



José Carlos Marreco,  
novo presidente  
da Ferroban

**Atenção: vem aí o boom ferroviário**

Aéreo: Swissair está decretando o fim do *check-in*  
Market Share: VW dispara nas vendas de caminhões  
Frota leve: os modelos do ano 2000 já estão rodando  
Cloraldino: participação dos usuários nas rodovias  
Profa. Maria Lucia, da Fipe: muita oferta, pouca carga  
Lançamento: o caminhão 8x4 *off-road* da Scania

ANO 36 - Nº 390 - R\$ 8,00

# transporte

Todos os modais MODERNO

**OTM**  
EDITORA LTDA.

500  
anos de  
transporte



## LOGÍSTICA

# MERGULHO TECNOLÓGICO

Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos  
investe fundo em automação, informática,  
sistemas de informação e  
gerenciamento de transportes

**matéria-prima**

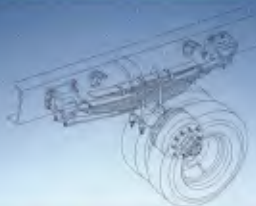
aço e alumínio  
travam batalha aguerrida  
no transporte

**MERCOSUL: TRANSPORTADORA DM,  
UM CASE DE SUCESSO**

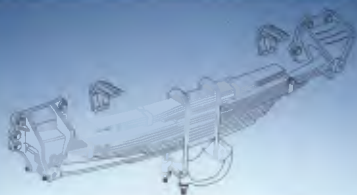




1. Até hoje, quando você comprava um caminhão com dois eixos, pagava por muitas peças que não iria usar, caso instalasse um terceiro eixo mais tarde.



2. O seu caminhão vinha com a suspensão traseira completa.



3. Na instalação do terceiro eixo, ainda perdia as molas, o suporte de molas e batentes, grampos de fixação e conjunto da barra estabilizadora.



4. O VW Transformer vem com o eixo traseiro fixado às longarinas, com um suporte de fácil remoção e baixo custo.



5. Volkswagen Transformer. Economia e rapidez para o seu Caminhão Volkswagen.

# VW TRANSFORMER



Quando você compra um Caminhão Volkswagen, sai lucrando até se quiser trucar o caminhão. Isso porque o novo Transformer economiza seu

tempo e dinheiro na hora de adaptar um terceiro eixo. Nesta nova versão\*, o caminhão sai de fábrica com o eixo traseiro fixado diretamente às

www.volkswagen.com.br Alguns itens mostrados ou mencionados são opcionais ou referem-se a versões específicas. Este veículo está em conformidade com o PROCONVE - Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores.\*Disponível para os modelos 16.200, 16.220 e, sob encomenda, para o 16.300.\*\*Preço orientativo. Preço real poderá ter variações em função do modelo escolhido.

# Chegou o caminhão com eixos fáceis de montar.

## Novo Transformer Volkswagen.

# TRANSFORMER

Economia de até R\$ 1.500,00\*



VW TRANSFORMER  
Economia de até R\$ 1.500,00\*



longarinas através de um suporte provisório, de fácil remoção e de baixo custo. Isso proporciona rapidez, facilidade e economia

de até R\$ 1.500,00\* na instalação do terceiro eixo e da suspensão pneumática. E, claro, sempre seguindo as normas e instruções

técnicas definidas pela fábrica. Caminhão Volkswagen Transformer. Faz o seu tempo se transformar em dinheiro.

Caminhões Volkswagen.





**EDITORIAL**

# Uma idéia para se pensar



A paralisção nacional dos caminhoneiros, ocorrida recentemente, trouxe à tona uma série de reflexões que não podem ficar em brancas nuvens. Principalmente no que se refere às nossas estradas.

Primeiramente, há que se destacar a necessidade urgente de criação da ANT (Agência Nacional dos Transportes), órgão regulador indispensável para fiscalizar a ação de concessionárias de rodovias. Uma agência eficiente, com a participação do Poder Concedente, concessionárias e representantes dos usuários, poderá servir de foro adequado para encaminhar soluções relativas aos pedágios, entre outras. O Governo Federal finalmente encaminhou ao Congresso Nacional projeto relativo ao assunto. Agora é aguardar uma tramitação sem muitas delongas.

Evidentemente, o problema das estradas é muito maior do que o das concessões. Restam muitas estradas – a grande maioria – não concedidas. A elas o Governo Federal e os governos estaduais deverão dedicar atenção especial, para que a manutenção não fique ao deus-dará... Quem sabe os próprios concessionários de rodovias – notadamente os que vêm se destacando pelos bons serviços prestados – não pudessem assumir parte da malha não pedagiada, executando serviços básicos de manutenção e sinalização, sob a supervisão e remuneração do Poder Público, sem, evidentemente, haver mais pedagiamento. Tratar-se-ia de uma terceirização efetiva da conservação de rodovias, fortalecendo-se o papel fiscalizador do Estado, em detrimento do papel de executor de obras. É uma idéia que **Transporte Moderno** traz a público para reflexão.

