

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 317 - ANO 27 - JUNHO 1990 - Cr\$ 310,00


Editora TM Ltda



CONGRESSO DA IRU
TRC na busca de
um novo modelo

LOGÍSTICA
Vagões próprios no
transporte de grãos

ESPECIAL
Custos de
ônibus

TNT BRASIL



UMA QUESTÃO DE MÚLTIPLA ESCOLHA.



A escolha do serviço de transporte é sempre decisiva para o sucesso de seus produtos no mercado. É ela que determina o ritmo em que eles são distribuídos e a rapidez com que chegam aos pontos de venda e às mãos de seus clientes.

Nesse momento, optar pela TNT Brasil significa escolher o melhor — a mais completa estrutura em transporte de carga do país. Com todos os serviços que você precisa.

Serviços itinerantes: TNT Transpampa, porta-a-porta para 8.500 localidades. TNT Transtotal, lotações para todos os pontos e portos do Brasil.

Serviços expressos: TNT Kwikasair, via rodoviária para as principais capitais brasileiras. TNT Air Express, via aérea nacional. TNT Overnite, interior de São Paulo.

Serviços expressos especializados: TNT Transsoft, produtos sensíveis. TNT Texport, confecções em cabides.

Serviços internacionais: TNT Airtrans, carga aérea. TNT CIX, via marítima. TNT Skypak, documentos e amostras para todo o mundo no sistema on-board-courier.

TNT Brasil.

Respostas certas para todas as suas necessidades de transporte.

Todas, inclusive as que você ainda vai ter.

TNT Brasil

TNT The Worldwide Transportation Group



REDAÇÃO

Editor

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Carmen Lígia Torres
Walter de Sousa
Reinaldo de Andrade (Caderno S. Paulo)

Colaboradores Autônomos

Marco Piauini (Londres) Antonio Arnaldo Rhormes (Pesquisa) Lourenço Fráguas (Brasília) Roberto Galletti (Rio de Janeiro) Dildes Canton (Porto Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte) Elaine Saboya (Santos)

Fotógrafo

José Romeu Feixas

Colaboradores Autônomos

Alberto Marques (Santos)
César Lima (Rio de Janeiro)
Vânia Coimbra (Londres)
Luis Roberto da Silva (Brasília)

Chefe de Arte

Alexandre Henrique Batista

Secretário Editorial

Sérgio Figueiró

Assessor Econômico

Jorge Miguel dos Santos

Documentação

Ângela Maria Tomazelli

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTb B 53B)

Impressão e Acabamento

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo
Carlos F. Soares Jr.
Roberto Lucchesi Jr.

Coordenadora

Sandra Ribeiro de Miranda Sanches

Representantes

Paraná e Santa Catarina

Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31
Fone: (041) 335-1671 - Curitiba - PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações
Ivano CasaGrande
R. Gonçalves Ledo, 118
Fones: (0512) 24-9749 / 24-5855
Telex 511917
90160 - Porto Alegre - RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente

Claudio Alves de Oliveira

Distribuição

LOBRA - Mala
Direta, Comércio
e Distribuição Ltda

Assinaturas

Anual (doze edições) Cr\$ 2.363,00
Períodos com cheque ou vale postal
em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso Cr\$ 310,00. Em
estoque apenas as últimas edições

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 26.000 exemplares

Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob nº 705 em 23/03/1963; última averbação nº 26.394 em 20/07/1988

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



Editora TM Ltda.

Rua Vieira Fazenda, nº 72
CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone:

575-1304

(Linha sequencial)

