

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 26 - Nº 301 - FEVEREIRO 1989 - NCz\$ 2,00



Editora TM Ltda



TECONT-RIO

Tecnologia
agiliza operações

Ferrovias do Aço
nos retoques finais

O que muda
no Scania

APLIQUE NA NOSSA CAIXA.



Quem sabe das coisas, aplica em Peças Genuínas Scania. Sabe que esta aplicação apresenta o melhor retorno que se pode desejar: mais lucro e tranquilidade no trabalho do dia a dia. Aplicando peças iguais às que equipam

originalmente seu Scania, você estará permitindo a continuidade do desempenho de uma máquina em que todas as peças funcionam em perfeita harmonia.

Faça o investimento mais seguro - use sempre Peças Genuínas Scania.

É o primeiro passo para você depender menos dos outros e mais de você.



SCANIA
especializada em transporte pesado

As peças genuínas Scania-agora em nova embalagem-têm um ano de garantia.

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 25 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

Insc. Est. _____

em nome da empresa

Envie meus exemplares para:

endereço da empresa

endereço particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Assinatura _____

(carimbo da empresa)

transporte moderno

RO-RO
Enfim, a
maioridade

Regulamentação
e carga perigosa
em debate

Editora TM
Transportes

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

Rhormes (Pesquisa) Isabela O. Cavalcante

(Brasília) Edison Carpentieri (Santos)

Livia Maria de Almeida (Rio de Janeiro)

Olides 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

Chefe de Arte

Celso Guimaraes

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

DEPTO. ADMINISTRATIVO FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

Distribuidora Lopes

Assinaturas

Anual (doze edições) 3,0 OTNs

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso Cz\$ 1.400,00. 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 • 575-1304

Fones: 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 301 - Fevereiro de 1989
ISSN Nº 0103-1058

SUMÁRIO

FERROVIA DO AÇO 14 **Obras se aproximam do fim**
O ministro dos Transportes marcou para o dia 28 de março a inauguração desta encantada ferrovia de 320 quilômetros

PLANO VERÃO 20 **Governo enxuga a máquina**
Se o governo mantiver os cortes previstos, o Ministério dos Transportes será enxugado

TECONT-RIO 26 **Operando a alta velocidade**
O Terminal de Contêineres do Rio de Janeiro movimentará sessenta mil unidades este ano

TARIFA DE FRETE 32 **Tabela da NTC será reformulada**
Após dez anos, a tabela de fretes da NTC sofrerá mudanças a partir de resultados de uma nova pesquisa

CINTO DE SEGURANÇA 36 **Empresas começam a exigir o uso**
A exigência do uso de cinto de segurança pelo Contran leva empresas a reforçar treinamento

INTERNACIONAL 38 **Suspensão a ar chega a caminhões**
O Salão de Bruxelas apresentou duas novidades: a suspensão a ar e o chassi de alumínio

PORTO DE ROTERDÃ 42 **Preparando-se para a integração**
O maior porto do mundo e principal portão da Europa se organiza para a integração de 1992

SEÇÕES

Neuto escreve **5** - Cartas **6** - Atualidades **8** - Mercado de Novos **47** - Mercado de Usados **52** - Carroçarias **53** - Produção **54** - Produtos **55** - Legislação **57** - Entrevista **58**

Capa: Foto César Lima

Anúncio de caráter informativo

BANCO NACIONAL DE INVESTIMENTOS S.A.

e as Instituições Financeiras/Agentes:



BANCO BOZANO, SIMONSEN DE INVESTIMENTO S.A.

B *Banco Boavista*
de Investimentos S.A.

comunicam haver firmado,
no âmbito do Programa de Operações Conjuntas - POC, com o



Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

contrato de financiamento no valor de NCz\$ 12.314.048,98
em favor da

ITAPEMIRIM
CARGAS

(TRANSPORTADORA ITAPEMIRIM S.A.)

Os recursos destinam-se a financiar parte dos investimentos totais, orçados em NCz\$ 28.417.150,49, exclusive o terreno, para a implantação do Centro de Triagem e Transferência de Cargas de Guarulhos-SP, cujas instalações, altamente mecanizadas e informatizadas, poderão processar, na fase final, 18.000 volumes por hora, movimentando cerca de 540.000 toneladas de encomendas e cargas por ano.

Janeiro 1989



NACIONAL

BANCO NACIONAL DE INVESTIMENTOS S.A.



NEUTO

ESCREVE

Trem-bala, sonho de uma noite de verão

Em pleno verão, o Ministério dos Transportes volta a sonhar com velozes composições ferroviárias, capazes de vencer, em menos de 2,5 horas, os 500 km que separam o Rio de Campinas, passando por São Paulo.