A redação

**DIRETOR**Marcelo Ricardo Fontana  
marcelo\_fontana@uol.com.br**REDAÇÃO****Editor-Chefe**Cássio Schubsky  
cassiootm@uol.com.br**Redator Principal**Gilberto Penha de Araújo  
gilbertootm@uol.com.br**Editor-Assistente**Ivan Garcia  
ivanotm@uol.com.br**Colaboradores**Rafael Covre  
Vicente Dianezi**Diretor de Arte**Alexandre Henrique Batista  
alexotm@uol.com.br**Editor de Arte**Victor Padalko  
victorotm@uol.com.br**Fotografia**

Eduardo Ruegg Fotografia

**Representante São Paulo**Pacaembus Representação Comercial Ltda.  
Av. Marquês de São Vicente, 10  
Tel.: (11) 3662-0277**Representante Rio de Janeiro**Sérgio Ribeiro  
Tel.: (21) 262-8390 e 220-5515**Representante Paraná e Santa Catarina**Gilberto A. Paulin  
Tel.: (41) 222-1766**Representante Rio Grande do Sul**Ivano Casagrande  
Telefax: (51) 231-0157 - Celular (51) 963-5748**Representante Brasília**Walter Filipetti  
Telefax: (61) 327-2572**Tiragem**

15.000 exemplares

**Assinatura**

Anual: R\$ 70,00 (oito edições mais dois Anuários) à vista. Pedidos com cheque ou vale postal a favor de OTM Editora Ltda. Exemplar avulso: R\$ 8,00. Dispensada de emissão de documentação fiscal conforme R.E. Proc. DRT.1 nº14498/85 de 06/12/85

**Periodicidade**

Circula no mês subsequente ao de capa

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno

Rua Capitão Mor Gonzalo Monteiro, 31, Barra Funda  
CEP 01140-146 - São Paulo, SP**Redação, Administração, Publicidade e Correspondência:**Av. Marquês de São Vicente, 10, Barra Funda  
CEP 01139-000 - São Paulo, SP  
Tel.: (11) 3662-0277 (seqüencial)  
Fax: (11) 3662-4630 (redação)  
(11) 825-6869 (comercial)

otmeditora@uol.com.br



Foto: Eduardo Ruegg

**ENTREVISTA**

A Ferroban investe R\$ 800 milhões para recuperar trilhos e equipamentos deteriorados. O novo presidente, José Carlos Marreco, fala com exclusividade a **TM**.

6

**CAPA**

A ECT (Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos) tenta manter-se competitiva com um agressivo programa de modernização. Entrevista exclusiva com o presidente da ECT, Egydio Bianchi (foto).

18

**RODOVIAS**

As construtoras Andrade Gutierrez, Norberto Odebrecht, Camargo Corrêa e Serveng Civilsan criam a CCR (Companhia de Concessões Rodoviárias).

24

**REFLEXÃO**

Cloraldino Severo, ex-ministro dos Transportes, escreve sobre os descaminhos das concessões de rodovias.

26

**LANÇAMENTO**

Scania apresenta série inédita de caminhões pesados 8x4, para aplicações *off-road*.

28

**FROTA LEVE**

Opel, Renault e Ford mostram os modelos de picape e furgões do século 21.

30

**IMPLEMENTOS**

O bitrem, da A. Guerra, completa 15 anos.

32

**MATÉRIA-PRIMA**

Aço e Alumínio travam disputa acirrada pelo setor de implementos (foto). Personagens famosos participam da briga, como o velejador Amyr Klink, que dá seu depoimento a **TM**.

34



Foto: Dia Sampaio



Fotos: Divulgação

**LOGIS**

**Operador Logístico** – Com a compra da DDF, o grupo suíço Danzas consolida sua presença no Brasil e busca expansão na América Latina.

40

**Courier** – FedEx reduz em um dia a entrega para as principais capitais europeias.

41

**Entidades** – Setcesp promove workshop sobre logística e qualidade total.

42

**Distribuição** – AmBev faz mistério sobre mudanças na rede de distribuidores.

44

**Panorama Logístico** – Empresas, produtos e eventos do setor.

46

**Artigo** – Os professores Giorgio Chiesa, da FEI, e Paulino Francischini, da USP, mostram a influência da competição do varejo na cadeia de suprimentos.

