

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 25 - Nº 289 - FEVEREIRO 1988 - Cz\$ 150,00

**AS MAIORES
DO TRANSPORTE 88**
Mande já o seu balanço



Editora TM Ltda



NOVOS SCANIA

**Motor mais forte,
cabina mais alta**



Castrol Tropical

A CASTROL NA FRE

DPZ
Castrol Tropical Turbo. O primeiro óleo lubrificante produzido no Brasil especificamente para atender às duras exigências dos motores turbinados. Todo motor turbinado, original ou adaptado, trabalha em condições severas de operação. Por esta razão, o sistema de lubrificação tem que estar sempre em perfeito funcionamento. Usando Castrol Tropical Turbo as peças móveis do motor estarão protegidas contra o desgaste prematuro e contra



al
NTE.

Turbo

a formação de resíduos nos anéis de segmento e nos mancais do turbo compressor. Esta proteção adicional garante uma maior vida útil do motor turbo e maior economia de custos de operação e manutenção. Castrol Tropical Turbo. A força do turbo com a alta tecnologia de quem mais entende de óleo no mundo.

QUEM MAIS ENTENDE
DE ÓLEO NO MUNDO



Prosseguem as manifestações a favor da duplicação da BR-116



FOTO: Arquivo TM

Reinaldo Tavares

Moradores vizinhos à rodovia BR-116 fizeram mais um manifesto no dia 22 de janeiro, em favor da duplicação do trecho São Paulo-Curitiba e programam um terceiro para março, em Miracatu (SP), nos moldes dos dois anteriores; bloqueio da pista por duas horas e discursos em defesa dos habitantes da região e dos usuários da estrada. O primeiro foi realizado em Registro, no dia 22 de agosto do ano passado, e o segundo em Jucituba, promovidos pelo Movimento Pró-Duplicação da BR-116, que já tem núcleos nessas duas cidades paulistas e estão sendo criados outros em Miracatu e Jacupiranga.

José Neves, presidente do núcleo de Jucituba, diz que, enquanto o governo federal não fizer as obras prometidas, as manifestações vão continuar. A última informação chegada à entidade é uma cópia do Aviso nº 989, de 24 de novembro de 1987, enviado ao deputado José Mendes Botelho (PTB-SP) pelo

ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares. Alf, o ministro informa que o DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, “tem pronto um esquema de prioridades, elegendo os subtrechos que devem ser primeiramente duplicados.” Entretanto assinala que “não constam recursos nem no orçamento do DNER, nem na sua Proposta de Reformulação, visando atender aquela rodovia em toda a sua extensão”. Paralelamente, afirma ter mandado o Prodest – Programa de Desenvolvimento do Setor de Transportes, reexaminar o assunto.

O DNER, no entanto, informa que, entre outras obras, está incluída no orçamento deste ano a duplicação da BR-116 nos trechos ainda de pista única e, para isso, destinou US\$ 350 milhões do orçamento em 1988. O DNER informa ainda que, dos 408 quilômetros que separam São Paulo de Curitiba, 155 já estão duplicados, mas faltam ainda 211 em território paulista e mais 42 no estado do Paraná.

José Neves vê uma certa contradição entre as duas informações, mas torce para que as do DNER estejam corretas. Mesmo assim, promete continuar mobilizando os moradores do Vale do Ribeira, segundo ele, as maiores vítimas dos acidentes até que as obras sejam executadas. Além das colisões frontais muito frequentes nos trechos de pista única, são comuns os atropelamentos de moradores vizinhos à rodovia (veja quadro).

DNER informa que duplicação da estrada será apenas parcial

O DNER informa que, além dos trechos da BR-116 (veja outra nota), serão duplicados outros na BR-101, entre Recife e Cabo-PE; Florianópolis-Itajaí (SC); na BR-153, entre Anápolis e Itumbiara (GO). Deverão ser pavimentados trechos da Transamazônica (BR-364), no trecho entre Porto Velho e Rio Branco, “além de outros trechos de interesses regionais”.

Para isso, o Ministério dos Transportes programou recursos da ordem de Cz\$ 130 bilhões até 1990,

com objetivo de recuperar em média 5 mil quilômetros de rodovias por ano, além de construir outros 25 mil quilômetros de estradas vicinais no mesmo período. Entre os trechos prioritários para restauração, o DNER destaca: na BR-101, entre Osório (RS) até a divisa com Santa Catarina; Prazeres a Cabo (PE). Quanto à duplicação das rodovias Presidente Dutra (BR-116) e Fernão Dias (Belo-Horizonte-São Paulo), os projetos de engenharia estão prontos, porém continuam no aguardo de recursos.

Leitores elegem Camilo Cola “O homem de transporte 1987”

O presidente da CNTT-Confederação Nacional de Transportes Terrestres, empresário Camilo Cola, foi eleito pelos leitores de TM o “Homem de Transporte 1987”.

Na eleição, realizada através de cédula que circulou junto com a edição “Os maiores do transporte”, o presidente da Itapeirim foi citado por 35,59% dos votantes (cada eleitor podia indicar até três nomes).

Em segundo lugar, ficou o presidente da NTC/Fenatac, Sebastião Ubson Ribeiro (20,34%). O terceiro foi o presidente do Setesp, o sindicato paulista dos transportadores de carga, Adalberto Pansan (16,95%). Talvez influenciados pela capa dos “Maiores”, sobre a viação Cometa, os eleitores concentraram votos no diretor da empresa, Arthur Mascioli, que conquistou o quarto lugar (15,25%). Numa prova de que o governo Sarney anda mesmo em baixa, o diretor Geral do DNER, Alberto Canabrava, foi o quinto colocado (8,47%) e único repre-



FOTO: Arquivo TM

sentante oficial na lista dos cinco mais.

