

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL – ANO 24 – Nº 271 – AGOSTO 1986 – Cz\$ 20,00



Editora TM Ltda

CARROÇARIAS



Como dar conta da encomenda?

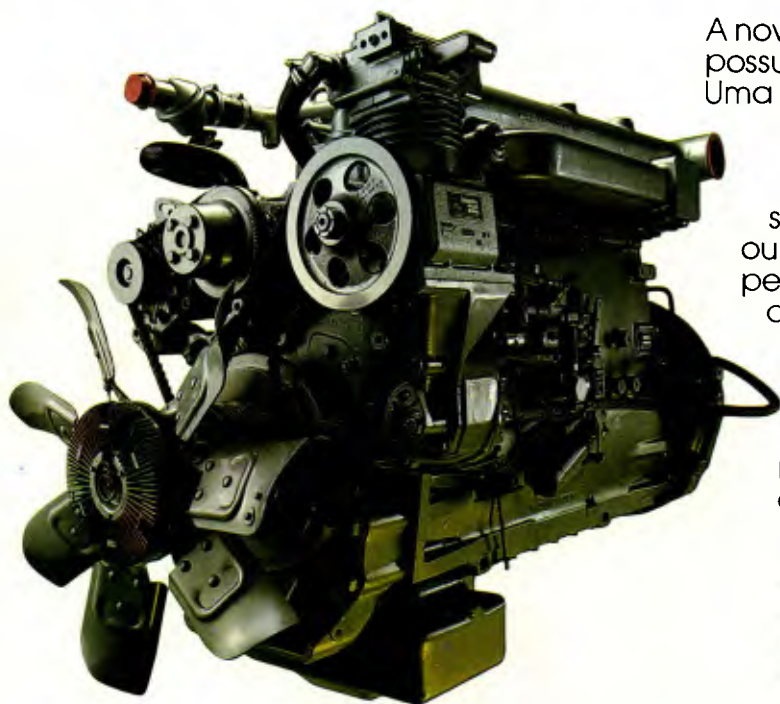
As entregas urbanas, cada vez mais difíceis

Os custos dos automóveis, depois do compulsório

Cargo: mais caminhão por km.



MWM: mais motor no caminhão.



A nova linha Cargo, da Ford, possui muitas vantagens. Uma delas é que você pode escolher, na hora da compra, o motor que vai equipar seu caminhão ou sua frota. E decidir-se pela economia, durabilidade e potência de um motor MWM. Afinal, para uma linha mundial de caminhões, nada como um motor consagrado.

MWM

MOTORES

Melhor do que ser diesel é ser MWM.

Leitor, agora, você tem um novo espaço em TM.

Foi pensando em você que **Transporte Moderno** criou este novo canal de comunicação com o leitor. O espaço abaixo é seu. Use-o para criticar, analisar, sugerir e consultar à vontade.

- Comente ou critique esta edição ou alguma de suas reportagens.
 - Solicite maiores informações sobre os assuntos abordados.
 - Sugira temas para reportagens futuras.
- Consulte nossa redação sobre assuntos de nossa especialidade: custos, tarifas, regulamentação, legislação, cargas perigosas, manutenção, características técnicas de veículos, etc.

Dobre, cole e ponha no correio. Não é preciso selar.

Sua opinião e suas consultas nos ajudarão a fazer uma revista cada vez melhor.

cole aqui

dobre aqui

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

CARTA-RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

01098 - São Paulo - SP

dobre aqui

Preencha, recorte e coloque no Correo. Sem envelope ou selos.
recorte aqui 

Nome _____

Empresa _____ Cargo _____

Rua _____ n.º _____

Bairro _____ Cidade _____ Estado _____



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.º _____ do Banco _____

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de Cz\$ 180,00 () Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome _____ Cargo que ocupa _____

EMPRESA _____

Ramo de atividade _____ Fone _____

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

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

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 Said Aiach, 306
Fone 884-2122 São Paulo
CEP 04003