47



**ÔNIBUS**

OTM Editora participa da festa de 50 anos da Marcopolo.

48

**AÉREO**

Swissair testa sistemas que acabam com o *check-in* e a passagem convencional (foto).

51

**MERCOSUL**

Transportadora DM, de Caxias do Sul (RS), é *case* de sucesso no Cone Sul.

52

**TRANSPOR**  
ECONOMIA & NEGÓCIOS EM TRANSPORTE

**Balanco Setorial** – A profa. Maria Lucia Rangel Filardo, da FIPE, relaciona a última greve nacional dos caminhoneiros à crise do setor de TRC.

57

**Market Share** – O avanço da Volkswagen nos segmentos de caminhões leves e médios.

58

**Veículos Usados** – Na contramão da crise nos caminhões 0 Km, a venda de usados cresceu 26% no primeiro semestre.

60

**Novidade** – Conheça o Daytime, dispositivo que reduz gastos com o uso diurno dos faróis.

62

**Indicadores** – Custos operacionais atualizados e as cotações do mercado de veículos usados.

64

**Opinião Econômica**

74

**SEÇÕES**

Editorial 4 Cartas 9 Atualidades 12 Qualidade 55 Produtos 56 Última Hora 78



# Ferro em brasa

Em cinco anos, a Ferrobán investirá R\$ 800 milhões para recuperar malha e melhorar controle de tráfego. **TM** entrevista o novo presidente da empresa, José Carlos Marreco

Gilberto Penha



Foto: Marcelo Rudini  
**Sangue novo:** modernizações no visual e nos equipamentos (esq.) fazem parte de um investimento previsto de R\$ 800 milhões. Reestruturação precisa atingir 4.557 Km de trilhos, 365 locomotivas e 9.800 vagões (abaixo)

**P**ara consolidar o transporte de carga ferroviária no Estado de São Paulo, a Ferrobán (Ferrovias Bandeirantes S.A.) pretende investir, nos próximos cinco anos, R\$ 800 milhões na recuperação de 4.557 Km de trilhos, melhorando as condições de tráfego e reduzindo os ciclos de manutenções de 365 locomotivas e 9.800 vagões. O volume de recursos, segundo José Carlos Marreco, presidente da Ferrobán, será captado entre os acionistas (R\$ 250 milhões) e complementado por financiamento do BNDES.

A Ferrobán, concessionária da Malha Paulista (ex-Fepasa), é controlada pela holding Ferropasa, que detém 37% do seu capital total. A holding também controla a Ferronorte e a Novoeste. Conforme Marreco, o crescimento da Ferrobán neste semestre (a operação privada começou em 1º de janeiro) deve-se à reestruturação da empresa e ao acordo operacional com a Novoeste e a Ferronorte. Os contratos de operação com essas ferrovias vão disponibilizar à Ferrobán, no período de



Foto: Paulo garash

entressafra, 50 locomotivas da Ferronorte (adquiridas da Gevisa/GE) e 600 vagões-granaleiros de alumínio.

A Ferrobán usará locomotivas e vagões da Novoeste, para aumentar sua disponibilidade, “face à sinergia que as empresas possuem, com controle único e correção de cursos”. Por força desse acordo, a Ferrobán decidirá sua ida ao mercado para comprar ou arrendar (via *leasing*) locomotivas.

Em 2000, a expectativa é crescer 100% em tku (toneladas por Km útil) e em tu (toneladas úteis), em comparação a este ano, calcula Marreco, animado com a estruturação da empresa para captação de recursos no exterior. Entretanto, ressalta a necessidade de se recuperar a linha, fixar dormentes, trocar trilhos, instalar aparelhos de mudança de via e drenar trechos. Afora

isso, acredita numa atividade gerencial forte, que motivaria o pessoal e criaria programas de treinamento para empregados.

Neste ano, serão investidos R\$ 62 milhões na reestruturação e modernização da Ferrobán. Parte do investimento já foi utilizada na manutenção da frota, reforma e compra de equipamentos para oficinas e recuperação de trilhos. Entre as principais obras realizadas, destacam-se os reforços nas 38 pontes existentes nos 900 Km entre Santa Fé do Sul (SP), na fronteira com Mato Grosso do Sul (onde a ferrovia se interliga, por meio da ponte rododiferroviária sobre o rio Paraná, com a Ferronorte), e o porto de Santos (SP).

Em julho, a Ferrobán implantou o sistema de telecomunicação por satélite, o GPS (Global Positioning System), investindo R\$ 3,2 milhões na substituição do sistema *staff* (troca de bastão), até então utilizado. Agora, a comunicação entre os trens e com as estações será mais eficiente e segura.