Fax

(011) 571-5869

Telex

(011) 35247

C.G.C. 53.995.544/0001-05 Insc. Estadual

nº 111.168.673.117

Filiada à ANATEC

transporte

MODERNO

ANO 27 - Nº 317 - Junho de 1990.
ISSN Nº 0103 - 1058 - Cr\$ 310,00

SUMÁRIO

LOGÍSTICA	12	Aumenta o uso da ferrovia para granéis Mais de vinte empresas já utilizam os trilhos da Rede Ferroviária e Fepasa para transporte de granéis líquidos ou sólidos, graças aos incentivos, que reduzem custos, de um lado, e a ociosidade dos equipamentos, de outro
CONGRESSO	18	Transportadores tiram lições da IRU A troca de informações entre empresários de transporte do Primeiro e Terceiro mundos foi profícua, embora o número de participantes do 22.º Congresso Mundial da IRU tenha sido menor do que o esperado
AVALIAÇÃO	52	Frotistas criticam e elogiam o 912 Após um ano e meio de uso, o Mercedinho 912 recebe elogios ao desempenho e críticas ao consumo de diesel e de freios e ao preço das peças
ESPECIAL - CUSTOS DOS ÔNIBUS		
EBTU	24	Cartilha ainda é principal fonte A planilha desenvolvida pela EBTU funciona como verdadeiro manual para operadores e gerenciadores do transporte urbano e rodoviário
TRANSPORTE URBANO	27	Dificuldades para municipalizar receita A concordância sobre a justiça da remuneração por km rodado é geral, mas a operacionalização ainda enfrenta a falta de capacitação técnica e a descontinuidade administrativa
TRANSPORTE RODOVIÁRIO	34	DNER usa planilha da Rodonal Mesmo utilizando os mesmos critérios de montagem da planilha, há divergências entre Rodonal e DNER na apuração dos coeficientes
PLANILHAS	42	TM faz pesquisa para montar custos Uma pesquisa de campo permitiu que a Assessoria Técnica elaborasse as planilhas de custos operacionais de ônibus urbanos e rodoviários com base no Sistema Operacional próprio
SEÇÕES		<i>Neuto Escreve - 5 Cartas - 6 Atualidades - Atualidades Internacional - 11 Mercado de Usados - 54 Produção - 56 Publicações - 57 Entrevista - 58.</i>

**CONSÓRCIO
NACIONAL
SCANIA**

**Uma solução
tradicional
também para
chassis de ônibus
Scania.**

**SUCESSO
COMPROVADO**



NEUTO

ESCREVE

Opções para o selo

Um ano e meio depois de sua criação, o selo-pedágio é uma taxa em extinção. Tudo indica que não sobreviverá ao teste de constitucionalidade a que será submetido no Supremo Tribunal Federal, por iniciativa da NTC.

Embora julgando que a entidade é parte ilegítima na ação, o próprio procurador-geral da República reconheceu, no mérito, que o selo fere a Constituição. Primeiro, porque é uma taxa indivisível. Segundo, porque se baseia em critérios muito semelhantes aos do IPVA, o que caracteriza bitributação.

Meandros jurídicos à parte, o próprio dia-a-dia já se encarregou de sepultar o novo tributo.

Quase ninguém mais compra e quase ninguém mais exige o selo. O resultado é que o governo continua praticamente sem dinheiro para investir nas rodovias. O máximo que poderá acontecer este ano, se o Congresso não atrapalhar, será um tímido "Programa Emergencial de Correção de Pontos Negros", nome pomposo para uma operação tapa-buracos anunciada no Rio de Janeiro pelo ministro da Infra-Estrutura durante o congresso da IRU;—International Road Union.

Medidas mais extensas e duradouras ainda dependem da criação de um obscuro "Fundo para Dispendios Públicos em Investimentos", alimentado, no caso dos transportes, por uma nova taxa sobre os fretes e passagens.

As autoridades entendem que os caminhões e ônibus são os grandes predadores das estradas e que, a exemplo das ferrovias, deveriam arcar com os custos da sua própria infra-estrutura.

A idéia, embora justa, enfrentará certamente muitos obstáculos. Como os fretes de carga já pagam ICMS, o governo corre o risco de resvalar novamente na ribanceira da bitributação. Na prática, se a taxa for pequena, não resolverá o problema. Se for alta, as empresas de transportes não terão como pagá-la.

Já a descentralização (isto é, a entrega de parte da malha federal aos Estados) e a privatização, por enquanto, continuam no papel. De qualquer maneira, trata-se de medidas de alcance bastante específico e limitado.

Nenhum Estado quer como herança rodovias esburacadas. Em tese, só não são privatizáveis os troncos de maior movimento. Depois, onde encontrar grupos privados dispostos a bancar o negócio? Finalmente, como deixou claro no RioCentro o presidente da IRU, construir e manter estradas é tarefa prioritária do governo. Deveria, portanto, ser melhor aquirnhoada pelo orçamento da União.

Enquanto isso não acontece, os transportadores rodoviários de cargas, temerosos de novas surpresas desagradáveis, articulam no Congresso a reentrada em cena do extinto Fundo Rodoviário Nacional. Estariam, assim, repartindo a conta com os proprietários de automóveis, que voltariam a pagar, sem sentir, a parte do leão.