Além de nomes de centenas de empresários e técnicos ligados ao setor, foram lembrados também representantes da “Velha República”, como Paulo Maluf e João Figueiredo.

Esta é a terceira vez que TM escolhe o homem de transporte. Em 1985, venceu o deputado Denisar Arneiro. Em 1986, foi indicado o então presidente da NTC, Thiers Fattori Costa. Pelo regulamento, os vencedores dos anos anteriores não puderam concorrer.

ACIDENTES NA RODOVIA BR-116

Ano	Acidentes	Feridos	Mortos
1985	2 174	1 183	155
1986	2 664	1 664	210
1987	3 249	1 759	276



FOTO: César Lima

Rede enfrenta forte pressão dos ferroviários em todo o país

Desde novembro passado, quando o Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil reivindicou a implantação do Plano de Cargos e Salários (PCS), homologado em maio de 1987, prevendo reajustes salariais entre 60% e 70%, a Diretoria da Rede enfrenta forte pressão dos ferroviários em todo o País.

Dia 31 de janeiro, em frente à estação Pedro II, no centro do Rio de Janeiro, reuniram-se 2 mil ferroviários e decidiram entrar em greve até que o Conselho Interministerial de Salários das Estatais (Cise) aprovasse o PCS. De imediato, 5 milhões de trabalhadores ficaram impedidos de usar a ferrovia entre a casa e o trabalho. Somente em São Paulo e Rio, 2,4 milhões de pessoas, e 300 mil em Porto Alegre.

Em São Paulo, 80% dos funcionários das oficinas aderiram à greve, deixando de executar o trabalho de carga e descarga na Baixada Santista, Planalto e nas linhas entre Bauru (SP) e Campo Grande (MS).

Nos dois primeiros dias de greve (1º e 2 de fevereiro), Paulo Munhoz, presidente da Rede, calculava prejuízos da ordem de US\$ 3,4 milhões. Os trechos que acumularam maiores prejuízos situaram-se nas regionais de Belo Horizonte e Juiz de Fora (MG), que representam 45% das cargas nacionais e são responsáveis por 76% do faturamento da empresa. As duas regionais abrangem toda Minas Gerais, Goiás, Distrito Federal, Rio de Janeiro e parte de São Paulo, somando 5 485 Km de linhas, com a circulação diária de 120 composições transportando 147 mil t de carga útil.

Na regional de Curitiba houve atraso no transporte de grãos destinados à exportação. Em outras áreas, contudo, a greve não chegou a ter influência significativa. Com estoque de minério para oito dias, a Usina Siderúrgica de Volta Redonda (RJ) não foi afetada, assim como o abastecimento de carvão para a indústria (duas semanas) e o transporte de combustível (doze dias).

Governo federal volta atrás e reenquadra o frete-carreteiro

Vinte e um dias após a liberação do frete do transporte rodoviário de bens, o Ministério da Fazenda baixou outra portaria, nº 63, de 25 de janeiro de 1988, reenquadrando a tabela dos carreteiros no controle do CIP-Seap, em atendimento às reivindicações dos transportadores autônomos.

A planilha para a nova tabela foi elaborada pelos sindicatos de autônomos de São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná e Santa Catarina e não mais servirá de orientação para negociação, como tem sido até agora, mas funcionará como piso para a contratação de serviço dos autônomos, segundo José Araújo da Silva, o China, presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens de São Paulo.

A Câmara de Usuários e Transportadores de Bens, órgão consultivo do DNER, iria analisar a tabela na primeira reunião do ano com a nova composição, no dia 9 de fevereiro, em Florianópolis, mas teve a reunião adiada para o dia 23, a pedido da NTC/Fenatac e CNTT, segundo seu presidente, o diretor de Cargas do DNER, José Francisco de Azevedo.

José Araujo, o China, disse que estranhou o telex

do DNER cancelando a reunião da câmara de usuários, pois esta seria a primeira vez, segundo ele, que os caminhoneiros autônomos teriam assento na câmara. "Até o ano passado, os caminhoneiros eram representados pelas federações de autônomos, historicamente dominadas por taxistas. Não entendi o adiamento, mas não duvido que tenha sido por pressões das entidades representativas das empresas", arriscou.

Para China, a tabela deve assegurar a cobertura dos custos dos autônomos e a margem das empresas agenciadoras, como já ocorre com a tabela dos carreteiros da carga líquida. "Estamos lutando pela tabela única a nível nacional, já que a NTC tem a sua também a nível nacional.

Por sua vez, José Azevedo, do DNER considera importante que os carreteiros tenham uma tabela oficial única e se propõe a acompanhar o seu cumprimento, bem como as correções, toda vez que houver aumento de insumos. Mas, China lembra que o cumprimento da tabela será exigência do CIP e, sendo assim, o não cumprimento implicará em sanções por parte da Sunab.



FOTO: Arquivo TM

Azevedo acha importante a tabela oficial para carreteiros

GM anuncia investimentos de US\$ 200 milhões e nova picape

Investimento de US\$ 200 milhões este ano, contra os US\$ 120 milhões aplicados em 1987; uma nova Veraneio e uma picape "blaser" entre a D-20 e D-10, além do automóvel Kadett para 1989; aumento de um ponto percentual na participação dos veículos comerciais no mercado doméstico no ano passado, em relação a 1986 (de 17,3% para 18,3%).