Em agosto, está previsto o recebimento de nove locomotivas, recuperadas pela Alstom ao custo de US\$ 5 milhões. Serão incluídas no tráfego como “operacionais”. A empresa vem treinando pessoal com vistas à atualização de manutenções.

“Não é locomotiva parada, mas com manutenção atrasada e baixa disponibilidade de tráfego”, esclarece. Quando a Ferrobán assumiu a Malha Paulista, cerca de 1.000 Km estavam inoperantes por causa das más condições da via permanente, abandonada por quase 30 anos, segundo Marreco. Nos últimos anos, a ferrovia não vinha conseguindo desvencilhar-se de dívidas com credores e nem alavancar novos negócios.

Ao ser indicado para o cargo, em 11 de abril, pelo Conselho de Administração da Ferrobán, sucedendo José Lindoso de Albuquerque Filho, o novo titular sabia da dura tarefa que o aguardava. Capixaba de 57 anos, o engenheiro ferroviário José Carlos Marreco

(foto) trabalha há mais de 30 anos no setor. Desde 1997, representa o GP Investimentos, do grupo Garantia, nos negócios ferroviários e de logística. Foi presidente do Conselho de Administração da Ferrovia Sul Atlântico e membro dos Conselhos de Administração da Ferrovia Centro-Atlântica e da Ferrovia Paraná. Ocupou ainda os cargos de superintendente da Ferrovia Vitória a Minas e diretor-executivo de transportes e produtos florestais da Companhia Vale do Rio Doce. Credenciais não lhe faltam para dirigir a Ferrobán, como se vê na entrevista a **Transporte Moderno**, a seguir:

**Transporte Moderno** - Qual o balanço do primeiro semestre de gestão privada da Ferrobán?

**José Carlos Marreco** - Nada de importante a ressaltar sob o ponto de vista de resultados. Uma ferrovia possui uma inércia muito grande. A mudança de patamar de estatal para empresa privada não se faz da noite para o dia, mas estamos otimistas. Em 2000, a Ferrobán começará a dar resultados positivos, não só em termos de rápido crescimento de tku, como também em redução de custos, gerando caixa suficiente para bancar boa parte dos investimentos necessários no próximo quinquênio.

**TM** - De janeiro a junho, o volume de carga transportada aumentou 30% em relação ao segundo semestre de 1998. Qual a expectativa de transporte hoje?

### Marreco

- Não daria muito enfoque a esses números, apesar de serem positivos. No final do ano teremos resultados bastante alentadores. O crescimento de tráfego nos seis primeiros meses ainda é pequeno, embora a tendência seja de reversão da curva inclinada de produção. Até porque, crescer 30% em tku num volume tão pequeno como a Ferrobán apresenta não é motivo para alegria. É apenas um alento para que a gente continue a trabalhar firmemente.

**TM** - E a situação geral da malha hoje?

**Marreco** - Do ponto de vista de infra-estrutura, a malha é espetacular, pois acessa os principais pontos do Estado de São Paulo. Quanto às locomotivas, o parque está degradado, com recuperações que vão exigir grande aporte de capital e financiamento para colocar a frota em razoável condição de uso. A frota de vagões está com problemas de infra-estrutura e de superestrutura, caixas com furos, vagões inadequados. Vamos fazer remodelações, quase a construção de vagões novos.



**"Estamos implantando uma administração mais voltada para resultados e com ferramentas de gerência mais modernas, de controle de tráfego, tipo GPS."**

Hoje, refizemos a parte de comunicação, optando pelo GPS, controle de tráfego via satélite. Estamos na fase de colocar equipamentos a bordo em todas as locomotivas, para permitir o controle centralizado da malha.

**TM** - No leilão, havia quantos funcionários? Qual o

quadro atual?

**Marreco** - Recebemos a ferrovia, nos termos do edital, com 6.350 empregados. Hoje estamos com cerca de 3.800.

**TM** - Qual o motivo desse corte?

**Marreco** - O fato de se ter uma empresa privada como a Ferrobán, por si só, já alivia um grande número de empregados de natureza burocrática porque se tem muito menos "controles" que uma estatal. Outro fato é uma administração mais voltada para resultados e com ferramentas de gerência mais modernas, de controle de tráfego, tipo GPS.

O principal objetivo da ferrovia é realizar transporte o mais eficiente possível, olhando de forma mais ampla a parte logística. O que não for diretamente voltado a esse fim, analisamos a viabilidade de terceirização. Portanto, a redução de empregados é proporcional aos serviços que devemos contratar de terceiros, que poderão fazê-los com maior produtividade e menor custo.