Foto: Arquivo TM

Comprar bonde pode ser mau negócio

Com grande satisfação e, evidentemente, até lisonjeado, li as reportagens sobre os projetos da adoção de bonde no Brasil, publicadas por **TM** nº 313, edição de fevereiro deste ano.

Gostaria, entretanto, de fazer algumas observações.

Assim, resumidamente, posso dizer o seguinte:

Todas as tecnologias, inclusive o bonde, encontram situações em que são recomendáveis e até preferenciais.

A situação econômico-financeira das cidades e Estados brasileiros recomendam prudência.

A opção pelo bonde deve ser precedida pela utilização maximizada dos ônibus que, aliados a bom planejamento urbano, atendem às necessidades da grande maioria de nossas cidades.

O gás é uma alternativa menos poluente que o diesel, existindo tecnologia disponível no Brasil.

O transporte coletivo urbano no Brasil carece de definições institucionais e instrumentos de apoio financeiro permanentes mais eficientes.

Devemos abrir espaços para tecnologias não convencionais, em especial o aeromóvel, recurso com potencial fantástico, brasileiro e de custo muito inferior ao de metrô clássicos.

Os ônibus, com suporte de Sistemas de Apoio à Operação (SAE franceses) e tecnologias como a do O-Bahn (alemã), poderão ter capa-

cidade muito superior à utilizada.

A tecnologia do ônibus está em franco desenvolvimento, disputando com os "bondes" espaços que antes seriam inimagináveis.

Na Europa e na América do Norte, o transporte coletivo disputa com o individual a preferência do trabalhador, que tem recursos para optar. No Terceiro Mundo, isso ainda não ocorre.

As empresas e classes mais ricas estão dispostas a um aumento de carga tributária para pagar os investimentos e custos operacionais de sistemas sobre trilhos?

Essas ponderações são algumas das muitas possíveis quando se fala em sistemas de custo maior que o das tecnologias atualmente empregadas no Brasil.

Se não conseguirmos manter em padrões razoáveis o que temos, como fazê-lo com equipamentos mais caros?

JOÃO CARLOS CASCAES
Curitiba-PR

Simefre responde crítica à entidade

Ao tomar conhecimento através da **Transporte Moderno** da carta do sr. Walter Gratz na qual afirma que "salvo raras exceções, entidades como o Simefre, IMAM, Abimaq/Sindimaq e outras estão mais voltadas para dentro de si mesmas do que para o setor que dizem representar...", gostaríamos de enfatizar que, no que tange ao Simefre, tal afirmação é inoportuna porque a empresa que o sr. Gratz dirige não é associada deste sindicato, embora não lhe tenha falta de convite para tal. Sem participar, o sr. Gratz não tem conhecimento dos trabalhos que o Simefre desenvolve no interesse dos associados.

Em atividade há 56 anos, o Simefre — Sindicato Interestadual da Indústria de Equipamentos Ferroviários e Rodoviários reúne 230 empresas e obteve, em 1988, extensão de sua base estadual para interestadual. Quem o freqüenta sabe de sua tradição de prestar aten-

dimento especial às pequenas e médias empresas e as diretorias têm sabido acompanhar a evolução empresarial e o movimento sindical do Brasil e do exterior para melhor prestar serviços e orientar as empresas nos campos econômico, jurídico, trabalhista, tributário, fiscal, político e administrativo.

FRANCISCO PETRINI
Secretário Executivo do Simefre
São Paulo-SP

Casamento com o marketing

Quero cumprimentar **TM** pela excelente reportagem "Casamento com o marketing", da edição de março, sobre o III Seminário Internacional de Logística.

A logística é, sem dúvida, uma das mais importantes ferramentas com que um país pode contar para desenvolver-se industrial e comercialmente. Apesar disso, porém, ela ainda não é bem compreendida e utilizada.

Quando iniciamos uma década, tempo em que o país mergulha num tudo ou nada, para livrar-se da ciranda financeira e outros fantasmas que o vinham aniquilando, é hora, mais do que nunca, de abrir espaços para a logística. A partir de agora, os lucros virão das áreas operacionais, não mais das operações financeiras.

Isto quer dizer que será preciso ter eficiência e é por isso que a reportagem "Casamento com o marketing" tem mais importância ainda, pois abordou um assunto de ponta com clareza e competência.

Sempre digo que o Brasil carece de publicações especializadas sobre logística, como as nações desenvolvidas, e das revistas técnicas; **Transporte Moderno** é exatamente a única que inclui o assunto entre seus temas.