Como o governo não tem de onde tirar os US\$ 3,5 bilhões necessários para transformar suas fantasias em realidade, apela para uma palavra mágica – a privatização. Procura-se uma empresa brasileira de capital nacional disposta a bancar a empreitada. Apoiada em equipamentos e empreiteiros nacionais, a eleita deve marcar a viagem inaugural para o início de 1994. Em compensação, terá o privilégio de faturar o transporte de passageiros durante noventa anos, com liberdade total para fixar as tarifas.

Do ponto de vista técnico, o plano nem chega a ser original. Concebidos para preencher a lacuna existente nos transportes na faixa de 150 a 200 km/h e para aliviar o avião nas ligações entre os grandes centros urbanos, os trens rápidos existem desde 1964, quando o primeiro trem-bala circulou entre Tóquio e Osaka. Por sua vez, o primeiro TGV francês entrou em circulação em 1981. Hoje, já estão deixando as pistas de provas e sendo oferecidas comercialmente tecnologias bem mais avançadas. Entre elas, os trens movidos por levitação magnética – como o alemão Transrapid ou o japonês Mag Lev – e as suspensões ativas, capazes de se inclinarem nas curvas, como faz o italiano Pendolino.

A decisão, no entanto, envolve aspectos políticos e econômicos bastante delicados. Trata-se, antes de tudo, de deliberação de um governo desacreditado, eleito pelo voto indireto e em fim de mandato, tomada sem o aval do Congresso e sem consulta prévia aos Estados e Municípios envolvidos.

Em princípio, não há nada a opor à tese da privatização. Afinal, o transporte rodoviário de passageiros, por exemplo, sempre esteve nas mãos das empresas particulares – e com excelentes resultados. Mas, as experiências da França, Japão, Itália e Alemanha mostram que, devido aos grandiosos investimentos exigidos em equipamentos e obras, trens de alta velocidade ficam melhor na mão de estatais.

Além do mais, como atrair a iniciativa privada se nem mesmo está demonstrada cabalmente a viabilidade econômica do projeto? O próprio governo admite a precariedade e a desatualização dos estudos existentes. Os mais recentes foram realizados pela SNCF francesa em 1981 e os demais, em 1978, pela Promon e Hidroservice.

Escaldado com a Ferrovia do Aço e o Programa Nuclear, o governo se recusa a assumir qualquer ônus ou risco com os investimentos. Mas, pode acabar “convencido” a avalizar pesados empréstimos, vinculados, talvez, à importação de duvidosas “caixas-pretas”.

Se a obra chegar a ser concluída, o governo não estará, ainda assim, livre do risco de receber de volta seu presente de grego, como já aconteceu, no passado, com as ferrovias paulistas e a Companhia Docas de Santos.

É possível até que a estória nem chegue tão longe. Num país onde os empresários estão mais interessados em desencavar “negócios especiais” do que em correr os inegáveis riscos da livre iniciativa, parece difícil encontrar grupos dispostos a se submeterem integralmente às rígidas regras da licitação. Se faltar interessados e sobrar interesseiros, a implantação do trem-bala não terá passado, mais uma vez, de sonho de uma noite de verão.

Cumprimentos pelo novo visual

Congratulamo-nos pelo 25º aniversário da **Transporte Moderno** e elogiamos a iniciativa de revitalização da revista através de seu novo *design* e ampliação da tiragem. Certamente estas medidas servirão para firmar ainda mais o conceito desta importante publicação.

CÁSSIO A. PAGLIARINI
Marketing Caminhões Ford
São Paulo-SP

Nossos sinceros parabéns pelas mudanças visuais em **TM**. Vocês têm primado por uma crescente qualidade e por um padrão de qualidade que coloca **TM** entre as melhores publicações especializadas do país.

MILTON SALDANHA MACHADO
Chefe do Depto. de Comunicação
Social do IPT
São Paulo-SP

Parabenizamos a **Transporte Moderno** pelos seus 25 anos de existência e, em especial, seu editor, Engº Neuto Gonçalves dos Reis, que tão bem a tem conduzido, sempre voltado aos assuntos de interesse do meio rodoviário, abordando-os de maneira correta e fundamentada.

Parabenizamos também pelo visual, que deu um toque de modernidade e rejuvenescimento, tão necessário nos atribulados e confusos dias de hoje.

LUIZ HENRIQUE S. R. SANTOS
Diretor Executivo ITD
Osasco-SP

"Homem de Transporte": tabela truncada

A tabela "Os empresários mais votados", publicada na página 50 de **TM** nº 299, dezembro 1988, saiu truncada. Geraldo Vianna pertence à NTC e não à NTU. O empresário Clésio Soares Andrade, presidente da NTU (e não do Setcesp), teve 3,1% dos votos (e não 2,4%). No quinto lugar, com 2,4% dos votos, faltou incluir o empresário Edison Rodrigues Ferreira, diretor do Setcesp.