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

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

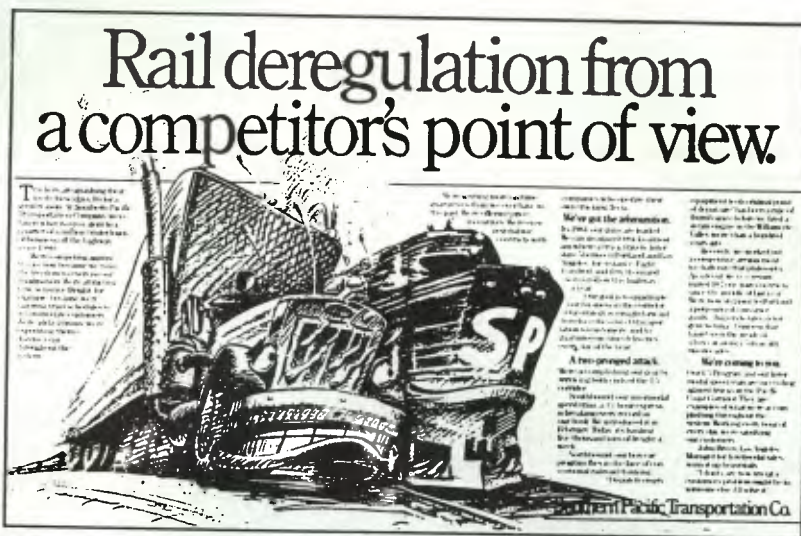
01098 São Paulo-SP.

ATUALIDADES

Guerra entre caminhões e trens nos EUA

Nos Estados Unidos, mais do que de mera competição, o clima é de guerra total entre caminhão e trem. "Os transportadores rodoviários estão rangendo os dentes estes dias. E por uma boa razão", vangloria-se um anúncio da Southern Pacific Transportation Co., publicado em 1984. "Desde 1980, tomamos das rodovias o equivalente a 250 mil carretas de carga", prossegue o anúncio.

Segundo a publicidade, uma das armas da ferrovia é a intensa utilização de garantia de prazos de entrega. "Nesse 1984, nossas pistolas estão carregadas", advertia a Southern Pacific. "Podemos enfrentar o caminhão em qualquer lugar onde ele vá. Por exemplo, na rodovia Interestadual 5, entre Portland e Los Angeles", onde circulam 850 mil caminhões por ano.



O desafio mexeu com os brios da Volvo White. Seus técnicos contrataram desenterrando um teste de 1975, conduzido pelo Departamento de Transporte americano, onde o caminhão ganhou do trem. O teste consistiu em despachar duas cargas fracionadas idênticas (48 caixas de guardanapos) por trem e por rodovia, utilizando duas transportadoras diferentes.

No final, apesar de um atraso de seis horas, devido a uma nevasca, o caminhão entregou a carga em pouco mais de 45 horas. Já a ferrovia levou mais de 67 — embora a garantia de entrega fosse de 35 horas.

Embora o "teste" tenha se limitado a um único experimento, com carga típica para caminhão, o exemplo mostra até onde pode chegar a disputa pelos clientes.

Cavaleiros da Fenatac ainda não encontraram seu tertius

Embolou o meio de campo da sucessão na Fenatac. Agora, além do ex-malufista Sebastião Ubson Ribeiro e do peemedebista Valmor Weiss, há um terceiro candidato. É o esperto Oswaldo Dias de Castro, atual presidente da Entidade e ex-presidente da NTC.

Aparentemente, Castro quer repetir 1983, quando surgiu, nos últimos minutos, como o "tertius" salvador na acirrada disputa entre Thiers Fattori Costa e Sebastião Ubson Ribeiro. Desta vez, porém, não há indícios de retiradas de candidaturas. Weiss, especialmente, diz que continua candidato.

Os cavaleiros da tábua redonda da NTC parecem sonhar com uma providencial composição entre Castro e Weiss. Tal composição viabilizaria a vitória do primeiro e abriria as portas para seu retorno à NTC,

ano que vem, como presidente conjunto das duas entidades. O acordo, no entanto, não parece fácil. Enquanto Castro, nesses últimos três anos, tem mantido a Fenatac à sombra da NTC, quase como uma federação decorativa, Weiss tem planos para o completo divórcio. Se vencer as eleições, leva a sede da Fenatac para Brasília.



Oswaldo Dias de Castro

Número de candidatos aumenta e pode dividir a força do setor

O diretor Executivo da NTC, engenheiro Kamal Nahas, é o mais novo integrante da lista de "aprendizes de feiticeiro" (traduzindo: candidatos a cargos eletivos) saídos do setor de transporte rodoviário de cargas. Mesmo sem fazer muita força, Nahas conseguiu legenda no PTB de Ermírio de Moraes para disputar uma vaga de deputado estadual por São Paulo.

