

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL – Nº 247 – AGOSTO, 1984 – Cr\$ 2.200,00


Editora T.M. Ltda.



O futuro está na Transpo



**Declarada guerra
ao roubo de cargas**



Retrato de uma divisão que multiplica resultados.

A Kwikasair Air Express, Divisão Aérea da Kwikasair, foi criada para tornar ainda mais ágil a distribuição física de produtos, oferecendo prazos de entrega absolutamente inéditos entre os grandes centros produtores/consumidores.

Para que isso fosse possível, a Kwikasair Air Express já nasceu dotada de todos os recursos que

fizeram o sucesso da Kwikasair, nos últimos 10 anos.

Ela mesma uma inovação, a Kwikasair Air Express incorpora as últimas novidades implantadas no serviço de encomendas urgentes. Rádio-comunicação frota/terminais, coletas automatizadas, controles de rotas e cargas processados em computadores de última geração,

despachos desburocratizados.

Respostas a um mercado em permanente transformação.

Kwikasair Air Express.

Como você pode ver, a imagem moderna de uma empresa preocupada em contribuir para multiplicar resultados nos negócios de seus clientes.

E nos seus próprios, é claro.

Air
Express **KWIKASAIR**

Centrais de Coleta **SÃO PAULO** (011) 295 0611/0416/0616 **BELO HORIZONTE** (031) 441 2184/8226 **BRASÍLIA** (061) 233 0900/0765 **CAMPINAS** (0192) 31 8822 **CURITIBA** (041) 233 4544 **GOIÂNIA** (062) 224 4344 225 3035 **MANAUS** (092) 234 2274 **PORTO ALEGRE** (0512) 42 9344 **RIO DE JANEIRO** (021) 391 0525/9607 **SALVADOR** (071) 246 1475/2896 **SÃO JOSÉ DOS CAMPOS** (0123) 21 8588

O-370 poderia ter três anos de garantia

A maior novidade e, sem dúvida, a de maior impacto que deveria ser anunciada ao mesmo tempo que o lançamento do ônibus O-370, o rodoviário pesado da Mercedes-Benz, era a de que aquele veículo teria uma garantia de três anos contra a corrosão. A iniciativa surgiu graças à nova tecnologia aplicada naquele ônibus, desde o processamento do esmalte sintético em estufa a mais de 80°C, a estrutura integral e até a aplicação de 5 mil pontos de solda, em substituição a 6 mil rebites. A medida, no entanto, não passou das pretensões dos entusiasmados engenheiros da empresa, esbarrando no departamento de marketing, o qual levantou que a garantia contra ferrugem no O-370 aborreceria os clientes proprietários dos O-364, veículo para o qual não haveria condições de se estender a proteção porque sua tecnologia não é condizente à do moderno 370, projetado nos anos 80. De outra forma, segundo fontes da MBB, a medida poderia também, de alguma forma, causar uma retração nas vendas do antecessor.



Os empresários de ônibus urbano da capital paulista, devidamente assessorados por sua entidade, a Transurb, estão cada vez mais preocupados com a segurança para a prestação de seus serviços, ao se basearem nas estatísticas da entidade e, principalmente, na prática diária do transporte coletivo urbano.

Os assassinatos de motoristas estão se tornando corriqueiros e, numa trágica ilustração do alcance desse problema, um deles ocorreu em Itaquescetuba, quando um empresário foi baleado pelas costas e roubado. Estéfano Agostan, no dia 6/8/84 "cobria" a falta de um motorista em uma das linhas de sua empresa e, ao terminar seu turno, foi assassinado e assaltado.

À parte da revolta que tais fatos despertam entre operadores de ônibus urbanos e, agora, entre os próprios empresários, deve-se registrar que entre janeiro

NTC quer usar ISTR para renovar frota

A NTC está propondo ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem que seja destinada uma parcela do ISTR para criação de um fundo de financiamento à renovação de frota, que já atinge o seu limite técnico de operacionalidade.

Esta proposta está sendo vista com bons olhos pelo Diretor de Transporte de Carga do DNER, Moacir Berman, mas a NTC ainda apresentou outra, visando a transformar o pagamento do ISTR em ISS, permitindo melhor fiscalização sobre o recolhimento, que ficaria a



de 1983 e outubro do mesmo ano houve 2125 assaltos na capital paulista e um prejuízo de aproximadamente Cr\$ 70 milhões.

Autoridades, empresários e a Transurb têm-se articulado para tentar pelo menos reduzir a frequência dos assaltos. Com dados que demonstram que 70% dos assaltos ocorrem depois das 18 horas e com incidência de 42% do total acontecendo na zona sul, a Transurb vem criando uma série

de soluções para prevenir e reprimir os assaltos.

As sugestões começam com a checagem dos ônibus em percurso, de maneira difusa, ou seja, acionando o elemento surpresa em blitz da PM. Neste caso, argumentam as autoridades que algo já vem sendo feito e os resultados nunca correspondem às necessidades. Acaba-se chegando a resultados que surpreendem e, ao mesmo tempo, dificultam a

ação policial. Por exemplo: nas blitz já realizadas, os policiais se espantaram com a quantidade de passageiros armados nos coletivos, o que dificulta identificar quem é quem.

Outras sugestões vieram à baila: propôs-se que a PM destacasse um certo número de viaturas no horário de pico de assaltos, tendo a missão de cada uma delas realizar dez batidas "incertas" (gíria que agrega o elemento surpresa). Para facilitar o trabalho destas viaturas, os motoristas acenderiam seu pisca-alerta quando sentissem qualquer movimento estranho no interior do ônibus ou fora dele — ao pressentir, por exemplo, que um veículo suspeito está seguindo o ônibus. Assim, a própria sinalização do veículo servirá para coibir eventuais abordagens dos assaltantes e, ainda, funcionará como um alarme para aquelas viaturas da PM que estiverem por perto.

CMTC instala cofres para evitar assaltos

A CMTC, seguindo recente diretriz do governo municipal de São Paulo, está reformulando seus procedimentos de manutenção e, com isso, aumentando sua produtividade. Agora, suas oficinas estão reformando, mensalmente, 35 ônibus (diesel e trolebus), quase o triplo do que o Departamento de manutenção consertava em passado recente.

A nova sistemática da empresa para a área, chega a detalhes mínimos em direção à otimização.

Após um trabalho investigativo, a CMTC

descobriu que, retirando as calotas dos ônibus executivos da empresa, haveria uma perfeita dissipação de calor. A variação de calor alterava as características das graxas e óleos lubrificantes e, conseqüentemente, causava danos aos eixos.

A nova política de manutenção da empresa também é acionada de maneira mais ampla, para elaborar relatórios mensais sobre cada modelo de ônibus de sua frota, com a finalidade de ter melhor análise dos diferentes tipos de veículos que possui.

Fepasa abre ramal modernizado

Dando prosseguimento ao plano de modernização da ligação ferroviária Campinas-Santos, foi inaugurado oficialmente o primeiro trecho da variante Helvétia-Guaianã.

