

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 26 - Nº 300 - JANEIRO 1989 - NCz\$ 2,00



Editora TM Ltda

PONTE AÉREA

Boeing vence a disputa

Frota caminha para otimização



SEU CAPITAL DE GIRO ACABA DE PASSAR POR AQUI.

EMIR GAS

Veja só que boa idéia.
Nos tempos bicudos
em que estamos vivendo
não adianta torcer
o nariz para a conjuntura.
É preciso ser ágil, rápido.
E a Itapemirim Cargas
está com você e não
abre no que diz respeito
a ganho de capital com
estoques.
Rápida e agilmente.
Seguinte: está provado
por A mais B, e também

por essa inflação que
galopa como um puro-
sangue inglês, que
fazer estoque é empatar
capital.
O melhor negócio é fa-
zer chegar ou fazer partir
a mercadoria na hora
certa, exata, precisa.
Nada de capital parado
espiando a vida passar
pela estrada.
Porque, com certeza,
por essa estrada está

passando um caminhão
carregando mercadoria
de seu concorrente.
Ponha seu capital para
girar nas rodas da
Itapemirim Cargas sem
custo financeiro.
Quem entende
de Brasil, estrada,
caminhões
e entrega,
entende
de economia
também.



A Itapemirim não embrulha você. Entrega.

Quem assina "Transporte Moderno" vai mais longe

Se a sua empresa quer reduzir custos e ganhar na distribuição, contrate os serviços de uma equipe altamente especializada de jornalistas, técnicos e advogados. Para tanto, basta assinar TRANSPORTE MODERNO. Por trás de cada exemplar, feito pensando exclusivamente no empresário e no técnico de transportes, estão 23 anos de experiência e uma fórmula editorial consagrada pelo sucesso. Lendo TRANSPORTE MODERNO, você vai acompanhar de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais e a manutenção dos nossos veículos comerciais, as tarifas e regulamentos, as alternativas energéticas, a seleção de meios de transportes, a solução de problemas logísticos, etc. Quem lê TRANSPORTE MODERNO está sempre bem informado sobre tudo o que se passa no mundo do transporte. E quem tem melhores informações decide melhor – e vai mais longe.

Revista

transporte
MODERNO

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Desejo fazer uma assinatura anual de TRANSPORTE MODERNO. Para isso: (marque com um "x")

() Estou enviando cheque n° _____ do Banco _____
em nome da EDITORA TM LTDA no valor de NCz\$ 20,00 Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome _____ Cargo que ocupa _____

EMPRESA _____

Ramo de atividade _____ Fone _____

Quero o recibo ou a fatura. _____ CGC n° _____

em meu nome _____

em nome da empresa _____ Insc. Est. _____

Envie meus exemplares para: endereço da empresa endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(carimbo da empresa)



Algumas especialidades da casa

- Lançamentos de veículos, equipamentos e componentes
- Fretes, custos e preços
- Manutenção de veículos
 - Política de transporte
 - Regulamentos do transporte
 - Desempenho de veículos
- Política energética
- Seleção de meios de transporte
- Renovação de frotas
- Logística e distribuição



Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 04117 - Vila Mariana
Tels.: 575-1304/575-4236
Telex 35247 - São Paulo - SP

ISR-40-3723/84
UP Central
DR/SÃO PAULO

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo-SP.

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Elcio Santana

Francisco C. dos Reis (Caderno S. Paulo)

Colaboradores Autônomos

Marco Piquini (Londres) Antonio Arnaldo

Rhomes (Pesquisa) Isabela O. Cavalcante

(Brasília) Edison Carpentieri (Santos)

Livia Maria de Almeida (Rio de Janeiro)

Orides Canton (Porto Alegre)

Fotógrafo

Robson Martins

Colaboradores Autônomos

Marcelo Vigneron (S. Paulo) César Lima

(R. de Janeiro) Vania Coimbra (Londres)

Assessor Econômico

Jorge Miguel dos Santos

Revisor

Sérgio Figueiró da Silva

Chefe de Arte

Celso Guimarães

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadete, 209

Fone 825-3255 - São Paulo - SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo

Adilson Teixeira

Coordenadora

Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Representante para**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31

Fone (041) 225-1972 - Curitiba - PR

DEPTD. ADMINISTRATIVO FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

Distribuidora Lopes

Assinaturas

Anual (doze edições) NCz\$ 20,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso NCz\$ 2,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 25 000 exemplares

Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos

e Documentos sob nº 705 em 23/3/1963;

última averbação nº 26 394 em 20/7/1988.

As opiniões dos artigos assinados e dos

entrevistados não são necessariamente as

mesmas de Transporte Moderno.

Uma publicação da

 **Editora TM Ltda.**

Rua Vieira Fazenda, nº 72

CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

572-8867 • 575-4236 • 575-1304Fones: **575-3983 • 571-5869 • 570-5560****571-7017 • 570-4818**

