

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - N. 245 - JUNHO DE 1984 - CR\$ 2.200,00



Editora TM Ltda



Lançamento

O panorâmico 380 da Nielson



Carroçarias

**Criatividade
e safra
salvam setor**



**Peça de câmbio falsa
não dá marcha.
E você samba.**

Peça Clark.

Você pode gostar de música solta, bem descontraída. Mas na hora do câmbio é melhor ser bem quadrado. Porque o câmbio tem que deixar a marcha entrar no momento certo, o engate deve ser perfeito, sem nenhum

jogo, nenhuma folga.

Solte seu jogo de cintura no samba, mas peça Clark, as originais do câmbio. E boa marcha.

CLARK **Divisão de Transmissões**
Peças Clark, as originais do câmbio.

RECORTE



FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Envie CHEQUE ou NÃO MANDE DINHEIRO AGORA, enviaremos fatura para ser paga na agência
BRABESCO mais próxima de você.

Desejo fazer uma assinatura anual de **TRANSPORTE MODERNO** para isso: (marque um "x")

Estou enviando cheque n.º _____ do Banco _____
em nome da EDITORA TM LTDA no valor de Cr\$ 14.000,00 (Solicito faturamento e cobrança bancário.

Nome _____ Cargo que ocupo _____

EMPRESA _____

Ramo de atividade _____ Fone _____

Quero o recibo ou o fatura:

em meu nome

em nome do empresa

CGC n.º _____

Insc. Est. _____

Envie meus exemplares para: endereço do empresa endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(corimbo do empresa)

Preço válido até 30/07/84:

ISR-40-2065/83
U.P. Central
DR/São Paulo

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar este cartão

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

01098 São Paulo-SP

Motor VW dá autonomia aos trolebus da CTU



Com o objetivo de livrar seus trolebus da inoperância da rede aérea, durante as emergências, os técnicos da Companhia de Transportes Urbanos (CTU) do Recife, bolaram uma saída singular: um gerador de 27,5 kva impulsionado por um motor Volkswagen, batizado de Grupo de Autonomia, que garante a continuidade da operação dos veículos.

O projeto, de autoria do Eng^o Eletricista Lauro de Souza Mafra, já passou pela fase inicial de testes onde, segundo, a CTU, o desempenho foi satisfatório e no início de julho deve entrar em operação experimental. O conjunto motor/gerador é acionado pelo próprio motorista que passa a dirigir como se operasse um veículo com motor de combustão interna

sem necessitar de auxílio de componentes estranhos ao sistema normal de tração. A mudança de propulsão é efetuada por um contactor, acionado pelo pé do motorista, de funcionamento análogo a embreagem de um ônibus comum.

A partir do momento em que é acionado o Grupo de Autonomia, o trolebus passa a deslocar-se a uma velocidade máxima de 25 km/h e consegue vencer pequenas rampas com autonomia garantida para 60 quilômetros.

“A necessidade de desenvolver esse aparato partiu da própria filosofia de operação do nosso sistema de trolebus, que vai mais além

do que simplesmente substituir os movidos a diésel” — explica Carlos Manuel Tavares, presidente da CTU. Os ônibus de Recife, correndo em 14 quilômetros de vias segregadas ao tráfego comum, fazem a integração nas cabeceiras dessas vias com o sistema diésel. Assim, buscando confiabilidade, a CTU já havia providenciado subestações retificadoras interligadas possibilitando, em caso de pane de uma delas,

que as duas subestações adjacentes supram o sistema sem quebra de qualidade.

“Ainda assim”, ressalva Manuel Tavares, “restariam ainda os eventuais curto-circuitos sem rede de contato, causados por abalroamentos de terceiros em postes ou acidentes que causassem a interdição da via (caso de enchentes, por exemplo). Sendo assim resolvemos partir para o projeto do Grupo de Autonomia”.



Porto Seco: empresas não atracam

As transportadoras do município de Porto Alegre enfrentam um dilema para a ocupação do Porto Seco: ansiosas por operar neste terminal de carga, o custo das instalações acabou por torná-lo inviável.

A proposta feita pela classe, através do Setcergs, para o custo destas instalações — preço básico mais 20% pelas benfeitorias — foi recusada pela câmara municipal que aprovou, através de lei, preço básico mais 70%.

Segundo Hermenegildo Fração, presidente do Setcergs, este como outros problemas poderiam ser evitados caso os recursos gerados pelo transporte fossem utilizados a seu favor. Caso do ISTR, que subsidia a construção de terminais de passageiros.

Transporte de passageiros obtém opção de consórcio

Durante as comemorações pela passagem do segundo ano de atividades do consórcio Scania, em Porto Alegre, os empresários ligados ao transporte de passageiros receberam uma grata surpresa: sua inclusão nesta modalidade de financiamento.

Segundo Hans Schluemann, diretor comercial da montadora, o grande interesse pelo consórcio detectado neste segmento será motivado através da formação de grupos para a aquisição de chassis K, utilizado em linhas rodoviárias, enquanto outro atenderá a demanda dos chassis S, indicados para linhas urbanas.

Em princípio, pretende-se formar grupos mistos, separando-os na prática, ou seja, durante as reuniões haveria diferenciação para cada grupo.

O tempo de duração e, conseqüentemente, o



número de participantes cairá. Com 36 participantes e duração de 18 meses, as mensalidades serão calculadas a partir do modelo base para cada tipo de chassis. Nos casos do K 112 e do S 112 serão utilizados modelos dotados com motor N, de aspiração natural, e chassis C. Os interessados no motor S, turboalimentado, ou em medidas alongadas de chassi pagarão a diferença quando da retirada do produto.

O sucesso desta nova iniciativa é esperado

principalmente no setor rodoviário de passageiros, onde a competitividade vem se acirrando e obrigando à renovação de frota e grande ônus para as empresas.