Nova **TM** agrada, mas a antiga também

É com grande prazer e estima que escrevo pela primeira vez para esta tão instrutiva e maravilhosa revista. Aproveito para parabenizá-los pelos 25 anos de **Transporte Moderno** e desejo que esta data se repita por muitos e muitos anos. Só me resta dizer que a empresa está de parabéns pelo brilhante trabalho que vem desenvolvendo, que, para nós, do meio de transporte de carga, é muito importante. Quanto à modificação do exemplar de novembro, achei muito bonita. Continuem assim. Gostaria de ver uma grande reportagem especial sobre as empresas de ônibus de passageiros e também sobre carga, pois gosto muito dos ônibus rodoviários e de caminhões também. Para finalizar, gostaria de saber se algum colecionador de **Transporte Moderno** estaria interessado em vender a coleção, pois estou interessado e adquiri-la

VAGNER AP. FRANÇOSO
Depósito de Papel N. Andradina S.A.
Nova Andradina-MS

Carbochloro nunca teve frota própria

Parabenizamos a **TM** pela excelente matéria sobre a atividade do profissional de logística den-

tro do contexto da Logitech 88 (edição 297). Entretanto, lamentamos e discordamos da colocação que envolve meu nome. A informação sobre a aquisição de frota própria é infundada, pois a Carbochloro nunca manteve frota própria, considerando as peculiaridades do seu sistema de distribuição de produtos.

NELSON YOSHIKI SEÔ
Supervisor de Logística da Carbochloro S.A. Indústrias Químicas
São Paulo-SP

Erro no cabeçalho dos veículos usados

Parabenizamos **TM** pelo conteúdo de sua edição nº 299, dezembro de 1988, e, desde já, manifestamos nosso interesse em fazer uma assinatura.

Salientamos, porém, que, ao consultarmos a página 71, onde pretendíamos obter o preço de mercado de alguns veículos usados, isso não foi possível devido à troca da coluna de ano por uma que nada tinha a ver com a tabela.

LEANDRO JOSÉ CATALANI
Indústria Metalúrgica Baptistucci Ltda.
São Paulo-SP

Por um erro de montagem, o cabeçalho da tabela saiu trocado. São dez colunas, da esquerda para a direita. Cada uma delas apresenta os preços mínimo e máximo dos veículos fabricados entre 1987 e 1978. O pedido de assinatura foi encaminhado ao Departamento de Circulação.

Cumprimentos pelo Prêmio Marcopolo

Sra. Valdir, este mérito não lhe podia faltar. Conhecedor de seu excelente trabalho a parabenizamos pela bem merecida conquista do prêmio com a reportagem "No alto da serra floresce a indústria".

RAUL RANDON
Diretor da Randon-Rodoviária
Caxias do Sul-RS



Corredores curitibanos: um modelo para o tercelro mundo?



Fotos: Arquivo TM

Botelho e China: atritos em torno da Abicam

O transporte urbano de Curitiba vira modelo

Os corredores exclusivos para ônibus, criados em Curitiba e instalados depois em São Paulo e outras capitais, vão servir de modelos para outros países do terceiro mundo. Cientistas do Department of Transport da Inglaterra virão ao Brasil este ano, a exemplo do que farão à Turquia, Costa do Marfim e Tailândia, em busca de soluções para o transporte coletivo de passageiros. "A partir daí, poderemos oferecer soluções a outros países interessados em maximizar o transporte urbano de passageiros", diz Phil Fourecar, membro da equipe que virá ao Brasil.

Reabilitação da Abicam provoca reações negativas

A Abicam – Associação Brasileira dos Caminhoneiros Autônomos, criada em 1983 e dirigida por José Fonseca Lopes até julho de 1988, está sendo reabilitada pelo Sindicam do Rio de

Janeiro, cujo presidente, Nélio Botelho, convocou assembléia nacional em 16 de janeiro, elegendo-se presidente da entidade.

A iniciativa de Botelho provocou reação negativa junto aos sindicatos paulista e paranaense, que não vêem necessidade de uma nova Abicam porque pregam a criação de sindicatos estaduais. "Não sabemos o que existe por trás das pretensões do senhor Nélio Botelho", afirma Diumar Cunha Bueno, presidente do Sindicam do Paraná.

Por sua vez, José Fonseca Lopes evitou fazer qualquer comentário, alegando estar afastado da categoria, embora ainda guarde os arquivos e documentos da Abicam em seu escritório particular.