Ex-técnico do governo Montoro, com destacada atuação no Instituto de Engenharia e na ABNT, Nahas tem evitado aparecer como candidato da NTC. Prefere apresentar-se apenas como bom conhecedor dos problemas de transportes, seja de cargas ou de passageiros.

Mas, nem sempre, basta competência técnica para se

Linha Cascavel-Caracas para no Itamarati

A linha Cascavel-Caracas, já pleiteada pela Eucatur, esbarrou nos trâmites burocráticos do governo brasileiro. Já autorizada pelo governo venezuelano, ligação aguarda a assinatura do acordo bilateral de transporte de passageiros, autorizando a reciprocidade da medida, ou seja, a instalação de uma linha ligando os dois países por uma empresa venezuelana.

Armando Ribeiro Prata, diretor da Eucatur, informou que ainda não teve oportunidade para sensibilizar o atual ministro das Relações Exteriores, Abreu Sodré, para obter apoio à assinatura do acordo bilateral. O chanceler anterior, Saraiva Guerreiro, em contatos mantidos pelo empresário, apreciou a ideia, mas não teve tempo para executar o acordo.

A Eucatur já realiza uma ligação rodoviária, para o transporte de passageiros, entre o Brasil e a cidade venezuelana de Boliver, próxima ao território de Roraima.



Kamal Nahas

ganhar eleições. Outro risco da candidatura é dividir o eleitorado transportador. O empresário Bayard Umbuzero, de Santos, é candidato e saiu na frente. Por isso, não será surpresa se Nahas desistir da empreitada, antes mesmo de começar a campanha.

Plano de metas investirá em transportes

O transporte foi um dos setores mais beneficiados pelo Plano de Metas, anunciado pelo presidente Sarney, dia 23 de julho. Os investimentos no setor crescerão à taxa média anual de 21,1%, atingindo Cz\$ 21 bilhões em 1989. Até lá, estão previstos investimentos de Cz\$ 77,6 bilhões.

Um dos objetivos básicos do plano é expandir a infraestrutura de transportes, para adequá-la às necessidades do crescimento econômico, apoiar a expansão da fronteira agrícola e aumentar a capacidade de movimentação dos portos.

A capacidade do sistema ferroviário de cargas será ampliada em 28%, passando a atender 100 milhões/t por ano em 1989. A maior obra

prevista é a implantação da ferrovia Norte/Sul, entre Açailândia (no complexo de Carajás) e Anápolis-GO, para interligar o sistema Carajás com Vitória-Minas e a Rede Ferroviária Federal.

de tráfego e segurança.

A capacidade dos portos será ampliada em 22,5%, atingindo 386 milhões de toneladas em 1989. O sistema de transporte intermodal vai receber os investimentos neces-



O governo reafirma seu propósito de recuperar 20 mil quilômetros de rodovias em péssimo estado e manter os outros 65 mil em bom estado

sários para movimentar 1,1 milhão de contêineres em 1989 e realizar a integração intermodal, especialmente, através da cabotagem.

Horizontalizada, Volvo sofre a falta de peças

Quem mais está sofrendo as conseqüências da falta de peças na indústria automobilística é, sem dúvida, a Volvo do Brasil. Conhecida como a montadora mais horizontalizada do país, a empresa viveu uma situação cômoda durante os tempos de crise. Tinha a capacidade de fazer e comprar, apenas aquilo que vendia, sem o incômodo da ociosidade e da convivência com grandes estruturas de pessoal e instalações. Mas, hoje, a Volvo conhece o reverso da medalha.

Sua participação no segmento dos pesados, o único onde atua, caiu de 27 para 22%, devido, não só a seus compromissos com exportação, como, principalmente, à falta de peças e componentes.

Outro problema que afeta a montadora é a baixa rentabilidade da venda de pesados, "25% mais baratos que no mercado internacional", diz Mats-Ola Palm, presidente da empresa. A preocupação prin-



Mats-Ola Palm

cipal é com a inflação fantasma do setor de auto-peças, onde é preciso pagar mais para ter o material.

Perdendo mercado inclusive para a Mercedes Benz, montadora com pouca tradição na fabricação de veículos pesados, a Volvo convive com uma fábrica a céu aberto. Em seus pátios estão 150 veículos incompletos. Esse total significa praticamente um mês de produção da montadora.