Caso seja refletido o comportamento do consórcio para caminhões, este sucesso é garantido. Afinal, foram 370 unidades entregues e mais de mil cotas vendidas durante os dois anos de atuação.

Porém não se deve esperar idêntico comportamento para a retirada através de lances.

Na reunião de Porto Alegre pode ser observada a tendência de valores que superam a casa dos Cr\$ 40 milhões, cerca de 50% do valor de um caminhão.

Tendência que pouca anima a clientela, principalmente a parcela que deseja renovar sua frota antes da metade do prazo de pagamentos. Segundo um representante de vendas da marca, este comportamento é típico de grupos com pequeno tempo de duração, decaindo a partir de um maior número de reuniões.

Augusto de César, cliente detentor de três cotas, acredita que torna-se mais vantajoso realizar uma compra à vista do que empatar tamanha quantia em um lance, já que esta modalidade acaba com o poder de barganha existente nos negócios em dinheiro.

Perrupato assume Geipot na demissão de Borges

O Vice-presidente do Geipot-Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte — o economista Marcelo Perrupato assumiu a presidência do órgão, em substituição ao demissionário Wando Pereira Borges, que solicitou afastamento ao Ministro dos Transportes Cloraldino Severo por

razões particulares.

Borges, que continuará ligado ao setor, mas apenas como consultor do Geipot, esteve cotado para assumir o próprio Ministério, em 1982, quando o ex-titular Eliseu Resende desincompatibilizou-se do cargo para disputar o governo de Minas Gerais pelo PDS.

CMTC estuda viabilidade de articulado elétrico

Se o secretário estadual dos transportes Adriano Branco apoiar, o BNDS liberar verba e a CMTC confirmar seu interesse, São Paulo, dentro de mais ou menos um ano, poderá ter rodando o primeiro protótipo brasileiro de trólebus articulado.

Trata-se de um projeto desenvolvido concomitantemente por dois consórcios seguindo características fornecidas pela CMTC, e que vão disputar a preferência caso as negociações se concretizem. De um lado estão a Vil-

lares, responsável por toda a parte elétrica, motor e comandos; a Caio, que responde pela carroçaria e a Scania, que desenvolveu um chassi em conjunto com a Recrusul, fabricante da articulação. De outro, estão a Tectronic, que fornece os comandos; a Bardella, com o motor; a Marcopolo, com a carroçaria, e a mesma associação Scania-Recrusul. Esse chassi não é o mesmo do articulado a diésel. A partir da encomenda, o trólebus fica pronto em 120 dias.

Revenda especial: Codema investe em ônibus

A especialização como forma para incrementar vendas está presente nas novas instalações da Codema, revendedor Scania da capital paulista, projetada para atender exclusivamente frotistas de ônibus.

Comercializando ônibus novos e usados, peças e serviços, a tônica desta nova filosofia será a de um atendimento "personalizado" aos clientes. Para tanto, foi montada uma oficina com pessoal especializado, onde será prestada a assistência técnica para as unidades portadoras de chassi Scania.

Uma sala "vip", onde o cliente poderá reunir-se com técnicos da área para resolver os entraves surgidos na utilização das unidades, também foi incluída no prédio.

"O empresário não gosta de ver seu ônibus numa oficina onde haja preponderância de caminhões", esse o principal motivo apontado por José Roberto Bernardes, gerente da concessionária, para não ter dúvidas quanto ao sucesso desta nova unidade.

Goodyear lança acessórios para pneus

Considerando que o pneu, para seu perfeito rendimento, depende também de acessórios como calibradores, válvulas, núcleos e tampas metálicas, a Goodyear está expandindo sua oferta ao mercado com o lançamento de uma linha completa desses acessórios.

Os calibradores, do tipo lápis, são oferecidos em duas versões. A primeira delas, para carros de passeio, tem ca-



pacidade para aferir de 4 a 50 psi (libras por polegada quadrada) em escala de 1 psi. No caso de veículos mais pesados, como caminhões e ônibus, o calibrador tem bocal duplo e duas configurações. Uma delas, menor, permite a medição de 10 a 60 psi com escala de 1 psi e,

a outra, destinada a pneus maiores, cobre de 60 a 160 psi, com escala de 5 psi. Os demais acessórios são bastante simples. Há quatro tipos de válvulas, para toda a linha, tampas metálicas com vedação de borracha para alta pressão e núcleos de válvulas.

Aumento do IPI fez Agrale desistir do 1100



O aumento das alíquotas de IPI para veículos movidos a diésel com capacidade de carga até 1500 quilos, de 16% para 25%, promoveu uma curiosa situação nos preços de caminhões leves, utilitários e picapes: veículos com maior capacidade de carga custando menos que esses penalizados pelo IPI maior. Exemplos vivos estão nas diferenças de preços entre o Ford F 1000 e F 4000 e na linha de picapes Kombi. Foi o caso também dos leves Agrale TX 1100 movidos a diésel. "Paradoxalmente", explica o Eng^o Luís Carlos Perini, "nossos modelos para 1600 quilos de carga ficavam mais baratos que os para 1100". A solução encontrada não foi outra senão desativar a

montagem dos TX 1100 e acelerar o lançamento de modelos mais pesados.

A Agrale chegou a fabricar 350 unidades do TX 1100 mas confiava num aumento gradativo da colocação desse produto no mercado. "A procura vinha aumentando, entre outras coisas, porque o veículo conseguia médias de 18 quilômetros por litro de diésel carregando 1 tonelada de carga e com estrutura de um verdadeiro caminhão" — lamenta-se Perini.