O trecho de 10 km entre Helvétia e Pimenta, variante que substitui as vias da antiga Ituana, evitará a entrada das máquinas de bitola estreita nos pátios de Paulínia e Boa Vista para receber as composições oriundas da Refinaria do Planalto (Replan). Através desta variante, os trens poderão ser levados por locomotivas de bitola larga até o pátio de Pimenta, onde serão transferidos para as de bitola métrica.

O plano de modernização da ligação Campi-



nas-Santos envolve a construção de 78 km de via em bitola mista (1,00 e 1,60 m) além da implantação de terceiro trilho em 155 km de via entre Boa Vista (Campinas) — Helvética e Guaianã (Mairinque) — Paratinga (Santos).

Este empreendimento visa eliminar o principal gargalo operacional

existente na malha da ferrovia. O trecho Campinas-Santos, linha de importância vital para o corredor de exportação, é responsável pelo movimento de 6,7 milhões de toneladas/ano.

Através da modernização, a Fepasa poderá triplicar o volume transportado por este corredor.

ocupações do Contran. Prova disto é o cadastro de um "micro-ônibus modelo Kombi, em classe não determinada". Como se sabe, o registro de veículos dotados de alterações estruturais requer projeto realizado por engenheiro. Neste caso específico, se tal projeto existe, deveria, no mínimo, classificar o veículo.

★★★★★
"Segunda feira será um dia negro para nós", declaração de Bernadino Rios Pim, presidente da Rodonal, ao receber a notícia da aprovação, no dia 20, da Portaria Contran, que permite aos ônibus de turismo trafegarem em linhas regulares.

A única oportunidade para derrubar tal Portaria, segundo um dirigente do DNER, seria aproveitar, dentro da Regulamentação do Transporte Rodoviário

de Passageiros, atualmente em estudos, o item "revogam-se as disposições em contrário".

★★★★★
O prazo de 28 de agosto para enviar ao Ministério dos Transportes todas as portarias e instruções referentes ao registro dos transportadores rodoviários de carga será fielmente cumprido, segundo garantiu o Diretor de Transporte de Carga do Departamento Nacional de Estrada de Rodagem, Moacyr Bertran. Ele disse que a comissão encarregada já está com seu trabalho praticamente cumprido, e todos os atos estarão concluídos a tempo. Será?

★★★★★
O porto de Manaus obteve crescimento, total comparativo, entre 1982 e 1983, de 24% na navegação de cabotagem. Crédito que deve ser dado ao ro-ro.

Descaso e corte de verbas prejudicam rodovias

Segundo cálculos do Geipot, serão necessários no próximo triênio cerca de Cr\$ 1,5 trilhão para recompor nossa malha rodoviária e mais Cr\$ 380 bilhões ao ano para restaurar parte do que já existe.

Alertando para a gravidade do problema, o presidente daquele órgão, Marcelo Perrupato e Silva, diagnosticou em julho passado, na cidade de Belém, o resultado de nossa política dirigida à circulação de riquezas no país. Disse ele que "os custos de restauração e conservação crescendo geometricamente pelo não atendimento na época oportuna acumulou um conjunto de prejuízos que, agora sim, não estão a afetar somente o setor rodoviário, mas a Nação como um todo."

O aporte de recursos para melhorar esta situação vêm sendo esvaziado gradativamente e, hoje, o DNER já não recebe qualquer recurso proveniente do IULCLG (Imposto Único) desde 1981. Naquele ano o DNER já não recebia



praticamente nada e sua participação chegou a zero em 82.

Em 1981, com a extinção do FND (Fundo Nacional de Desenvolvimento), a Seplan vinculou seus recursos à União, "sem qualquer vinculação a órgão, programa, fundo ou despesa." Por tabela, a parcela do Fundo Rodoviário Nacional destinada ao DNER desapareceu e este departamento ficou sujeito a dotações da Secretaria do Planejamento, sem qualquer amparo legal para compor seu orçamento e, portanto, ficando ao sabor das circunstâncias conjunturais do mercado financeiro.

Nova estação brasileira para comunicação marítima

A Embratel inaugurou este mês a estação brasileira do Serviço Internacional de Comunicações Marítimas por Satélite, que atenderá as embarcações que navegam no Atlântico Sul, permitindo o uso dos principais serviços de telecomunicações — telefonia, telex, fax-símile e até o uso de computadores para comunicação de dados. A estação teve um custo de implantação de 3,5 milhões de dólares.

Sua entrada em ope-

ração eliminou o uso de estações em outros países para comunicações marítimas das regiões do Atlântico Sul, possibilitando, de imediato, uma redução de 38,5% nas tarifas para os serviços de telex, de 11,6% nos casos de telefonia, comunicação de dados e fax-símile, além de uma redução de 16% para as chamadas telefônicas de bordo para a terra, realizadas entre às 6 horas (GMT) de sábado às 22 horas (GMT) de domingo.

ATUALIDADES

Extravio de trigo, açúcar e cimento preocupa m

O trigo é o produto transportado pela Rede Ferroviária Federal que apresenta o maior índice de "perda por extravio". No período de janeiro a junho deste ano foram perdidas 620 toneladas, incluindo a diferença entre balanças de pesagem e roubo efetivo da carga. Os dados se referem apenas à regional de Juiz de Fora, que abrange os corredores de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo.

Além deste produto, o açúcar e o cimento também apresentam grande margem de roubo. No mesmo período, foram registradas "perdas por extravio" de 536 toneladas de açúcar e de 697 toneladas de cimento. Estas perdas representam 0,85% do total de trigo transportado (73 mil toneladas), 0,61% do açúcar (88 mil toneladas) e 0,14% do cimento (498 mil toneladas).

Calote a estaleiro dá apreensão

Pela primeira vez um estaleiro brasileiro entrou com pedido de arresto (retomada) contra uma empresa de navegação nacional por falta de pagamento de suas embarcações já entregues. O arresto não chegou a se concluir por que o Tribunal Marítimo aceitou o mandato de segurança impetrado pela empresa de navegação, que imediatamente iniciou negociações com o estaleiro para resolver a pendência. Até a última semana de agosto, no entanto, o estaleiro não estava inclinado a aceitar as propostas iniciais da empresa de navegação.

TRP do Paraná quer criar Federação das Empresas

Acaba de ser fundada, em Curitiba, a Rodopar - Associação das empresas de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado do Paraná, reunindo as empresas daquele Estado, concessionárias do Departamento de Serviços de Transporte Comercial da Secretaria dos Transportes. Segundo José Nolar Schaedler, presidente do Conselho Diretor, os objetivos primordiais da nova associação são, além de defender os interesses da classe, a promoção de estudos para o aprimoramento dos serviços, custos e da legislação do segmento. Outro objetivo básico, segundo ele, é a criação da

Federação das Empresas de Transporte Coletivo Rodoviário do Paraná, através da implantação de um mínimo de sindicatos. Integram também a Rodopar, David Gulin, vice-Presidente; Daniel Cattani, Fernando Campinha Garcia Cid, Octaviano Da Ros, diretores e Percy Schwind como secretário Executivo.