José Araújo Silva, o "China", do Sindicam de São Paulo, mostrou-se irritado com as pretensões de Botelho: "Ele não se contenta com o sindicato do Rio e quer mandar na categoria do país inteiro?", desafiou.

Seja como for, Beltrão afirma que a Abicam viria suprir necessidades da categoria nos Estados

que ainda não têm sindicato e, onde já existir, o caminhoneiro terá duplo atendimento.

Para Diumar Bueno, o importante é que a categoria procure unir-se em sindicatos estaduais, como em Santa Catarina, São Paulo, Paraná, Minas e agora no Rio Grande do Sul.

Sindicatos e associações paulistas criam federação

Os sete sindicatos e associações de empresas de transporte de carga do Estado de São Paulo já estão unidos por uma federação estadual, desde 24 de janeiro. A Fetcesp – Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de São Paulo tem na presidência Adalberto Pansan, presidente também do Setcesp.

A criação da Fetcesp faz parte do programa do presidente da Fenatac, Sebastião Ubson Ribeiro, de fortalecer a classe pela ampliação da representatividade. Em 1988, foram criadas as federações de Santa Catarina e do Nordeste.

PISCA PISCA

■ O IFEA – Instituto Ferroviário de Estudos Avançados anunciou a criação da Escola Superior de Transportes Ferroviários, que funcionará numa área de 2 400 m² em Paranapiacaba cedida pela RFFSA.

■ Desativar trechos sem rentabilidade e remanejar pessoal e material rodante para áreas de maior potencial é a meta do novo superintendente regional da Rede

Ferroviária Federal de Salvador, engenheiro Neville Chamberlain. Na Refesa desde 1975, Chamberlain ocupava a função de superintendente adjunto comercial da mesma regional.

■ A Volkswagen já está distribuindo seu "Manual de Organização e Administração de Frotas". O trabalho apresenta conceitos de padronização e diversificação, métodos de planejamento e controle

de custos operacionais, sistema de manutenção e critérios de renovação de frotas.

■ "Dirigindo com Economia" é o nome que a Ford Caminhões deu para o manual que está distribuindo a frotistas da marca. Com vinte páginas, gráficos e desenhos, o manual mostra em doze itens as sugestões de economia de combustível e dá receitas para uso ideal dos veículos.

Pedras no caminho para o Palácio dos Transportes



Foto: Marcelo Vigneron

A nova sede da NTC/Fenatac

A mudança da NTC/Fenatac do prédio próprio localizado no centralizado bairro da Vila Mariana para o Palácio dos Transportes, construído na periferia da capital paulista, não está sendo decidida sem traumas.

Embora a decisão de se juntar no palácio todas as entidades com sede no município tenha sido tomada antes mesmo da inauguração do prédio, o assunto mereceu a convocação de uma Assembléia Geral Extraordinária do Conselho Superior da NTC e o Conselho de Representantes da Fenatac, para o dia 13 de fevereiro.

A assembléia das duas entidades decidirá, entre outras coisas, a remuneração do uso do palácio ao Setcesp e os fins que dará ao prédio da Rua Borges Lagoa, na Vila Mariana.

Vasp começa a mudar para privatizar

Antes mesmo do fim dos trabalhos de sua comissão de privatização (que deverá divulgar um documento básico ainda este mês), a Vasp dá início a uma série de mudanças para sanear suas finanças.

Entre as medidas, anunciadas pelo próprio governador Orestes Quércia, está o corte de 99 vôos semanais em rotas consideradas deficitárias, como Campinas-Rio de Janeiro, Campo Grande-Cuiabá, Goiânia-Brasília e São Paulo-Florianópolis, que terão



Terminal de Cargas em Cumbica

suas frequências reduzidas, além da extinção dos vôos para Carajás e Tucuruí, locais onde a Vasp desativará suas bases.

O quadro de 8 308 funcionários – que têm estabilidade garantida por convenção coletiva de trabalho só até 28 de fevereiro – também será reduzido e, para isso, foi contratada uma empresa especializada em estudos de produtividade.

A renovação da frota de 32 aeronaves também faz parte do pacote e quatro aviões 727-200 já foram vendidos – dois deles estavam arrendados à Lineas Aéreas Mexicanas e dois que operavam em linhas domésticas serão substituídos em julho com o recebimento de outros dois novos 737-300.

Além de iniciar em março a operação de sua primeira ligação internacional regular, para Aruba, no Caribe, a Vasp está reivindicando também ao DAC algumas linhas monopolizadas pelas empresas regionais, como São Paulo-Ribeirão Preto e São Paulo-Presidente Prudente, que têm alta densidade de passageiros.

Dentro do programa, está incluída também a dinamização do setor de carga da empresa, que perdeu 11% de participação nos últimos cinco anos.