Junto com os TX 1600 — equipados com motor MWM D 229-3 a diésel — a Agrale lançou os TX 1200 A, com motor GM 151, a álcool que, apesar de estarem dentro da restrição dos

1500 quilos, pagam apenas 10% de IPI por usarem o combustível alternativo. A estratégia nesse caso foi dupla. continuar competindo na faixa até uma tonelada e meia e atender a "febre do álcool". "Os 1200 fizeram sucesso e alguns clientes dos 1100 nos pediram para desenvolver um kit para seus motores diésel" — explica Perini. O kit, projetado pela própria empresa, já está à disposição em qualquer revendedor da marca ao preço aproximado de Cr\$ 2 milhões (junho) incluindo instalação.

Os resultados em consumo não são tão brilhantes quanto os obtidos com diésel, mas as frotas da Souza Cruz, Liguigás e Cesp, segundo Perini, têm rodado à média de 4,8 a 6,5 km/l com peso de 1200/1300 quilos. "O álcool possui sérias restrições para o transporte de carga, mas não há dúvida que é uma opção viável para uso urbano, quando se compara com outros utilitários que fazem 3,8 km/litro e têm vida útil menor que nossos caminhões leves" — complementa Perini.

ATUALIDADES

Conhecimento pode ter Regime Especial

Um regime especial para emissão de conhecimento de frete, obtido pelo Departamento Jurídico da Transdroga junto à Secretaria da Receita Federal, poderá interessar a todas as empresas do setor de transportes de carga que utilizem computador nessa operação. A novidade consiste na impressão do Conhecimento apenas com a razão social da empresa e com um campo em branco para posterior preenchimento, pelo computador, de CGC, Inscrição Estadual e endereço da unidade emissora. Ou seja, com a autorização, um mesmo formulário de conhecimento pode ser utilizado por matriz e filiais, desde que tenham computador implantado.



Todo o processo de solicitação do regime especial obtido pela Transdroga — iniciado em novembro de 1983 — e liberado em maio último — foi calçado na concessão já obtida para empresas em geral que emitem nota fiscal/fatura por computador. As vantagens do regime, obviamente, estão na diminuição dos itens de estoque — evita manter um formulário para ca-

da filial — e o maior poder de “barganha” na aquisição dos impressos devido às quantidades envolvidas em uma única transação. “Além disso”, acrescenta Antonio Carlos Molino, Superintendente de Processamento de Dados da empresa, “evita-se o acúmulo de impressos (e capital) no estoque, que são consumidos conforme o ritmo da filial, às vezes lento”.

Eventos

O Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de Pernambuco estará promovendo, de 28 a 31 de outubro, em Recife, o I Congresso Nacional dos Empresários dos Transportes Rodoviários de Passageiros.

viários de Passageiros.

A Escola de Administração de Empresas da FGV (SP) vai ministrar, de agosto a novembro, o 3º Curso de Gerenciamento de Empreendimentos. F:283-0986.

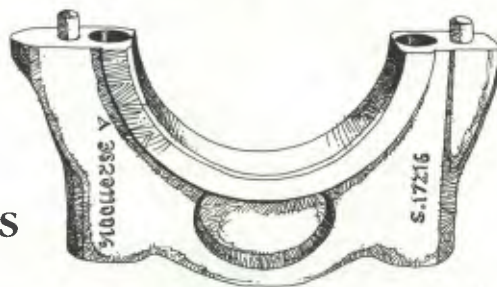
Pessoal

Em Assembléia Geral Ordinária realizada no dia 14/06, a Abifer- Associação Brasileira da Indústria Ferroviária elegeu sua diretoria para o biênio 1984/86. O presidente é o Engº Eduardo Luis Pinto e Silva, da Cobrasma e seu primeiro vice-presidente o Engº Duarte Francisco Moraes, da Fresinbra. Além deles, a diretoria é formada por

dez vice-presidentes: Alberto Carlos Mendonça Lima, Antonio Roberto de Azevedo Muller, Celso Guimarães, Geo Albert Stammer, Humberto Pimentel Duarte da Fonseca, Luiz Carlos Mascarenhas, Renato Luis de Castro Santos, Sergio Antonio Bardella, Thomas Alexandre Pastor Wagner e Walderez França.

Os mancais sem mancadas.

Virabrequim que não vira, vira contra o caminhão. Não é à toa que os mancais do seu caminhão Mercedes-Benz são cercados de todos os testes. Na hora de trocar, siga as recomendações do seu Concessionário. Não dê folga aos mancais.



F- 22.000 a álcool faz sucesso

Com motor MWM PID-Álcool de seis cilindros e injeção piloto, operando em regime bi-combustível com álcool e diésel, uma versão do caminhão Ford F-22000 (6x4) está se tornando a mais nova atração do mercado canavieiro. Com tração em dois eixos entre suas principais características, esse caminhão vem atraindo compradores de outros segmentos fora-de-estrada e mesmo do transporte urbano, tanto que em abril, mês do lançamento, foram vendidas vinte unidades.

A queima dos dois combustíveis é feita através de sistemas de injeção independentes. Para o álcool hidratado, combustível principal, é usada uma bomba injetora em linha e, para o diésel, que desempenha o papel de combustível-piloto, servindo como estopim para inflamar o álcool, opera-se uma segunda bomba, rotativa e acionada por meio de uma correia dentada. O motor opera em ciclo-diesel.

Todos os componentes que entram em contato com o álcool, como bomba, bicos injetores (de um furo contra quatro furos no bico de diésel) e as linhas de combustível recebem tratamento anti-corrosivo. O tanque, com capacidade para 200 litros, é fabricado em aço inoxidável e o caminhão tem ainda um tanque para diésel de 79 litros.

Realçando como vantagens o fato de não usar aditivos no álcool e substituir em quase 85% o consumo de diésel a plena carga, a Ford anuncia para breve, no mesmo sistema, os modelos F-13000 e F-21000.