Explode o debate da carga perigosa

A reunião da comissão encarregada de consertar o regulamento da carga perigosa, dia 15 de julho, em Brasília, foi explosiva. O representante da Abiquim, Heinz Richard Behr (executivo da Basf), chegou a colocar em dúvida a idoneidade da mesa que presidia os trabalhos. "Quem ofende, escreve na areia. Quem recebe a ofensa, grava na pedra", respondeu, irritado, o coordenador do encontro, Glênio Ernesto Müssel de Oliveira, da Secretaria Geral do Ministério dos Transportes. Seguiram-se acaloradas discussões entre o assessor do Geipot, Francisco Magalhães e o diretor do DER-SP, Carlos Ferreira Neto. No final, porém, tudo acabou em churrasco.

Centrais do Paraná: tarifas aumentam 138%

De junho de 1985 a junho de 1986, as tarifas negociadas pelas Centrais de Fretes do Paraná subiram 138%. Passaram de Cz\$ 0,13 para Cz\$ 0,31 a tonelada/quilômetro. No mesmo período, o diésel aumentou 103,9%, os preços dos caminhões Mercedes cresceram 131,8% e os pneus sofreram elevação de 121,2%.

Para um veículo de 12 toneladas, o frete pago em junho equivale a Cz\$ 3,72 por quilômetro rodado, ou Cz\$ 248,00/t para uma distância de 800 km. Segundo os estudos de TM, o custo de um caminhão desse tipo não passa, hoje, de Cz\$ 3,00 por quilômetro. Pela tabela do Ministério dos Transportes, o frete-carreteiro, para 800 km, seria de Cz\$ 216,09 a Cz\$ 270,11/tonelada.

O relatório das Centrais de Fretes do Paraná revela também que o movimento do segundo trimestre de 1986 (5 631 comissionamentos) foi 44,6% inferior ao do segundo trimestre de 1985 (10 166 comissionamentos). Foram atendidos apenas 48,8% dos 11 543 motoristas que procuraram cargas.



A FIRESTONE CRIOU A LINHA 2000 PARA QUEM ACREDITA QUE ECONOMIA COMEÇA EM CASA.

Quem vive do transporte, de carga ou passageiros, sabe o quanto a compra de pneus pesa no lucro final do negócio. As vezes vira um pesadelo. Que tal então transformar essa despesa num bom investimento e descansar tranqüilo?

É o que a Firestone está propondo a você com sua linha de aço 2000. São pneus que, na ponta do lápis, oferecem a maior quilometragem por cruzeiro e permitem o maior número de recapagens.

Cada pneu dessa linha tem características específicas para atender as suas necessidades. Veja: o WAT-2000, extralargo, foi desenvolvido para cobrir longas distâncias, em estradas pavimentadas, podendo ser usado em todas as posições. Seu desempenho no eixo dianteiro é particularmente extraordinário.

Já o UT-2000 é recomendado para estradas pavimentadas ou mistas. Também oferece grande

desempenho em longos percursos e pode ser usado tanto no eixo de tração como no dianteiro.

Pelos seus desenhos, tanto o WAT-2000 como o UT-2000 apresentam um mínimo atrito com o solo, isto é, o seu uso significa substancial redução no consumo de combustíveis.

O PA-2000 tem barras transversais assimétricas e arco de rodagem compatível com sua força de tração, o que minimiza a retenção de pedras no caminho. Ou seja, seu rendimento é excepcional em pavimentos secos ou asfalto molhado.

Finalmente, o SAT-2000 foi desenvolvido apenas para tração, em particular em terrenos acidentados: em pedreiras e usinas de cana-de-açúcar provou excepcional resistência.

Faça sua escolha. Qual seja ela, você estará comprando economia. Com a recompensa daquela soneca tranqüila de quem acertou as contas em casa.



Firestone

O AÇO EM AÇÃO

Bacol Brasília faz sua primeira viagem

O navio "Bacol Brasília" iniciou sua primeira viagem, dia 21 de julho, em Rio Grande-RS, seguindo para Santos, Rio de Janeiro, Vitória e Ilhéus, rumo aos Estados Unidos. Lá, percorrerá os portos de Nova Iorque, Filadélfia, Norfolk e Charleston.