Com 50% de sua dívida de US\$ 400 milhões assumida pelo Banco do Brasil, a Vasp tem agora como potenciais compradores um grupo formado pela Viação Itapemirim, a TAM – Transportes Aéreos Regionais (que tem participação da Vasp) e a SAS – Scandinavian Airways Sistem, que, como empresa estrangeira, poderá participar com apenas 20% do capital.

Jacy Mendonça será o presidente da Anfavea

Ao contrário do Sindipeças, onde duas chapas disputam acirradamente os votos dos associados, a eleição da Anfavea-Sinfavea deve ocorrer em abril sem



Foto: Divulgação

Jacy Mendonça, da Autolatina

qualquer dificuldade. Seguindo a tradição, o primeiro vice-presidente da atual gestão ascende à presidência; no caso, o representante da Autolatina, Jacy Mendonça; e André Beer, o atual, volta a uma das vice-presidências. O próximo candidato, em 1991 – se a regra for mantida –, será Luiz Adelar Sheuer, representante da Mercedes-Benz, primeiro vice-presidente na chapa de Jacy Mendonça.

NTC questiona no Supremo a lei que criou o pedágio

A instituição do pedágio nacional, pela Lei nº 7 712, de 22 de dezembro do ano passado, despertou os brios jurídicos da diretoria da NTC/Fenatac, que decidiu entrar com uma ação direta de inconstitucionalidade contra a lei.

Na verdade, o pedágio nacional, a ser cobrado a partir de março dos veículos que circularem pelas rodovias federais, tem um peso insignificante sobre os custos da tonelada/quilômetro transportada. Mas a NTC entende que a conservação das rodovias é um assunto de tamanha relevância que deveria figurar explicitamente no orçamento da União e não depender de recursos de uma taxa adicional.

A ação deverá ingressar no Supremo Tribunal Federal no dia 14 de fevereiro, um dia depois da Assembléia Geral Extraordinária do Conselho Superior da NTC para aprovar os termos da ação preparada pelo assessor jurídico da entidade, Júlio Nicollucci.



A Ferrovia Norte-Sul receberá NCz\$ 138 milhões do governo em 1989

Ministério dos Transportes terá NCz\$ 2 755,2 milhões

Mesmo com os vetos do Executivo ao Orçamento Geral da União para 1989, o Ministério dos Transportes será contemplado com NCz\$ 2 755,2 milhões (em moeda de junho de 1988). Coube ao DNER um total de NCz\$ 528 milhões, sendo NCz\$ 372,3 milhões para construção de estradas, NCz\$ 67,3 milhões para conservação e NCz\$ 1 milhão para serviços diversos.

NCz\$ 87,4 milhões provenientes do Fundo Rodoviário Nacional (a se esgotarem em março) foram destinados para obras de restauração. A partir de março, conforme determinação da Constituinte, o Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis (a fonte do FRN) passa a ser arrecadado e aplicado pelos municípios. Para compensar sua perda, entrará em vigor, no período, o pedágio nacional, recém-aprovado pelo Congresso Nacional.

A Rede Ferroviária Federal receberá um total de NCz\$ 5,9 milhões. Os principais investimentos da Rede recebem aportes do BNDES. A Ferrovia do Aço, por exemplo, desde 1987 vem sendo financiada pela iniciativa privada (57%), na forma de antecipação de fretes, pelo BNDES (22%), pelo Tesouro (15%) e pela Rede (6%), perfazendo um investimento de US\$ 136 milhões.

A Ferrovia Norte-Sul, ramal entre a Estrada de Ferro Carajás, no Maranhão, e a Rede em Goiás, terá NCz\$ 133,8 milhões de recursos. Sua execução, na primeira etapa, de Açailândia (MA) a Estreito (GO), estará a cargo da Valec, prevendo-se futura participação da iniciativa privada.

A CBTU receberá NCz\$ 128,1 milhões para aplicá-los na melhoria dos trens urbanos. O projeto do metrô de superfície

de Fortaleza, um modelo para outras capitais, dependerá exclusivamente de financiamento externo.

A Portobrás ganhará NCz\$ 259 milhões. Seu orçamento será reforçado por recursos do ATP - Adicional de Tarifa Portuária, recentemente aprovado pelo Congresso, para atender o Programa de Modernização dos Portos Brasileiros, em execução desde 1986.

Apesar de já formalmente extintos, EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, Geipot - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Enasa - Empresa de Navegação da Amazônia, Franave - Companhia de Navegação do São Francisco e SNBP - Serviço de Navegação da Bacia do Prata também foram contemplados.

A EBTU receberia NCz\$ 324,5 mil e ainda conta com financiamentos externos do Banco Mundial e outros, repassados aos Estados e municípios para projetos urbanos de alcance social.