Comolatti lança plano para caminhoneiros

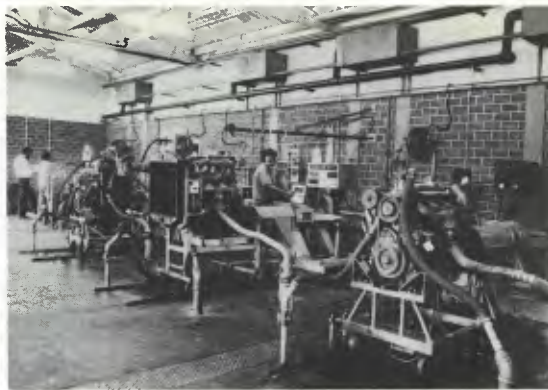
Considerado por muitos como espécie em extinção, o caminhoneiro autônomo ainda merece um tratamento preferencial de alguns empresários. Este é o caso da Retífica Comolatti, ao lançar o BTP — Base de Troca Programada, um novo plano de troca para motores retificados.

O BTP consiste em um plano especial de pagamento em até 10 meses para compra do motor retificado à base de troca, sem nenhum tipo de carência, a um custo 50% superior ao do preço à vista. Adquirindo esse carnê, o caminhoneiro garante um preço fixo para o momento em que necessitar do motor, em juros mais baixos que os da praça.

Fepasa restaura dez locomotivas elétricas

Aproveitando o momento favorável aos estudos e investimentos no transporte ferroviário, a Fepasa está restaurando dez locomotivas elétricas em sua oficina de Jundiaí, SP. Nos últimos três anos, a empresa já conseguiu colocar seis locomotivas em operação, devendo completar a dezena até o final de 1985.

A restauração dessas locomotivas envolve o trabalho de 22 a 25 mil homens-hora, compreendendo desmontagem e reparação em



Segundo a Comolatti, um motor retificado completo fica por volta de 25% do preço de um novo retirado em concessionária. O caminhoneiro pode ainda optar pela troca de seu motor por um turbinado completo, equipado com turbocompressores novos da mesma marca e qualidade do original.

Um detalhe que torna essa opção ainda mais atraente é o prazo de garantia, cerca de 4 meses independente da quilometragem, enquanto um motor novo oferece 3 meses ou 10 mil km. Além disso, a Comolatti oferece uma revisão gratuita completa aos 5 mil km, e providência entrega e retirada

da imediata em um raio de 100 km.

Para garantir pronta entrega, a Comolatti possui em estoque mais de 300 motores de todas as marcas do mercado. Ao dar entrada, o motor defeituoso do cliente passa a substituir a unidade retificada adquirida. Em termos de avaliação, tomando-se o exemplo de um motor 352-A turbinado, o preço sairia por volta dos Cr\$ 2 milhões.

Caso virabrequim, cabeçote e eixo comando não tenham condições de reaproveitamento, o caminhoneiro pagará por essas peças 70% do preço de balcão, respectivamente mais Cr\$ 700 mil, Cr\$ 550 mil e Cr\$ 140 mil, aproximadamente.

Philippine arruma cama no céu para driblar crise



Mais uma inovação na briga internacional do transporte aéreo de passageiros, para benefício dos usuários. Trata-se das *Sky Beds*, quatorze camas instaladas no piso superior dos Boeing 747 da Philippine Airlines, com todos os requintes de conforto para uma boa acomodação ou repouso.

Os passageiros poderão atirar-se nos braços de Morfeu em finíssimos lençóis decorados, travesseiros de pluma de ganso e coberto-

res de pura lã, suficientes para contrabalançar o frio provocado pelo indispensável ar condicionado. Mas, toda essa parafernália tem como função, mesmo, fazer com que a empresa escape da crise e do número alto de poltronas vazias.

Em termos de público brasileiro, a Philippine Airlines está oferecendo uma tarifa super-econômica de ida e volta a Manila, via Los Angeles, em conjunto com a Varig.



CARTAS

MBB premia TM

A equipe de Transporte Moderno demonstrou mais uma vez sua capacidade criativa e seu profissionalismo conquistando o primeiro lugar no I Prêmio Mercedes Benz de Jornalismo. Cumprimentamos a equipe pelo prêmio, desejando que ele esteja incluído numa série de outros que conquistará.

Iran Carvalho — Mccann-Erickson — Porto Alegre — RS

Passada a solenidade de entrega do I Prêmio Mercedes Benz de Jornalismo, gostaria de cumprimentar a equipe da Revista Transporte Moderno pela excelente matéria que fez juz ao prêmio instituído pela nossa empresa.

Werner Lechner — Diretor Presidente da Mercedes Benz do Brasil — São Paulo — SP

Regulamentação

Lemos com atenção e interesse as reportagens "Regulamentação defende carreteiro" (TM 242) e "Regulamentação sofre as penas de um conflito" (TM 243).

Infelizmente, encontramos em ambas, informações que não correspondem à realidade, o que nos obriga a recolocar os fatos no seu devido lugar.

1. A reportagem afirma que "Thiers Fattori reuniu os presidentes das Federações do Rio Grande do Sul e de São

Paulo e levou-os, juntamente com o presidente da Fencavir, Adear Bessa, até o ministro (Cloraldino Severo) para o que seria a reunião final", sobre a regulamentação.

Essa reunião conjunta NTC-Ministério-Federações de Autônomos, na verdade, nunca existiu. Embora fosse intenção da NTC, realizá-la, o Ministro Severo preferiu ouvir transportadores e carreteiros em separado. O que houve, de fato, foi um encontro preliminar entre a NTC, a Fenatac e as Federações de Autônomos, na manhã de 8 de março, em nossa sede, em Brasília. No mesmo dia 8, o Ministro Severo recebeu os representantes dos autônomos. E, finalmente, no dia 9 de março, reuniu-se com os presidentes da NTC e da Fenatac e outros transportadores.