Estas as novidades anunciadas por Roberto B. Stone, há nove meses presidente da General Motors do Brasil, em sua primeira entrevista coletiva concedida na Fábrica em São Caetano do Sul, em janeiro. Classificando o ano de 1987 como o pior para a empresa desde 1971, Robert Stone disse ter esperanças de que o mercado interno reaja este ano e absorva, pelo menos, 10% a mais do que no ano passa-



FOTO: Divulgação

do, para recompor a produção da empresa, que está trabalhando com ociosidade. Além disso, acrescentou que as exportações, que foram "boas no ano passado - 114 mil motores foram comercializados com os Estados Unidos - poderão ter um decréscimo este ano", embora não soubesse precisar de quanto.

Robert Stone anunciou ainda a presença do presidente mundial da General Motors Corporation no Brasil, para inauguração do Centro de Tecnologia da empresa em São Caetano, dia 4 de fevereiro, ocasião em que serão discutidos os planos de investimentos para os próximos cinco anos. A GM termina no primeiro semestre de 1989 seu programa de investimentos de US\$ 500 milhões, iniciado no segundo semestre de 1985.

Dos US\$ 200 milhões a serem investidos este ano, Stone informa que uma parte será aplicada na fábrica de São José dos Campos (SP) para ampliação da capacidade de produção de caminhões e melhoria das condições técnicas de fabricação, e, conseqüentemente, dos produtos. Stone, porém, não quis detalhar essas melhorias.

TNT monta loja no Mart Center para vender frete especializado



FOTO: Arquivo TNT

As indústrias e lojistas de todos o país que passaram a movimentar, a partir do final de janeiro, o Mart Center (grande centro de confecções localizado na Vila Guilherme, em São Paulo), vão encontrar, além das facilidades proporcionadas pelo empreendimento, o apoio de uma

transportadora oficial, a TNT do Brasil S.A.

Ela ocupa uma das lojas do Mart Shopping, espaço reservado às empresas prestadoras de serviço. A transportadora investiu no projeto US\$ 100 mil, consumidos na montagem e decoração da loja, contratação de profissionais espe-

cializados em confecções e veículos pequenos e médios.

Segundo Ivo. J. Dietrich, vice presidente Executivo da TNT, pela primeira vez, o grupo tem oportunidade de atuar de forma corporativa, desde que, em 1983, a empresa decidiu operar no mercado brasileiro através de divisões especializadas.

A TNT vai atuar tanto na entrega quanto na saída de mercadorias do Mart Center. Com mais de sessenta filiais instaladas estrategicamente em todas as capitais e principais cidades brasileiras, a transportadora coloca à disposição das indústrias e lojistas a Transtotal, para cargas consolidadas, Transpampa na modalidade de carga itinerante, Air Express no modo-aéreo, Kwikasair em encomendas urgentes para o interior de São Paulo e Texport na transferência de confecções em cabides.

Alemao: obras estão paradas

As obras civis de ampliação do terminal de grãos líquidos da alemao, no porto de Santos - que deveriam estar concluídas em julho -, estão paradas desde setembro por falta de recursos. O orçamento inicial previa gastos da ordem de Cz\$ 200 milhões, dos quais Cz\$ 100 milhões por conta da CODESP e o restante a ser dividido entre a Petrobrás (Cz\$ 60 milhões), Dibal, Stol e União (Cz\$ 10 milhões cada), empresas que também operam na área do terminal. A Petrobrás, no entanto, não honrou o compromisso e as obras foram paralisadas por falta de recursos. A CODESP agora espera receber seu orçamento de 1988 para dar prosseguimento aos trabalhos de ampliação do terminal da alemao, que segundo a empresa, serão executados com ou sem a participação da Petrobrás.

A partir da inauguração de seu *pier* em 23 de agosto de 1973, a alemao passou a contar com um cais especial de 631 m e 12 m de profundidade para atender simultaneamente até dois navios de 60 mil toneladas, além de 105 metros com sete de profundidade para barcaças. O terminal da alemao é responsável por 39% de toda a movimentação do porto de Santos. Ele possui interligações com a Ilha do Barnabé, através de dois oleodutos submersos, e com o cais do do Saboó, com quatro dutos.

Com a ampliação, o terminal da alemao irá ganhar uma nova plataforma de operação para receber ao mesmo tempo dois navios, um de até 60 mil toneladas, na parte externa, e outro de até 26 mil toneladas, na parte interna. No local, também está sendo construído um novo *pipelrack* com capacidade até 80 tubulações.

ATUALIDADES

Volvo amplia programa e agora vai premiar as soluções



FOTO: Divulgação

O Programa Volvo de Segurança nas Estradas, versão 1988, sofreu algumas alterações e foi ampliado em relação ao primeiro, de 1987. Além de contratar um engenheiro para coordenar a parte técnica do programa, Alan Cannel, a Volvo resolveu criar mais um troféu, para premiar "O Estado do

Ano", para a unidade da federação que mais se destacar nas atividades de segurança para o trânsito; A premiação regional nas categorias motoristas, jornalistas e geral, antes, de uma viagem pelo Brasil, agora, será de cem OTNs. Os prêmios nacionais nas três categorias, além da viagem à Suécia, dão di-

reito a mais duzentas OTNs; a Câmara Técnica Volvo de Segurança nas Estradas que já tem sua primeira reunião marcada para o próximo dia 10 de março, no Rio de Janeiro, deverá encaminhar documento ao governo federal solicitando a instituição do "Ano Brasileiro de Segurança no Trânsito", em 1989. O simpósio nacional realizado em São Paulo, este ano, foi substituído por cinco, regionais.