**TM** - Em quanto tempo o ramal Piracicaba-Nova Odessa (SP) estaria em condições de ser operado?

**Marreco** - O exemplo típico da reativação de ramais é o que se destina ao de Piracicaba, com 48 Km, há nove anos abandonado, mas que possui diversos pontos em que a infra-estrutura

### VOLUMES TRANSPORTADOS PELA FERROBAN EM 1999

(em toneladas úteis - tu's)

#### MÊS

Janeiro		682.667
Fevereiro		679.933
Março		800.390
Abril		841.103
Mai		907.002
Junho		862.769

(TOTAL 4.773.864 tu)

Fonte: Ferrobán



Fotos: Eduardo Ruegg

está boa, apesar da linha estar interrompida. Os trilhos e a dormentação de aço estão muito bons. É uma obra de limpeza do lastro, recomposição de aterros corridos, detalhes na fixação da linha e atualização de aparelhos de mudança de via.

Já licitamos o transporte de 40 mil contêineres/ano e 400 mil t de açúcar, suficientes para justificar a recuperação. É provável que em agosto tenhamos contratos firmes (com os principais clientes) para começar a obra. Se dermos a ordem de serviço em setembro, teremos 60 dias ou 90 dias para o primeiro trem chegar a Piracicaba.

**TM** - Os dormentes dos trilhos, apodrecidos, já estão sendo trocados?

**Marreco** - Adquirimos 250 mil dormentes de madeira para bitolas larga (distância de 1,60 m que separa os trilhos) e métrica. Contratamos empresas para trocar dormentes (alimentação podre), priorizando a linha Santa Fé do Sul-Perequê e fazendo o upgrade (atualização) da linha, que atende ao transporte da Ferronorte. Em fevereiro de 2000, teremos outra condição de tráfego, com sensível diminuição do número de acidentes e redução do transitário de trens que demandam à Ferronorte.

**TM** - Que tipo de parceria a Ferrobán busca hoje?

**Marreco** - Os acionistas estão autorizando a procura, no mercado financeiro, de investimentos de longo prazo, com baixas taxas na recuperação da sua infra-estrutura. Já disponibilizaram aporte de R\$ 220 milhões.

O modo mais adequado de ganhar tempo e investir naquilo de que necessitamos seria por meio de parcerias. A Ferrobán tem procurado, junto a parceiros nacionais e internacionais, pon-



**“O principal objetivo da ferrovia é realizar transporte o mais eficiente possível, olhando de forma mais ampla a parte logística.”**

tos de convergência, de tal forma que eles viriam fazer investimentos de grande porte em soldagem de linha, esmerilhamento de trilhos, troca de dormentes etc. Se os parceiros adquirissem equipamentos de alto valor e tivessem um contrato, com certo tempo para amortizá-los na recuperação da linha, poderiam cobrar custos e *overhead* (despesas gerais) a que têm direito.

Estamos abertos a quaisquer parceiros que queiram se comprometer com a Ferrobán, e não apenas prestar serviço ou transferir *know-how*. Mas com capital próprio, para podermos reduzir o prazo de recuperação da ferrovia.

**TM** - Os novos parceiros investiriam em troca de contratos de fretes futuros?

**Marreco** - Não. Vejo parceiros investindo em equipamentos para agilizar a troca e reduzir custos. Pagaríamos por “unidade produzida”, metro/carro, soldagem, metros de linhas esmerilhadas etc. Pagaríamos não só o custo do serviço, com o seu *overhead*, mas também a parcela correspondente à amortização do equipamento, adquirido para prestar o serviço.

**TM** - E a recuperação do ramal Cajati-Santos, no litoral paulista? A meta é reativá-lo para atrair cargas, como o cimento, perdidas para o trans-

porte rodoviário?

**Marreco** - O ramal de Cajati-Santos está em péssimas condições de uso. Temos clientes importantes nessa área e queremos comprometê-los. Não podemos investir num ramal, gastar dinheiro e depois a carga não vem.

Nossa idéia abrange duas opções. A primeira, um contrato no qual os clientes optam pelo transporte ferroviário, garantem um mínimo anual de transporte, à base do *face to face*. Com contratos desse tipo, a ferrovia terá formas de aplicar recursos financeiros necessários à recuperação do ramal.

Outra opção é ter a parceria do cliente, que adiantaria um volume de recursos financeiros, a ser pago com redução do “frete futuro”. Particularmente, prefiro a primeira, mas estou aberto para analisar as duas opções.