2. A TM afirma que "as posições da NTC não resultam de consenso entre os associados" e como prova dessa pretensa divisão da classe apresenta a posição do deputado Denisar Arneiro, "insatisfeito com o projeto elaborado pela NTC porque prejudica o carreteiro e não seria aprovado pelo ministro".

Claro que não se pode preterir a unanimidade num assunto tão controvertido. No entanto, consenso existe. Reunidos em dezembro de 1982, em Gramado, os trans-

portadores elegeram, durante o 31º Conet, uma Comissão para acompanhar os estudos e negociações sobre a regulamentação.

Integrada por lideranças expressivas de todas as regiões do País e pelo ex-presidente da NTC, essa Comissão tem realizado frequentes consultas às suas bases. Por ela têm passado todas as deliberações sobre o assunto e seus membros participam de todas as reuniões com o Ministro dos Transportes.

O "dissidente" Denisar Arneiro, ex-presidente da NTC e membro do seu Conselho Superior é, coincidentemente, um ativo integrante da Comissão de Gramado. Naturalmente, suas declarações a TM são de exclusiva responsabilidade de quem as deu e de quem as registrou. No entanto, até onde estamos informados, o brilhante deputado e líder transportador não afirmou que "o projeto elaborado pela NTC prejudica o carreteiro". Limitou-se a defender, segundo nos informou, a inclusão no projeto do Governo de "melhor estrutura de organização para o transportador autônomo". O que, convenhamos, é diferente do publicado e muito pouco para caracterizar uma dissidência.

3. Vamos, agora ao capítulo das Federações do Rio Grande do Sul e de São Paulo. Segundo a TM ambas

estão sub-júdice e "têm, curiosamente, a mesma posição dos dirigentes da NTC". Ao somarem esforços com as empresas, essas Federações apenas estariam sendo fiéis à "voz do dono".

De fato, a criação de novas federações, seja de autônomos ou de empresas de transportes, tem enfrentado sistemática oposição da Confederação Nacional de Transportes Terrestres, por longos anos e até há pouco tempo, um feudo particular do senhor Fortunato Peres. Sistemáticas e unânimes também têm sido as vitórias das novas federações junto ao Tribunal Superior de Recursos. Não há dúvida que o Supremo Tribunal Federal dará ganho de causa às novas entidades. No entanto, antecipando-se à justiça, o atual presidente da Confederação, Sr. Hermínio Cavalheiro, já prometeu formalmente ao Ministro Murilo Macedo retirar os mandatos de segurança em andamento, para pacificar o setor.

Se a NTC tivesse poder sobre as federações gaúcha e paulista, certamente não teria permitido fatos como o de alguns anos atrás, quando o Presidente da Federação do Rio Grande do Sul, Antonino Maineri comandou uma paralisação geral de autônomos, em busca de maiores fretes.

Longe de resultar de qualquer artimanha política, o re-



Editora TM Ltda

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

transporte moderno

REDAÇÃO

Redator chefe: eng.º Pedro Bartholomeu Neto
Redatores: Franklin Marques Machado, Marco A. Souto-Maior (São Paulo) e Fred Carvalho (Rio)
Colaboradores: Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa), Fernando Barros (fotos), Jaime A. Mendes e Roberto Queiroz (textos)
Redação (São Paulo): R. Said Aiach, n.º 303 tel 572-2122
Sucursal Rio: Praça Tiradentes n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 221-9404

Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade
Composição e frotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandará, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-8022 - 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, Êlcio Raffani (São Paulo)

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

Representantes internacionais:

África do Sul: Bosman & Genrich Travel (PTY) Ltd - Howard House - 23, Loveday Street, P.O. Box 1062 - Johannesburg; Alemanha Ocidental: Publicitas GmbH - 2, Hamburg 60 - Bebelplatz 149; Austrália: Exportad PTY LD - 115-117 Cooper Street - Surry Hills, Sydney; Áustria: Internationale Verlagsgesellschaften - A-1037, Wien - Veitgasse 6; Bélgica: Publicitas Media S.A. - 402, Avenue de Tervueren - 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. - Pspelayo 44 - Barcelona; Estados Unidos: The N. Sde Filippes Co. - 420, Lexington Avenue - New York, N.Y. 10017; Finlândia: Admark OY - Mikopkatu 11D - QD100 Helsinki 10; França: Agence Gustav Elm - 41, Avenue Montaigne - 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. - Vila E. Filiberto, 4 - Milano 20-149; Japão: Tokyo Representative Corp. - Ssekuya Building 2-F - 3-16-7 Higa Shinakano Nakano-Ku, Tokyo 164; Polónia: Agpol (Advertising Department) - Warszawa ul. Sienkiewicza, 12 - P.O. Box 136; Portugal: Garpei Ltda - Rua Custódio Vieira, 3 - ZDT - Lisboa 2; Suécia: Publicitas AB - Kungsgatan 62 - S-101 29 Stockholm; Suíça: Mosse Annoncen AG. - Limmatquai 94 - 8023, Zurich.

REDAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

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

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 24.000,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 572-2122 - 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.: 572-2122

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: 572-2122 (sequencial) - CEP 04003 - São Paulo, SP.

CARTAS

lacionamento da NTC com as federações gaúcha e paulista nasceu no "campo de batalha". Procurando defender e conquistar benefícios para seus associados, as duas Entidades acabaram verificando que os carreteiros e empresários tinham alguns objetivos comuns — e isso nos levou à atual união de forças.

Nessa união, no entanto, ninguém é dono de ninguém. Se assim o fosse, a NTC não precisaria ter cedido em pontos fundamentais. Por exemplo, na famosa vinculação carreteiro-transportadora. Ou ainda na proposta de tornar o carreteiro co-responsável pelo transporte e em vários outros.