Telex (011) 35247

C.G.C. 53 995 554/0001-05. Inscrição Estadual

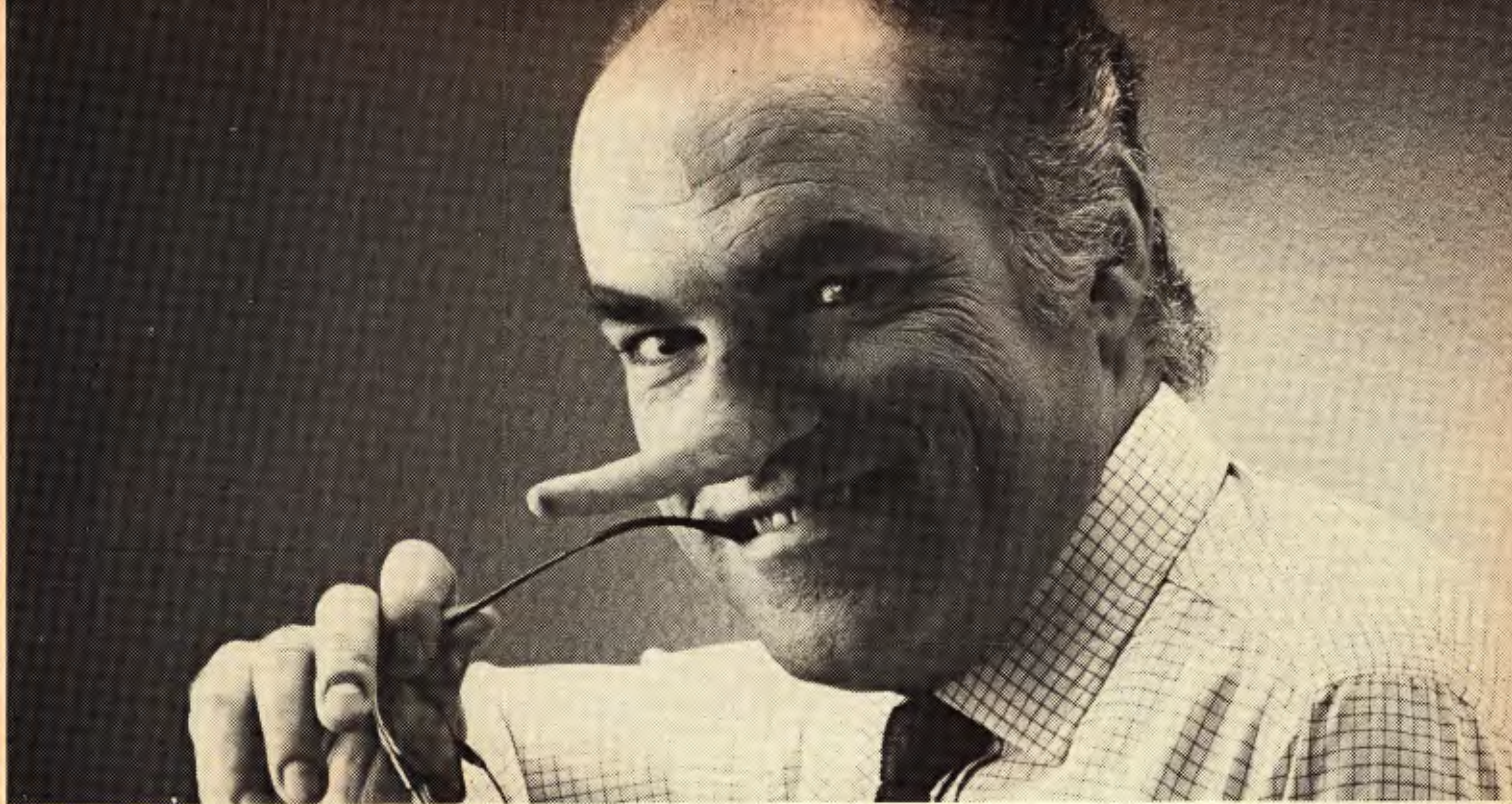
nº 111 168 673 117.

Filiada à ANATEC

Ano 26 - Nº 300 - Janeiro de 1989
ISSN nº 0103-1058**SUMÁRIO**

OPERAÇÃO	14	Transporte urgente reduz custo e frota Além de oferecer um serviço melhor, as empresas que operam 24 horas por dia otimizam a frota, reduzindo os custos fixos e a própria frota
ENCARGOS SOCIAIS	20	Constituição faz maiores exigências As novas regras impostas pela Constituição criam mais custos para as transportadoras
PONTE AÉREA	22	Boeing 737-300 substituirá Electra Na disputa pela linha mais concorrida do país, a capacidade do Boeing venceu o BAe-146
PORTOS MARÍTIMOS	25	Greve dá prejuízos de US\$ 20 milhões O governo cedeu, após dez dias de greve, em treze portos, mas não impediu o prejuízo
MERCADO	26	O desempenho das montadoras Apesar de praticar preços muito acima da inflação, as montadoras conseguiram aumentar as vendas internas em 28,7%
AÉREO	32	Os aviões ideais para a década de 90 A Airbus anuncia modelos versáteis para atender às novas necessidades do transporte
PRIVATIZAÇÃO	34	Nem tudo são flores na Inglaterra O programa de privatização da primeira-ministra Margareth Thatcher reclama por ajustes
CARGA PERIGOSA	40	O transporte de HCN em Camaçari Para vencer os 26 km que separam o fabricante e o consumidor, o produto segue em caminhão
PACOTES	44	Ganhos de tempo em segundos A maior empresa de transportes de carga dos EUA racionaliza ao máximo o tempo
SEÇÕES		Neuto escreve 5 - Cartas 6 - Atualidades 8 - Mercado de Novos 46 - Mercado de Usados 51 - Carroçarias 53 - Produção 54 - Legislação 55 - Produtos 56 - Entrevista 57

Capa: Foto Robson Martins



TEM VEÍCULOS QUE SÓ CONTAM VANTAGENS. OUTROS MOSTRAM O IVC.

Somente no ano passado, 80% de toda a verba aplicada nos veículos de mídia impressa foi destinada a veículos filiados ao IVC.

Por que esta preferência?

A explicação começa há quase setenta anos atrás.

Em 1914, já preocupados com a aferição da circulação de seus veículos, os americanos fundaram o ABC - Audit Bureau of Circulation.