**TM** - Poderia citar os principais clientes e fornecedores?

**Marreco** - Temos uma gama muito grande de fornecedores de serviços, de componentes. Os clientes são as principais *tradings* que operam com grãos agrícolas tipo soja, farelo de soja

(Cargill, ADM Import, Ceval); açúcar e cimento. Mas queremos entrar na área de produtos containerizados, autopeças e automóvel. Enfim, preferencialmente, cargas com sazonalidade reduzida, para não trabalharmos no “pique” e, depois, durante meses, ficar na ociosidade.



**“Do ponto de vista de infra-estrutura, a malha é espetacular, pois acessa os principais pontos do Estado de São Paulo. Quanto às locomotivas, o parque está degradado.”**

Hoje, olhamos para o mercado de forma ampla, incluindo as cargas frigorificadas, que exigem adequações de vagões. Esperamos grande crescimento do transporte de fertilizantes (a contramão da soja e do granel agrícola, produtos tradicionais da ferrovia) e da construção civil (areia, pedra, tijolo, cimento e aço).





**LEASING E NOVO NOME**

“Agradecemos as informações sobre nossos serviços de leasing publicadas na edição 389 desta revista. Gostaríamos de esclarecer que o nome atual do braço financeiro do grupo no Brasil é *DaimlerChrysler Serviços Financeiros*. A nova nomenclatura foi adotada em decorrência da megafusão mundial entre a Daimler-Benz e a Chrysler.

A *DaimlerChrysler Serviços Financeiros* já nasce com grande experiência em leasing, adquirida com a Mercedes-Benz Leasing. Em apenas três anos de atividade, a empresa conquistou a liderança no ranking para leasing de caminhões e ônibus, de acordo com os levantamentos da ABEL – Associação Brasileira de Leasing.”

**José Licciardi**  
Gerente de Marketing  
DaimlerChrysler Serviços Financeiros  
São Paulo – SP

**ANIVERSÁRIO**

“Há 60 anos, nosso saudoso Manuel Rodrigues deu início à nossa caminhada, empenhando-se em prestar o serviço de transporte coletivo de passageiros da nossa região. Hoje, caminhamos sobre rodas de centenas de veículos coletivos, equipados com o que há de mais atual em segurança e conforto para o usuário, operando diversas linhas intermunicipais, no estado de São Paulo.

Não relutamos em reconhecer que a

luta até agora nos faz vitoriosos graças à participação de sua empresa. Assim, nestas comemorações dos nossos 60 anos, não podemos deixar de dividir nossa alegrias com nossos principais aliados no dia-a-dia, que confiam em nosso potencial e se colocam à disposição para suprir nossas necessidades com seus serviços e produtos. (...) Felizes em comemorarmos juntos, esperamos continuar prósperos em nossa caminhada, na sua companhia.”

**Walter Gratz**  
Kabí Indústria e Comércio S.A.  
Rio de Janeiro – RJ

“Parabéns pelas renovações que se operam nesta conceituada revista. Sempre transcrevemos informações de ‘Transporte Moderno’, mencionando a fonte, preciosa, aliás.”

**M. R. Gomide**  
Jornalista – Redator de Turismo  
Juiz de Fora – MG

“Manifesto aqui, às vésperas do lançamento da revista TechniBus especial sobre os 50 anos da Marcopolo, o meu aplauso pelo esforço realizado sob o comando de Cássio Schubsky e sua excelente equipe – Alexandre Batista, Ivan Garcia, Maria Penha, Victor e outros profissionais. Cássio fez um ótimo trabalho, e a revista, tenho certeza, será um sucesso.

**A Diretoria**  
Manoel Rodrigues S.A.  
Avaré – SP

**INFORMAÇÃO**

“Vimos solicitar indicação de onde poderemos obter informações atualizadas sobre a legislação ambiental e de segurança do trabalho relacionadas ao transporte de cargas perigosas. Nossa empresa está certificada com o Selo Verde do FSC/SCS e pela ISO 14001, fazendo parte de nosso procedimento a permanente busca de informações atualizadas sobre aspectos e impactos ambientais potenciais e legislação ambiental.”

**José Luiz da Silva Maia**  
Área de Meio Ambiente – Duratex S.A.  
Agudos – SP

*Informações sobre legislação ambiental e cargas perigosas podem ser obtidas na ANTCL (Associação Nacional das Empresas de Transporte de Carga Líquida) – Tel. (11) 3105-*

*1955, Fax (11) 3105-9692; ou na ABTPL (Associação Brasileira de Transportadores de Cargas Líquidas e Produtos Perigosos) – Tel./Fax (21) 494-5034.*

**50 ANOS DA MARCOPOLO**

Cumprimentos a todos.”

