

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL – ANO 24 – N: 276 – JANEIRO 1987 – Cz\$ 20,00


Editora TM Ltda

SEGREDO

O urbano da Nielson



RODOVIAS

**O impacto dos
100 por hora**

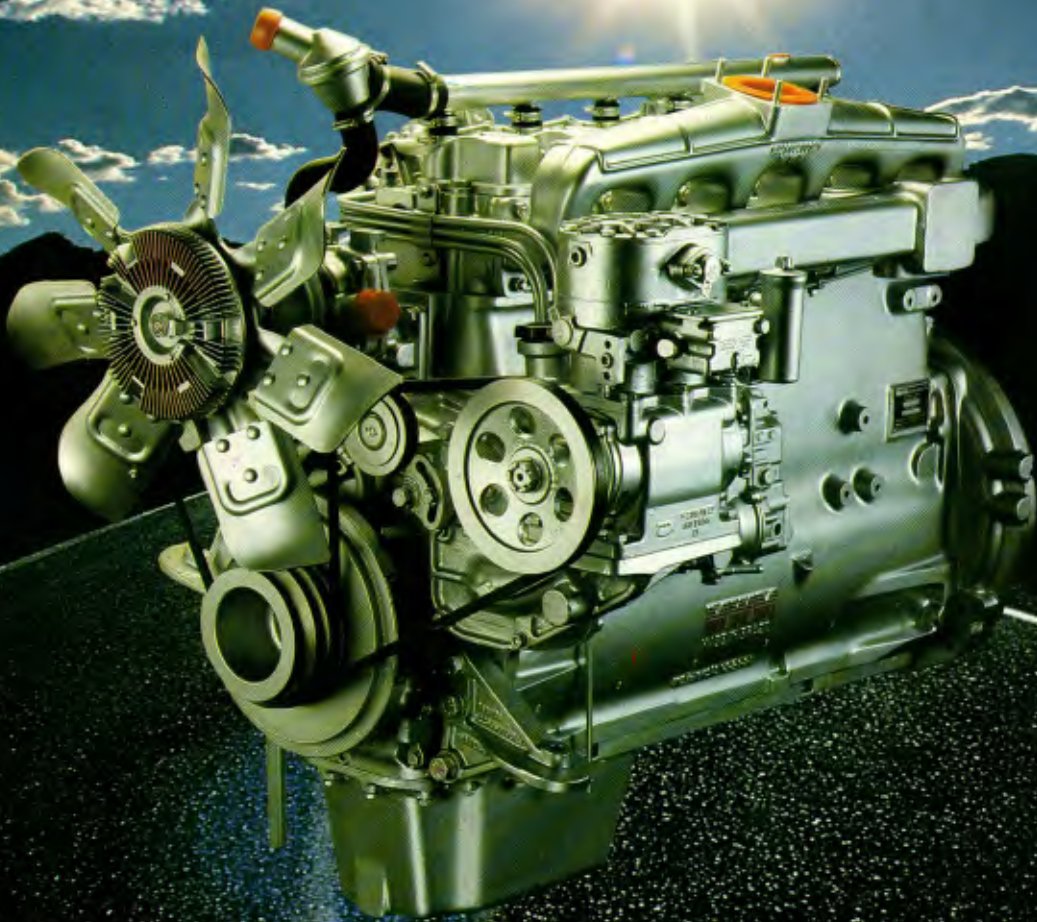
**Os custos de
quinze picapes**

MOTORES



BRASIL

O Motor do Caminhão.



Depto de vendas: tel. (011) 548-0211 - ramais 249/255/318 - REVENDEDORES EM TODO O BRASIL.

MBB investirá US\$ 190 milhões até 1990

Com o congelamento dos preços, a lucrativa Mercedes Benz chegou a temer por prejuízos operacionais em 1986. No final, no entanto, a racionalização salvou a empresa do vermelho. "Faturamos Cz\$ 12 bilhões até novembro e o resultado será satisfatório", afirma o presidente Werner Lechner.

A montadora deixou de vender cerca de 1 mil unidades, por falta de peças e greves e está com quatrocentos monoblocos incompletos no parque. Mesmo assim, sua produção atingiu 34 100 caminhões e 9 600 ônibus. O crescimento global dos dois setores foi de 32% em relação a 1985. Cerca de 83% da produção ficou mesmo no Brasil e 17% foi exportada.

Segundo Lechner, tais resultados são os primeiros frutos da política de inves-



Werner Lechner

timentos iniciada em 1986, quando foram aplicados US\$ 90 milhões. Nos próximos quatro anos, serão investidos mais US\$ 190 milhões. Só em 1987, os investimentos atingirão US\$ 100 milhões. Cerca de metade desses dólares são aplicados no desenvolvimento de uma nova linha

de caminhões (veja outra nota).

Embora não planeje ampliar suas fábricas (tem 3,2 milhões de m² construídos), a Mercedes Benz espera aumentar sua produção em 32% durante 1987 e produzir entre 50 e 53 mil unidades. Para tanto, vai contratar cerca de quinhentas pessoas (o quadro atual é de 22 mil funcionários, dos quais 6 500 admitidos nos dois últimos anos).

As expectativas da empresa para 1987 são bastante otimistas. Lechner espera a "normalização" do mercado, o "equilíbrio entre oferta e procura", crescimento do PIB entre 4 e 6% e inflação entre 30 e 60%. Condena, no entanto, o controle de preços, na sua opinião, "um elemento estranho à economia de mercado".