Em 1961, seguindo os moldes do ABC, publicitários, anunciantes e editores brasileiros fundaram o IVC - Instituto Verificador de Circulação.

O IVC verifica a circulação dos veículos de mídia

impressa da seguinte forma:

Ele audita a parte industrial, desde a diferença entre as quantidades iniciais de papel e o saldo de estoque até a venda do encalhe e do resíduo de papel.

Levanta mapas de distribuição por bancas, zonas da cidade, capital e interior.

E chega até a

confirmar nomes e endereços que constam do mailing de assinantes de um veículo.

O resultado disso é publicado em relatórios detalhados mensais, trimestrais e semestrais.

Para você ter uma idéia, em 1983, o IVC forneceu 709 relatórios e informações juradas a cada um de seus filiados.

Baseados nestas informações, editores podem medir o grau de penetração de seus veículos nas diferentes regiões e corrigir distorções, se for o caso.

Baseados também, nestas informações, as agências de

propaganda podem fazer planos de mídia ancorados em dados reais do número de leitores e, conseqüentemente, aplicar a verba dos anunciantes com maior eficácia.

Não estamos dizendo para você desconfiar de um veículo não filiado ao IVC.

Dizemos apenas para você confiar mais nos veículos que são filiados.



INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULAÇÃO
Rio: Rua Leandro Martins, 10 -
10º and. - Cep 20080.
Tel.: 263-7691.
São Paulo: Pça. da República,
270 - 9º and. Cj. 904 - Cep 01045.
Tel.: 255-4698.

Eu gostaria de receber, inteiramente grátis, o folheto com maiores informações sobre o IVC.

Nome:

End.:

Nº CEP:

Cidade: Est.:

Envie este cupom para Rua Leandro Martins, 10
10º andar - CEP 20080 - Rio de Janeiro - R.J.



NEUTO

ESCREVE

Pedágio, a vitória do “jeitinho”

A criação pelo Congresso Nacional, dia 15 de dezembro, do novo pedágio nas rodovias federais mostra que, no Brasil, quanto mais as coisas mudam, mais permanecem na mesma.

A descentralização administrativa e o fim da vinculação de recursos constituem pontos capitais da reforma tributária imposta pela nova Constituição. No caso dos transportes, tais diretrizes não só fecharam ao DNER as torneiras do extinto Fundo Rodoviário Nacional como também municipalizaram a arrecadação do antigo Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes.

Há alguns anos, o dinheiro do licenciamento também já havia migrado para os cofres estaduais, sob a forma do IPVA – Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores.

À míngua de recursos, nada mais natural que a União se desvencilhasse da ingrata tarefa de conservar os 48 700 km de rodovias federais,

11 700 km deles já em péssimas condições. Quem herdou os direitos que levasse, de quebra, as obrigações correspondentes.

A idéia, no entanto, encontrou resistências dentro do próprio DNER. Depois de reinar durante mais de cinqüenta anos sobre a construção e a conservação de estradas e acumular mais de 24 mil funcionários, o gigantesco órgão dificilmente se conformaria com um papel mais modesto, de normatizador e operador dos transportes.

Transferindo ou não as estradas, o governo não fugiria à obrigação de repará-las. Afinal, Estado nenhum concordaria em assumir rodovias esburacadas. Por outro lado, não se pode brincar com um patrimônio rodoviário avaliado em US\$ 150 bilhões. Para completar, ninguém discute o elevado retorno dos investimentos em conservação e segurança.

Se recuperar as rodovias constitui prioridade indiscutível, nada mais natural do que reservar para a tarefa uma gorda fatia do bolo comum do chamado Orçamento Geral da União para 1989. No entanto, não foi isso que aconteceu. Embora tenha sido um dos grandes beneficiados pelas caóticas emendas perpetradas pelo Congresso Nacional – conquistou, em cruzados de julho de 1987, Cz\$ 120 bilhões adicionais –, o Ministério dos Transportes teve de se contentar com minguados Cz\$ 376 bilhões, correspondentes a 3,46% do total. Deixando de lado a malha rodoviária, os congressistas acharam muito mais importante prosseguir as obras da malfadada ferrovia Norte-Sul, premiada com Cz\$ 19,2 bilhões.

Descartada a solução mais recomendável, restou ao Congresso o caminho fácil do “jeitinho” brasileiro. Embora o novo tributo não chegue a se constituir numa carga pesada para as empresas de transportes, algumas entidades, como a NTC, prometem argüir a sua inconstitucionalidade, alegando bitributação e desrespeito ao princípio da divisibilidade de serviços, que deve nortear a criação de qualquer taxa.

Por enquanto, tudo indica que o poderoso lobby por trás do pedágio atingiu plenamente seus objetivos declarados, de salvar as rodovias federais. Por tabela, alcançou também outros já não tão confessáveis. Por exemplo, o de salvar – à custa do contribuinte – a pele das grandes empreiteiras. Ou o de garantir vida longa para um insaciável polvo chamado DNER.

Seis empresas operam de Colatina a Ji-Paraná

Gostaria de saber quais as empresas que venceram a concorrência da linha de ônibus entre Colatina (ES) e Ji-Paraná (RO), qual a extensão da linha e o tempo de viagem, bem como a distância. Se for possível, os horários de cada empresa, para atualizar meus arquivos e prestar informações a empresas e clubes de serviço.