Se o programa do ano passado serviu para diagnosticar a situação do trânsito e suas conseqüências nas estradas brasileiras, este ano, a Volvo vai premiar as sugestões de soluções para esses problemas. Como, segundo estatísticas do DNER, 50% dos acidentes nas rodovias ocorrem nas proximidades dos grandes centros urbanos, a Câmara Técnica passa a ter, a partir deste ano, um representante da EBTU - Empresa Brasileira de

Transportes Urbanos e os trabalhos a serem inscritos para a premiação poderão enfocar também o trânsito nas regiões metropolitanas.

No ano passado, a Volvo investiu US\$ 200 mil no programa e este ano a verba deverá ser "um pouco maior", segundo o coordenador do programa, J. Pedro Corrêa, gerente de Comunicação Social da Volvo.

Os resultados práticos do primeiro ano do programa não foram quantificados, mas a Volvo considera positiva a primeira promoção que conseguiu manter em evidência o assunto "segurança nas estradas" durante os últimos seis meses, no ano passado, através da publicação de 256 reportagens na imprensa nacional, além de debates a nível técnico e governamental que "serviram para criar uma base de sensibilização nacional sobre o tema", segundo J. Pedro Corrêa.

IDEROL. Marca de qualidade em equipamentos rodoviários.



O transporte rodoviário sempre exige a melhor marca em equipamentos.

Com mais de 20 anos de tecnologia, a linha de produtos IDEROL é considerada por todos os segmentos como a marca de melhor qualidade.

LINHA DE PRODUTOS IDEROL.

- Basculante-todos os tipos-sobre chassi e semi-reboques.
- Furgões - carga seca, frigoríficos, isotérmicos sobre chassi e semi-reboques.
- Semi-reboques carga seca, graneleiros e tanques.
- Reboques carga seca e canavieiros.
- Terceiro eixo - para todos os tipos de caminhões.
- Tanques sobre chassi
- Equipamentos para caminhões cavalo-mecânicos (5.ª Roda, Tanque sela).
- Poliguindaste tipo brooks.
- Carrocerias abertas de duralumínio.
- Equipamentos especiais.



IDEROL S/A
EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS

• **MATRIZ - GUARULHOS - SP:** Av. Presidente Tancredo de Almeida Neves, 851 - Bairro Macedo - Via Dutra, KM. 225 - Fone: (PABX) 209-6466 - Caixa Postal 151 - CEP 07000
Telex: 011.33704 • **Fábrica 2 - RIO DE JANEIRO - RJ:** Av. Coronel Phidias Távora, 1.095 - Pavuna - Via Dutra, Km 3 - Fone: (PABX) 371-4073 - CEP 20000 - Telex: 02131945
• **Fábrica 3 - BETIM - MG:** Rodovia BR 381 (Fernão Dias) Km 17 - Olhos D'Água - Fone: 531-2311 - CEP 32500 - Telex: 0312562 • **Escritório Regional - RECIFE - PE:** Av. Marechal Mascarenhas de Moraes, 4.536 - Sala 103 - Imbiribeira - Fone: 339-0410 - CEP 50000 - Telex: 0814259

Os armadores especializados fundam sua associação

Criada para reunir interesses de armadores brasileiros de Roll-on/Roll-off, transporte intermodal e especializado em carga líquida, a ABAIE – Associação Brasileira de Armadores Internacionais e Especializados, acabou absorvendo duas outras entidades afins para lutar em favor da igualdade de condições nas operações com os armadores estrangeiros.

Seu presidente, Antônio Leopoldo Amaral Sabóia,

que assumiu a 10 de dezembro passado, explica que a entidade busca apoio para o transporte internacional de sólidos e líquidos pelas empresas nacionais, ao mesmo tempo em que visa oferecer maior eficiência nas operações, para reivindicar à Sunamam – Superintendência Nacional da Marinha Mercante mudanças nas regras atuais que ainda privilegiam as empresas de longo percurso, como o Lloyd, por

exemplo, e mesmo as estrangeiras. “Nós queremos quebrar históricas exclusividades”, completa.

O maior problema enfrentado pelos armadores especializados é, segundo Sabóia, a carga de retorno. Pela resolução 9101, da Sunamam, essas empresas passaram a ter direitos a 5% da quota brasileira de importações, de um total de 12,5% de tudo que vem ao país. “Antes, porém, voltávamos com os navios vazios. Com os 5% estamos conseguindo um pequeno lucro operacional, mas, ainda insuficiente para cobrir os custos de remunera-

ção de capital”, explica Sabóia.

A ABAIE, que absorveu a Anarti – Associação Nacional de Armadores de Roll-on/Roll-off e Transporte Intermodal, e a Abarro – Associação Brasileira de Armadores de Roll-on/Roll-off, reúne sete empresas especializadas no transporte da exportação de veículos e de gases líquidos. “Nós queremos o fim do cerceamento nas nossas operações e dos privilégios e, para isso, estamos obtendo apoio do ministro dos Transportes, José Reinaldo Tavares”, conta Sabóia.

Abec contesta tabela do Conet e pede livre negociação de fretes



no último mês, que representa uma parcela muito pequena dessa grande defasagem que se arrasta há mais de um ano”. Segundo os cálculos do Conet, os custos somaram 20,5%, portanto, a diferença para 30% é a parcela de correção da defasagem.

Quanto à não divulgação das tabelas de serviços industriais, lotação grandes massas e fertilizantes, Vianna argumenta que o “arrocho do CIP tomou-as absolutamente irreais e, em muitos casos, abaixo da tabela do carreteiro”. Apesar disso, elas continuaram sendo praticadas pelo mercado, o que, na sua opinião, invalida a projeção feita de 557% e de 725%.