O terceiro e mais novo navio da Bacol — empresa ligada ao grupo Irga Lupércio Torres — é um ro-ro de 7 300 toneladas (580 contêineres), com as mesmas características dos outros dois já em operação. Tem guindaste de bordo para agilizar a movimentação

de contêineres e completo sistema de automação. Equipamentos eletrônicos de navega-

ção e comunicação direta garantem permanente contato com os escritórios da empresa.



Estão definidas duas chapas na disputa à CNTT

Já estão definidas as chapas que disputarão a CNTT — Confederação Nacional dos Transportes Terrestres em setembro. Pela situação, Hermínio Cavaleiro tentará a reeleição, com apoio da federação de ônibus do Rio Grande do Sul e da Fencavir.

Pela oposição, o candidato é o empresário Camilo Cola, que já arregimentou apoios da Fenatac, federações de ônibus do Rio e São Paulo e federações de carreiros de São Paulo e Rio Grande do Sul.

Se ganhar Cola, Cavaleiro não realizará seu sonho — o de aposentar-se como juiz classista.

Discussão semântica esconde interesses econômicos

Representantes da Abiquim sugeriram ao Geipot alterar a expressão "produto perigoso" para "produto de risco". Por trás de uma discussão aparentemente semântica, esconde-se o interesse econômico. Abolido o adjetivo "perigoso", a indústria ficaria dispensada de pagar adicional de periculosidade aos seus funcionários.

No entanto, a Assessoria Jurídica do Geipot foi implacável com a sugestão. Segundo seu parecer, o produto não se torna perigoso pelo risco que possa causar. Ele é perigoso ou não é.

Além do mais, o termo "perigoso" é adotado não só pela ONU — a matriz da maio-

ria das legislações sobre o assunto — como também pela maioria dos códigos internacionais. A única exceção levantada é a legislação americana, que prefere a palavra "hazardous".



Um trem veloz ligará São Paulo ao Rio

A promessa é do ministro José Reinaldo Tavares, dos Transportes: em 1987, entra em operação experimental um trem rápido entre Rio e São Paulo. Com isso, a viagem de 430 km, poderá ser feita em 2h30 ou 3 horas graças à tecnologia da rede ferroviária japonesa, responsável pelo projeto.

O trem terá suspensão pendular, será movido a diesel, embora adaptável à rede elétrica, na maioria do percurso inexistente. Com uma velocidade de 170 km/h nas retas a composição poderá ter uma média de 150 km/h. Aprova-

da a experiência, será formada uma *joint venture* entre empresas brasileiras e japonesas. Os trens unidade serão construídos no Brasil, com tecnologia japonesa e cada locomotiva custaria hoje US\$ 2 milhões.

Fazendo lembrar a experiência com o trem húngaro, o ministro limitou-se a considerar alteração no sistema de sinalização da linha, através da implantação de sinais diretos à cabanas com informações sobre a linha para definição de obstáculos. Esqueceu-se das condições da greide, os raios de curvatura do leito e

das pedradas atiradas às composições pela população residente ao longo da estrada de ferro.

O Brasil, neste caso, é um exemplo único no mundo. Suas duas maiores metrópoles, separadas por pouco mais de quatrocentos quilômetros, com mais de dez milhões de habitantes cada uma, não têm uma ligação ferroviária eficaz. Seus habitantes têm de se valer de ligações rodoviárias perigosas ou aéreas, utilizando aeroportos sempre atingidos pelo mau tempo. Inacreditável.

Santa Catarina confirma maior custo do frete

Os dados das Centrais de Informações de Fretes de Santa Catarina — CIFs confirmam as informações do Paraná. Em julho, o frete pago — para distâncias médias de 614 km — foi de Cz\$ 0,33 por tonelada. As CIFs ofereceram aos transportadores, no segundo trimestre, 435 mil toneladas de cargas novas. Desse total, apenas 60,5 mil encontraram transporte. Dos quase 7 600 transportadores que procuraram cargas, 3 034 (ou 44%) não foram atendidos. As razões do não atendimento variam desde o preço baixo (41,3%), ou problema de rota (31,9%), passando pelo tipo de carga (9,7%), até as condições de pagamento (7,5%) ou outras (9,6%).

Di Gregório compra mais uma balsa

O sucesso do *roll on-roll off* São Paulo-Manaus conheceu novo *boom* desde a implantação do plano Cruzado. A Di Gregório, a mais importante transportadora do trajeto, é quem confirma: em abril o aumento de transferências entre São Paulo e Manaus chegou a 42%, enquanto no sentido contrário o crescimento alcançou o índice de 47%. A empresa realizando 680 viagens por mês e a tendência é de estabilização.