Garcia integra Rodopar



IDEROL S/A

EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS



IDEROL S/A

EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS

Matriz - Guarulhos - SP:
Av. Sorocabana, 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 1D95 - Pavuna
Via Dutra km 3 - Fone: (PABX)
371-4073
CEP 20000 Telex: 021 31945
Fábrica 3 - Betim-MG:

Rodovia BR 381 (Fernão Dias) km 17
Olhos D'Água Fone: 531-2311
CEP 32500 Telex: 031 2562

Escritório Regional - Recife-PE:
Av. Marechal Mascarenhas de Moraes,
4536

Sala 103 - Imbiribeira
Fones: 339-0410 - 339-1192
CEP 50000 - Telex: 081 4259

Escritório Regional - Goiânia-GO:
Rodovia BR 153, km 7
Jardim Goiás - CEP 74000
Fone: 241-9886

LINHA DE PRODUTOS IDEROL

Basculantes - todos os tipos - sobre chassis e semi-reboques.

Furgões - carga seca, frigoríficos, isotérmicos sobre chassis e semi-reboques.

Semi-reboques carga seca, graneleiros, tanques.

Reboques carga seca, canavieiros.

Terceiro eixo - para todos os tipos de caminhões.

Tanques sobre chassis.

Equipamentos para caminhões cavalo-mecânicos (5a Roda, Tanque cela).

Brooks.

Carrocerias abertas em duralumínio.

Equipamentos especiais.

Assistência Técnica permanente a todos produtos.

Garantia dos equipamentos fabricados.



Crise de passageiros dá força à carga

Para fazer face à queda na demanda de passageiros, cerca de 10% no último ano, e se preparar, em contraponto, para um estimulante crescimento no volume de carga transportada, a Vasp optou por uma solução até então inédita: a retirada de alguns assentos em seus três Airbus para aumentar o espaço destinado à carga.

Mas se a decisão é irreversível, o custo ainda pode ser alterado, e surpreendentemente para bem menos. Aristides Cury, assistente da diretoria da Vasp, explica que se, toda a transformação fosse feita na fábrica francesa, o investimento atingiria cerca de 500 mil dóla-



res, mas, como o serviço será feito nas próprias oficinas da empresa paulista, esse valor poderá cair a praticamente zero, pois a Airbus tem interesse no sucesso da experiência e pode nem cobrar pela confecção dos kits em troca de uma exploração da imagem.

O projeto consiste em reservar a parte traseira da cabine para acomodação de carga. A redução do número de assentos de 240 para 159 abrirá espaço para a colocação de mais 6 t de carga, em média, que se somarão às 12 t normalmente carregadas. Isso será feito

com a montagem de um kit para três pallets-padrão, reforçado, em cada avião. O serviço, que inclui a retirada do revestimento interno e do piso, além da colocação de cobertura plástica nas janelas, levará uma semana por aeronave, a partir da chegada dos kits.

Outra vantagem dessa adaptação é que vai permitir, sempre que necessário, a readaptação da aeronave, sendo que nesses casos, será suficiente um período de apenas oito horas para recolocar os bancos ou, mais uma vez, o kit para os pallets. Tudo, portanto, sendo feito dentro de um simples pernoite, sem atrasar a operação normal da empresa.

Estaleiros vêm aumentando sua crise

O Almirante Walter Vilela Guerra, presidente do grupo Milha, que detém o controle acionário dos estaleiros Só e Ebin, acredita que a crise na indústria naval venha a se agravar ainda mais, mesmo na hipótese de uma retomada da economia brasileira.

Na opinião dele, o agravamento da crise se dará, não por questões de ausência de demanda, mas devido à existência de muitos estaleiros operando numa mesma faixa de tonagem de navios, não havendo condições financeiras de suprir a todos e ao mesmo tempo.

“O estaleiro Ebin foi o primeiro a ser atingido porque foi um dos primeiros a terminar suas encomendas”, diz ele. Hoje, o Ebin, localizado em Niterói, está com apenas 60 homens trabalhando em reparos navais, embora já tenha construído embarcações de até 5 mil 700 toneladas de porte bruto.

O estaleiro Só, no Rio Grande do Sul, que já exportou navios de 8 mil 900 toneladas de porte bruto, hoje trabalha também com reparos para a totalidade da frota fluvial que opera nos rios dos países do Cone Sul.

Scania implanta consórcio de ônibus

A primeira reunião dos grupos consorciados exclusivos para aquisição de chassis Scania — são 2 grupos, contando um com 18 participantes e 19 para outro, ambos com um total de 36 cotas — foi a ocasião propícia para o esclarecimento do sistema operacional desta alternativa de crédito para o urbano e rodoviário de passageiros.

Primeira constatação: lances inferiores aos praticados no consórcio para caminhões. Caso a tendência observada durante esta reunião prossiga, não deverão ultrapassar a 15% do valor total, quantia inferior aos 20% necessários para a entrada num CDC.

Quanto ao bônus oferecido para o cliente — geralmente a mesma quantia paga para a administração dos



grupos, ou seja 7% — inexistente uma prática já definida.

Segundo fontes ligadas a este segmento, o oferecimento de bônus é realizado pela concessionária negociadora da cota. Por se tratar de uma venda direta, ao invés do costumeiro desconto, existe a bonificação.

Já que o consórcio para chassis atua em um segmento especializado e inferior quanto ao volume de negociações ao

de caminhões, este bônus deverá ser incorporado às negociações entre cliente e concessionário, onde serão incorporadas propostas quanto ao menor custo para manutenção, acessórios, etc.

Para a administração Batistella a ocasião foi aproveitada para o convite à primeira reunião do consórcio de carrocerias Nielson, realizada no dia 15 de agosto em Belo Horizonte.

Também em reuniões

realizadas para grupos de 36 participantes durante um período de 18 meses, o bônus oferecido à clientela Nielson já está determinado: o total da taxa de administração poderá ser retirado em equipamentos pelo cliente, quando da entrega do produto.

O custo “zero” de administração para o cliente, pago pela encarregadora à administradora, deverá ser absorvido na demanda para a empresa.





SCANIA

Quando as condições de trabalho exigem um motor potente e seguro.

Em determinadas aplicações um motor não pode falhar. No mar, por exemplo.