Já os presidentes da Fencavir (tanto o antigo, quanto o atual) nunca atenderam nossos reiterados convites e nem procuraram a NTC para discutir os problemas do setor. Particularmente, quanto à regulamentação, a entidade do Rio de Janeiro vem mantendo uma ostensiva resistência.

Suas posições são sistematicamente contrárias à das demais Federações e às da NTC. À Fencavir pouco importa se, com isso, está beneficiando ou não seus associados.

4. A revista atribui à "firmeza de posição do Ministro dos Transportes, Cloraldino Severo" a postura da NTC em favor do carreteiro. Na verdade, essa postura é antiga. Nasceu do trabalho de uma comissão, constituída muitos anos atrás ainda no Sindicato de São Paulo. Além disso, quem se der ao trabalho de ler o primeiro documento sobre regulamentação, preparado pela NTC no início de 1982, encontrará lá como principais bandeiras a sobrevivência do autônomo e o combate à hipertrofia das empresas de carga própria.

5. Concordamos que quem tem entre 2 a 5 veículos terá de se organizar como empresa. A caracterização do carreteiro como proprietário de um único caminhão, no

entanto, foi exigência das próprias federações de autônomos, como medida para não descaracterizar a categoria.

6. Ao direcionar seu enfoque para dissidências e artimanhas inexistentes, a TM perdeu, em nossa opinião, um excelente oportunidade para analisar de maneira mais séria e consequente os dispositivos da regulamentação, àquela altura, já 99,0% definidos.

Rubens de Carvalho — Diretor Secretário da NTC — São Paulo — SP

Conflitos existem em todas as áreas e a NTC, em sua articulação textual, faz tudo para dissipar uma situação normal quando se discute algo como a regulamentação. Primeiro, o deputado Denisar Arneiro já não é mais contra o atual projeto, pois este foi reformulado e atende aos anseios do Ministério dos Transportes com relação à situação dos autô-

nomos. O Ministério realmente se reuniu com todos os setores a seu modo e através de seus assessores Landau, Paulo Alvim, Francisco Magalhães e, mais recentemente, Moacyr Bermann, diretor de Transporte Rodoviário de Cargas do DNER, manteve contato constante com os interessados. Em outro ponto, ufana-se a NTC, que representa cerca de 20% do total das empresas de transportes registradas no DNER, em ter cedido quanto à desvinculação dos carreteiros. Esclareça-se: quem está cedendo alguma coisa é o Ministério dos Transportes. Ou então a NTC tem autoridade para legislar sobre o projeto? No item 5 é bom lembrar que o antigo documento defendia um autônomo vinculado às empresas. E finalmente, sr. Rubens, agradecendo suas considerações de um expert em jornalismo, gostaríamos de lembrá-lo que qualquer coisa 99% definida é, antes de mais nada, ainda indefinida.

27.000 LITROS DE LEITE COM CHASSIS!...

A LÍDER SA — VIATURAS E EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS lança no mercado uma grande novidade — **SRTQ Isotérmico para transporte de leite IN NATURA com capacidade de 27.000 litros com 03 compartimentos, sobre chassis; maior resistência, durabilidade e facilidade de manutenção e manuseio — veículo trator — trucado.**

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

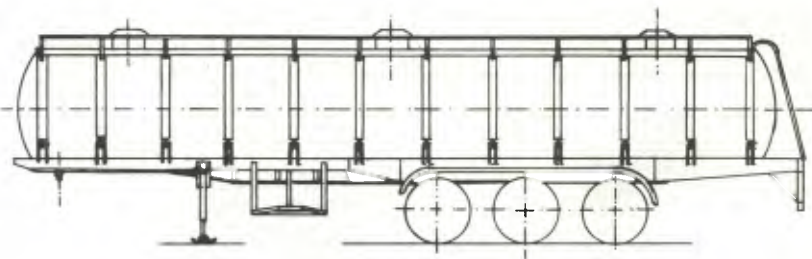
SRTQI — Aço Inox AISI 304-3mm
Formato cilíndrico
Revestimento em aço inox AISI 304-0,8mm
Isolamento — Poliuretano injetável
Escala, Corremão, Passadiço em aço inox
Eixos Tubulares
Acabamento interno Grana — 180

A Líder Viaturas oferece ainda:

SRTQ Isotérmico 03 eixos — 25.300 Litros 03 compartimentos (sobre chassis)
SRTQ Isotérmico 03 eixos — 25.500 Litros compartimento único (sobre chassis)
SRTQ Isotérmico 03 eixos — 26.000 Litros compartimento único (Monobloco)
SRTQ Isotérmico 03 eixos — 27.000 Litros compartimento único (sobre chassis) veículo trator trucado
SRTQ Isotérmico 03 eixos — 25.000 Litros compartimento único (Monobloco) veículo trator trucado

Além de:

— SR Carga Seca
— SR Transp. produtos químicos em aço carbono e inox.
— Furgão — todos Modelos e tamanhos em duralumínio.
— TRUCKS



Entre em contato conosco. Temos toda linha de equipamentos que você precisa.