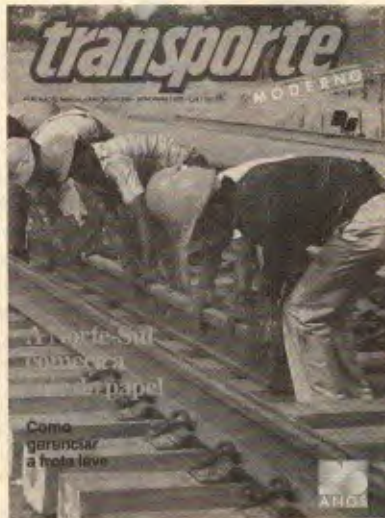
Aristides Smaniotto
Rio do Sul-SC

O DNER informa que essa linha que, na realidade, liga Colatina a Porto Velho, com seção em Ji-Paraná, está sendo feita em caráter experimental desde 1987 por seis empresas, cujo desempenho está em análise pela Diretoria de Transporte de Passageiros. A distância entre Colatina e Ji-Paraná é de 3 344,7 km, vencida em 56 horas pelas seguintes empresas: Eucatur – Empresa União Cascavel de Transporte e Turismo, Viação Itapemirim, Viação São Luís, Viação Águia Branca, Cia. São Geraldo de Viação e Empresa Colibri de Transportes. A Águia Branca, de Vitória (ES), opera nesta linha desde 1973. O DNER não soube informar os horários das viagens que, como disse Luiz Carlos Freire Bastos, chefe da Seção dos Transportes de Passageiros, ainda são feitas em caráter experimental e o edital de concorrência sequer foi publicado.

Cumprimentos pelo prêmio da Marcopolo

Permita-me cumprimentar a jornalista Valdir dos Santos pelo Prêmio de Jornalismo Marcopolo, o Ônibus Brasileiro, merecidamente ganho pela reportagem "Caxias do Sul – A indústria subiu a serra", publicada na edição 297, da apreciada **Transporte Moderno**.

Alvino Melquiades Brugalli
Coordenador Geral da Câmara de Indústria e Comércio Caxias do Sul-RS



Cumprimentos pelo prêmio e visual

Pela presente queremos parabenizá-los pela merecida conquista do Prêmio Nacional Volvo de Segurança nas Estradas. Nossos cumprimentos se estendem também a todas as suas realizações de 1988, como a criação do anuário **As Maiores do Transporte**, incluindo a edição comemorativa dos 25 anos. Resaltamos ainda que nos agradou sobremaneira não só o novo visual da revista mas também o seu aperfeiçoamento industrial. Que em 1989 novamente o sucesso seja uma constante.

Adalberto Pansan
Transportadora Americana Ltda.
Americana-SP

Prezado Neuto,

Como você mesmo disse em sua coluna, "cara nova revitaliza a velha TM". Parabéns. A revista ganhou um novo visual para abrigar a velha qualidade e garra de sempre.

Pablo Teruel
Superintendente de Comunicações e Divulgação da NTC/Fenatac
São Paulo-SP

Em nome da Saab-Scania do Brasil e em meu próprio, cumprimento pelas inovações empreendidas nessa importante revista que, há 26 anos, tão bem vem servindo à causa dos transportes no Brasil.

Ademar Canteiro
Saab-Scania do Brasil Ltda.
São Bernardo do Campo-SP

Informações sobre Refesa

Gostaria que me fornecessem o endereço do engenheiro Eduardo Gonçalves David, que concedeu entrevista para a matéria "Ferrovias – Rede perde cargas por incompetência".

Amauri A. Godinho
Rua Cohoperária, 53 – Vila N.S. D'Abadia
Anápolis-GO

O sr. Eduardo Gonçalves David não ocupa mais a função de chefe da Divisão de Recursos Humanos, mas continua na Rede Ferroviária Federal. Seu endereço é: Praça Procópio Ferreira, 86 – 9º andar – sala 924 – CEP 20 224 – Rio de Janeiro-RJ.

Leitor aponta engano nos custos operacionais

Favor esclarecerem o cálculo da remuneração do capital $r = 0,0116$ para o caso do Uno S a álcool, publicado na página 41 de TM nº 296, setembro 1988, pois cheguei a $r = 0,112$.

Antônio de Pádua – Belo Horizonte-MG

TM errou. O valor residual correto é 32,24% e não os 40,42% que foram usados no cálculo.

O 1934 tem mais potência do que informou TM

Na edição 297 de **Transporte Moderno**, página 75, seção Produtos, muito me chamou a atenção a reportagem sobre o LS 1934, onde se diz que o mesmo só tem quatro cavalos a mais de potência que o LS 1933, sendo que, na verdade, são catorze cv a mais, tendo passado de 326 para 340. Isto devido a inúmeras modificações feitas no motor 355/6-L.A. Na certeza de que o erro não tenha sido intencional,



espero que a devida correção seja feita para que não ocorra prejuízo à marca Mercedes-Benz.

Jorge Miguel Depiante
Promotor de Vendas da Colatina Diesel
Colatina-MG

De fato, foi um erro, porém não intencional. O 1934 tem, realmente, 4,3% mais potência que o modelo anterior. Não dissemos na ocasião, mas acrescentamos, agora, que seu custo é mais de 20% maior do que o do modelo 1933.

Fã quer "poster" de caminhão

Sou fã de sua revista e gostaria de ganhar um poster do caminhão 1934, da Mercedes-Benz.

Valdir Domingos
Campinas-SP

TM não dispõe de posters para distribuição

Reportagem sobre Caxias: perspicaz e inteligente

Recebi e agradeço a gentileza da remessa da revista **Transporte Moderno**, contendo interessante matéria sobre Caxias do Sul, feita com muita perspicácia, visão e inteligência.

Cumprimentos pelo belo trabalho e conte comigo sempre que possível.