J. G. VANTINE
Diretor-Geral
Vantine & Associados
São Paulo-SP



A mesma tecnologia que produz os melhores pneus criou as piores condições de uso.

A Pirelli é a única empresa que testa seus pneus no seu próprio campo de provas, no Brasil, construído para reproduzir as mais severas condições que um pneu pode enfrentar. O resultado deste investimento são pneus com durabilidade e resistência cientificamente comprovadas.

A Pirelli complementa o aprimora-

mento de seus produtos com suas equipes de assistência técnica e oferece a mais variada gama de pneus do mercado.

Você pode encontrá-los em 1.500 pontos-de-venda em todo o país e nas melhores frotas.



COM PIRELLI VOCÊ SABE COM QUEM ANDA



Foto: Divulgação

A cabina avançada pode ser feita aqui

Mercedes avança estudos para lançar "cara chata"

Ao reafirmar a disposição da Mercedes-Benz de investir US\$ 500 milhões nos próximos cinco anos, seu presidente Gerhard Hoffmann-Becking não descartou a possibilidade de incluir entre os novos produtos a serem desenvolvidos com esses recursos o caminhão com cabina avançada na faixa dos semipesados e pesados para introduzir o eixo dianteiro de 6 t, autorizado pela nova Lei da Balança.

Becking argumentou que o mercado brasileiro ainda é refratário à cabina avançada, tomando como exemplo experiência anterior da concorrência (Scania, em particular). Informou, porém, que a Mercedes estará preparada para atender às necessidades do mercado quando este solicitar. "Estamos examinando todas as oportunidades", concluiu.

O caminhão pesado 1525 (preparado para receber terceiro eixo), bem como a versão cavalo mecânico (LS-1525) e o LS-1630, lançados no mercado em maio (TM n.º 316), ainda conservam o eixo dianteiro de 5 t. Ferdinand Panik, diretor de Desenvolvimento da Mercedes-Benz, disse, por ocasião do lançamento dos pesados, que os novos caminhões alcançam as 35 t de pbt sem necessidade de 6 t no eixo dianteiro. Panik evitou entrar em discussão sobre a introdução do eixo dianteiro de 6 t, pa-

ra concorrer com a Ford, que já o introduziu nos caminhões Cargo semipesados. Afirmou, porém, que os testes já estão sendo feitos, inclusive nos caminhões semipesados, lançados no ano passado. Fontes da própria Mercedes afirmam que o melhor caminho para isso é o caminhão de cabina avançada, cujo projeto está em estágio adiantado de desenvolvimento, uma vez que a cabina semi-avançada mantém o centro de gravidade da carga muito distante do eixo dianteiro, inviabilizando o aproveitamento da tonelada adicional.

Mais candidatos entre os transportadores

Filiado n.º 3 do PRN do Paraná e membro fundador do partido do presidente da República, Areli Teixeira de Lara, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas do Paraná, é candidato a uma vaga na Câmara dos Deputados para as próximas eleições em 3 de outubro. Também são candidatos pelo setor: Baldo-mero Taques Filho (PTR), no Rio, Bayard Umbuzeiro, de Santos, pelo PRN, em São Paulo, e o advogado Marcos Aurélio Ribeiro, da NTC, pelo PSDB, também em São Paulo.

Partindo do pressuposto de que 80% do quadro de parlamentares será renovado nestas eleições, Lara se considera com grandes chances de se eleger pelo Paraná.



Foto: Paulo Inarashi

Lara: acreditando-se eleito pelo PRN

NTC animada com parecer contra selo-pedágio

Depois que o subprocurador-geral da República Moacir Machado da Silva considerou inconstitucional a cobrança do selo-pedágio, utilizando o mesmo argumento da falta de isonomia usado pela NTC para mover ação direta de inconstitucionalidade, os advogados da entidade que reúne os transportadores rodoviários de carga não têm mais dúvidas: o julgamento lhes será favorável. Marcos Aurélio Ribeiro, um dos autores da ação, mostra-se indignado com o destino que o subprocurador Silva recomenda para a ação: o arquivo, sob a alegação de que a NTC não tem a representatividade da classe exigida pelo artigo 103, inciso IX, da Constituição para mover esse tipo de ação.