Enquanto a NTC sustenta que a correção deve ser aplicada na prática, a Abec prega a sua desobediência. Resta saber qual das posições prevalecerá. Tanto a NTC quanto a Abec defendem o diálogo como melhor saída. O primeiro enfrentamento das duas entidades deverá ocorrer no próximo dia 23, na primeira reunião da Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores Rodoviários de Bens, em São Paulo.

A NTC reage às críticas da Abec (veja outra nota) ao lembrar que a inflação interna do transporte rodoviário de carga, medida pelos critérios tradicionais da entidade, foi de 853,08%, porque os principais itens subiram acima da inflação oficial: veículos, 1 094%; pneus, 586% e óleo diesel, 558%.

Geraldo Vianna vicepresidente Executivo da NTC, diz que, portanto, a defasagem é inequívoca e precisa ser corrigida. “Seguindo conselho do próprio Sílvio de Almeida, estamos dosando os aumentos homeopaticamente, sugerindo o repasse ao mercado, nesse primeiro aumento, apenas dos custos verificados

NTC reage à crítica da Abec e diz estar dosando aumentos

A Portaria nº 3 do Ministério da Fazenda, de 4 de janeiro último, que liberou os fretes do transporte rodoviário de carga suscitou uma nova orientação da Abec – Associação Brasileira dos Embarcadores de Carga a seus associados: “oficialmente a tabela da NTC não vale mais; os reajustes agora têm que ser negociados com os transportadores”.

Para isso, a Abec elaborou uma planilha para servir de orientação aos embarcadores e assim enfrentar o aumento de 30% aplicado pelo Conet – Conselho Nacional de Estudos Tarifários da NTC e que causou descontentamento generalizado. Sílvio de Almeida, presidente da Abec, afirma que a entidade não deseja promover conflito com os transportadores, mas buscar a via da negociação do frete, de acordo com a elevação real dos custos operacionais, sem onerar ainda mais o consumidor.

Para o presidente da Abec, se o aumento de 30% do frete for repassado, os produtos alimentícios serão aumentados entre dois e 5%. Ao incenti-

var a negociação do frete com reajuste real da tarifa, Almeida contesta os índices da NTC, segundo ele, fora da realidade. E enumera alguns argumentos: “Até o Plano Cruzado, os frotistas concediam descontos entre 40 e 50% na tabela da NTC. Durante a vigência do congelamento, o desconto desapareceu.

Isso significa um aumento do frete entre quarenta e 50%; em 1987, o CIP concedeu oito reajustes que totalizaram 394,58% – para a distância média de oitocentos quilômetros; a partir de outubro, a NTC deixou de divulgar as tabelas de custos mais baixos, como serviços industriais, lotação, grandes massas e fertilizantes, nivelando todas pela tabela de carga comum fracionada. Se os embarcadores tivessem aceito esse nivelamento, o aumento chegaria a 577,83%.

Ocorre que, por orientação da Abec, os embarcadores negociaram reajustes reais com as transportadoras”, conta Almeida. Se se aplicasse os 30% sobre a última tabela, o aumento de dezembro de 1986 a janeiro de 1988 atingiria 725%.

O Geipot anuncia nova pesquisa

O Geipot – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, está anunciando uma nova pesquisa sobre o transporte rodoviário de cargas, com objetivo de levantar a estrutura do sistema e da frota de caminhões em circulação. Ronaldo Augusto da Silva, chefe do projeto, conta que os trabalhos foram iniciados em março de 1987, mas a coleta de dados só começará em março próximo, para ser concluída doze meses depois.

A pesquisa será feita através de questionário enviado pelo correio às empresas de transporte e caminhoneiros autônomos com base em cadastro conseguido através do antigo Projeto Polvo.

Para melhorar o índice de respostas, o Geipot está iniciando em paralelo uma campanha publicitária junto à mídia especializada, pois, na pesquisa anterior, realizada entre 1984 e 85, o retorno atingiu apenas 25%.

Segundo Ronaldo Silva, a pesquisa será feita por amostragem aleatória, onde serão acompanhados os caminhões sorteados durante um período de doze meses e, a cada mês, serão divulgados pela imprensa especializada os resultados coletados.

Com isso, o Geipot espera conhecer a estrutura atual por idade, classe e capacidade de carga, além da distribuição por tipo de transporte – urbano ou regional – e a composição da frota por marca e modelo.

A pesquisa visa apurar, ainda, indicadores operacionais, como da quilometragem percorrida, fator de ocupação e consumo de combustível, entre outros.

ASSUNTO PESSOAL

Cursos de transporte

O Instituto Mauá de Tecnologia abriu inscrições para cursos de extensão universitária, com duração de um semestre, nas áreas de administração de transporte de passageiros, de carga, engenharia de tráfego e manutenção de frotas.

Com aulas três vezes por semana, a partir de março, os cursos de administração de transporte de passageiros e de carga já estão em sua 16ª versão. Já o curso de Engenharia de Tráfego e Projetos Rodoviários é o terceiro e tem aulas também três vezes por semana. Por fim, o 2º Curso de Manutenção de

Frotas, em convênio com a Abraman – Associação Brasileira de Manutenção, exige 360 horas-aula, num prazo máximo de três anos e confere aos aprovados o título de especialização. Inscrições podem ser conseguidas na Rua Pedro de Toledo, 1071, Vila Clementino, em São Paulo, ou pelo fone: (111) 544-3135.

Câmara Brasileira de Usuários, novos membros

A CT – Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores de Bens, tem nova diretoria, nomeada através de portaria pelo seu presidente natural, engenheiro José Francisco Azevedo, diretor de Transporte de Carga do DNER. Composta por representantes de entidades ligadas ao setor, a nova câmara está assim constituída: José Ailton Nogueira Farias, representante do Denatran, com Francisco Almeida Vieira como suplente; Sebastião Ubson Ribeiro, da NTC e Geraldo Vianna, Suplente; Oswaldo Dias de Castro,

da Fenatac e Romeu Luft, suplente; Adalberto Pansan, da CNTT e Bettina Lenci, suplente.