**Valter Gomes Pinto**  
Diretor Corporativo – Marcopolo S.A.  
Caxias do Sul – RS

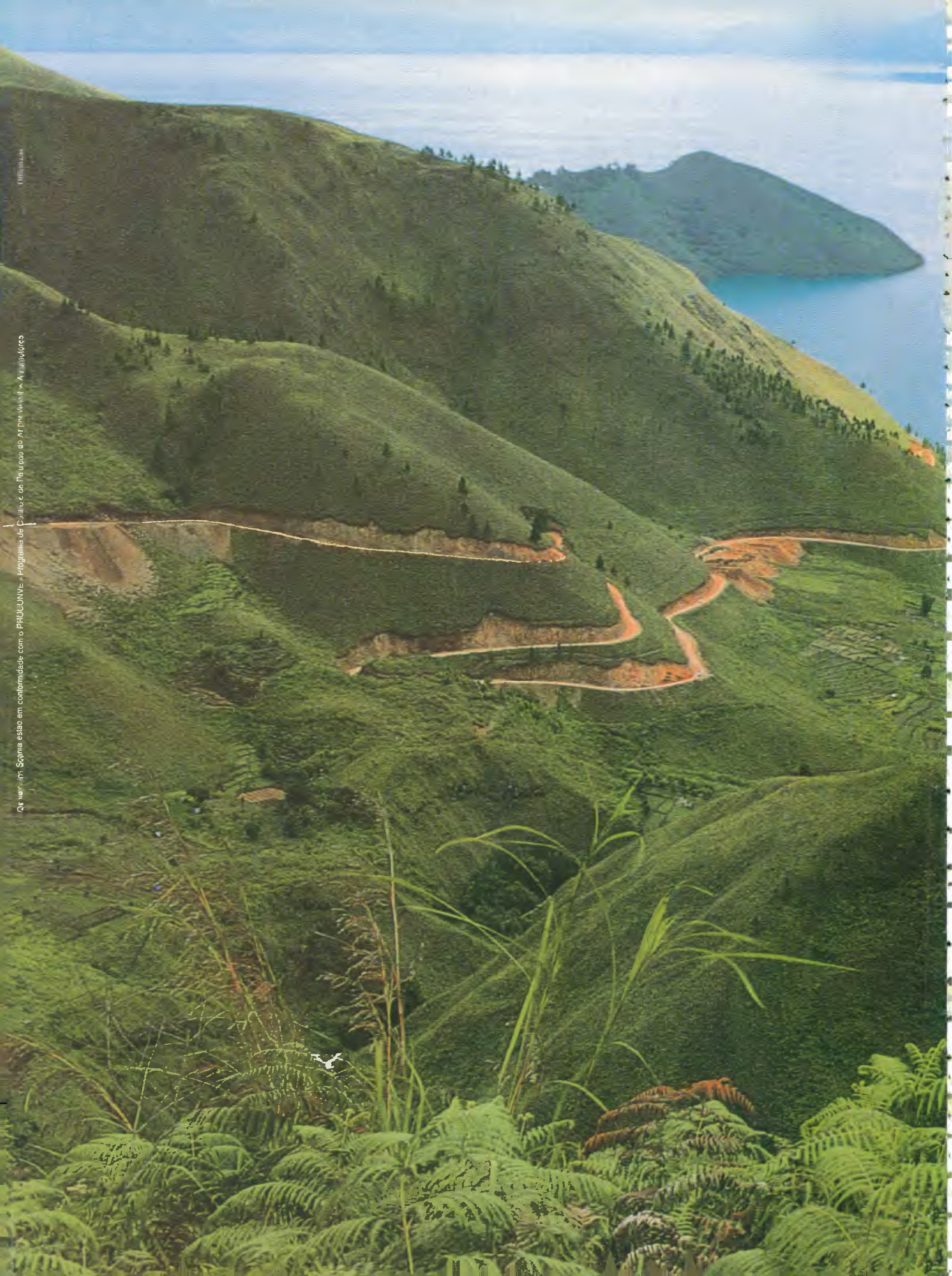
**ESCLARECIMENTO**

**ESCLARECIMENTO**

“Ao receber a revista Anuário do Transporte de Carga nº 4, tive a surpresa de constatar que no Guia de Transportadoras, na página 80, onde vocês citam a Transportadora Guairacá S.A., na parte de sua diretoria não consta o nome de Celso Borges de Andrade, que é um de seus sócios-proprietários e que ocupa o cargo de diretor superintendente desta. Apesar deste fato, os parabêniz pela excelente revista.”