"Esse argumento é facilmente derrubável porque temos inúmeras provas para fornecer ao plenário do Supremo Tribunal Federal da representatividade da NTC, entre elas o assento no Conselho Nacional de Trânsito, seu reconhecimento como entidade de utilidade pública, a utilização da tabela de frete elaborada pela entidade para cálculo de índices oficiais de inflação e aplicação em portaria da Sunab dessa mesma tabela para tarifação de entrega de bebida", afirma.

A Lei n.º 7 712, de janeiro de 1989, que instituiu o selo-pedágio foi contestada pela NTC imediatamente após sua entrada em vigência através de medida liminar impetrada no STF, que foi negada, mas cujo processo foi encaminhado a julgamento do mérito.

Além do argumento de falta de isonomia (quem utiliza a rodovia apenas uma vez paga o mesmo que outros que viajam diariamente), o subprocurador considerou inconstitucional também o critério de fixação do valor, com base no ano de fabricação do veículo, que, na sua opinião, caracteriza imposto sobre o patrimônio.

Debate sobre transporte urbano sensibiliza BIRD



Frybourg (dir.): financiamento de metrô

Ao completar dez anos de atividades, a Codatu, entidade internacional que reúne especialistas em transporte urbano de sessenta países, com sede em Paris, ainda não enumera resultados obtidos nas quatro conferências bienais realizadas no Senegal, Venezuela, Egito e Indonésia. Mas seu presidente, o engenheiro e professor da Escola Nacional de Pontes e Pavimentação, de Paris, Michel Frybourg, afirma que o BIRD — Banco Mundial já acena com a possibilidade de financiar a construção de metrô nos países em desenvolvimento. “Seus técnicos consideravam que os países do Terceiro Mundo não precisariam de metrô. Hoje ainda dizem que a baixa tarifa aliada aos altos custos de construção dificultam os empréstimos. Porém sua posição é um pouco mais flexível do que há dez anos, quando sequer queria ouvir falar do assunto.”

Frybourg esteve em São Paulo em maio, instalando o comitê que organiza a 5ª Conferência sobre Transportes Urbanos nos Países em Desenvolvimento, acompanhado do senador francês Claude Sannier e de mais dois membros da Codatu. A conferência será realizada entre 24 e 27 de setembro, em São Paulo, em colaboração com a ANTP — Associação Nacional de Transportes Públicos e patrocinada pelos governos federal, de São Paulo e prefeitura paulistana.

Para o presidente da Codatu, essas conferências, que reúnem técnicos de todos os países em desenvolvimento, se constituem em fórum de reflexões e de troca de experiências onde é difícil elencar resultados práticos. “Os problemas de transporte nos grandes centros urbanos são cada vez mais agudos devido ao rápido e desordenado crescimento urbano. A saturação das vias públicas, a insuficiência dos meios de transporte, os conflitos de competência, a falta e a deficiência na formação de pessoal, bem como o questionamento dos modelos prontos, estão no foco das preocupações dos participantes da Codatu”, na definição de Frybourg.

RS ganha mais um terminal alfandegado

O Terminal de Cargas Retroportuário de Rio Grande (RS), de 30 000 m², de propriedade da Comissão Eichenberg e Transeich — Assessoria e Transportes, foi, recentemente, alfandegado, passando a realizar a liberação da carga para comércio exterior. Além desse serviço, as duas empresas, atuando em conjunto, oferecem também a containerização, embalagem, paletização, armazenagem e transporte. Para Gládis Moreira, gerente comercial da Transeich, a nova condição desse terminal “reduz significativamente os custos do exportador e também propicia um controle total de sua mercadoria até a finalização do embarque”.

Nova diretoria do Cetcemg é escolhida sob disputa

Após disputa voto a voto, foi eleita, na primeira semana de maio, a nova diretoria do Cetcemg — Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de Minas Gerais. O pleito, que contou com duas chapas, a Chapa 1 e a Renovação, formalizou a vitória da primeira por uma diferença de apenas trinta votos (133 contra 103).

O novo presidente da entidade, Heber de Boscoli Lara, da Minas-Goiás, afirmou que “realmente, não foi tentado o consenso entre os concorrentes para o lançamento de uma chapa única”.

Assumindo em 5 de junho, o novo presidente, apesar de ainda não ter delineado um plano de trabalho, já tem dois objetivos definidos: a intervenção da entidade junto aos meios políticos para a implantação de um Terminal Intermodal de Carga em Belo Horizonte e a criação de uma nova linha de crédito para o financiamento de veículos. “Pensamos numa linha independente do Finame. Inclusive livre de subsídios que geralmente comprometem o funcionamento desse sistema”, conclui Lara.