Álvino M. Brugalli – Câmara de Indústria e Comércio de Caxias do Sul – Caxias do Sul-RS

Leitor diz que TM falhou, mas não foi bem assim

Como leitor e assinante de **Transporte Moderno** há muitos anos, considero-a a melhor publicação do gênero, que muito bem espelha a realidade rodoviária

do Brasil. Tenho apreciado o excelente conteúdo dos assuntos até agora abordados. Mas vejo que **TM** não reportou e deixou escapar a novidade da pesada: o F-70,0 e o F-150, mostrados pelo jornal *O Estado de S. Paulo*. Desde já, grato pela atenção que dispensarem à presente.
Israel Carascosa de Oliveira
Ribeirão Preto-SP

O recorte de O Estado de S. Paulo enviado pelo leitor mostra um dos modelos de caminhão que a Autolatina produz em sua unidade fabril argentina. Na ocasião, a diretoria da Autolatina visitava a fábrica de caminhões Ford no bairro do Ipiranga, em São Paulo, onde foram expostos um exemplar de cada produto da empresa.

ARQUEADORA



Pat. Req.

DEMOLAS

Ganhe segurança, qualidade, precisão, tempo e dinheiro.

SEGURANÇA: Quando da primeira passagem, verifica-se a existência ou não de qualquer trinca na mola.

QUALIDADE: Arqueamento à frio, sob pressão constante, não alterando as características mecânicas e metalúrgicas originais do aço, permitindo a utilização da mola por um período maior de tempo.

PRECISÃO: Arqueamento uniforme em toda a extensão da mola, ajustando as molas subsequentes à mestre, na flecha padrão ou a desejada, sem batidas que, originam trincas futuras.

TEMPO: Permite que se arqueie ou ajuste o feixe em tempo reduzida, com um operador somente.

DINHEIRO: Proporcionando as vantagens citadas, o equipamento oferece um serviço técnico e eficiente com maior rapidez, a custos comprovadamente menores.



LAUTOMATIC

EQUIPAMENTOS,
COMÉRCIO E SERVIÇOS

R. Eugênia S. Vitale, 571, Bairro do Taboão CEP 09870 – São Bernardo do Campo – SP Fone: (011) 418-4600



A placa de prata é idêntica para todas as homenageadas

Sindicato do Paraná faz homenagem à TM

A Editora TM, por meio de **Transporte Moderno**, foi incluída entre as 25 empresas distinguidas com o troféu "Transdestaques 1988", promovido pelo Setcepar - Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado do Paraná, entregue no dia 17 de dezembro em jantar de confraternização anual dos transportadores paranaenses.

Entre as agraciadas, estavam as montadoras de caminhões, as distribuidoras de combustíveis e lubrificantes, fabricantes de implementos rodoviários, de pneus e empresas de transporte classificadas entre as maiores do setor, de acordo com levantamento feito pela Editora TM.

Durante a solenidade, o presidente do Setcepar, Areli Teixeira de Lara, lançou o Programa Paranaense de Segurança no Trânsito, que, a exemplo do Programa Volvo, vai premiar reportagens publicadas sobre segurança. "O programa visa estimular a consciência coletiva em busca de soluções, sensibilizar as autoridades, motivar os investimentos em educação no trânsito e promover maior sintonia entre as entidades envolvidas e os órgãos de comunicação."



Os lucros cresceram com Lechner

Após sete anos, Lechner deixa Mercedes-Benz

Enfrentando o inverno europeu, depois de sete anos no Brasil, Werner Lechner, diretor-presidente da Mercedes-Benz, discute em janeiro na Alemanha a sua aposentadoria e indica o seu substituto. O afastamento oficial da filial brasileira da Daimler-Benz deve ocorrer ainda antes do final desta estação, porém Lechner, de 57 anos, 36 de serviço, continuará na Daimler-Benz como membro do Conselho Administrativo das filiais brasileira, argentina, mexicana e norte-americana.

Seu substituto deverá ser o alemão Hoffman Becking, diretor da filial brasileira há um ano.

Werner Lechner afirmou que fixará residência na Alemanha a partir deste ano, mas continuará frequentando o Brasil, onde deixa um filho, nora (paulista de Araçatuba) e netos.

Na Alemanha, Lechner promete continuar defendendo a filial brasileira como centro das operações nas Américas, para fornecimento de produtos acabados e desmontados para os Estados Unidos, componentes para a filial mexicana e ampliação do intercâmbio de componentes com a Argentina.

"Nós fornecemos muito mais componentes para a Argentina do que ela para nós. Começamos neste ano a trazer de lá as caixas de câmbio G2-24 para os novos Mercedinhos", finalizou.



Magalhães prevê melhores resultados

Fusão Geipot-EBTU não prevê demissões

As duas empresas de planejamento do Ministério dos Transportes, Geipot e EBTU, completam sua integração durante este mês de janeiro, ocasião em que deverão ser fechados os dezessete escritórios da EBTU, empresa que planeja o transporte de passageiros nas regiões metropolitanas do país.

A previsão é do vice-presidente do Geipot, Francisco Magalhães, ao tentar tranquilizar os 1 300 funcionários das duas organizações assegurando que não haverá demissões. Apesar das críticas frequentes ao peso da máquina burocrática da União, Magalhães afirma que a fusão deverá provocar o remanejamento de funcionários, já que alguns setores, particularmente da área administrativa, deverão ser extintos para evitar a duplicidade de funções.

A fusão, segundo Magalhães, tem o mérito de centralizar no Distrito Federal os estudos técnicos de planejamento, tanto dos transportes nas rodovias como nas áreas urbanas. Com o desaparecimento da EBTU, os recursos antes repassados dessa empresa para as prefeituras ou secretarias de regiões metropolitanas sairão do Ministério dos Transportes. Magalhães diz entender que a centralização tornará mais homogêneo o trabalho conjunto dos técnicos das duas empresas.