Camilo Cola desmente a fama de sovina

Depois de mandar e desmandar na CNTT — Confederação Nacional dos Transportes Terrestres, o sindicalista profissional Hermínio Cavaleiro acabou substituído por uma Junta Governativa. Às voltas com dívidas pessoais e com as torneiras da CNTT fechadas, Cavaleiro não teve dúvidas. Foi pedir ajuda ao novo presidente eleito, Camilo Cola. Desmentindo sua fama de sovina, Cola preferiu doar ao seu adversário Cz\$ 200 mil. O cheque foi entregue em reunião do Conselho de Representantes da Confederação e Cavaleiro fez um belo discurso onde não deixou por menos. Disse que Cz\$ 200 mil era pouco, pois suas dívidas chegavam a Cz\$ 500 mil. Vai ser "cara de pau" assim no inferno.

"Sinto-me igual a um Dom Quixote, com Sancho Pança e tudo", diz o transportador Valmor Weiss sobre sua derrota como candidato a deputado estadual pelo Paraná. "Transportador não vota em transportador", reconhece Weiss, diante de sua magra colheita. Foram apenas 10 240 votos, a maioria obtidos (8 700) em Curitiba. Em cidades com grande concentração de transportadoras, como Londrina (146 votos), Cascavel (210) ou Maringá (240), os resultados foram decepcionantes.

Depois do acordo Ford-Volks, criando a *Autolatina*, com pretensões de garantir um quase monopólio no Sul do Continente, duas outras montadoras começam a "arregaçar as mangas". Fiat e General Motors já começam a se entender, e neste princípio de 1987, ano novo, novidades poderão surgir no horizonte.

O novo RTB pode sair ainda em janeiro

Segundo o diretor de Transporte de Cargas do DNER, José Azevedo, nas primeiras semanas de janeiro de 87 o ministro dos Transportes deverá homologar o novo RTB, autorizando sua divulgação. O texto que promoverá as alterações deverá ser submetido ainda, no entanto, ao presidente da República. Para José Azevedo, o RTB, desde sua implantação "veio funcionando bem e, agora, com a especialização e as novas alterações, irá melhorar ainda mais". Sobre os três milhões de formulários de RTB que foram produzidos pela diretoria anterior do DNER, ele disse que preferência não fazer comentários, pois "isso está muito enrolado". Acredita, porém, que, para instruir as empresas e os caminhoneiros, não serão necessários mais que 500 mil manuais.

Scania L-92 só seria viável no Brasil com a importação do motor



O vice-presidente de Marketing do grupo Saab-Scania admitiu, em junho do ano passado, a um grupo de jornalistas brasileiros que a empresa poderia fabricar o semi-pesado L-92 no Brasil, caso as regras do governo para o comércio internacional se tornassem mais flexíveis. "O L-92 seria viável se a Scania brasileira pudesse importar o motor — ou fabricar o motor e exportar", afirmou o executivo ao editor de TM, Neuto Gonçalves dos

Reis. "Abrir as importações é o caminho", prosseguiu. "Mas, por enquanto, os caminhões brasileiros ainda são 50 a 100% mais caros que os alemães. Não teríamos escala para fabricá-lo só para o mercado interno e ainda não dá para competir lá fora", completou.

Na entrevista da última página desta edição, o presidente da Scania brasileira confirma que a empresa vai virar a década sem mexer na linha.

Dentel garante à Rodonal que empresas não ficam sem rádio

A reunião da Câmara Brasileira de Usuários de Transportes Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Passageiros, realizada na sede da Rodonal, no Rio de Janeiro, em 16 de dezembro de 1986, discutiu apenas quatro itens dos onze que constavam da pauta. O diretor de Transportes de Passageiros do DNER, Henrique Horta, que preside a Câmara, acelerou a discussão, encerrando rapidamente a reunião, devido ao atraso no horário de início da palestra do diretor Geral do DNER, João Martins, programada na seqüência de uma série de atividades da Rodonal.

Sobre o cancelamento de permissões de uso de rádio às empresas, o presidente do Conselho Diretor da Rodonal, Bernardino Rios Pim, informou que o Dentel fixou um prazo para a concretização dessa medida, assegurando, porém, que estudará cada caso particularmente. Quem tiver efetivamente a necessidade de usar o rádio, poderá obter do Dentel a con-



Rios Pim

cessão de um prazo maior ou mesmo a permissão definitiva, segundo Rios Pim. Quanto às normas técnicas sobre acidentes, a Divisão de Controle Operacional da Diretoria de Transportes e Passageiros do DNER ficou de fazer um levantamento para apresentá-lo em uma futura reunião.

A proposta de reformulação da G.S.M. - Guia de Serviço de Motorista não foi aprovada e a questão dos assaltos a ônibus apenas foi relatada por representantes de várias empresas. Segundo eles, os assaltos continuam, embora com menor intensidade.

Transportadores querem fim dos 10% na fila de caminhão

Empresários do Transporte Rodoviário de Cargas de São Paulo estão unindo forças, junto ao Seticesp e ao deputado Denisar Arneiro, para revogar a Portaria 11/86 da Sunab, que exige um sinal de 10% do valor do caminhão, como garantia de um lugar na fila das concessionárias.

Não bastasse o prazo elástico de 30 meses para a entrega dos veículos, o valor depositado para a inscrição não é reajustado durante todo esse período. Agora, com a elevação dos preços dos caminhões em 50%, o saldo devedor de quem entrou na fila passa a ser de 93,3% sobre o novo valor.

As queixas vão mais além. Segundo Adalberto Pansan, presidente da Seticesp, concessionárias de grande porte como Scania ou Volvo, que tem quota de cerca de 15 unidades/mês, chegam a acumular depósitos de Cz\$ 36 milhões. Enquanto isso, os transportadores ficam amargando a descapitalização de suas empresas.