Representando os usuários de carga estão: Wilson Armelin, da CNI – Confederação Nacional da Indústria e Silvio Almeida, suplente; Hugo Albuquerque Barreto, da CNC – Confederação Nacional do Comércio e José Barroso, suplente.

As federações de transportadores autônomos de veículos rodoviários estão representadas por Ubiratan Ricardo de Vieira Colares, do Rio Grande do Sul, com

Eder Dal Lago, como suplente e José Fioravante, de São Paulo, com Gétulio Vargas de Moura Braatz, como suplente.

Criada para assessorar o Ministério dos Transportes e o DNER em assuntos de interesse do setor, a CT reúne-se dia 9 de fevereiro, em Florianópolis, onde discutirá o aumento de 30% do frete aplicado pela NTC, depois da liberação de tarifa pelo Ministério da Fazenda, a proposta de pesquisa sobre o TRB do DNER (informações complementares do RTB) e a tabela de frete-carreteiro.

Muda a área comercial da Volvo

Ao reestruturar sua área comercial, em fevereiro, a Volvo do Brasil criou a Divisão de Marketing em substituição à Divisão Comercial, mantendo Oswaldo Tuacek em seu comando.



Cláudio Mader, que ocupava a função de gerente de Pós-Vendas, passou a responder pela Gerência de Marketing e Operações Domésticas, departamento que engloba as Gerências Regionais de Operações e da Engenharia de Vendas.

A Gerência de Pós-Vendas foi subdividida em

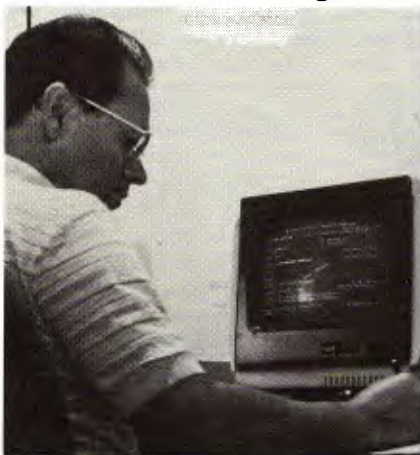
Serviço, a cargo de Sérgio Gomes, e Peças, comandada por Paulo de Deus. A Divisão de Marketing absorveu também o Departamento de Planejamento do Produto, que substituiu o denominado Departamento de Desenvolvimento de Produto, antes subordinado à Divisão Industrial, porém o gerente continua o mesmo, Salvador Porres.





Frigorificado luta contra a ociosidade

Enquanto os fabricantes de carroçarias frigoríficas procuram recuperar o mercado perdido, os transportadores do setor buscam maneiras de evitar o retorno vazio e de reduzir a ociosidade dos veículos. **Página 18**



Novos Scania: mais potentes e mais altos

Já está rodando na Suécia e poderá chegar logo ao Brasil uma nova geração de caminhões Scania, com motores repotenciados, as cabinas mais altas, novas caixas de câmbio e outras modificações. **Página 14**



Computador coloca a Rede nos trilhos

Depois que colocou seu sistema de gerência na era da informática, a Rede Ferroviária Federal aumentou sua eficiência operacional e conseguiu eliminar muitos problemas até então tidos como insolúveis. **Página 27**

E mais...

"Americano" da Volks chega em abril	32
Curitiba: empresas de ônibus insatisfeitas	34
Um hidrovio para substituir a Norte-Sul	38
Rede: presidente aposta na abertura de capital	50

Seções

Atualidade	4
Cartas	11
Neuto escreve	13
Produtos	41
Mercado/novos	44
Produção	48



CAPA: Na Suécia, uma nova geração de caminhões Scania. FOTO: Divulgação



Editora TM Ltda

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

Sócios-gerentes: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi

transporte moderno

REDAÇÃO:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis

Editora assistente: Valdir dos Santos

Redatores: Francisco Célio dos Reis (caderno São Paulo), e Gilberto

Penha

Revisora: Margarida Bezerra Leite

Assessor Econômico: Jorge Miguel dos Santos

Colaboradores: Alcísio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhorões (pesquisa), Marco Piquini (Londres), Fernando Leal

(São Paulo), Robson Luiz Martins, Marcelo Vigneron e Vânia Coimbra (fotos)

Arte e Produção: Waldemar Schön

Dirator Responsável: Neuto Gonçalves dos Reis (MTB nº 8538)

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua

Said Aiach, nº 306 - fone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo - SP.

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

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

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi

Gerente: José Maria dos Santos

Representantes: Carlos A. B. Criscuolo e Adilson Teixeira

Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Representante para Santa Catarina e Paraná: Spala Marketing e

Representações - (Gilberto A. Paulin) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (041) 225-1972 - Curitiba, PR.

International Advertising Sales Representatives

Coordinator For International Advertising:

Brazmedia Overseas, 54 Queens Road Waltham Cross, Hertz, Eng-

land, Phone 76 3435 U.S.A.; The N. de Filippes Corporation 383

Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone 30 7686, Telex (23)

236869

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

Rua Said Aiach nº 306, São Paulo, SP.

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia S. Pereira

Circulação: Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição: Distribuidora Lopes



ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): 2,3 OTNs. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach nº 306, telefone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo, SP - Preço de exemplar avulso: Cz\$ 150,00. Edições Especiais: Cz\$ 225,00. Temos em estoque apenas as últimas edições.



INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULAÇÃO

TEL.: 884-2122

TELEX (011) 35247

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrado no 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22.11.76. C.G.C. nº 53.995.554-0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673.

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.

GARTAS

Protestos contra os "péssimos" DER-MG nega falta de controle serviços da Viação Itapemirim

Lendo a edição nº 287, de TM, tomei conhecimento das pretensões da Itapemirim (na pessoa do seu presidente, Camilo Cola) de se juntar à Vasp e à Transbrasil.

Achei a idéia um absurdo, pois, ultimamente, a Itapemirim está com um atendimento muito aquém do sofrível. Os serviços aos usuários são vergonhosos e péssimos, seus veículos estão supervelhos, ultrapassados e em precário estado de conservação. Barulho por todos os lados, suspensão não existe, lataria péssima, ar condicionado ensurdecedor, etc.

A última viagem que fiz foi em 17.01.88 - faço esse percurso uma vez por mês - de Caratinga a São Paulo. Peguei um ônibus-leito e fui tratado como pingente.

Não havia manta nem tampouco a mísera cartela de lanche (tudo incluído na passagem). (...)

Resultado: fiz uma viagem das 19 às 8h num ônibus refrigerado e sem os equipamentos necessários. Fica aí uma dúvida: como é que um empresário que não cumpre seus compromissos para com o usuário no seu ramo principal pode ter a pretensão de participar de serviços aéreos onde as exigências dos passageiros são muito maiores?

Sugiro a TM uma reportagem com os passageiros da Itapemirim que fazem o percurso do "leste mineiro". Vocês não irão acreditar.

Euclides Sampaio - rua do Canal 205, Vila Guilherme - São Paulo-SP.

Causou estranheza e mal-estar no DER-MG, especialmente no âmbito desta Diretoria, notícia inteiramente infundada, publicada em "Atualidades" de outubro de 1987, sem ouvir este Departamento, relativa à presumível falta de controle de passageiros de ônibus intermunicipais.

Se sonegação existir, por parte das empresas de ônibus intermunicipais, estarão elas sujeitas ao rigor da Receita Federal e ainda à nossa Fiscalização. Até o momento, não comprovamos as irregularidades denunciadas.

Sobre o "sistema arcaico de cálculo de tarifas", lembramos que a planilha tarifária é a mesma existente em todo o país (sujeita ao Ministério da Fazenda, CIP e Seap) e que o PMA de 92 500 km/ano foi comprovado através de

cálculos das quilômetros percorridas nas diferentes linhas do estado. Tal PMA, evidentemente, é menor que o do DNER (140 000 km/ano), já que este controla os percursos entre os diversos estados da Federação, portanto, bem superior ao desenvolvimento no Estado de Minas Gerais.

Podemos ainda adiantar que o DER-MG tem controle efetivo sobre a frota e que os veículos registrados neste Departamento são efetiva e rigorosamente vistoriados para este fim.

Engº Henrique Carlos Horta Filho - Diretor de Transporte Coletivo Intermunicipal do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais - Belo Horizonte-MG

TRANSPORTANDO E DISTRIBUINDO PRODUTOS TÊXTEIS DESDE 1928 COM A MAIS AMPLA COBERTURA DE SEGUROS.



AS MAIORES EMPRESAS DO BRASIL TRANSPORTAM E DISTRIBUEM SEUS PRODUTOS PELA "SL"

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL:

Praça João Mendes, 52 • 3º Andar • Tel. (PABX) 37-1197 • São Paulo

FILIAIS: São Paulo • Rio de Janeiro • Belo Horizonte • Campinas • Americana • Sorocaba.



CARTAS

O Marcopolo que era Nielson

Sou leitor desta revista e apaixonado pelos ônibus, que acompanho há 25 anos. Apesar de sentir falta de uma publicação especializada, às vezes, me entusiasmo com bons trabalhos, como a recém-publicada reportagem sobre a Viação Cometa ("Maiores do Transporte"). Tenho certeza de que dezenas de outras empresas mereciam trabalho igual.

Tomo, entretanto, a liberdade de fazer duas críticas, apesar de atrasadas, e que espero sejam recebidas como construtivas. As duas se referem à edição de junho de 1987, quando duas reportagens sobre ônibus apresentaram falhas que considero sérias para uma revista da qualidade de TM.

A primeira delas se refere à reportagem sobre o trolebus da Mercedes, flagrado pelo repórter na ci-

dade de Araraquara-SP. Para quem não mora em São Paulo, poderia parecer um furo de reportagem. Porém, para os paulistanos como eu, interessados em ônibus, ficou uma má impressão, já que o motivo da reportagem trafegou durante boa parte de 1986 nas linhas da CMTC pela cidade. Eu mesmo o utilizei por diversas vezes na linha 408A-Cardoso de Almeida/Machado de Assis, pintado exatamente como trafegou em Araraquara.

O segundo ponto refere-se à reportagem sobre a linha Colatina-Porto Velho. Na página 34, o repórter diz que embarcou num Marcopolo da São Geraldo. Não é preciso, entretanto, ser especialista no assunto para identificá-lo em duas fotos da matéria como sendo, na verdade, um Nielson. (...)

Freqüentemente, leio em

revistas do gênero solicitações de pôsteres e fotografias, o que foge à linha de trabalho das editoras. Havendo oportunidade, agradecer-se fosse sugerido aos leitores um contato com nossa empresa, especializada em cartões postais de aviões, ônibus, caminhões, trens e navios. Solicito também informações sobre custos de anúncios.