Marcelo Antinori, presidente da Vasp

Antinori assume a Vasp e estuda mudanças

Uma das mudanças promovidas pelo governo de São Paulo dentro da reforma administrativa, embalada pela derrota do PMDB nas eleições municipais, foi a substituição das direções de diversas empresas estatais, entre elas a Vasp.

O presidente Sidnei Franco da Rocha foi substituído por Marcelo Antinori, ex-secretário executivo da Junta de Captação de Recursos do Banespa.

O novo presidente da Vasp faz parte também da Comissão Estadual de Privatização, criada simultaneamente a sua posse e que terá sessenta dias para apresentar propostas de mudanças na companhia. Em princípio, essas mudanças podem apontar para três direções: privatização, reformas ou extinção.

José Machado de Campos Filho, secretário da Fazenda, é o presidente da comissão, integrada ainda pelo secretário dos

Transportes Walter Nory e assessorada pela Trevisan & Associados, cujo presidente Antonino Marmo Trevisan chegou a ser cotado para dirigir a empresa.

Segundo o governador Orestes Quércia, a estatal vem acumulando prejuízos de Cz\$ 3 bilhões mensais por causa da constante troca de diretoria a cada mudança de governo, tendo como agravante a proibição pelo governo federal de operação com linhas internacionais.

Rede agiliza transporte para Buenos Aires

A Rede Ferroviária Federal reduziu de quinze para sete dias o tempo de percurso de seus trens de carga entre São Paulo e Buenos Aires, tornando assim essa opção de transporte mais competitiva.

Segundo Clóvis Muniz, superintendente comercial da Rede, o trem com capacidade mínima de 600 t e máxima de 1 800 t partirá semanalmente de Presidente Altino (SP), gastando 108 horas até atingir Uruguaiana, no Rio Grande do Sul, seguindo então para Paso de Los Libres e Buenos Aires.

Outro estímulo ao incremento do transporte ferroviário entre os dois países foi a cláusula do Protocolo 14, assinado entre os presidentes Sarney e Alfonsín, que prevê uma tarifa fixa em dólares que se mantém inalterada pelo prazo de seis meses.

Atualmente, os principais produtos transportados para Buenos Aires pela Rede são siderúrgicos, grãos agrícolas, minérios, cimento, adubos, celulose e polietileno, além de contêineres.



Ulf Sardal, diretor da Volvo Truck Co.

Volvo vai comprar mais peças brasileiras

Dentro de cinco anos, a indústria brasileira de peças e componentes especiais para caminhões pesados deverá exportar em torno de US\$ 15 milhões anuais para a Volvo Caminhões, contra US\$ 1 milhão negociados atualmente. Segundo Ulf Sardal, diretor de Compras da Volvo Truck Corporation, o interesse em desenvolver negócios desse porte com o Brasil foi motivado pela existência de um forte parque automotivo local.

O diretor informou poder contar, inicialmente, com 350 fabricantes, fornecedores habituais da Volvo do Brasil, e montar uma estrutura para o fornecimento de peças a nível mundial. "Esse avanço faz parte da estratégia de ampliação dos pontos de compra existentes, localizados principalmente na Europa, Estados Unidos e Japão", acrescentou.

Atualmente, 33,9% das peças são adquiridas da Suécia (pequenos componentes) e 34,5% da Alemanha (grandes componentes). A participação do Brasil é inferior a 1%, mas a perspectiva é crescer a médio prazo. "Preço, qualidade e rapidez são itens decisivos na cotação que a Volvo efetuará sistematicamente junto aos principais países fornecedores, por meio de computador", finalizou.

PISCA PISCA

■ Enquanto descansa em férias, o presidente da NTC/Fenatac, Sebastião Ubson Ribeiro, carrega pedra. Ao sair, na época do Natal, entregou o comando das entidades maiores do transporte rodoviário de cargas a seu vice Adalberto Pansan. Ao retornar, em fevereiro, terá visitado as vinte filiais de sua empresa Dom Vital em todo o país, como parte de

seu plano de reestruturar a empresa, criando uma holding que vai dirigir ao se despedir da vida sindical ainda este ano.

■ A norte-americana Atlantic Southeast Airlines, empresa que mantém o maior número de aviões EMB-120 Brasília no mundo (28 unidades), acaba de adquirir mais onze unidades da Embraer.

■ O governo aplicará Cz\$ 92 bilhões, com dotação no Orçamento da União, na conservação da malha rodoviária federal, a partir da segunda quinzena de janeiro. Esses recursos vieram do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, já extinto pela Constituição, mas vigente até fevereiro.



Valentino: a produção cairá em 89

Fiat aumenta produção e fatura US\$ 1 bilhão

Para quem chegou no Brasil há apenas catorze anos, colocar-se em segundo lugar em produção e participação com 8% da frota circulante, que soma doze milhões de automóveis, é um grande feito. Assim o diretor-presidente da Fiat, Silvano Valentino, interpretou o comportamento de sua empresa ao encerrar as atividades de 1988.

O faturamento do ano chegou a US\$ 1 bilhão, contra US\$ 800 milhões de 1987. A produção atingiu 138 mil unidades, cinco mil a mais do que 1987, mas as perspectivas para 1989 não são alentadoras. "A produção deve cair para 116 mil unidades, em uma previsão bastante conservadora e realista, já que a competição dos produtos brasileiros no mercado internacional tem sido prejudicada pela defasagem cambial."