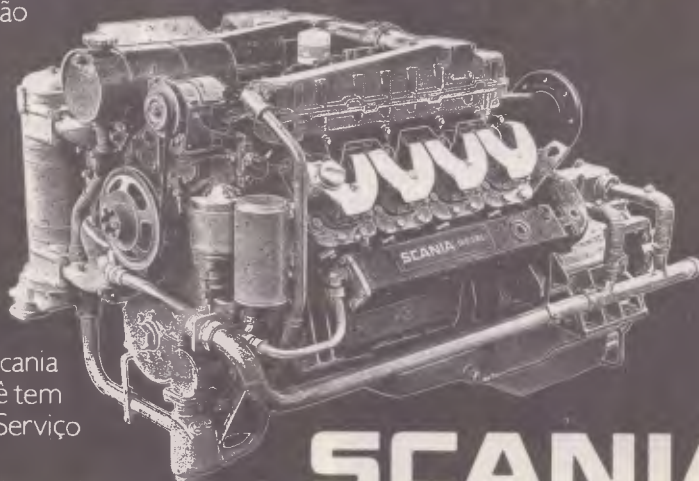
É preciso um motor confiável, que opere com firmeza em todas as tarefas. Scania é esse motor.

Baixo consumo, facilidade de instalação e manutenção e longa vida útil são os fatores determinantes na escolha. Scania é esse motor.

Equipe sua embarcação com potência e segurança, escolhendo o melhor motor. Scania é esse motor.

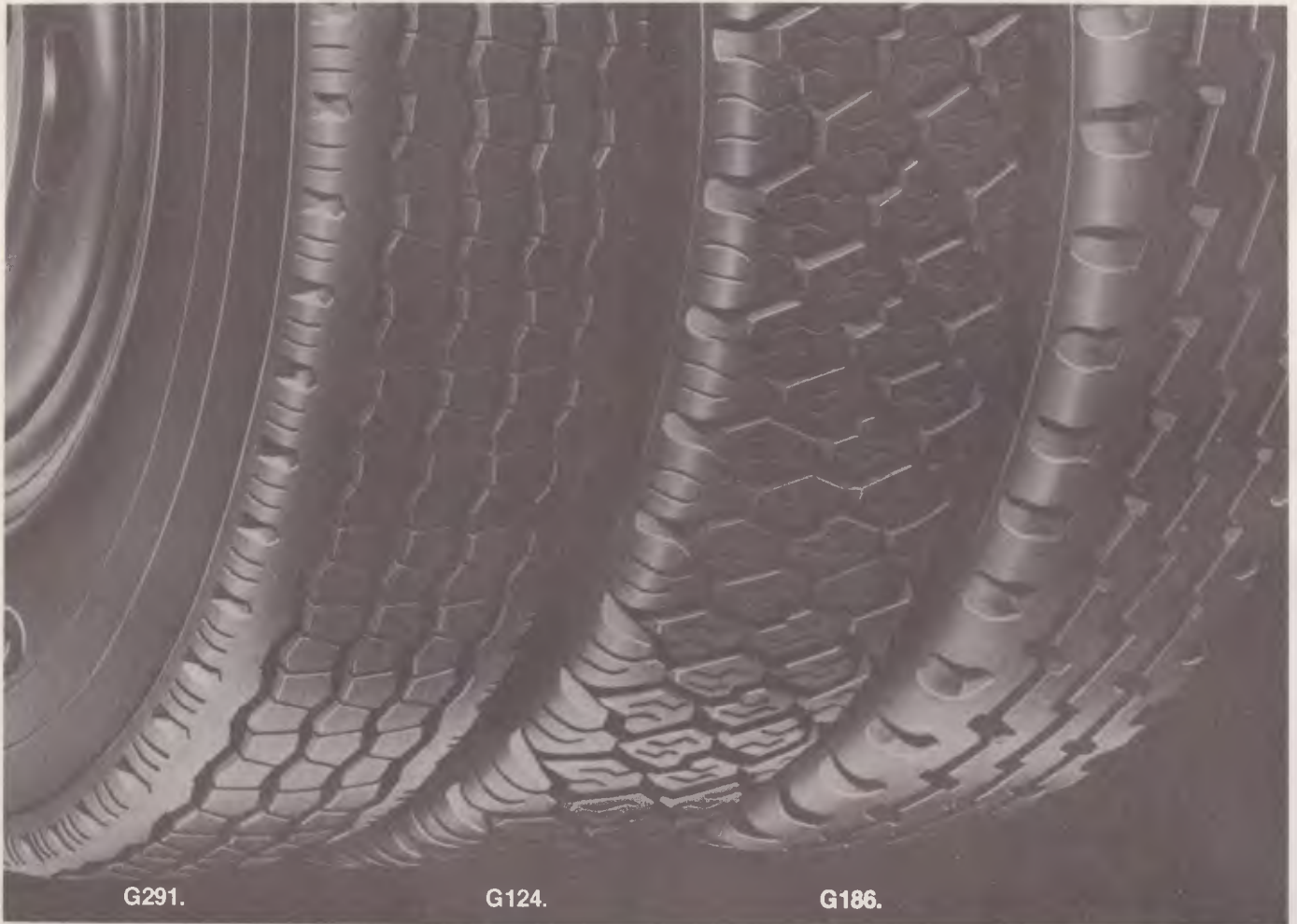
Através da Rede de Assistência Técnica Scania espalhada estrategicamente por todo o país, você tem total garantia operacional com Peças Genuínas e Serviço e pessoal especializado em Scania.

Consulte o Concessionário Scania ou diretamente a Saab-Scania e comprove as vantagens que só o Scania oferece.



SCANIA
mais potência com economia

Linha G Unisteel Goodyear.



G291.

G124.

G186.

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.

De volta à trincheira

Lembro-me bem da derradeira frase do meu último editorial na TM. "Definitivamente, esta velha trincheira vai deixar saudades", proclamei em fevereiro de 1982, já de malas prontas para partir em busca de novos desafios.

Convidado pelo Presidente Thiers Fattori Costa assumi, então, a Secretaria Técnica da NTC onde, ultimamente, vinha funcionando, interinamente, como Diretor Executivo.

Ter desempenhado tão destacadas funções será sempre motivo de justificado orgulho. Foram tempos de intenso trabalho e aprendizado. A minha passagem pela NTC constituiu-se em excelente oportunidade para acumular informações e colocá-las no papel.

Da feliz combinação entre o conhecimento do técnico e a criatividade do jornalista, resultou por exemplo, a série de livretos "A Verdade Sobre...". Depois dela, certamente, a literatura brasileira sobre transporte rodoviário de carga tornou-se menos escassa.

No dia-a-dia da NTC desenvolvi também inúmeros estudos para fundamentar as reivindicações do setor e incontáveis trabalhos para a roda-viva dos Conets, congressos, seminários e que tais.

No setor de fretes, participei ativamente da reformulação do sistema tarifário, da implantação do processamento de dados e do constante corpo-a-corpo que tem sido o relacionamento do setor com o Conselho Interministerial de Preços.

Fui também assíduo colaborador das publicações da Secretaria de Comunicações da NTC e mantive uma coluna semanal sobre o transporte rodoviário de cargas, na seção "Marinha Mercante" de "O Estado de São Paulo".

Como executivo de uma gestão particularmente bem sucedida, assisti ao nascimento da Fenatac — Federação Nacional das Empresas de Transportes de Carga. Acompanhei, desde o início, o longo processo de regulamentação do transporte de cargas perigosas e cheguei a elaborar um festejado manual técnico sobre o assunto.