**Tatiana Daniela de S. Andrade Sganderlla**  
Transportadora Guaraicá S.A.  
Caxias do Sul – RS







O BRASIL TEM  
1.660.000 QUILÔMETROS  
DE ESTRADAS.  
150.000 PAVIMENTADOS.  
USE SCANIA.



**SCANIA**

CLASSE EM TRANSPORTE PESADO





## Nova graneleira da Randon

A Randon S.A. Implementos e Sistemas Automotivos lançou o Semi-Reboque Modelo 2000, indicado para o transporte graneleiro. O projeto apresenta novidades na suspensão mecânica, na lubrificação e no alinhamento que reduzem a trepidação quando a carreta está vazia e absorvem melhor os impactos com carga total. O modelo também ganhou sinalização diferenciada, mais moderna. O lançamento foi transmitido ao vivo para cerca de 5 mil clientes da Randon em todo o país.



Modelo 2000: mais estabilidade e segurança

■ O *Guia Estradas 2000*, em formato espiral, com 116 páginas, da Editora Abril, já está nas bancas por R\$ 9,90.

Traz informações precisas sobre as condições das rodovias (trechos precários, estradas interditadas temporariamente ou pavimentadas, duplicadas e recuperadas nos últimos meses) e trajetos opcionais. De fácil manuseio, localiza 139 pedágios existentes nas regiões Sul e Sudeste, em 7.800 Km de estradas. Inclui 342 novos municípios brasileiros, 97 rodovias recém-inauguradas e ferrovias.



RODOVIÁRIO

## Ecovias atualiza projeto da segunda pista da Imigrantes

Saíndo do papel: consórcio Ecoenge constrói 21 Km de pistas entre o planalto e a Baixada Santista

Considerada uma das maiores obras da engenharia rodoviária brasileira, o projeto modernizado da segunda pista da rodovia dos Imigrantes foi mostrado ao público, pela concessionária Ecovias, no final de junho. Para desenvolver o projeto, a Ecovias contratou o consórcio internacional Ecoenge, formado pela Figueiredo Ferraz Consultoria e Engenharia e pelas empresas italianas IN.CO. (especializada em projetos de pontes e viadutos) e Geodata, que desenvolve projetos de túneis e geotecnia.

Com extensão de 21 Km, dos quais 5 Km no Planalto Paulista, 11,5 Km na Serra do Mar e 4,5 Km na Baixada Santista, as obras da se-

gunda pista foram iniciadas em setembro de 1998 no planalto e em abril de 1999 na Baixada Santista. A segunda pista terá de vencer um desnível de 730 m, atravessando a Serra do Mar. O traçado contempla quatro túneis, com o primeiro medindo 3.170 m, o segundo, 1.955 m, o terceiro, 1.010 m, e o quarto, 1.320 m. A obra conta com dez viadutos, numa extensão total de 4.700 m.

No final de junho, a Ecovias inaugurou a terceira faixa do Planalto, com 7 Km, ligando as rodovias Anchieta e Imigrantes. A interligação propiciará um tráfego mais fluente, aumentando em 30% a capacidade nesse trecho.

### Pedágio eletrônico na Washington Luís

de cobrança está localizada na rodovia Washington Luís (SP-319), na altura de Araraquara. Conforme a Visa, essa obra é o primeiro passo de um projeto que, em dois atos, pretende aumentar a participação do pagamento eletrônico.

## Em banho-maria

Ministro dos Transportes, Eliseu Padilha, em 28 de junho, dias antes da paralisação dos caminhoneiros:

**Transporte Moderno:** O sr. não acha que o projeto da ANT (Agência Nacional do Transporte) está demorando muito para sair?

**Eliseu Padilha:** Não, está saindo no tempo. Lembra que o dr. Ulysses Guimarães dizia que o tempo é o tempero da lei? Lei que se faz com muita rapidez, normalmente, não contempla todos os interesses da sociedade. Com mais tempo, vamos incorporar mais representantes dos diversos interesses da sociedade.

Foto: Eduardo Ruegg



**Eliseu Padilha:** "tempero da lei" para a ANT

**TM:** Mas as outras agências já estão funcionando...

**Padilha:** Foram situações distintas. Estamos, inclusive, buscando a experiência vivenciada pelas outras agências, para incorporar dispositivos que previnam óbices que surgiram.

**TM:** Com a criação do DINFRA (Departamento de Infra-estrutura, previsto no projeto da ANT), vai haver a extinção de órgãos como o DNER e o Geipot?

**Padilha:** No texto objetivo da proposta de lei está prevista a extinção do Geipot, do DNER e de outras empresas em que a atividade irá esgotar-se naturalmente, como a CBTU (SP) e a Trensurb (RS). A extinção será progressiva.