Silvano Valentino criticou também a instabilidade econômica, que tem impedido a Fiat de planejar a produção em prazo superior a três meses.



O aeroporto de Frankfurt é um dos que instalará o MLS

Na Europa, aterrissagem por microondas

Depois de ter sido instalado experimentalmente no aeroporto de Heathrow, Londres, em 1987, o sistema de aterrissagem por microondas MLS passou pela avaliação de 250 especialistas da Europa, Estados Unidos e Ásia, reunidos durante dois dias pela ICAO - Organização Internacional de Aviação Civil.

Segundo os técnicos, o sistema MLS oferece grandes vantagens, possibilitando até mesmo a aviões de médio e pequeno porte aterrissarem em pistas curvas.

As conclusões do encontro indicam que o MLS torna as operações mais exatas, reduz os atrasos e melhora o atendimento à demanda, pois os aviões menores não precisam guardar grande distância na seqüência de pouso.

Como resultado de seu bom desempenho, o aeroporto de Frankfurt, por meio do Instituto Nacional de Segurança Aero-náutica, adotou o equipamento, que será instalado este ano. Ainda em 1989, o MLS deverá ser introduzido nos aeroportos de Copenhague, Roma e Amsterdã, e, em 1990, no Aeroporto Charles de Gaulle, de Paris.

Senai abre cursos para operadores de carga

As promessas de criação do Senat não desestimularam o Senai de São Paulo de lançar ainda em dezembro o Projeto Transporte, com o objetivo de aperfeiçoar os profissionais que atuam com a movimentação rodoviária de cargas e passageiros.

Iniciado na unidade do Senai do Ipiranga, mas com possibilidade de ser ministrado nas outras escolas e até mesmo nas empresas interessadas, o projeto tem turmas de no mínimo vinte e no máximo trinta integrantes e é dividido em módulos.

Para o pessoal de terminal de cargas, o curso tem seis módulos: ajudante de armazém, ajudante de coleta e entrega, arrumador de cargas, conferente de cargas, operador de empilhadeiras e aperfeiçoamento de vigilantes e porteiros.

Para os motoristas de veículos de carga e de transporte de passageiros, o projeto prevê treinamento em direção defensiva, legislação de trânsito, relações humanas e noções de mecânica de motores diesel.

Maiores informações podem ser obtidas em qualquer escola Senai.


PESSOAL

■ O novo presidente da ANTV - Associação Nacional das Empresas Transportadoras de Veículos é Normann P. Kestenbaum. Formado em Administração de Empresas e pós-graduado em Marketing pela Fundação Getúlio Vargas, ele atuou anteriormente no setor moveleiro, foi diretor da Companhia Industrial e Mercantil Paoletti, do Grupo Fenícia, e atualmente é diretor do Planejamento e Operações da Brazil Transporte de Veículos Ltda.

■ James D. Donaldson é o novo diretor-superintendente da Autolatina. Com 45 anos de idade, natural de Paisley, Escócia, Donaldson substitui Wayne Booker, que voltou para a Ford Motor Company, nos Estados Unidos. O novo superintendente é formado em Economia, Política e Psicologia e especializado em Engenharia Mecânica, está na Ford há 24 anos e era diretor vice-presidente de Vendas e Operações de Caminhões desde julho.



Ultra Rápido
Dom Vital



**A MENOR DISTÂNCIA
ENTRE O PEDIDO
E A ENTREGA.**

Para transportar produtos e mercadorias com a máxima rapidez e segurança a Ultra Rápido Dom Vital não diminuiu as distâncias, mas aumentou a eficiência das entregas.

Utilizando tecnologia de ponta, uma moderna frota de caminhões e pessoal altamente especializado, a Ultra Rápido Dom Vital chega primeiro.



Ultra Rápido
Dom Vital
Exatamente o que você precisa.



Marcos França Torres: evidenciando os avanços da carga pesada

Conservação de estradas preocupa Associpesa

Um jantar de confraternização reuniu 150 empresários e representantes dos governos estadual e federal, dia 8 de dezembro, no Dinho's Place, promovido pela Associpesa – Associação Brasileira de Empresas de Transportes e Carga Pesada.

O empresário Marcus França Torres, presidente da Associpesa, destacou, na ocasião, o desenvolvimento do transporte rodoviário excepcional, voltado para a execução de grandes obras, como, por exemplo, a usina Três Irmãos, construída pela Cesp no rio Tietê, e que exigiu a movimentação de até 300 t nas rodovias.

“Hoje, estamos com problemas nas rodovias, que estão acabando por falta de conservação. Sem as estradas, somos tolhidos em nosso trabalho”, reclamou.

O presidente da Associpesa esclareceu que o segmento começou a tomar impulso a partir de 1967, quando o transporte de cargas de até 100 t era realizado para a Petrobrás (torres de refi-

caria e caldeiras), e, em aproximadamente vinte anos, atingiu um estágio dos mais modernos do mundo.

“O avanço tecnológico que experimentamos, somado à exigência do cumprimento das rigorosas leis brasileiras – mais rígidas do que a legislação europeia ou norte-americana –, colaborou para elevar os níveis de atendimento das transportadoras”, finalizou.

Gasoduto ligará Suzano a Campos este ano

Até o fim do ano, a Comgás e a Petrobrás esperam inaugurar o gasoduto Rio-São Paulo, com uma extensão de 425 km, a partir de Suzano, na Grande São Paulo, até a bacia de Campos, no Rio de Janeiro.

Calcula-se que 64 indústrias da região oeste da Grande São Paulo substituirão o combustível por gás natural, com um consumo de 1,7 milhão de m³ de gás por dia. A capacidade total do gasoduto será de 6 milhões de m³.