Rodonal vê tarifa defasada em 26%

“A tendência no setor é de acomodação da demanda, parecendo que, com mais algum tempo de administração do plano, teremos retomado os índices de ocupação normais para o período”, avaliou Heloísio Lopes, presidente da Rodonal, sobre os efeitos do Plano Collor. Para ele, houve uma queda bastante acentuada no volume de passageiros nos primeiros quinze dias, e que aos poucos foi melhorando.

Levantamento técnico efetuado até 4 de maio revelou uma defasagem tarifária de 26,40%. “Com a flexibilização de preços e tarifas que vamos reivindicar ao governo, buscaremos eliminar tal defasagem”, admitiu, deixando claro a necessidade da medida para assegurar às empresas permissionárias a prestação de serviços em níveis mais elevados de conforto, segurança e pontualidade.

Lopes acredita que o setor vem reagindo como outros segmentos produtivos, com momentos de expectativa, torcendo para que as medidas utilizadas para debelar a inflação permitam o retorno de investimentos.

CMTC já tem ônibus com transmissão automática

Lançada no mercado nacional em outubro do ano passado, a caixa de transmissão automática da Transallison entrou em teste em março em um ônibus articulado Volvo na CMTC, que ficou de receber mais dois veículos zero quilômetro equipados com a nova caixa. O primeiro ônibus com transmissão automática foi adquirido pela CMTC em 1986, mas o equipamento ainda era importado e, segundo a empresa, já rodou 300 000 km sem que o equipamento apresentasse defeitos ou avarias. Segundo a Transallison, existem 9 500 veículos dotados de transmissão automática em circulação no país.

Foto: Assis J. Marques/Fepasa



Ligação São Paulo—Buenos Aires facilitará comércio de peças e veículos

Trem de carga liga Brasil à Argentina

Uma composição ferroviária, tracionada por uma locomotiva e vinte vagões, circula diariamente, entre São Paulo e Buenos Aires, desde o dia 2 de abril, transportando 1 500 t de carga geral, pelos trilhos da Fepasa, Rede e Ferrocarriles Argentinos. “Agora, estamos implantando o sistema definitivo, depois de testá-lo, em caráter experimental, durante um ano”, esclareceu João Rinaldo Ribeiro, diretor de Transportes da Fepasa, confiando nos resultados do Protocolo 14, que permitirá uma política tarifária comum para o transporte de bens no corredor São Paulo—Buenos Aires.

A Cosipa utiliza a linha para comercializar laminados e bobinas de aço. Mas Ribeiro acredita que, em pouco tempo, esta linha estará transportando outros minérios, como bauxita. No momento, a Argentina fornece ao Brasil apenas

bórax (material antisséptico), devendo exportar em breve produtos agrícolas, como trigo, alpiste, painço, grão-de-bico etc. “No futuro, os argentinos pretendem importar peças e carros brasileiros, num sistema de troca que beneficie os dois países”, reforça Ribeiro.

Durante um ano, esse trem manteve a frequência semanal. Com o serviço diário, o trem vai circular 130 horas em território brasileiro, a partir de Presidente Altino (SP), formando comboio em Mairinque (SP), na área de operação da Fepasa. Em Pinhalzinho, na divisa com o Paraná, a composição trafega nos trilhos da Rede até o pátio alfandegado de Uruguaiana (RS), onde permanece 48 horas para transbordo e liberação de documentos na fronteira. De Paso de los Libres até Buenos Aires, o trem circula 24 horas pela Ferrocarriles Argentinos.

O diretor da Fepasa disse que, se houver falta de carga na Argentina, o trem vai circular todos os dias, de São Paulo até Uruguaiana.



Foto: Divulgeção

O secretário Gianini testa a transmissão

PISCA

■ Sob os auspícios do Plano Colômbia, completou dez anos de atividades, em 9 de maio, a ANFIR — Associação Nacional de Fabricantes de Implementos Rodoviários. Fundada em Porto Alegre, meses depois a entidade foi encontrar em São Paulo sua sede mais estratégica.

■ A Concórdia Cia. de Seguros está oferecendo à base de troca uma fita de vídeo de 25 minutos sobre a importância do uso do cinto de segurança para reduzir a gravidade dos acidentes de trânsito. Os interessados podem enviar a fita virgem

VHS Basf T120 para o Depto. de Transportes da Concórdia, à Avenida Paulista, 1 471, 6º andar, CEP 01311, São Paulo—SP.