A confiança nesse mercado é chancelada pela própria Di Gregório, que, duma só vez, comprou nada menos que um empurrador e duas balsas, sessenta caminhões Volvo N10H, cem semi-reboques furgões da Engesa-Fnv, cinquenta semi-reboques graneleiros da Randon (com mais cinquenta encomendados), cinquenta *boogies* porta contêineres, além dos preparativos finais para compra de dois navios ro-ro, no valor de US\$ 30 milhões cada.

PESQUISA

- São mais resistentes a impactos
- São indeformáveis
- São 50% mais leves que as originais
- Têm ótimo isolamento termoacústico

- São resistentes à corrosão
- Têm instalação e manutenção fáceis
- Oferecem conforto e segurança
- Pela durabilidade, tornam-se extremamente econômicas



Encontrando uma cabine que ofereça ao menos quatro das vantagens acima, e praticamente pelo mesmo preço das cabines comuns, você a compraria?

Então saiba que a cabine de fibra de vidro **FRONTAL** tem não apenas quatro das vantagens acima. Ela tem *todas* as vantagens acima. E é aplicável para qualquer finalidade a linhas de caminhões como **MERCEDES, FORD, GM, FIAT E DODGE**. Chame hoje mesmo nosso representante. A cabine de fibra de vidro **FRONTAL** é a única com eleição garantida na preferência do empresário inteligente.

 **Frontal**

**FRONTAL INDÚSTRIA
E COMÉRCIO S.A.**

Fábrica/Escritório: Rodovia Marechal Rondon, KM.253
C.P. 59 -18.600 - BOTUCATU-SP - Fone:(0149) 22-4354
Telex: 0142-422

Vendas: Rua General Furtado do Nascimento, 684 - 6º a.
Cj. 64 - Pinheiros 05465 SÃO PAULO-SP Fone:
(011)260.3777-Telex: 011-34017

REPRESENTANTES: **SÃO PAULO-CAPITAL:** COMOLATTI. R. Cap. Francisco Teixeira Nogueira, 83. Tel. (011)262-8944 - EMBU R. Gal. Júlio Marcondes Salgado, 343. Tel.: 826-5733 - GEMATEC R. Dr. Cesar, 225. Tel. 950-4993 - **SOUZA RAMOS.** Av. Cond. Elizabeth Robiano, 6000. Tel.: 296.4011 - S.B. CAMPO:- CM VEÍCULOS. R. Naval, 805 Tel.: 457-9977
RET. "JARDIM DO MAR". R. Marly, 38. Tel.: 448-7899 - CAMPINAS:- SAMBAIBA:- Rod. D. Pedro I-SP340-km. 109. Tel.: (0192) 42-9133 - CATANDUVA:- THEODORO BECKER. R. 21 de Abril, 320. Tel.: (0175)22-7511/12 - JAUÍ:- MARKA. Av. Industrial, 560. Tel.: (0146)22-4100 - OURINHOS:- RET. ORIENTE.R. dos Expedicionários, 1116. Tel.: (0143) 22-3553
SANTOS:- INTERGLASS. R. Visc. de S. Leopoldo, 596. Tel.: (0132)30-4645 - S.J. DA BOA VISTA:- INTRUSAL. Trevo Rotatório S.J. da B. Vista, Km.1. Tel.: (0196)22-2741/3299
S.J. DOS CAMPOS:- PRIMOS. Av. Dr. Nelson D'Avila, 1912. Tel.: (0123) 21-7799 - SERTÃOZINHO:- LAUMIR. R. Silo Simões, 374. Tel.: (016)642-5033 - **BAHIA-SALVADOR:**
RODABRAVA. Av. Heitor Dias, 2545A. Tel.: (071)244-1611 - ITABUNA:- ITAREL. Rod. BR.415, km.03. Tel.: (073)211-1022 - ITAMARAJU:-RETIL Rod.BR-101, km.808. Tel. 294-1103
CEARÁ-FORTALEZA:- APAVEL. BR-116, km.12-NR.2832.Tel.: (085)229-1576 - ESPÍRITO SANTO -CACHOEIRO DO ITAPEMIRIM:-COLA REPRES. Av. Fco. Lacerda de Aguiar, s/nº. Tel.: (027)522-1316/2364 - LINHARES:- LINHARES RET. Av. Mal. Rondon, 900. Tel.: 264-1011 - **PARANÁ-CURITIBA:-** CATTALINI. R.João Bettiga, 2376. Tel.:(041) 248-6840 - **PARANAGUÁ:-**DISTAL.BR.277km.8,5. Tel.: 422-2555 - PONTA GROSSA:- E.DEGRAF.Av. Souza Naves, 3083.Tel.:(0422) 24-2439 - **PERNAMBUCO-RECIFE:**
JET DIESEL. Av. Mal. Mascarenhas de Moraes, 1310.Tel.:(081)339-2038 - **RIO DE JANEIRO-RIO DE JANEIRO:-**PLANO.Av. Gomes Freire, 176 s/1104.Tel.:(021)232-2588
NOVA IGUAÇU:- VEIGUÁ.Rod.Pres.Dutra, km.12 + 880m.Tel.: 796-1435 - **RIO GRANDE DO NORTE-EDUARDO GOMES:-** APAVEL.BR-304, KM.11,5.Tel.:(084)272-2117/2118
RIO GDE. DO SUL-PORTO ALEGRE:- BETIM.R.Sertório, 302.Tel.:(0512) 42-5631 - SAVAR.Av. dos Estados, 2405-BR-116.Tel.: 42-5700 - CANOAS:- PRIMOROSA.R.Bolívia, 131. Tel. 72-1011 - **S. CATARINA-ARARANGUA:-** SAVEPE Est.Federal BR-101, km413.Tel.:(0485) 22-0033 - TUBARÃO:- VESUL.Rod.BR-101, km.333. Tel.:(0486) 22-0044.