A solução para esse problema, segundo o presidente do Seticesp, é a imediata revogação dessa portaria. Com essa medida, os depósitos efetuados deverão ser devolvidos, ou, no mínimo, reajustados na mesma proporção do aumento dos preços.

Mercedes adia lançamento dos caminhões novos para 1988

Quem esperava grandes novidades saindo das linhas de montagem da Mercedes Benz em 1987, pode adiar suas expectativas para o ano seguinte. Werner Lechner, presidente da empresa, informa que o único lançamento do ano novo será o ônibus urbano O-370. Toda a substituição da linha de caminhões fica adiada para 1988. Aparentemente, o atraso deve-se a dificuldade no desenvolvimento dos produtos. "Se há erros, temos de corrigí-los", diz Lechner.

O primeiro veículo a chegar ao mercado será o substituto do Mercedes L-608 e L-610. Na verdade, trata-se de uma família de caminhões leves, de 6 a 13 t, conforme *TM* já adiantara em abril de 1986.

Um desses veículos (o LN-1), com o motor em linha e inteiramente novo, já roda há um ano pelas ruas e estradas alemãs. Em dezembro, os participantes de uma convenção de revendedores Mercedes, no Hotel Transamérica, em São Paulo, puderam ver, em clima de suspense, com pano preto e tudo, um exemplar do modelo 914, com 140 hp e 9,2 t. Parece que a Mercedes aderiu a relações potência/peso mais generosas.

Depois do leve, será a vez dos médios, semi-pesados e pesados, nesta ordem. Com os dias contados, a linha atual será aperfeiçoada até o fim. "Poderá até receber os novos motores" diz Lechner.

Engevix fará plano decenal para doze portos do nordeste

A Engevix S.A. Estudos e Projetos de Engenharia venceu concorrência e assinou contrato com a Portobrás para elaborar um plano de desenvolvimento portuário para os próximos dez anos. O plano envolve doze portos da região nordeste do Brasil, desde Fortaleza até Ilhéus e tem prazo de oito meses para ser concluído. O trabalho

englobará estudos de fluxo de carga, projeto de terminais especializados, cadastro físico completo das instalações e estudo e definição de frotas de navios. Vencidas essas etapas, a consultora apresentará sua proposta final de ampliações, melhorias e modificações operacionais necessárias para tornar os portos mais eficientes.



ATUALIDADES

Bosch condena uso de bico injetor recondicionado

“A substituição de um bico injetor original por um recondicionado é prejudicial ao motor”. A advertência parte da própria fabricante do bico, a Robert Bosch. “Quando feito por quem não é do ramo”, explicam os técnicos da fábrica, “recondicionamento significa tentar colocar uma peça usada em condições de trabalhar da mesma maneira de quando ela era nova. Isso, fatalmente, não acontece no caso do bico injetor.”

Ocorre que a fabricação do bico exige tolerâncias mínimas e sofisticada tecnologia. O diâmetro do furo, por exemplo, deve começar com 0,2 mm e aumentar de maneira uniforme 0,02 mm, com tolerância máxima de 5 milésimos de centímetros. Já no caso da agulha, a precisão gira em torno de 3 milésimos de centímetros. Tais exigências

levam os técnicos a afirmarem, categoricamente, que “o recondicionamento de um bico injetor jamais devolve as qualidades perdidas com o seu desgaste natural e, com toda a certeza, alteram as suas características de funcionamento”.

Não se pode esquecer que tais alterações influem

na vida útil do motor, no consumo de combustível e na produção de fumaça poluente. Bicos recondicionados, dificilmente, dirigem o óleo diesel para o local de melhor queima. Assim, podem ocorrer engripamento dos anéis, deformação nos pistões e perda da potência.



Na maioria das vezes, o recondicionamento do bico limita-se à remoção do depósito de carbono acumulado na peça, ao trabalho de lapidação do assento da agulha e à retificação do seu cone. Quando submetido a teste no aparelho manual, “o bico pode até apresentar bom zunido e vedação satisfatória”. Mas, “isso não deve iludir ninguém”, advertem os técnicos, “pois conseqüências danosas não tardarão a acontecer. Entre elas, o levantamento excessivo do assento da agulha, capaz de aumentar o consumo. Outra anormalidade, geralmente constatada, é o diâmetro excessivo no assento da agulha, responsável por alterações na pressão e injeção. Finalmente, a folga excessiva da própria agulha provoca maior retorno, prejudicando a partida do veículo.

O realinhamento chega aos transportes terrestres

Até o fechamento desta edição, a Secretaria Especial de Abastecimento e Preços (SEAP) só havia autorizado um reajuste tarifário – o da Rodonal –, enquanto os demais setores de transportadores de cargas e passageiros mostravam-se impacientes com a falta de decisão. A situação, por setor, é a seguinte:

RODONAL – Os transportadores rodoviários interestaduais e internacionais de passageiros (Rodonal) obtiveram reajuste de 46% a partir de 13 de janeiro. Considerado insatisfatório, pois compensará apenas as despesas com salários de pessoal, a Rodonal encaminhará novo pleito de aumento, em torno de 98%, antes de 10 de fevereiro.