■ “Como Montar o Custo Operacional da Frota de Veículos da Sua Empresa” é o nome do curso que a Playsooma Assessoria e Treinamento promoverá em São Paulo nos dias 27 e 28 de julho e 26 e 27 de outubro. O apresentador é o engenheiro José Carlos Marques, gerente da Divisão de Engenharia de Transportes da Eletropaulo. Inscrições pelo telefone (011) 852-7835.

■ A Task organizou o curso “Direção Defensiva e Econômica”, para grupos de vinte funcionários, com oito horas de duração, destinado a conscientizar os motoristas de empresas que, dirigindo defensivamente, estarão, acima de tudo, preservando a própria vida. Informações pelos telefones (011) 289-2118/0990.

■ A Cuta — Confederação Uruguaiã do Transporte Automotor de Passageiros e Carga renovou, em abril, a sua diretoria. O comitê executivo é presidido por Carlos Place-res Souto.

Scania anuncia nova fábrica na França

Depois de negociar com a General Motors a divisão de automóveis no final do ano passado, o grupo sueco Saab-Scania anunciou, em março, investimentos da ordem de US\$ 300 milhões para instalar uma fábrica na cidade francesa de Angers para produção de caminhões pesados, assegurando assim sua participação direta no Mercado Comum Europeu. Utilizando edificações já existentes, a empresa promete iniciar a produção ainda este ano, com componentes da filial holandesa e da matriz sueca. Na primeira fase, que consumirá US\$ 70 milhões e será concluída em 1992, a fábrica terá capacidade de produzir trinta caminhões ao dia. No período de 1993 a 1994, serão instaladas as fábricas de cabinas e de motores diesel. Esta fase, que dobrará a capacidade de produção, depende da evolução do mercado europeu para caminhões de grande tonelagem.

A instalação dessa nova fábrica faz parte de um programa de investimentos da Scania que visa aumentar sua atual capacidade de produção em 50% e atingir 40 mil unidades ao ano e incluem os US\$ 100 milhões a serem aplicados na filial brasileira a partir deste ano até 1994.

Motor a hidrogênio para uso no futuro

A BMW desenvolveu o primeiro motor a hidrogênio líquido, de doze cilindros e pistões alternados, cujo rendimento é muito parecido com os similares a diesel, com a vantagem de não deixar resíduo na atmosfera, além de uma pequena quantidade de nitrogênio. Mas a grande dificuldade a ser superada para seu uso comercial é a captação, o armazenamento, o transporte e a contenção em depósito ou tanque desse combustível.



Foto: Divulgação

O acordo prevê aumentar a integração e ampliar o atendimento a usuários

Lufthansa faz acordos de colaboração

Com vistas largas à unificação da Europa em 1992, a Lufthansa e a Bundesbahn — Companhia de Estradas de Ferro da República Federal da Alemanha discutem e preparam uma intensa conjugação dos espaços aéreos e ferroviários para abrigar, no futuro, o intenso tráfego de passageiros e cargas.

O trabalho prevê que o passageiro da década poderá fazer o *check-in* numa estação de estrada de ferro de sua cidade e despachar sua bagagem, que reencontrará no aeroporto de destino.

Por outro lado, o *Lufthansa Airport Express*, trem usado pelas duas empresas desde 1982, e que atualmente liga Frankfurt a Düsseldorf, será ampliado, ligando Stuttgart a Dortmund. Complementando este serviço, prevê-se ainda a substituição, em rotas aéreas de pequenas distâncias, pelo *Intercity*, trem expresso que criaria um serviço especial para passageiros aéreos.

Mas os planos de vôo da Lufthansa, de olho no horizonte do próximo século, não param aí. A empresa assinou acordo de colaboração com a Air France que envolve uma extensa lista de acordos, de onde destacam-se o manuseio de carga, envolvendo um estudo de processamento eletrônico de dados para carga aérea; o desenvolvimento de uma estreita colaboração no tráfego aéreo regional e a expan-

são de seus serviços junto ao sistema Amadeus de venda eletrônica de passagens.

Há ainda referência de ajuda mútua na área operacional dos aeroportos, treinamento de pilotos, administração de pessoal, planejamento de novas aeronaves e área comercial. Seria uma saída, na opinião de ambas, de acordar grandes companhias, em colaboração mútua, sem abrir mão da concorrência que envolve as duas dentro do mercado europeu.

