serviços liberados do controle em 1984. Na esteira dessa portaria, virá, segundo o novo Secretário Especial de Abastecimento e Preços uma política de controle mais eficiente e adequada para cada setor.