Por último, devo registrar minha discreta contribuição para o demorado parto da lei



7092 e do decreto 89 874, disciplinando o transporte rodoviário de bens. Para o bem ou para o mal, a atual Diretoria da NTC ficará na história como aquela que, superando quarenta anos de expectativa dos transportadores, conquistou, finalmente, a regulamentação do setor.

Por isso, deixar minhas funções jornalísticas e administrativas na Editora não significou um adeus às armas. Pelo contrário, prossegui, por outros meios, a luta pelo aperfeiçoamento do nosso transporte.

Tenho certeza de que a longa convivência com os líderes do TRC, os técnicos do Governo e os colegas da NTC não foi em vão. Os trinta meses passados na "casa do transportador" — que, confesso, deixei com certo pesar — valeram por um verdadeiro curso de pós-graduação.

Hoje, dois anos e meio após aquela nostálgica despedida, aqui me têm os leitores de regresso. Com satisfação, reencontro uma TM tão atuante e combativa quanto a dos velhos tempos.

Os que aqui resistiram souberam conduzir a revista com a mesma firmeza e independência que sempre marcaram a minha atuação. Boa prova disso é o Prêmio Mercedes de Jornalismo, o mais recente troféu conquistado pela revista.

Financeiramente, a empresa manteve — e, até aumentou — sua tradicional solidez.

Tudo isso, somado à experiência acumulada, facilitará bastante a minha tarefa de continuar guarnecendo esta velha trincheira — e, se possível, de cavar outras.

As distorções do frete-valor

No dia-a-dia do Transporte Rodoviário de Cargas-TRC, generosos descontos nos fretes são, antes, a regra que a exceção. O irrequieto empresário Valmor Weiss, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes do Estado do Paraná-Setcepar confirmou à revista "BR" de novembro de 1982 que "abatimentos de até 60% sobre a tabela oficial são a triste realidade do TRC".

Ao colocar o assunto em letra de forma, a NTC desafiou um arraigado tabu. Os freqüentes conciliábulo da classe transformam-se, quase sempre, num gigantesco coro nacional de lamentações contra a "concorrência desleal" ou os "fretes predatórios", do setor. Alguns empresários, no entanto, não gostam que o problema transpire para o público externo. Preferem tapar o sol com a peneira.

Para esses transportadores menos esclarecidos, ao tratar do assunto, a imprensa não está apenas registrando antigas e conhecidas mazelas, mas gerando fatos nocivos ao transportador ou, no mínimo, fornecendo munição aos usuários do TRC.

Numa atividade competitiva com o transporte rodoviário de cargas até há pouco, um dos últimos redutos da concorrência perfeita no país —, nada mais natural que os empresários, com ou sem imprensa, continuem fazendo do preço menor uma decisiva arma de comercialização.

Diga-se que o excesso de oferta de transporte em relação à procura é reconhecido até mesmo pelo Ministério dos Transportes. Sem esse providencial desequilíbrio, dificilmente teriam transitado pelo Governo e o Congresso a Lei 7092 e o Decreto 89 872, regulamentando o TRC. Em ambos os documentos, um objetivo comum: conter a oferta, sem ferir as normas da "sadia competição", "segundo as regras do mercado".

Não é preciso ser economista para saber que, na concorrência perfeita, se a oferta cresce, o resultado pode ser um preço de venda abaixo do custo.

A PRÁTICA DIVORCIADA DA TEORIA

No entanto, a decantada "competição desleal" que impera no TRC vai muito além do mero "jogo de cintura" das tabelas de fretes ou dos reflexos da irrevogável lei da oferta e da procura.

Na verdade, como denunciou o presidente do Setcepar, o que existe é um completo divórcio entre as tabelas técnicas de frete-peso do Conselho Nacional de Estudo de Transportes e Tarifas-Conet e as tarifas realmente praticadas.

Não é segredo para ninguém que os cruzeiros por tonelada aprovados pelo Conselho Interministerial de Preços-CIP são, quase sempre, meras figuras de retórica. Dos exaustivos cálculos da NTC, muitas vezes, salvam-se apenas os percentuais, que a maioria dos transportadores, para piorar a situação, aplica diretamente sobre o frete de mercado e não sobre a tabela "cheia".

O intrigante nessa estória é que, embora a rentabilidade do TRC não seja lá essas coisas (veja nossas edições sobre "Os maiores do transporte"), o setor está longe do juízo final.

Se os estudos do Conet, embora contendo uma ou outra folga, não chegam a ser propriamente superdimensionados, como explicar esse aparente paradoxo?

A exploração do carreteiro, a degradação da qualidade do serviço, a utilização de frota já depreciada, a sonegação de impostos, o sub-emprego e até a "sorte" (o transportador, geralmente, "banca" o risco da maioria dos seguros) constituem parcelas indispensáveis de uma explicação mais completa.

No entanto, o carro-chefe da diferença é, certamente, o frete-valor (como os transportadores gostam de chamar essa inesgotável fonte de receita) ou *ad-valorem* (como os transportadores não gostam que os outros chamem esse componente do frete).

FRETE-VALOR DUPLICA A RECEITA

Há mais de quarenta anos incorporado aos "usos e costumes" do TRC, o *ad-valorem* é um percentual (variável de 0,3% a 1,2%) e crescente com a distância, que o transportador aplica sobre o valor da nota fiscal da mercadoria e acrescenta ao frete-peso.

O frete-valor passou a integrar as tabelas de tarifas a partir de 1940 — mais precisamente, a partir do Decreto 11 667, de 11/12/1940, do Governo do Estado de São Paulo.

Meses depois, foi incorporado às tabelas ferroviárias pela Portaria 84, de 17/02/41, do Ministério da Viação e Obras Públicas. No transporte rodoviário, sua cobrança foi autorizada em 20 de março de 1945, por despacho do Coordenador de Mobilização Econômica, publicado no Diário Oficial.

Em 1959, chamado a opinar sobre o assunto, o Conselho Coordenador de Abastecimento, órgão subordinado à Presidência da República e integrado por vários Ministérios, achou conveniente manter-se a cobrança do frete-valor. A partir daí, os critérios de cálculo foram uniformizados e o *ad-valorem* passou a figurar em todas as tabelas de fretes do TRC.

Não existe, no entanto, nenhum decreto ou lei tornando sua cobrança obrigatória. Tanto que algumas empresas recusam-se terminantemente a pagar esse adicional. Em algumas especialidades do TRC (o transporte siderúrgico é um exemplo), o frete valor já está incorporado ao frete por tonelada do produto.

No entanto, na maior parte dos casos, prevalece ainda a divisão da tarifa em dois componentes: frete-peso e frete-valor. A maioria dos transportadores nem mesmo aceita discutir um frete integrado ou unificado. E tem boas razões para isso.