CARGA LÍQUIDA – Os transportadores de carga líquida (derivados de pe-

tróleo, álcool combustível, produtos químicos, gás liquefeito de petróleo, parafinas e asfalto) reivindicaram reajustes de fretes de 70% a até 223%. Desde 19 de dezembro passado, aguardam resposta da SEAP. A última informação do órgão governamental foi a de reconhecer sua própria incapacidade de avaliar as planilhas de custo. Agora, as planilhas vão ser discutidas entre a NTC e as entidades Sindicais, Sindicon, Abiquim e DNER, e depois, o resultado dessas avaliações, será novamente apreciado pela SEAP, em 28 de fevereiro, em Brasília.

SETPESP – O setor de transporte de passageiros intermunicipais encaminhou, através do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo, pedido de reajuste tarifário de

63%, dia 9 de janeiro, à Secretaria de Transportes paulista. Não foi dado prazo para resposta, uma vez que o pedido permanece em “estudos”.

INTRA – O Instituto Nacional dos Transportadores de Aço solicitou reajuste de 90%, alegando estar sem reajustes de fretes desde 1º de fevereiro de 1986. Embora a planilha tenha

sido calculada pela própria SEAP, nenhuma resposta foi dada até hoje.

FEPASA E REDE – As empresas Fepasa e Rede Ferroviária Federal reivindicam, conjuntamente, ao Conselho Interministerial de Preços (CIP), desde novembro passado, aumento nas tarifas em aproximadamente 43%. Até agora, sem resposta.

Cofap investe US\$ 30 milhões para construir nova fábrica

A Cofap está investindo US\$ 30 milhões em uma moderna fábrica de amortecedores em Lavras-MG. A partir de agosto de 1987, quando entrar em funcionamento, a fábrica vai produzir, inicialmente, 2 milhões de amortecedores por ano e gerar cerca de mil empregos diretos. A pro-

dução será destinada tanto às montadoras, quanto ao mercado de reposição e às exportações. Esta planta reforça a política de descentralização da empresa, iniciada em 1970, com a unidade de Belo Horizonte, e reforça em 1980, com uma fábrica em Itajubá-MG.

ABTC quer criar o transitário puro

“Defendo a existência do “transitário puro”, desvinculado das empresas de transporte rodoviário de cargas, porque o transportador vai sempre impedir que a carga vá por outro modal”. O desabafo partiu de Carlo Barbieri Filho, diretor Executivo da ABTC - Associação Brasileira dos Transitários de Cargas, e constitui uma reação à extensão do conhecimento único de transporte aos modais ferroviário e, espe-



Barbieri

cialmente, ao rodoviário de cargas.

Segundo Barbieri, com o transportador agenciando a própria carga, não haverá repasse da redução de custos para o exportador — o barateamento de frete conquistado pelos transitários tem chegado a 40% do total. Além disso, o excesso de burocracia imposta pela emissão do conhecimento único vai contribuir, também, para a inviabilização do intermodalismo.

Apesar das queixas da ABTC — entidade que está no comando de 138 agenciadores de um universo de 220 e foi, finalmente, reconhecida pelo governo-, a nova regulamentação, assinada no início de 1986, que permite a emissão de conhecimento único por todos os modais, não defende a tese do “transitário puro”. Ao contrário, exige que a figura do transitário tenha, necessariamente, que operar algum modal.

Posto fechado aos domingos não agrada transportadores

Em agosto de 1986, os transportadores rodoviários de carga comemoraram em Brasília, durante uma convenção da categoria, a conquista de uma antiga reivindicação. Por determinação do CNP, os postos de abastecimento foram autorizados a funcionar ininterruptamente, inclusive aos sábados e domingos. O novo decreto-lei nº 93 706, aprovado pelo presidente Sarney, em 11 de dezembro último, que regulamenta o horário de funcionamento dos postos em todo o país, derruba na prática esta conquista.

Para os postos localizados dentro do perímetro urbano das cidades, o horário continua a ser das 6 às 20 horas, com exceção de domingos e feriados, quando deverão permanecer fechados. Porém, essa obrigatoriedade não se estende aos postos de estrada. Desde que não estejam dentro de perímetro urbano, eles podem funcionar em horário ininterrupto, inclusive em domingos e feriados, se assim decidirem.

A medida, com certeza, deve ter causado uma resaca coletiva nos empresários de transporte de car-

gas, que se queixam da inexistência de postos fora do perímetro urbano em longos percursos.

Os postos de cidades que conseguiram prolongar o horário de funcionamento, através de liminares, também deverão cumprir o regulamento assim que expirem os prazos dessas concessões legais.

Entretanto, dentro da própria categoria de revendedores de combustíveis, há oposição a esse novo decreto, segundo um diretor do Sindipetro de São Paulo — Sindicato do Co-

mércio Varejista de Combustíveis Minerais, Carlos Henrique Mello Cruz. Nos primeiros dias de janeiro, o Plenário do CNP — Conselho Nacional do Petróleo e os revendedores deverão discutir a possibilidade de implantar um sistema de rodízio de extensão de horário dos postos das cidades. Até que algo se concretize nesse sentido, é melhor encarar essa possibilidade como simples boato, pois o Sindipetro e a maioria da categoria são totalmente contrários a modificações no regulamento.

Transferência da PRF ainda sem definição

Deverá ser prorrogado por mais quatro meses, pelo ministro da Justiça, Paulo Brossard, o período de funcionamento da comissão instituída com o objetivo de estudar a transferência da Polícia Rodoviária Federal para o âmbito do Ministério da Justiça. A comissão é formada pelo diretor de Trânsito do DNER, por um assessor do ministro da Justiça, um representante da Polícia Federal, um do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) e um do antigo DASP (Departamento de Administração do Serviço Público).