O Geipot teria NCz\$ 193,4 mil e deveria aplicar os recursos em estudos e projetos ligados ao planejamento de transportes. Sobraram para a Enasa NCz\$ 11 milhões, NCz\$ 120,6 mil para a Franave e NCz\$ 217,2 mil para o SNBP.

A Trensurb - Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre terá NCz\$ 5,7 milhões para investir na expansão de linhas na área metropolitana.

Ao FMM - Fundo de Marinha Mercante, foram destinados recursos da ordem de NCz\$ 828 milhões, discriminados para administração, estudos e projetos (NCz\$ 5,1 milhões), navegação de longo curso (NCz\$ 214,3 milhões), navegação de cabotagem (NCz\$ 384,7 milhões), navegação interior e portuária (NCz\$ 42,3 milhões), construção naval (NCz\$ 80,7 milhões) e Programa de Desenvolvimento da Marinha Mercante (NCz\$ 100,8 milhões).



A pista tem agora 3 700 metros

Cumbica faz cinco anos e ganha pista ampliada

Ao comemorar cinco anos de atividades, o Aeroporto Internacional de São Paulo, em Cumbica, Guarulhos, ganhou mais 1 200 metros de pista e um voo inaugural São Paulo-Lisboa no dia 20 de janeiro.

A ampliação da pista para 3 700 metros permitiu que as companhias aéreas passem a fazer vôos internacionais sem escala de abastecimento no Rio de Janeiro. Assim, segundo Lauro Ney Menezes, presidente da Infraero, empresa responsável pela construção e manutenção dos aeroportos no Brasil, Cumbica deverá ter aumento de 20% no tráfego aéreo a partir de agora. Além das aeronaves de passageiros, o aeroporto deverá ampliar o movimento de carga, tanto assim que Menezes anunciou a ampliação do Terminal de Cargas.

As obras de ampliação da pista duraram sete meses e consumiram US\$ 10 milhões.

Ferrovia do Carvão terá nova via permanente

As obras de remodelação da linha tronco da Ferrovia do Carvão, que liga a região produtora de carvão mineral, no Sul de Santa Catarina, à unidade de beneficiamento da Cia. Siderúrgica Nacional, em Tubarão, e desta até o porto de Imbituba (SC), estão sendo executadas pelo Batalhão Ferroviário de Lages, com supervisão da Rede Ferroviária Federal.

A modernização de 48 km, com investimentos de NCz\$ 6,5 milhões, envolve a troca de dormentes de madeira por concreto monobloco e a substituição dos trilhos de aço carbono.



TGV francês, modelo de trem-bala

Concorrência para o trem-bala provoca polêmica

O Ministério dos Transportes abre no dia 27 de fevereiro as propostas para concessão de um sistema ferroviário de alta capacidade ligando o Rio de Janeiro a São Paulo e Campinas.

Conhecido como "trem-bala" e anunciado como parte do programa de privatização do governo, o projeto prevê investimento de US\$ 3,5 bilhões e construção por empresa brasileira de capital nacional, sem qualquer ônus ou risco para os cofres públicos, utilizando equipamentos e empreiteiras igualmente nacionais.

A concessão durará noventa anos e a empresa vencedora terá completa liberdade para fixar as tarifas.

Segundo o Ministério dos Transportes, os dados disponíveis indicam, em 1987, uma movimentação diária de 27 mil passageiros entre Rio e São Paulo. Desse total, o trem fica apenas com 1% - cerca de 46% vão o ônibus, 28% são transportados por avião e 25%, por automóvel.

Tal repartição, além de inadequada, não resistiria às projeções futuras. Já no no princípio do próximo século, seriam necessá-

rios um pouso ou decolagem a cada quatro minutos e partida ou chegada de um veículo a cada doze segundos.

O anúncio do plano provocou reações divergentes no meio técnico. O economista Ignácio M. Rangel, por exemplo, aplaude o projeto, sob a alegação de que "a espinha dorsal do sistema (de transporte brasileiro) tem que ser a ferrovia".

Já o ex-ministro dos Transportes, Affonso Camargo, nada tem a opor ao projeto, desde que o empreendimento seja realmente de risco, sem qualquer garantia ou aval do governo.

Por sua vez, o ex-diretor jurídico da Fepasa, Jaime Alípio de Barros, defende um "não plebiscitário" à proposta do governo como a única resposta correta.

Bateria de alumínio em caminhões e ônibus

A Alcan está desenvolvendo chassis de automóveis, com ligas especiais de alumínio-magnésio, devido à sua excelente capacidade de conformação, resistência mecânica e à corrosão. A informação, do Eng^o Cláudio Czarnobai, da Área de Desenvolvimento de Produto da Alcan do Brasil, também acrescentou a possibilidade de essa tecnologia ser aplicada a qualquer ti-



Fotos: Divulgação

Além de chassi, bateria em alumínio

po de veículo, como ônibus e caminhões.