De fato, a receita proporcionada pelo *ad-valorem* tem a vantagem de ser automaticamente corrigida pelo aumento dos preços dos produtos. Constitui-se portanto, em inteligente maneira de se driblar o controle oficial.

No entanto, sua maior virtude é mesmo a grande receita que carrega para os cofres das transportadoras. Em especialidades mais sofisticadas (como o transporte itinerante ou de encomendas), sua participação no frete não chega a ser expressiva. De maneira geral, seu peso já foi muito maior, nos velhos tempos do petróleo barato. Mas, hoje, mesmo com o encarecimento do custo do transporte, o frete-valor não é de se jogar fora.

Nos produtos agrícolas (de baixo preço),

o *ad-valorem* pesa relativamente pouco (veja tabela). Para o arroz, por exemplo, (cerca de Cr\$ 500 mil a tonelada, em julho), representaria de 3,58% a 7,0% do frete-peso (considerando-se a tabela "cheia" do Conet de "Grandes Massas").

No entanto, para produtos mais caros, a receita cresce proporcionalmente ao preço. Para o café, por exemplo (Cr\$ 2,5 milhões a tonelada), o frete-valor fica entre 35% e 18,2% do frete-peso sem desconto.

Para produtos industriais na faixa de Cr\$ 10 a Cr\$ 15 milhões a tonelada (televisores, aparelhos de som, por exemplo), o *ad-valorem* passa a ser maior que o próprio frete-peso.

Como justificar essa duplicação ou triplicação da receita? A NTC-Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga explica o frete-valor a partir de "despesas no custo operacional dos transportes que variam em função do valor do bem transportado e não apenas em razão do seu peso ou da distância percorrida".

RISCOS QUE O SEGURO NÃO COBRE

Em suma, não seria socialmente justo que "um quilo de perfume tivesse tarifa igual à de um quilo de arroz". Além do aspecto social, naturalmente, os riscos envolvidos no transporte dos dois produtos são diferentes. Diga-se que, de acordo com a legislação, o transportador é responsável pela integridade da mercadoria. Segundo a regulamentação do TRC, tal responsabilidade inicia-se com o recebimento do bem e só cessa com a sua entrega ao destinatário.

Mas, tais riscos já não estariam automaticamente cobertos pelo seguro obrigatório da carga, o RCTR-C? Na verdade, esse é um engano freqüente. Muitas vezes, confunde-se o frete-valor com o seguro obrigatório. E muitos usuários tentam isentar-se do *ad-valorem* alegando que já fazem seguro. Ora, a cobertura do seguro restringe-se (veja Resolução nº 01/82 do Conselho Nacional de Seguros Privados) à colisão, capotagem, tombamento e incêndio do veículo transportador.

Deixa de cobrir, portanto, riscos como o do roubo da carga (cada dia maior), quebras, casos fortuitos ou de força maior, demoras, greves, *lock-outs*, etc. Em suma, o frete valor existe não apenas para reembolsar o seguro mas, principalmente, os riscos que o seguro não cobre.

Se o conceito é correto, o valor das taxas é discutível. Enquanto as alíquotas do seguro obrigatório variam de 0,04 a 0,32%, o frete-valor fica entre 0,3 e 1,2%.

As taxas do *ad-valorem* chegam a ser 15 vezes maiores do que as do seguro obrigatório e em muitos casos são, certamente, exageradas. Não correspondem,

ao risco realmente suportado pelo transportador. Uma evidência disso é que algumas seguradoras oferecem cobertura contra roubo a troco de um simples adicional (no máximo, de 50%) sobre o prêmio do seguro obrigatório.

SUGESTÕES: ACABAR COM O FRETE-VALOR

Não é justo, portanto, adotar-se, no cálculo do frete-valor, os níveis máximos da tabela da NTC. Afinal, a experiência ensina que há transportes onde a empresa está sujeita a riscos muito grandes de perdas. Todavia, há outros em que tal risco pode ser pequeno ou nulo.

Na determinação desse risco deve-se levar em conta não apenas a distância do transporte (como faz a NTC) mas também outros fatores, como cubagem, embalagem e qualidade da estrada.

Naturalmente, quanto maior a cubagem, menor o risco. A possibilidade de roubo é infinitamente menor para um contêiner que para uma pequena encomenda.

Quanto à embalagem, seria impotente considerar a sua resistência à violação e à danificação. Contêineres e caixotes de madeira cintados, por exemplo, oferecem ótima proteção. Já caixotes de madeira, caixas de papelão, sacos e amarrados são apenas regulares. Simples embrulhos de papel ou materiais frágeis não embalados seriam mercadorias de alto risco.

Quanto mais precária a estrada, maior o risco de atrasos e paradas, aumentando as possibilidades de perdas, furto ou violação. Seria necessário, portanto, distinguir as rodovias asfaltadas das mistas e das de terra.

Atribuindo-se pesos a todos esses fatores, é possível construir-se tabelas onde o frete-valor variaria de zero a tetos correspondentes às atuais taxas da NTC. Assim, em vez de traduzir os excessos do frete-valor em gigantescos e desmoralizantes descontos no frete-peso, os transportadores estariam adequando esse adicional à realidade.

Outro caminho, mais radical ainda, consiste em reconhecer simplesmente, que o frete-valor já cumpriu seu papel histórico. Hoje, o melhor que fariam os transportadores seria substituí-lo por um seguro mais abrangente, capaz de cobrir todos(ou, pelo menos, quase todos) os riscos. Afinal, ao transportador cabe transportar. Para bancar riscos, existem as seguradoras.

Abolindo a inconcebível bi-dimensão da tarifa, os transportadores estariam abrindo caminho para o frete por produto, um sistema capaz de refletir melhor o custo do serviço prestado ao usuário.

Ou o TRC dá esse passo ou acabará ficando sem o *ad-valorem*. Como já não tem o frete peso justo, aí sim, não haverá como sobreviver aos descontos.

A RECEITA ADICIONAL DO FRETE VALOR						
VALOR DO PRODUTO (Cr\$ mil/t)	200 km (0,3%)		800 km (0,6%)		400 km (1,2%)	
	Frete peso = Cr\$ 21400/t		Frete peso = Cr\$ 44560/t		Frete peso = Cr\$ 167800/t	
	Frete valor (Cr\$/t)	Adicional (%)	Frete valor (Cr\$/t)	Adicional (%)	Frete valor (Cr\$/t)	Adicional (%)
200	600	2,80	1 200	2,69	2 400	1,43
500	1 500	7,01	3 000	6,73	6 000	3,58
1 000	3 000	14,02	6 000	13,46	12 000	7,15
2 500	7 500	35,05	15 000	33,66	30 000	18,20
5 000	15 000	70,10	30 000	67,32	60 000	35,76
10 000	30 000	140,19	60 000	134,65	120 000	71,52
15 000	45 000	210,28	90 000	201,97	180 000	107,27
20 000	60 000	280,37	120 000	269,30	240 000	143,03

Frete peso: Tabela cheia Conet 24-G, grandes massas, Adicional %: Relação entre frete-valor e frete-peso

Geometria

Excelente a reportagem "Alinhando a geometria para manter custos", editada na **Transporte Moderno** de Abril de 84. Concordo plenamente com o sr. Alberto Tijunelis, da Pirelli, quando ressalta a importância da convergência no prolongamento da vida útil do pneumático. Bastante corrente a afirmação de que a influência do alinhamento sobre os pneus pode ser baseada em 60% para a convergência, 20% para o câmbio, 20% para o câster e a sugestão de que "a cada 10 mil km a geometria regulada pode repercutir em até 40% de economia dos pneus".