O diretor de trânsito do DNER, Homero Henrique Rangel, disse que o processo de liquidação da Eceex, a empresa subsidiária do órgão responsável pela operação das balanças dinâmicas nas estradas de todo o país, dificultou os trabalhos nesse setor durante o ano de 1986. No dia 18 de dezembro, de acordo com o diretor, iniciou-se o processo de licitação para a escolha de empresas particulares que irão operar os postos de pesagem e suprir essa deficiência. Essa licitação teve a participação de dez empresas.

DNER não tem como segurar tarifas dos carreteiros

O diretor de Transporte de Cargas do DNER, José Azevedo afirmou que a tabela de fretes dos carreteiros, publicada em janeiro de 1985 e “já está completamente defasada, mas o DNER não tem meios de impedir a elevação dos preços máximos”. O CIP e a SEAP aprovaram os preços máximos, tendo em vista a demanda. “Mas, agora, com essa falta de caminhão, não temos meios de impedir a desobediência aos preços, na medida em que duas partes entram em acordo”. Na opinião do diretor do DNER, o frete “é uma negociação entre o



usuário e o transportador e a tabela serve apenas como orientação, como parâmetro”. Para ele, a SEAP deveria reavaliar esses preços.

**A RUZI FAZ
O MELHOR CAMELBACK
DO PAÍS.**

1.200 **TON.
MÊS**

E ainda é pouco!

A qualidade de um camelback é fundamental na segurança, na economia e na vida útil do pneu recauchutado.

Apesar de produzir 1.200 ton./mês do melhor camelback do país, a Ruzi sabe que ainda é pouco diante da crescente demanda de mercado.

Suas duas fábricas, com mais de 20 mil m² de área construída, equipadas com tecnologia moderna e profissionais especializados, concentram esforços para uma produção muito mais expressiva. Sempre com o mesmo controle de qualidade.

O recauchutador que conhece a qualidade Ruzi não troca por outra. Ruzi sempre Ruzi.

Ruzi[®]

Ind. de Artefatos de Borracha Ruzi S.A.
Rua Ruzi, 400 - Tel. 416.3300 - Telex. (011) 44821
Mauá - São Paulo

DESMONTADORA HIDRÁULICA PARA PNEUS DE CAMINHÕES

A moderna técnica aplicada na montagem e desmontagem de pneus
7.00 - 16 até 13.00 - 24.



Mod. DPH-700

Montada sobre rodas
facilitando sua locomoção.

SOLICITE DEMONSTRAÇÃO

Emeb do Brasil Ltda.

Rua Barata Ribeiro, 345
Caixa Postal 118 CEP 13300
Itu - SP. Fone: (011) 409-1921
Telex: (011) 79616 EEEL-BR

DNER estranha pretensão da NTC sobre transporte de encomendas

O diretor de Transportes de Passageiros do DNER, Henrique Horta Filho, disse que lhe causou estranheza a pretensão da NTC de regulamentar o transporte de encomenda, a partir de medidas que determinem o seu volume e seu tamanho. O diretor do DNER afirmou que o transporte de encomenda sempre foi feito através de ônibus, desde 1940, no tempo das antigas jardineiras, sendo regulamentado. Em 1946, já existia autorização, em nível de ministério, que regia essa matéria, lembrou Horta.



Horta Filho

“Se os ônibus já contam com a regulamentação estabelecida, que lhes assegure o transporte de encomenda, não há como limitar essa permissão, agora, a tamanhos ou números estipulados. A NTC quer que somente sejam transportados volumes de cerca de 25 centímetros, mais ou menos, e que somente sejam enviadas encomendas de pessoas físicas a pessoas físicas. Mas, isso já é um direito assegurado. Desde que se possa guardar as bagagens dos passageiros e haja espaços ociosos, esses espaços poderão ser usados pelas encomendas”, afirmou o diretor.

Para ele, é necessário que a NTC e a Rodonal

cheguem a um consenso “para que se possa colocar no papel o que eles querem na prática. É possível o consenso sem retaliações. E nós queremos que todos sentem à mesa para definir essa questão”. O DNER, garantiu, “está pronto para o diálogo para chegar a uma redação na nova regulamentação que não conflite com os interesses da NTC”. Quanto à segurança, Henrique Horta assegurou que não existem problemas, já que carga perigosa não pode ser transportada em ônibus. “A pessoa precisa dizer o que está transportando, para ter o ‘conhecimento’, documento mundialmente utilizado”.

Acidentes causam preocupação

O diretor de Trânsito do DNER, Homero Henrique Rosa Rangel preocupou-se, em sua palestra na XV Redore (veja outra nota) com o elevado índice de acidentes nas rodovias federais do País. Estima-se que, até o final de 1986, este número teria alcançado a casa dos 70 000. “Incluindo as rodovias estaduais e as vias urbanas, o total deve ascender a 700 mil”.

Rosa Rangel destacou a grande percentagem ocasionada por falhas humanas – 75% do total –, ficando

os restantes 25% por conta de defeitos em veículos ou problemas nas rodovias, principalmente nos chamados pontos negros ou segmentos críticos. Uma das causas do alto número de acidentes, segundo o diretor do DNER pode ser atribuída à *performance* econômica do País, após o Plano Cruzado. “Com o aumento do poder aquisitivo, motoristas novos foram incorporados às rodovias, pegando portanto a população despreparada para o uso correto dos veículos”.

Quem pensa (bem) em
carroçaria lembra logo da
JUSTARI (Pense bem)



Poliguindastes-Brooks



Canavieiros

Fábrica e reformas de Basculantes,
Canavieiros e Poliguindastes-Brooks
Serviços de Caldeiraria em geral.