"Já existem protótipos de carros com baterias de alumínio sendo testados nos Estados Unidos", garantiu. Ao contrário da tradicional de chumbo, essa bateria utilizaria o alumínio como gerador de energia elétrica na substituição da gasolina.

"Além disso, podem-se utilizar adesivos para compor as partes do chassi, substituindo os rebites e as soldas", finalizou.

Poucas mudanças nas alíquotas de ICMS

Enquanto a Assembléia Legislativa de São Paulo discute há mais de um mês os novos percentuais do ICMS - Imposto Sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicações, alguns Estados já adotaram os seus.

Pouca coisa mudou, no entanto, em relação ao antigo ICM - Imposto sobre Circulação de Mercadorias, ou seja, as alíquotas dos principais produtos ficaram mantidas em 17% no Rio e Janeiro, Paraná, Rio Grande do Sul e Minas Gerais. Os transportes serão também tributados na base dos 17%. As mercadorias e serviços para o Norte e Nordeste continuam na base de 9% e, para os demais Estados, de 12%.

O que mudou, na verdade, foi a alíquota para os produtos considerados supérfluos, como cigarros, perfumes e cosméticos, bebidas alcoólicas, peleteria, jóias e carros importados. Nesses Estados, o percentual subiu para 25%. No Paraná, os chamados produtos básicos passaram a ter uma alíquota de 12%.

PISCA PISCA

■ Como forma de captar recursos extras para suas operações, a RFFSA está colocando à venda três terrenos no Rio de Janeiro, em Magé, Porciúncula e Miguel Pereira. A medida faz parte de um conjunto de providências que deverá arrecadar NCz\$ 36,6 milhões já previstos no orçamento da empresa para 1989.

■ A Anfavea adotou o nome de Salão Nacional do Transporte - Brasil Transpo 89 para o maior evento bianual na área de transporte comercial, que acontecerá no Anhembi na segunda quinzena de outubro.

■ O Instituto Mauá de Tecnologia estará promovendo, de 3 a 6 de abril, o 4º Curso de Manutenção de Frotas,

ênfatisando os aspectos de gerência e tecnologia.

■ O instituto promove também o Curso de Administração Integrada de Logística e Distribuição, com início em 13 de março e duração de seis meses. Nele, serão abordadas as modalidades de transportes, recursos, custos, fretes e terminais de cargas.



O Megabus: articulado para 215 passageiros substitui os bondes



Os motoristas europeus rejeitam cabina curta

Megabus: um articulado para 215 passageiros

O Renault Megabus é um ônibus articulado de três composições para até 215 passageiros, desenhado para servir corredores de tráfego com fluxo de 2 000/3 000 passageiros/hora, ou mais. O Megabus, assim, oferece a capacidade dos bondes urbanos de várias composições, sem os custos de implantação de infra-estrutura exigidos por aquele sistema.

Com 24,38 m de comprimento, 2,5 m de largura e pbt de 35,3 t, o Megabus usa motor de 302 HP (a 2 100 rpm) e o veículo distribui a tração pelos três eixos traseiros, possibilitando grande *performance* em termos de aderência, mobilidade e grau de ataque.

Segundo a Renault, o Megabus deriva diretamente do articulado normal PR 180, tendo apenas um carro a mais. Isso resulta na padronização de componentes e traduz-se em redução dos custos de manutenção. Pode ainda ser encomendado em diversas versões de acabamento interno.

Um finlandês de olho no mercado brasileiro

De acordo com rumores ouvidos durante o Salão de Birmingham (Inglaterra), em outubro, o fabricante de caminhões extrape-



Fotos: Divulgação

Um dos caminhões produzidos pela Sisu

sados finlandês Sisu estaria pesquisando o mercado brasileiro para este tipo de veículo, com vistas à produção local.

Os estudos de viabilidade estariam sendo levados pela Valmet do Brasil, outra empresa finlandesa que, como a Sisu, é controlada pelo governo daquele país. A Sisu constrói caminhões para serviços rudes e pesados, como transporte de madeira, mineração, canteiros de obras etc. Na Finlândia, a empresa constrói conjuntos capazes de puxar até noventa toneladas de peso bruto total.

Os caminhões Sisu usam motores Cummins e caixas de câmbio Fuller, empresas já presentes no Brasil. De acordo com as especulações, a empresa poderia montar seu produto "brasileiro" aproveitando-se de outros componentes existentes no mercado local, como eixos da Scania etc.