Concordo com a afirmação do sr. Arturas Eringis, da assistência técnica da Scania, quando diz que "precisamos melhorar em muito a conscientização de todos sobre a questão dos ângulos de direção, do usuário ao concessionário". Mesmo assim, discordo completamente da afirmação de Arturas, na questão do balanceamento, em que diz que "como as peças são cuidadosamente preparadas, as rodas dispensam balanceamento. Se colocarmos uma roda dessas no balanceador ela vai estar dentro das tolerâncias". Afirmo, de maneira categórica, que roda e pneu novo necessitam de balanceamento e não acredito que encontraremos pelo menos uma que não necessite.

A tendência do pneumático, no uso em cavalos mecânicos em manobra de estacionamento, é provocar o arrasto nos pneus dianteiros, ocasionando desgaste em forma de escamas que, no passar do tempo provoca um grande desequilíbrio estático e dinâmico. Além disso, quando um veículo pernoita carregado, o peso da carga provoca um achatamento na parte inferior em contato com o solo. Ao rodar sentimos que até o pneumático aquecer, ele não tem um rodar redondo ao atritar o solo. Isso, de uma maneira genérica, provoca desgastes que têm de ser corrigidos com o balanceamento.

A Hofmann do Brasil desenvolveu um alinhador mecânico com escala de nível, modelo 210 P-R especialmente para veículos pesados, de alta confiabilidade e prático manejo e, ainda, fabrica o alinhador 279-G e o 279-GU para ônibus e caminhões. Concluindo, achei também excelente a tabela de diagnósticos, abordando causas prováveis e orientando os usuários para a correção.

Luiz Carlos de Oliveira — Assistência Automotiva Hofmann — Goiânia — GO

Turismo

Como leitor desta conceituada revista, venho solicitar informações à respeito dos procedimentos atualizados quanto à inscrição na Empresa Brasileira de Turismo — Embratur.

Cito a seguir algumas dúvidas quanto à referida inscrição, como por exemplo:

- Quantidade de ônibus para se obter registro;
- Preço da inscrição;
- Se poderei fazer turismo sem inscrição na Embratur;
- Prazo de validade;
- Outras informações, se possível.

No aguardo de informações no atendimento desta, subscreve-se,
Dirceu Costa — Santo André — SP.

Após a aprovação do decreto 87 348, que regulamenta a atividade de transportadoras de passageiros, iniciou-se o estudo das resoluções normativas para tais empresas, por parte da Confederação Nacional de Turismo. Até que tais normas sejam regulamentadas pela entidade inexistirá possibilidade para inscrição de novas empresas.

Exemplares

Na qualidade de assinante dessa conceituada revista há vários anos e pesquisando o transporte coletivo por ônibus, necessito, para complementar alguns estudos, de exemplares atrasados da revista **Transporte Moderno** anteriores a 1980. Solicito, portanto, se possível, o especial obséquio de que algum assinante possa me atender, colo-

cando seus exemplares em disponibilidade.

Mário dos Santos Custódio — A/C Banco do Brasil — Agência Correntes — PE.

Neuto volta

Lamentamos o encerramento de sua brilhante atuação na NTC e desejamos muito sucesso em seu retorno à Editora TM onde, temos certeza, continuará obtendo admiração de todos.

Haroldo R. Zacharias — Expresso Zacharias — São Paulo, SP.

Tenho satisfação de cumprimentá-lo pela eficiente e dedicada atuação como Secretário Técnico e Diretor Executivo Interino da NTC. Desejo ao prezado amigo êxito completo no retorno às suas atribuições como empresário e jornalista da Editora TM.

Arehy Silva — Presidente da Associação Profissional das Empresas de Transporte de Carga de Presidente Prudente, ASSOCIPRE — Presidente Prudente, SP.

Não poderíamos deixar de agradecer-lhe pelos relevantes serviços prestados na qualidade de Secretário Técnico e Diretor Executivo Interino no período em que esteve ligado à NTC. Aproveitamos a oportunidade para desejar uma profícua administração e nos colocamos a seu inteiro dispor.

Francisco Xavier Gonçalves Maciel — Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Joinville — Joinville, SC.

Todos que militam no setor de transporte de carga e são ligados a NTC conheceram os seus relevantes serviços prestados à nossa categoria. Desejo-lhe sucesso na profissão e felicidades.
Isaac Leal Sampaio — Rodoviária Estrela do Norte — Salvador, BA.

Foi com júbilo e até uma certa dose de privilégio que pude, ao longo destes quase 3 anos, gozar de seu convívio e amizade. Fica o pesar de perdê-lo no seio da classe, mas o seu retorno ao comando editorial da maior revista especializada em transportes do

país, supera o pesar para transformar-se em esperança.
Uruvatan Helou — Diretor Presidente da Braspress e vice-Presidente Extraordinário da NTC — São Paulo, SP.

Um grande abraço e votos de muito sucesso em seu retorno a TM. A NTC perde. A TM reconquista. O que realmente importa é aquilo que fica, e você ficou. Sucesso em sua nova empreitada e os meus agradecimentos pela colaboração que você sempre soube oferecer. Tenha certeza que o convívio com você somente nos proporcionou satisfação de tê-lo ao nosso lado.
Idílio Gomes da Costa — Secretário de Comunicações da NTC, Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga — São Paulo, SP.

Agradecemos o carinho e dedicação que V. Sa. sempre distinguiu a todos na sua gestão na NTC e desejamos contínuo sucesso junto à Editora TM.

Welly Raymundo Cantergiani — Diretor Presidente da Transportadora Latinoamérica — Porto Alegre, RS.

Consórcio

Lendo **Transporte Moderno** nº 244, mês de maio/84, observei algumas considerações sobre o consórcio para veículos usados. Gostaria de receber maiores informações sobre o assunto, pois pretendo comprar um caminhão usado por esta modalidade de financiamento.

Carlos Gomes da Silva — São Paulo — SP.

Como publicado em nossa matéria, o consórcio para veículos usados ainda não foi regulamentado. Esta aspiração da Associação Brasileira de Administradoras de Consórcio tomou novo dimensionamento após a liberação dos reajustes para automóveis e comerciais leves por parte do CIP (ver matéria mercado nesta edição), sendo defendida como fórmula para conter prováveis inadimplências de cotistas. Aos interessados resta apenas aguardar a regulamentação para esta modalidade de consórcio.