JUSTARI – Equipamentos Industriais Ltda.
Rod. do Açúcar, Km 157,5 – Parque Cecap II
Cx. P. 280 - CEP 13.400 – Bairro Taquaral
Tels.: PBX (0194) 33-9200
33-9012 – PIRACICABA – SP

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL
ANO 24 - nº 276
JANEIRO, 1987 - Cz\$ 20,00



O impacto dos 100 por hora no consumo e na segurança

O aumento de limite da velocidade para 100 km/hora terá impacto diferenciado para automóveis, ônibus e caminhões.

Se carros e coletivos poderão reduzir seu tempo de viagem, para os caminhões, não haverá nenhuma mudança. **Página 42**

Os planos dos gaúchos e mineiros para produzir pesados

A escassez de caminhões pesados está estimulando o aparecimento de novas montadoras. Em Minas, o poderoso Grupo Mendes Júnior já tem planos bem adiantados. No Rio Grande do Sul, vários grupos somam forças. **Página 36**



TM mostra, com exclusividade, o Nielson urbano

Nossa equipe surpreendeu, na fábrica, o novo ônibus urbano da Nielson e conta tudo sobre o projeto. Veja também como será o Dinossauro II, da Ciferal, e como uma empresa está fazendo para vencer a falta de chassis de ônibus. **Página 22**

E mais...

Inglaterra, país onde o intermodal funciona 14

Os planos de Camilo Cola para a CNTT 28

Transporte marítimo dá balanço e faz planos 31

Os custos operacionais de quinze picapes 48

A Scania revela planos para produzir mais 58

Seções

Atualidades 3

Neuto escreve 10

Cartas 12

Mercado/novos 52

Mercado/usados 55

Produção 56

Últimas notícias 57



CAPA: Urbano de Nielson.
Foto de Fernando Barros.



Editora TM Ltda

Sócio-quotistas: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi e Vito do Carmo

Sócios-gerentes: Neuto Gonçalves dos Reis e Ryniti Igarashi

transporte moderno

Redação:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis

Redatores: Francisco Célio dos Reis (caderno São Paulo), Gilberto Nascimento, Gilberto Penha e Lígia Maria Cruz

Assessor Econômico: Wagner Job Bucheb

Colaboradores: Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa) e Fernando Barros e Robson Luiz Martins (fotografia).

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Said Aiaich, nº 306, CEP 04003 - São Paulo, SP.

Arte e Produção: Waldemar Schön

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 667/675 - 2º - fone: 270-6022 - São Paulo - SP.

Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete,

209 - fone: 825-3255 - São Paulo, SP

Diretor Responsável: Neuto Gonçalves dos Reis (MTB nº 8538)

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi

Gerente: José Maria dos Santos

Representantes: Carlos A. B. Crisculo, Eício Ralfani, Adilson Teixeira

Coordenadoria: Margareth Rose Pucioni de Oliveira

REPRESENTANTE PARA SANTA CATARINA E PARANÁ: Spais

Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulim) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (042)225-1972 - Curitiba, PR

INTERNATIONAL ADVERTISING SALES REPRESENTATIVES

Coordinator For International Advertising:

Brazmed Overseas, 54, Queens Road, Waltham Cross, Hertz, England, Phone 76 3435 U.S.A.; The N. de Philippines Corporation 363 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone: 30 7686, Telex (23) 236869

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiaich nº 306, São Paulo, SP.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente, as mesmas de Transporte Moderno. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira

Circulação: Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição: Distribuidora Lopes

ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cz\$ 180,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiaich nº 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP - Preço de exemplar avulso: Cz\$ 20,00. Edições especiais: Cz\$ 30,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122

TRANSPORTE MODERNO revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes, é enviada mensalmente a 20 000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadoras, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrada no 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.544/0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673.

Esperanças e incertezas

Os transportadores terrestres começam este 1987 sob o signo de algumas esperanças e muitas incertezas. Alentadora, por exemplo, é a ascensão de Camilo Cola, o maior empresário de transportes rodoviários do país, à presidência da, até agora, inoperante e obscura CNTT – Confederação Nacional dos Transportes Terrestres (veja reportagem nesta edição).

Encilhada, durante décadas, por pelegos do naipe de um Fortunato Peres ou de um Hermínio Cavaleiro, a entidade manteve-se completamente à sombra de suas irmãs da indústria, da agricultura e do comércio. Talvez porque à sua frente estivessem “empresários” sem empresas, “líderes” sem liderados, enfim homens muito mais preocupados em desfrutar as benesses do poder do que em defender os legítimos interesses do setor.

Nesse sentido, a vitória de Cola pode significar uma grande virada. Esse pertinaz ex-pracinha, que retornou dos campos italianos de batalha disposto a construir um poderoso império, pode ser acusado de muita coisa — menos de estar em busca de uma doce sinecura.

O setor espera do seu novo eleito um basta à mordomias, ao nepotismo e à corrupção. Mais do que isso, os transportadores exigem da CNTT uma atuação política à altura das dificuldades do país.

Afinal, a julgar pelas previsões correntes, 1987 será regido por uma diabólica tríade. “Haverá conjunção de inflação, recessão e agitação”, arrisca o consultor de transportes e assessor da NTC, Geraldo Vianna, em documento enviado ao seus clientes.

Juntando aos seus notáveis conhecimentos de política, economia e transportes uma boa pitada de premonição e de sinistrose, este bem sucedido advogado não hesita em prever, por exemplo, o fracasso do tão badalado “pacto social”. Pior ainda: Assustado com o desmoronamento do “plano cruzado”, o governo poderá adotar medidas recessivas ortodoxas, como achatamento salarial, aumento da carga tributária e da taxa de juros.