ATUALIDADES

Récorde. O Brasil absorve 10 mil pesados este ano

O futuro dos caminhões pesados no Brasil parece já estar selado: sua participação cresce a cada dia e não será contida. A fiança vem de uma autoridade no assunto, Ake Norrman, presidente da Saab Scania. Tudo indica que, pela primeira vez, o mercado interno brasileiro absorverá 10 mil caminhões pesados, a melhor marca desde 1976, quando 9 595 veículos foram vendidos.

Para Norrman, o balanço de fim de ano deverá apontar crescimento superior a 25% sobre o total de unidades comercializadas no ano passado. A montadora mais beneficiada também será a Scania: seus técnicos projetam comercializar 4 mil veículos de carga e mil ônibus.

No geral, os pesados representam 9% da frota nacional, embora já transportem 30% das cargas rodoviárias. A



Ake Norrman

euforia, porém, não tomou de assalto a montadora. Em julho, 150 cavalos estavam estacionados em seu pátio por falta de peças. Esse total representa meio mês de produção.

Em geral, os itens que mais vem fazendo falta são os componentes do motor. "Da bomba injetora aos filtros, qualquer que seja o componente, ele pára o caminhão", explica Hans Schlupepmann, diretor Comercial da Saab Scania do Brasil.

Itapemirim quer comprar Bufalos

Depois da bizantina carga sobre a Vasp, a mais nova pretensão de Camilo "Itapemirim" Cola, que lhe valeu vários adjetivos e gargalhadas, é a de comprar uma frota de Búfalos (BHC5-A) para montar uma grande empresa exclusivamente de transporte aéreo de cargas. O Brasil comprou 24 desses aviões, que voam 460 km/h, tem uma autonomia de 700 km e carga útil de 8t. O projeto foi fruto de uma concorrência realizada em 1962 pelo Exército norte-americano e vencido pela canadense De Haveland, um avião da classe *spol*, de pouso curto, originalmente, usado para transporte militar. Seus motores são os GE CT64 de 3 130 hp que acionam hélices triplas.

Transportes ...

Este mês, o Ministério dos Transportes estará debatendo com os interessados a forma final do Prodest - Programa de Desenvolvimento do Setor Transportes. Na sua versão preliminar, concluída em meados de julho, o Prodest prevê investimentos de Cz\$ 144,5 bilhões entre 1986 e 1989. Acrescentando-se a esse valor as despesas correntes e o serviço da dívida, os recursos chegam a Cz\$ 299,1 bilhões, ou 2,17% do PIB projetado para o período.