Com o sistema Bandag de recapagem você gasta menos e roda muito mais.

O sistema Bandag de recapagem de pneus é mais econômico. O seu ônibus ou caminhão vai ficar menos tempo parado porque, além do processo ser mais rápido, o custo por quilômetro é menor e você economiza na manutenção.

Com a segurança que o sistema Bandag oferece, você obtém uma maior facilidade de balanceamento e maior resistência a perfurações. E, acima de tudo, o pneu tratado pelo sistema Bandag, roda muito mais.

Faça a experiência:

Use o sistema Bandag num veículo e a recauchutagem comum em outro, sob condições de uso iguais. Você vai estar pagando para ver. Na recauchutagem comum, é claro.



O mais confiável do mundo.

- Campinas: D. Paschoal - Fone: (0192) 31-8666 - R/174
- Catanduva: Nevoeiro Comércio de Pneus - Fone: (0175) 22-1377
- Diadema: Tyresoles de Diadema - Fone: (011) 266-2042 - 266-1497
- Londrina: Jabur Pneus - Fone: (0432) 27-0400
- Mogi das Cruzes: Budin Recauchutagens - Fone: (011) 469-8011 - 469-8036
- Montes Claros: Montes Claros Diesel - Fone: (038) 221-6988
- Recife: Cometa - (081) 222-3867
- Rio de Janeiro: D. Paschoal - Fone: (021) 580-3925.



Atestado de maioridade

A equipe de **Transporte Moderno** conquistou o primeiro lugar no I Prêmio Mercedes-Benz de Jornalismo. Não é a primeira vez que a revista é premiada. Em 1975, obteve o primeiro lugar no Prêmio Scania. Em 1976, arrebatou o primeiro, o segundo e o terceiro lugares no mesmo Prêmio. Em 1977, ainda no Prêmio Scania, conseguiu o segundo lugar em trabalhos coletivos e o segundo em reportagens individuais. E, em 1980, trouxe para casa o Prêmio Telesp de Jornalismo, na categoria "Transportes". Tais conquistas atestam a maioridade de quem contribui, há 21 anos, para aperfeiçoar o transporte brasileiro. São 247 edições falando diretamente aos homens-chave do setor. Ou milhares de páginas de um jornalismo cada vez melhor.



Resultado do I Prêmio Mercedes-Benz de Jornalismo

1.º lugar: Revista Transporte Moderno
jornalistas: Pedro Bartholomeu Neto
Carlos Frederico de Carvalho
Franklin Marques Machado

Trabalho: "Realidade do Transporte Brasileiro"

2.º lugar: Jornal O Estado de São Paulo
jornalistas: Charles Magno Medeiros
Moacir Castro
Malu dos Santos

Trabalho: "Transporte Coletivo Urbano –
Suplemento sobre SP 2000"

3.º lugar: Jornal Veículo
jornalista: Aloísio Alberto Ribeiro

Trabalho: "Cidades Médias, Era do Sufoco"

Comissão Julgadora:

Stanley F. Baptista – Secretário Transportes Urbanos do Ministério dos Transportes.

Rogério Belda – Diretor da ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos.

Augusto Villas Boas – Presidente da Associação Brasileira de Imprensa

José Roberto Ripper – Vice-Presidente da Federação Nacional dos Jornalistas Profissionais.

Joelmir Beting – Jornalista (Bandeirantes, Folha de São Paulo, o Globo)



Editora TM Ltda

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL — ANO 21 — Nº 247 — AGOSTO, 1984 — CR\$ 2 200,00



Editora TM Ltda

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

transporte moderno

Diretor Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis

REDAÇÃO

Redator chefe: eng.º Pedro Bartholomeu Neto
Redatores: Franklin Marques Machado, Marco A. Souto-Maior (São Paulo); Roberto Galletti (Rio)
Colaboradores: Antonio Arnaldo Rhormes, Fernando Barros, Jaime A. Mendes e Roberto Queiroz
Redação (São Paulo): R. Said Aiach, n.º 303 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 Tamandare, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.
Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo, SP.

Diretor Responsável: Vitu do Carmo
Diretor de Produção: Ryniti Igarashi

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Gerente comercial: José Maria dos Santos
Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Elcio Raffani (São Paulo)
Coordenadora: Vera Lucia Braga
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 Verlagsvertrungen - A-1037, Wien - Verthgasse 6; **Bélgica:** Publicitas Média S.A. - 402, Avenue de Treuveuren - 1150 - Brussels; **Canadá:** International Advertising Consultants Ltd - 195, Carlton Towew - 2, Carlton Street - Toronto - Ontário M5B 1J3; **Coreia Média** Representative 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; **França:** Agence Gustav Elm - 41, Avenue Montaigne - Paris 75008; **Holanda:** Publicitas B.V. - Plantage Middenlaan, 38 - Amsterdam 1004; **Inglaterra:** Frank L. Limited - 50, Fleet Lane - London EC4A 1AA; **Itália:** Publicitas S.p.a. - Villa 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. Sienkiwca, 12 - P.O. Box 136; **Portugal:** Garpel Ltda - Rua Custódio Vieira, 3 - 2DT - Lisboa 2; **Suécia:** Publicitas A8 - Kungsgaten 62 - S-101 29 Stockholm; **Suiza:** Mosse Annoncen AG - Limmatquai 94 - 8023, Zurich.

REDAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP
Contabilidade: Mitugi Oie Vânia Maria Simões Pereira
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição: Distribuidore Lopes

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 24.000,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor de Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 - sequencial telex 36907 - CEP 04003 - São Paulo. SP. Preço de exemplar: Cr\$ 2.200,00. Edições especiais: Cr\$ 3.500,00. 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 (sequencial) - CEP 04003 - São Paulo, SP.



Roubo de cargas mobiliza todo setor de transporte

Os roubos de carga rodoviária estão aumentando assustadoramente, levando ao pânico o setor de transporte. Acarretando prejuízos incalculáveis e mortes, estudam-se soluções para, pelo menos, aliviar o problema. Página 46



Atualidades	3
Neuto escreve	9
Cartas	12
Indústria	38
Motores a álcool	55

As soluções do transporte estão na IV Transpo

Conheça as novidades que estão sendo lançadas na IV Brasil Transpo, agora também aberta ao público, durante os fins de semana. Realizada em conjunto com o I Pró-álcool e a Náutica 84, a feira lança até automóveis, para surpresa geral. A partir da página 16



O estilo americano de transporte na busca de soluções

O sistema de transporte rodoviário dos Estados Unidos é mostrado e comentado em seus aspectos mais interessantes. Desde a movimentação, compra e financiamento de caminhões, até os destaques da International Trucking Show, uma Transpo norte-americana. A partir da página 39

Rodovia Br-364.	61
Seminários	66
Volkswagen a gás.	73
Entrevista: Ake Normman	74

Capa: fotos de Fernando Barros

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.