Tais medidas terão como desdobramentos a substituição da equipe econômica, a redução do ritmo de crescimento, o aumento da taxa de desemprego, a erosão dos salários e uma inflação mensal de dois dígitos, vaticina novo o aprendiz de futurólogo. “É bem visível o sinal vermelho a inibir novos



investimentos”, afirma. “Este sinal permanecerá aceso enquanto 1987 não passar e não levar consigo as incertezas que já começam a paralisar os negócios.”

Surpreendentemente, o transporte de cargas, muito bem sucedido em 1986, deverá sofrer menos que outros setores, especialmente, se confirmar a safra recorde que se anuncia. “Ainda assim, a demanda tenderá a diminuir como consequência da queda do ritmo da atividade econômica em geral”, assegura Vianna.

O setor voltaria a trabalhar com alguma ociosidade. Após um curto período de euforia, a luta pela carga provocará nova deterioração nos fretes. Mas, nem tudo serão espinhos. O mercado de caminhões poderá se normalizar, menos devido ao aumento da produção do que ao encolhimento da demanda. Muita gente que pagou sinal para garantir lugar na fila ou que entrou em consórcio tentará cair fora.

O descongelamento dos preços e a redução da demanda devem produzir também a normalização dos setores de peças de reposição e pneus. Livres do ágio, os transportadores, talvez, voltem a ter problemas com o preço do diesel, que nunca esteve tão baixo.

Corroídos pela inflação, os salários perderão alguns pontos em sua participação na planilha de custos. Salvo os casos de safras, os fretes de carreteiros poderão se deteriorar mais do que os das empresas. Perturbado com o crescimento da inflação, o governo se tornará mais rigoroso com os reajustes de fretes, cortando percentuais e procrastinando reajustes.

Os movimentos reivindicatórios de carreteiros e empregados poderão crescer. Mas, a experiência acumulada nos últimos anos deverá permitir aos empresários enfrentar esses confrontos com certa tranquilidade, assegura o futurólogo.

De qualquer maneira, que São Camilo nos proteja.

A tecnologia Goodyear avança: finalmente um pneu que tem algo a menos.

O novo Unisteel G-291 é o 1.º radial sem câmara do Brasil.
Ele une as características que já faziam do G-291
com câmara o radial mais avançado do Brasil às vantagens
de um pneu sem câmara.

A câmara a menos significa peças a menos e menos
paradas por furos. Peças a menos significam peso a menos.

Paradas a menos significam menos atrasos.

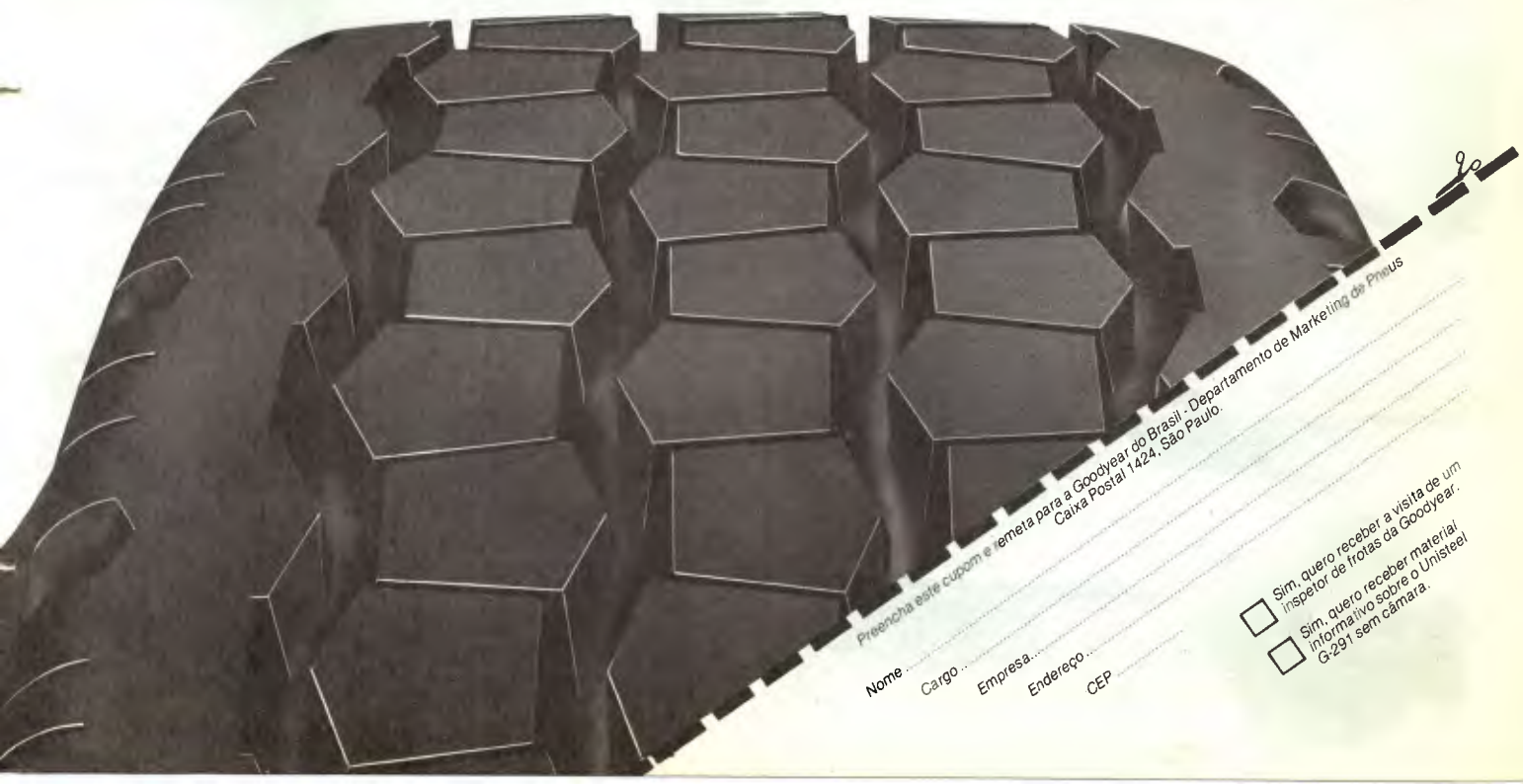
Tudo isso junto significa maior capacidade de carga útil,
maior estabilidade, melhor dirigibilidade e menor custo
por quilômetro rodado.