O governo espera uma contribuição de 10% (cerca de Cz\$ 15 bilhões) da iniciativa privada para o programa de investimentos. Concebido para integrar todas as ações oficiais no setor de transportes, o Prodest pretende descentralizar, desconcentrar e deslocar a execução e a gerência dos sistemas para os Estados, as organizações estatais modais e para o setor privado.

KRONE CAPITAL DE GIRO, EM VÁRIAS OPÇÕES.



ATUALIDADES

... serão gerenciados pelos Estados

INVESTIMENTOS PREVISTOS PELO PRODEST (Em Cz\$ bilhões)

RFFSA	98,4
DNER	82,3
Portobrás	30,9
Sunamam	127,0
CBTU	43,5
Geipot	1,0
CDFMM	42,4

Fonte: Ministério dos Transportes

A longo prazo, o programa prevê a gestão unificada da RFFSA, CVRD e Fepasa. A Rede poderá ser transformada numa *holding* de um sistema fortemente descentralizado, mas capaz de assegurar diretrizes estratégicas comuns.

O DNER será o órgão encarregado apenas de planejar, coordenar e ditar normas para o transporte rodoviário. Já a CBTU e a RFFSA deverão, a longo prazo, delegar totalmen-

te a administração metropolitana às autoridades locais.

Além de prever a reorganização da Sunamam, o Prodest defende uma nova política nacional de navegação e marinha mercante. A proposta preliminar para tal política já foi divulgada. Até 1989, o setor hidroviário ganhará também uma nova legislação. Outro objetivo é ampliar bastante a participação da navegação interior no transporte de mercadorias.

Boas notícias para os clientes Scania no Brasil. A praticamente certa criação do mercado comum Brasil-Argentina e a isenção de encargos de importação do mercado comum Brasil-Argentina e a isenção de encargos de importação sobre os produtos industrializados nos dois países trará grandes benefícios para os frotistas da marca.

Tanto na compra de veículos novos quanto no mercado de reposição, deve cair o preço das caixas de câmbio. O produto constitui a preocupação principal dos frotistas, pois qualquer de seus componentes e agregados têm, hoje, um preço exagerado.

Embora impossível medir, é certo que o nível de qualidade da montagem de caminhões no Brasil está deixando

a desejar. A explicação é simples: como todas as montadoras estão estocando unidades incompletas nos pátios, os técnicos das montadoras não têm dúvida que o nível de qualidade da montagem está abaixo da média.

Ao contrário dos veículos montados completamente dentro das linhas de montagem, as "fábricas ao ar livre" não permitem o mínimo controle de qualidade.

Depois de abrir seu capital e obter Cz\$ 500 milhões na venda de ações, o estaleiro Verolme entregou à Seamar Shipping Co., uma subsidiária da Docenave na Libéria, o graneleiro Docebay de 134 700 tpb. A resposta rápida dos investidores, segundo Peter Landsberg, presidente da empresa, "redobrou nossas responsabilidades, pois, agora, devemos prestar contas a milhares de acionistas".

A Krone está em constante movimento. Seus reboques e semi-reboques constituem um verdadeiro capital de giro, revertendo lucros permanentes em várias modalidades de transporte pesado.

Qualidade de fabricação e detalhes técnicos cientificamente introduzidos significam durabilidade para anos de estrada, resistência a toda prova, segurança, maior versatilidade e rapidez operacional.

Características incorporadas também às carrocerias intercambiáveis, internacionalmente consagradas, próprias para empresas com alto volume de cargas em sistema fechado.

Garanta o lucro, garantindo a qualidade. Incorpore à frota o capital de giro marca Krone.

SOMENTE OS SEMI-REBOQUES DA KRONE TÊM VIGA I COM TRAVESSAS PASSANTES EM FORMA DE Z: UM DIA TODOS SERÃO ASSIM!



SEMI REBOQUE CARGA SECA



SEMI-REBOQUE BASCULANTE



SEMI-REBOQUE TANQUE

KRONE

A COMPANHEIRA DO CAMINHÃO

BERNARD KRONE DO BRASIL

MATRIZ: Rua Juscelino Kubitschek de Oliveira, 13.285 - CIC (Área Sul)
Fone: (041) (PABX) 246-8911 - Cx. Postal 6113 - Telex (041) 5554 - 81.000 - Curitiba - PR

FILIAL: Rua 3º Sargento João Lopes Filho, 137 - Parque Novo Mundo
Fones: (011) 296-7966 e 296-7528 Telex (011) 31009 - CEP 02178 - São Paulo - SP