Conforme as previsões, em janeiro, seis empresas de Suzano receberão o gás. A Comgás poderá fornecê-lo para as residências em meados de 1991.

Engenheiros desaprovam criação de imposto

A Associação dos Engenheiros da Rede de Viação Paraná-Santa Catarina – AER VPSC foi mais uma que se posicionou contra a criação, pelo governo, do novo imposto para conservação das estradas.

Em nota oficial, os engenheiros ferroviários afirmam que esta solução para o problema não é ideal por onerar ainda mais o contribuinte e explicam: “Verificamos que a intermodalidade dos transportes, apesar de constantemente citada pelo ministério, não é colocada em prática”.

Citando a economia proporcionada pelo modal ferroviário, a nota diz que o Tronco Sul, que une os Estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, poderia perfeitamente descongestionar as BRs 101 e 116, valendo-se de trens em distâncias superiores a 300 km.

Além de sugerir ao governo desviar parte da carga rodoviária para as ferrovias, a associação propõe que ele agilize a operação em entroncamentos vitais, dê melhores condições para o desenvolvimento da indústria e esclareça o poder legislativo acerca da função econômica do modal ferroviário.

PESSOAL

■ O jornalista Ernesto Klotzel, especialista em aviação, está deixando a CLA para se dedicar a sua agência de propaganda e promoções, que será voltada basicamente para contas técnicas.

■ Depois de ter ocupado o cargo de gerente por duas vezes na extinta Chrysler e também na sua sucessora, a Volkswagen Caminhões, onde respondeu pela gerência de Vendas e Marketing, Jorge Boihagian assumiu recentemente a gerência geral de Administração e Finanças da Lantieri.

A Lantieri, fundada há quarenta anos, está instalada no bairro do Ipiranga, em São Paulo, e fabrica bancos de veículos para a Volkswagen, Ford e General Motors.

■ Integrado à Ford desde 1965, José Humberto Bernardes acaba de assumir a gerência do escritório da montadora em Brasília, em substituição a Laércio Palmieri. Sempre ligado à área de vendas, Bernardes ocupava o cargo de gerente de Operações de Campo do Departamento de Peças e Serviços em São Paulo.



José Humberto Bernardes, em Brasília



Freios a disco chegam ao caminhão pesado

Já presentes em caminhões leves, os freios a disco chegam agora aos pesados. A Renault, da França, é o primeiro fabricante a oferecer o sistema em sua nova série R420, para quarenta toneladas, com motor V8 de 422 HP.

O sistema, desenvolvido com a Lucas Heavy Duty Braking Systems (da Inglaterra), é operado a ar, com discos ventilados de 415 mm de diâmetro montados dentro das rodas dianteiras. Mais compactos que freios a tambor, eles possibilitam nova geometria para a suspensão dianteira e maior manobrabilidade ao caminhão. E, segundo a empresa, freiam melhor.

A Valeo (da França) desenvolveu freios a disco para trailers. A Rockwell também tem projeto nesse sentido. A Iveco (caminhões Fiat) pode ser a próxima a trazer a novidade em seus produtos.

Suíça mantém-se fiel ao limite de 28 t

A Suíça possui a mais restritiva lei da balança européia (peso máximo permitido de 28 t) e pretende manter-se firme neste limite. O país rejeitou pedidos de abertura de rota transalpina ligando Alemanha e Itália para caminhões de 40 t. Acima de 28 t, dizem os suíços, só por ferrovia. Entretanto, a oferta neste setor é pequena diante da demanda e o projeto de ampliação da rede (incluindo um túnel de vários quilômetros) ficaria pronto somente depois de 2 010.

Leyland aerodinâmico poupa óleo diesel

Besco Bodies, da Inglaterra, "vestiu" um caminhão Leyland com um coeficiente de penetração aerodinâmica (Cx) de apenas 0,32, menor que o de vários carros de passeio. Com isso, o consumo pôde ser reduzido em 20% em velocidade constante de 60 km/h e de até 40% a 96 km/h.

Entre as novidades trazidas pela Besco Bodies está a integração da cabina, trailer e defletor, spoiler dianteiro inferior, defletores ao longo das colunas do pára-brisas, saias entre os eixos e uma curvatura no fim do trailer. Parte destas soluções já são utilizadas por empresas. A TNT inglesa utiliza defletores e saias em todos os seus veículos.

Túnel sob o canal da Mancha sofre atraso

O túnel sob o canal da Mancha TM nº 287) está atrasado. Até outubro, a perfuração havia atingido apenas 60% (3,3 km) do previsto em projeto. Umidade (lado inglês) e rochas duras (lado francês) foram as desculpas. O projeto compreende três túneis de 37,5 km de extensão, com conclusão prevista para 1993, data agora em dúvida.

Outro "nó" é a intenção do governo inglês em checar passaportes na chegada, na estação em Londres. A provável demora eliminaria a principal vantagem do túnel, que é a velocidade da travessia sob o canal da Mancha. Na França, a verificação se dá nos trens em movimento.



Novo "retarder" Volvo promete eficiência

A Volvo está oferecendo em sua linha F européia um novo "retarder" que, segundo a empresa, proporciona pouca manutenção, maior potência de freio e menor peso específico. Acoplado ao câmbio SR 1 700, este freio auxiliar hidráulico tem potência calculada em 938 HP e torque de freio de 3000 Nm a partir de 40 km/h.

Este novo equipamento foi desenhado de maneira a permitir sua utilização junto com outras caixas de câmbio. Ele poderia ser acoplado, por exemplo, ao câmbio ZF que equipa o Volvo brasileiro.