Com algo a menos que os outros, o Unisteel G-291 sem
câmara consegue trazer muito mais benefícios para você.

GOODYEAR

Líder mundial na tecnologia de pneus.

Novo Unisteel G-291. O 1.º radial que não tem câmara para encher.



Preencha este cupom e remeta para a Goodyear do Brasil - Departamento de Marketing de Pneus
Caixa Postal 1424, São Paulo.

Nome
Cargo
Empresa
Endereço
CEP

- Sim, quero receber a visita de um inspetor de frota da Goodyear.
- Sim, quero receber material informativo sobre o Unisteel G-291 sem câmara.

CARTAS



Ano Novo

Recebemos, agradecemos e retribuimos os votos de boas festas de: TAM – Transportes Aéreos Regionais; Saab-Scania do Brasil; Abravo – Associação Brasileira dos Distribuidores Volvo; Grupo Lupércio Torres; Varig; Cruzeiro; Rio-Sul; ABR – Associação Brasileira de Recaudadores; Norton Publicidade; Agrale; Copiadora América do Sul; Engesa; Transvimal; PNS – Indústria de Auto Peças; Wop Comercial de Máquinas; CLY – Companhia Lithográfica Ypiranga; Piloto Indústria Mecânica; Bra-

desco; Yarley Máquinas para escritório; “Intrusal” – Carpintaria e Carroçarias; NTC – Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga; Exportadora de Café Guaxupé; Armazéns Gerais Sul Mineiro; Transcafé; ETEL – Escritório Técnico de Engenharia; Expresso Medianeira; Durapol – Renovadora de Pneus; Café Itamaraty; Transfrigo – Transportes Frigoríficos e Cargas; Ipiranga Seleção de Pessoal Efetivos e Temporários; Randon Rodoviária; Pará Veículos e Implementos; Planalto; Renavell – Revendedora Nacional de Veículos; Companhia Imperial del Paraguay S.R.L; Benson Propaganda e Promoções; IBTD; Mazzaferro – Polímeros e Fibras Sintéticas; Mudanças Bellan; INTRA – Instituto Nacional dos Transportadores de

Aço; Rio Branco Comércio e Indústria de Papéis; Transportes Tagil; Viação Flecha Branca; Comercial e Construtora Balbo; Iturama-Agropecuária; Destilaria Alexandre Balbo; H.B. Engenharia e Mineração; Balbo Mineração; Rebesquini Transportes; Mercedes Benz do Brasil; Transurb – Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros de São Paulo; Expresso Maringá; Sun Stúdio; Akim; Turismo Esplanada; Self – Auditores Independentes; Cargo Van – Indústria e Comércio; Center Vídeo; Unida Tipo & Letra; Indústria Brasileira de Filtros Irlemp; Fiat Automóveis; Portal Comunicações; Debates APP; TGM – Propaganda & Promoções; Wapsa; Transmatic Transporte de Derivados de Petróleo; Gasparin Comércio e Transporte;

Posto Gasparin; Itapemirim; Micro; Marksell; Consórcio Battistella; Rodoviário Santa Cruz; Wabco Freios; Empresas Partezani; Borlem; Novatração; May Sistemas e Comunicação Direta; Marruá; Comepa Serviços Médicos; Nashua; Júlio E. Bahr Propaganda; Extratora Santana; Patos Diesel; Transportadora Rolantense; Diagonal Serviços Empresariais; Fras-Le; D.P. Artes Gráficas; Fabiplast Embalagens Plásticas; Transvicola Transportes; ZF do Brasil; Start Criação e Planejamento; Fiberglas; Transportadora Santa Maria; Papelaria Fitagraf; Kellogg's; Octopus Comunicações; Nivel – Nova Iguazu Veículos; Vasp; Ego Publicidade; Volvo do Brasil; Photoprint Color e Editora; McCann-Erickson Brasil.

Continua na próxima edição

Antonini

EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS



A SOLUÇÃO DEFINITIVA PARA O TRANSPORTE DE SUA CARGA...

Linha de Produtos

- Semi-Reboques: Carga-Seca, Furgão, Graneleira, Basculante e Chassi Porta Container
- Furgões: Carga-Seca, Frigoríficos e Isotérmicos
- Basculante - Todos os Tipos
- Terceiro Eixo (Truck)
- Carrocerias Metálicas Abertas
- Equipamentos Especiais

Antonini

EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS

ANTONINI S.A. INDÚSTRIA DE EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS
Estrada da Água Chata, 600 - Fone (011) 912-1611 - Caixa Postal 171
Telex (011) 36770 - CEP 07250
Bonsucesso - Guarulhos - SP