LÍDER S.A. — VIATURAS E EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS

Rod. Br. 356 - km 271 - Barra - 36880 - Muriaé, MG
Fone: (032) 721-3555 Telex: 0322164



Encarroçadoras querem sair do vermelho

Apertadas pela crise geral, as encarroçadoras buscam fugir ao fantasma das concordatas, que rondam o setor. E, neste momento, surgem as exportações, estimuladas pelo governo, e as expectativas de uma super safra agrícola, como salvação das vendas. A partir da pg. 10

Refino de lubrificantes traz economia

As dificuldades enfrentadas pela indústria refinadora de óleos lubrificantes no Brasil, do desconhecimento de sua existência até a falta de matéria-prima e as restrições impostas à instalação de novas empresas, ao lado de aspectos positivos, são mostradas na pg. 22



Carga perigosa ainda precisa ajustar normas

O transporte de produtos perigosos, apesar de beneficiado pela recente aprovação de uma regulamentação, ainda esbarra em algumas divergências. Entre elas, a questão das diferenças dos EPIs, impostas por várias empresas clientes para o mesmo produto. Na pg 36

Atualidades	3	ISTR	35
Cartas	7	Expresso de Prata	43
Treminhão	30	Entrevista: Carlos Perez	50

Capa: Foto Diplomata, Fred Carvalho
Foto basculante, Randon

Surge enfim a regulamentação

28 de junho. Um dia que passará para a história do transporte rodoviário de cargas no Brasil. O dia da aprovação e assinatura do regulamento do setor e que, sem dúvida, deverá mudar todo o perfil do segmento. E também da frota. Um decreto tão importante que o próprio presidente da República faz questão de sancionar. O TRC denomina-se a partir de agora ETC, Empresa de Transporte Comercial e terá maiores garantias, os autônomos passam de TRA para Transportador Comercial Autônomo, TCA e, finalmente, o TCP, Transportador de Carga Própria que é colocado no seu lugar, não podendo carregar sobre sua ociosidade os prejuízos do TCA e ETC.

Surgem também a Câmara Brasileira de Transporte Rodoviário de Bens e o frete mínimo para o autônomo, enfim, uma luta de décadas e uma das primeiras bandeiras levantadas pela NTC. Através da Regulamentação há condição de se disciplinar o setor, implantar a estatística e estabilizar tanto oferta quanto demanda. Muito bem, a pergunta que sobra é a de como será feita a fiscalização deste elenco de normas

Aliás, em termos de normalização temos verdadeiras preciosidades teóricas. É o caso da lei da balança. Regras bem feitas, porém não cumpridas. Falta balança.

No caso de regulamento, entretanto, a esperança é que a resolução nasceu de um grande diálogo entre sindicatos, associações e representantes de todas as partes envolvidas. A partir daí, a massa de fiscalização pode realmente viabilizar a normalização. Os problemas que certamente surgirão terão solução de consenso e prática, refletindo num futuro mais profissional para o transporte de cargas.

Num mês de grandes notícias, o ministro dos Transportes anuncia também o novo Regulamento do Transporte Rodoviário de Passageiros, uma atualização da antiga normalização e que cuida prioritariamente do item encomendas, estabelecendo parâmetros para seu transporte por ônibus. Enfim, teremos classificados todos os tipos de carga e a disciplina deve ajudar a todos.

Bartholomeu Neto

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 assinatura.

Safra e exportação são as grandes chances para o setor

Enfrentando uma conjuntura adversa nos últimos três anos, as encarroçadoras encontraram na safra agrícola de 83/84 uma valiosa baliza para equilibrar seus balanços, mas não o suficiente para descuidarem-se do mercado externo, onde estão os melhores negócios

O transporte e comercialização das safras agrícolas do final do ano passado e do início deste ano é que salvou muitas das indústrias de carroçarias da falência certa e inevitável, como já acontecera com algumas tradicionais, sem fôlego financeiro para chegar até este primeiro sinal de revitalização. O setor mergulhou em problemas no final de 81, princípio de 82 e só agora começa a estabilizar.

Muitas encarroçadoras ficaram pelo caminho, seja no setor de ônibus ou de caminhões. As sobreviventes, porém, têm hoje a vantagem de trabalhar sem nenhuma gordura adicional, perfeitamente ajustadas à realidade do país e do mercado. Mostra significativa disto é a disputa pela fabricação de 8 carroçarias para uma empresa de Blumenau, a Transbrasileira, pelos principais fabricantes, que travam uma verdadeira batalha de preços e condições para ganhar a encomenda. Prova disso foi dada pelo Diretor da Guerra, Marcos Guerra, ao enfrentar uma longa viagem de automóvel entre Caxias do Sul até aquela cidade catarinense, pela perigosa BR-161, a fim de, pessoalmente, convencer os compradores das vantagens do seu produto.

Se as encomendas pelo atacado são raras nos dias de hoje, com os negócios sendo sempre na faixa de 2 a 3 carroçarias, há um interesse enorme em qualquer negócio de exportação, com todos de olhos voltados para o compensador pagamento em dólares.

“Afinal, só a Randon tem mais de US\$ 100 milhões de negócios pendentes com os mais de 30 países para onde exportamos. Está na hora da Argélia fazer nova encomenda e nós vamos ganhar”, comenta entusiasmado Raul Randon, presidente da empresa caxiense.



Principalmente nas lavouras é que as encarroçadoras fizeram suas vendas

Este mercado de exportação de carroçarias anda por volta dos US\$ 150 milhões anuais, existindo uma grande determinação de todos os fabricantes em pegar a sua fatia. Alguns têm setores organizados, outras estão organizando, enquanto uma pequena minoria arrisca quando muito na exportação para a Argentina ou outro país latino-americano.

No entanto, os dólares da exportação são perigosos para a estabilidade da empresa, porque há o risco cada vez maior de não receber. Quem sabe bem disto é a escaldada Krone, lesada em US\$ 700 mil por clientes chilenos. De nada adiantou pedir a mediação do Banco do Brasil, porque a ordem de Pinochet é não pagar, por

motivo da crise econômica do seu país.

Nesta história toda os resultados quase foram trágicos para a até então feliz exportadora. Além de ter de pagar aos bancos os adiantamentos de exportação, teve cancelado o aporte de capital dos seus controladores alemães, devido à crise brasileira. A saída encontrada por Ivo Luiz Boschetti, gerente geral da filial brasileira, foi a concordata para evitar a falência. “Felizmente conseguimos pagar já a primeira parte, como conseguiremos quitar a segunda, mas foram dias muito difíceis e que provocaram profundas alterações na empresa”.