Lineu Carneiro Saraiva – sócio gerente da Aero-hobby Ltda. – Caixa Postal 140 – 13 500 Rio Claro-SP.

TM agradeço os elogios à matéria sobre a Cometa. Ao realizar a reportagem em Araraquara, onde surpreendeu o trolebus Mercedes, a revista desconhecia as experiências anteriores em São Paulo. De qualquer maneira, o trabalho teve o mérito de ter sido o primeiro a revelar, para todo o Brasil, detalhes que a fábrica só di-

vulgaria alguns meses depois.

TM errou. O "Marcopolo", na verdade, era Nielson. Quem quiser pôsteres é só pedir para o Lineu. Quanto ao anúncio, estamos comunicando seu interesse ao Departamento Comercial.

Parabéns pelo Prêmio Volvo

Em nome da Diretoria, cumprimento a prestigiosa revista **Transporte Moderno** pela conquista do Prêmio Volvo do Brasil, com a reportagem "O Vietnã Brasileiro".

Rubens Lessa Carvalho – presidente do Setpemp – Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de Minas Gerais – Belo Horizonte-MG.



Linha Rodoviária

Qualidade e tecnologia já testadas!



Há 35 anos que o nome Massaari representa tecnologia de ponta na linha rodoviária.

É o resultado de um investimento constante no desenvolvimento da própria tecnologia. Investiu sempre nos melhores equipamentos e



nos melhores profissionais.

Investiu muito para saber o melhor produto para nosso chão.

Por isso, quando pensar em espargidores, carretas, tanques, furgões oficina, etc... Pense Massaari.



MASSARI S.A. INDÚSTRIA DE VIATURAS

FÁBRICA E VENDAS:

Estrada Amedeo Massaari, 85 - CEP 08580 - Itaquaquecetuba - SP - Brasil - Fone (011) 464-1811
Telex (011) 39354 MIUS BR

VENDAS:

Av. Francisco Matarazzo, 350 - CEP 05001 - São Paulo - SP - Brasil - Fone (011) 825-4533
Telex (011) 52380 MIUS BR

Tarifas: entre a técnica e a prática

Saudada com entusiasmo pelos transportadores rodoviários, a liberação, pelo governo, dos fretes de cargas começa a mostrar seus primeiros desdobramentos.

Reagindo ao reajuste de 30% anunciado pela NTC logo após a fim da longa tutela e à intenção dos transportadores de “zerarem” uma brutal defasagem (de cerca de 68%) até o final de março, a Abec – Associação Brasileira dos Embarcadores de Cargas foi bater às portas do Ministério da Fazenda. E nem mesmo procurou disfarçar uma certa nostalgia dos tempos em que a Seap zelava pelos interesses dos seus associados.

Além de desaprovarem o aumento de 30% e reclamarem da falta de transparência das decisões da NTC, os embarcadores ensaiaram uma grave denúncia.

Graças ao artifício de suprimir de seu livreto de tarifas as tabelas de fretes mais em conta (como lotação, grandes massas, industrial e fertilizantes), a associação dos transportadores teria aberto caminho para reajustes de até 557% durante o ano de 1987, quando os índices liberados pelo governo acumularam apenas 394% no mesmo período. Explica-se: a única referência que restou foi a tabela de carga comum fracionada, exatamente a mais onerosa de todas.

A própria NTC admite que, diante do “arrocho” imposto pelo CIP, as tabelas escamoteadas tornaram-se absolutamente irreais e, em muitos casos, não cobriram nem mesmo o preço do carreteiro. De qualquer maneira, quem conhece o mecanismo de reajuste de tarifas sabe que o que se faz, normalmente, é aplicar os percentuais autorizados pelo CIP sobre os fretes praticados. Raramente se trabalha com os cruzados por tonelada da tabela oficial, o que reduz bastante o alcance da suposta manobra.

Concebidas em 1982 pela NTC, as tabelas suprimidas buscavam reduzir os fretes para cargas não fracionadas através da utilização de veículos mais pesados e de maior rapidez no carregamento e descarga.

Para ficar apenas num exemplo, a tabela de grandes massas foi montada a partir de uma carreta pesada (26 t de carga líquida), cujas despesas administrativas e de



terminais não ultrapassavam 28,5% do mesmo custo pesquisado para o transporte de uma tonelada de carga comum fracionada (até 4 000 kg por despacho).

Acostumado à conta de chegar da comissão sobre o frete- carreteiro, o setor caiu, portanto, no extremo oposto. E acabou, assim, amordaçado por um sofisticado modelo onde só a frota própria tem vez. No atual sistema tarifário, não há lugar para o excesso e a escassez de carreteiros ou para caminhões pouco adequados à carga contratada.

Um trabalho inútil? Nem tanto. Quase sempre, um bom modelo teórico constitui meio caminho andado para a solução do problema. Assim, a NTC faria melhor se, em vez de escamotear tabelas, procurasse adaptá-las à realidade. Ou seja, introduzir um corretor empírico para o valor técnico.

Imagine-se, apenas para raciocinar, uma empresa operando com 30% de frota própria e 70% de carreteiros. Se o frete-carreteiro estiver 20% abaixo do frete-peso da sua especialidade (deduzido o lucro), ela poderá conceder desconto de 14% (20% de 70%). O coeficiente de ajuste ao mercado seria então de 0,86. Inversamente, um frete-carreteiro 20% superior ao frete-peso (sempre abatida a margem de lucro) acarretaria aumento de 14% na tarifa (coeficiente de ajuste de 1,14).

Resta saber se tal mecanismo não acabaria se transformando, como muitos outros, em mais uma conta para o rosário de fórmulas do sempre citado e pouco praticado Manual do Sistema Tarifário da NTC.