Los Angeles investe US\$ 5 bilhões em metrô

Uma cidade de 9 milhões de habitantes em que 70% da população utiliza automóvel como meio de transporte, só pode ter o tráfego mais congestionado do mundo. Por sua malha viária circulam 6,3 milhões de veículos e a capacidade de extensão está limitada em apenas 15%, enquanto a população cresce em média 3% ao ano. A velocidade média nas vias expressas deve cair para 11 km/h até o ano 2000, alertam técnicos americanos. Por isso, a comissão de transportes local decidiu investir pesadamente no transporte coletivo. Um sistema ferroviário norte-sul-leste-oeste, num total de 80 km de extensão (dos quais trinta subterrâneos), vem sendo construído a um custo estimado de US\$ 5 bilhões, com parte dos recursos proveniente de imposto cobrado no preço da gasolina.

Parceria bem-sucedida

Mais de vinte empresas reduzem
custos operando
vagões próprios nos trilhos da
Rede Ferroviária

■ Duas composições de 75 vagões da própria empresa circulam ininterruptamente entre Minas Gerais e o município de Cubatão, em São Paulo, abastecendo de matéria-prima a Cosipa.

A Cosipa não está sozinha nessa opção. Atualmente, mais de vinte empresas, entre estatais e privadas, operam 4 503 vagões (*veja quadro*), ou seja, pouco mais de 10% da frota atual da Rede, composta de 40 089 vagões de carga, entre gôndolas, graneleiros, vagões fechados etc. A maior frota é da Companhia Siderúrgica Nacional, dona de 806 gôndolas, seguida da Shell, que possui 460 tanques. A Cosipa empata com a Texaco e a Ipiranga, com duzentos vagões do tipo gôndola, para bitola estreita e larga.

Não se trata também de um fato novo. Vagões de carga de empresas particulares trafegam nos trilhos da Rede Ferroviária Federal desde sua criação, em 1957, quando foram unificadas as dezoito empresas estaduais existentes até então. Antes disso, por volta de 1940, a Anderson Clayton já operava com frota própria transportando óleo comestível. A fusão gerou um interesse maior por parte das empresas que, naquela época, contabili-

zavam 1 825 vagões, o que representava 5% da frota da Rede.

O superintendente comercial da Rede Ferroviária Federal, Clóvis Muniz, diz que essa parceria é bem-vinda: “Queremos induzir a iniciativa privada a participar mais”, argumenta. “Para isso, estamos revendo as condições de bonificação, que podem ficar mais compensadoras.” Ele acrescenta que a capacidade de produção para frotas particulares no momento gira em torno de 10 mil vagões. “Cada vagão custa em torno de US\$ 120 mil e tem uma vida útil de cerca de cinquenta anos. Outra alternativa é alugar vagões de empresas que atuam na rede, como é o caso da Ermeco, Somo e Mareval”, revela.

Vantagens — Tanto interesse em atrair a iniciativa privada tem vários motivos: “Esse sistema livra a Rede de investimentos, que podem ser direcionados para compra de mais locomotivas ou ampliação e conservação das vias permanentes”, justifica Muniz. A empresa contabiliza ainda a redução dos gastos de manutenção da frota de vagões a cargo de cada empresa, a garantia de novos mercados, a administração em rotatividade da frota, além do acompanhamento das viagens pe-

los usuários através do Sigo — Sistema Gerencial Operacional, que tem um terminal à disposição das empresas. “Enfim, eles ajudam tudo a funcionar melhor”, conclui.

Os contratos com as empresas são baseados no tamanho do investimento, explica Muniz, acrescentando que o desconto varia entre 15 e 25%, não mais que isso. A duração dos contratos é variável, podendo ser prorrogada por tempo indeterminado, dependendo da necessidade do usuário.

Quanto à rentabilidade, Muniz é enfático: as operações com frotas particulares são bem mais lucrativas para a Rede. “Numa empresa estatal, a manutenção é muito cara. Para a iniciativa privada, esse custo é menor”, justifica.

Com essas operações, a receita anual da Rede gira em torno de US\$ 700 mil, provenientes de setecentos clientes. A siderurgia responde pela maior parte e entra com 55% da receita total dos transportes, a agricultura com 20%, enquanto energia e construção contribuem com 15 e 10%, respectivamente.

Imposição — A exemplo das demais distribuidoras de derivados de petróleo e combustíveis alternativos, a