Mesmo assim, Ivo garante 10% de sua produção deste ano com as exportações para o Oriente Médio. “Lá é certeza que eles pagam”.

Mercado interno depende da safra agrícola e das frotas próprias

Da mesma forma que a exportação com sua sazonalidade, também o mercado interno depende dos bons resultados das colheitas agrícolas e das necessidades de renovação ou ampliação das frotas das indústrias. As empresas de transporte rodoviário de cargas e o carreteiro tudo têm feito, desde a re-

forma até à utilização extremada até acabar, para evitar a compra de novas carroçarias. A média de vida que era estimada em 5 a 6 anos, até 1982, já passou para 8 a 10 anos neste 1984.

Portanto, da mesma forma que Raul Randon fica preocupado com o clima para saber do sucesso de sua imensa plantação de maçãs, também observa que se São Pedro ajudar vai ter lucro tanto nas encomendas de carroçarias quanto na venda de sua colheita. "Temos torcido para bons resultados agrícolas para provocar uma estabilidade em nosso negócio. Afinal, boa safra é certeza de venda de graneleiras."

A Recrusul e a Krone também acreditam neste mercado, porque o transporte da produção, frigorificada ou não, é que está dando bons pedidos. Seja dos fabricantes de suco de laranja até os plantadores de cana, com os treminhões especiais canavieiros representando um bom faturamento. "Como a produção de álcool têm crescido muito, a necessidade de mais equipamentos é lógica," explica Ivo Boschetti.

Uma idéia clara deste mercado foi a encomenda nos últimos 3 meses, somente à Rodoviária, de 220 reboques para transporte canavieiro. "O único problema é que não sabemos até quando continuará o aquecimento deste setor", esclarece cauteloso o diretor João Carlos Finger.

Outro segmento que ajuda o setor a caminhar para a estabilidade é o de tanques de combustível ou de granéis, no primeiro caso para atender a crescente demanda de álcool e a necessidade de renovação das frotas, tendo em vista a legislação recentemente baixada sobre cargas perigosas. Quanto aos de granéis, mais uma vez são para atender às necessidades do transporte de produtos agrícolas, já beneficiados. Açúcar, farinha, farelo de soja, etc.

A substituição gradativa das carroçarias abertas por furgões vem se confirmando, com todas as encarroçadoras produzindo cada vez mais carroçarias fechadas, mesmo com a proliferação dos fabricantes de fundo de quintal.

O mercado, apesar da crise, está mais sofisticado, exigindo produtos mais especializados, tendência notada pela Recrusul, que "está trabalhando em uma área mais especializada, principalmente para ampliar a frota dos distribuidores de alimentos", explica Valayr Hélio Wosiak, diretor superintendente da empresa.

Um dos exemplos citados são os tanques de alumínio para transporte de combustível de aviação, que não precisam de pintura interna, ou mesmo silos para transporte de alimentos. "Há uma necessidade de produtos mais específicos, com maior requinte tecnol-

ógico, para atender a clientes mais exigentes", comenta Wosiak.

Mas, toda e qualquer modificação pressupõe aumento do preço da carroçaria e apesar de saber que o futuro é a utilização intensiva do alumínio, João Carlos Finger, diretor da Rodoviária, explica da impossibilidade de seu uso atualmente devido ao diferencial entre o preço do quilo da chapa, Cr\$ 500,00 e o de alumínio, Cr\$ 5.000,00. "É óbvio que isto provoca maior produção de produtos de chapa, com a introdução maior do alumínio só quando este começar a baixar no mercado nacional".

Preços de tabela são só para constar. Ninguém respeita

Se o valor dos insumos cresceu em demasia, principalmente da chapa, energia e salários, principalmente nos últimos 2 anos, a mesma coisa não aconteceu com o preço das carroçarias. Devido ao achatamento do mercado e diminuição de encomendas, as tabelas de preços dos fabricantes só existem para constar.

Todas as tentativas da Associação Nacional de Fabricantes de Implementos Rodoviários - ANFIR - de fazer uma espécie de tabela única fracassaram até o momento, porque se existe alguma uniformidade de preços no papel, na comercialização dos equipamentos nada do que está escrito vale. Ou, quando muito, serve para dar os famosos descontos de tabela. "Quem seguir a tabela, não vende. Porque se os grandes têm como calcular os custos reais, os de fundo de quintal jogam



Randon: "em safra vende-se graneleiras"

qualquer preço para ganhar o cliente", reclama Finger, da Rodoviária.

Se até 1980 existia uma relação percentual entre a carroçaria e um Scania 0 KM da ordem de 35%, atualmente essa relação caiu para 25% do veículo novo. Enquanto a indústria automobilística soube e conseguiu corrigir os preços devido ao aumento de custos dos insumos, repassados ao preço dos produtos, os fabricantes de carroçarias foram obrigados a diminuir cada vez mais sua margem de lucro, atualmente estreita demais. "Só conseguimos manter tabela em produtos de exclusiva fabricação nossa", salienta Finger.

A discussão da tabela da ANFIR é normalmente recebida com um sorriso maroto, como foi o caso de Sergio Antonio Bardella, diretor superintendente da FNV-Fruehauf.

Os custos de produção têm sofrido violentos e mensais reajustes, com os diretores das empresas encarroçadoras só não reclamando dos salários. "Afinal, se temos maiores salários, aumentamos o poder aquisitivo dos funcionários, que compram mais produtos, gerando maior movimento do comércio e conseqüentemente do transporte, finalizando em mais carroçarias", raciocina Finger.



Alguns importadores não saldaram suas dívidas, dificultando para o setor