As cabinas curtas perdem terreno para críticas

Cabinas reduzidas a 1,3 m de profundidade, para permitir maior volume de carga dentro do comprimento geral do veículo (18 m), detestadas por motoristas, são agora criticadas pelos fabricantes. A Scania afirma que cabina curta aumenta o *stress* do motorista e pode ser um empecilho para a produtividade. Na Holanda, onde o sistema é comum (com cabina-leito elevada para o teto), empresas indicam que já é difícil recrutar bons motoristas, que exigem melhores condições de trabalho. Em resposta, transportadores estão pressionando por maior comprimento dos caminhões.

Sobrecarga: privilégio não é dos brasileiros

Segundo o Transport and Road Research Laboratory, da Inglaterra, cerca de 9% dos caminhões do país trafegam acima de seu limite de peso; e cargas mal posicionadas causam sobrecarga em eixos de 30% dos veículos. Na Inglaterra, o limite é 38 t. A federação dos transportadores locais (FTA) pleiteia imediata equiparação com o restante da Europa (40 t), por necessidade e economia. A FTA calcula que a diferença de limites causa aos operadores ingleses um prejuízo anual de até £ 150 milhões.

Viagem de cinco mil dias

Desperdícios, paralisações e
atrasos marcaram
os catorze anos da pretensa
obra dos mil dias

■ Com dez anos de atraso e traçado original de 890 km reduzido a apenas 390 km, deverá ser inaugurada no final de março a controvertida Ferrovia do Aço ligando Jeceaba, em Minas Gerais, a Volta Redonda, no Rio de Janeiro.

Fruto da conjunção da facilidade dos empréstimos externos da época com a megalomania que caracterizou a construção de obras públicas durante os governos militares, a obra foi concebida em 1973 como uma moderna ferrovia eletrificada que se estenderia de Belo Horizonte a Itutinga (MG) por via dupla e desta cidade a Volta Redonda por via simples, chegando inclusive a São Paulo, numa segunda etapa.

A "Ferrovia dos Mil Dias", como ficou conhecida ao ser anunciada pelo ministro dos Transportes do governo Geisel, general Dirceu Nogueira, no entanto, terá apenas uma linha de tráfego (os trens retornarão a Minas pela Linha do Centro) e operação com tração diesel. Grande parte do equipamento de eletrificação adquirido à General Electric Corporation, na Inglaterra, continuará armazenado na cidade de Cruzeiro (SP), não se descartando, no entanto, a possibilidade de vir a ser usado no futuro.

Com o desaquiecimento da economia em meados da década de setenta; que demonstrou uma taxa de crescimento modesto dos fluxos

de transporte, as verbas começaram a escassear e a Ferrovia do Aço foi paralisada entre 1976 e 1978 e posteriormente entre 1984 e 1986. Até esse ano consumiu US\$ 2 bilhões, repassados a fundo perdido pelo Governo Federal, quantia quatro vezes superior ao valor original estimado pelo projeto em 1978.

Reiniciada com custo zero em 1987, a Ferrovia do Aço tratou de garantir recursos para sua conclusão combinando os investimentos públicos e mistos do BNDES, do Tesouro Nacional e da Rede Ferroviária Federal com os da iniciativa privada.

Com uma imagem de descrédito somente superada pela polêmica Ferrovia Norte-Sul, a Ferrovia do Aço terá brevemente oportunidade de demonstrar sua importância ao iniciar suas atividades transportando de 20 a 25 milhões de toneladas de carga por ano, especialmente produtos siderúrgicos, minério, cimento e insumos básicos dentro do principal triângulo econômico do país e desafogando o tráfego da saturada Ferrovia do Centro-Oeste.

Projeto ecológico – Será o fim de uma longa viagem, iniciada entre 1972 e 1973, quando foi elaborado pela Transcon/Engevix o projeto da Ferrovia do Aço e criada a Enge-



Fotos: Robson Martins

fer, subsidiária da Rede Ferroviária Federal, para a sua construção.

Para justificar a criação da ferrovia, levou-se em conta na ocasião não só o crescimento da demanda por transportes do parque siderúrgico estatal, que reúne as usinas CSN – Companhia Siderúrgica Nacional, Usiminas e Cosipa, mas sobretudo se superdimensionou a demanda de carga da Linha do Centro, estimando-a em 67 milhões de toneladas em 1982, quando, apesar de saturada hoje, no ano passado chegou a somente 36 milhões de toneladas transportadas.

“De 1977 a 1983, foi implementado o Programa de Adequação da Linha do Centro com recursos do BNDES e, em termos de linha permanente, ela está muito bem, apesar de seu traçado ser muito antigo, mas, mesmo por vias transversas, a Ferrovia do Aço chega na hora certa, pois ela está no seu li-