

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 351 - AGOSTO 1993 - R\$ 1,50



Editora TM Ltda

VOITH
R.L. PAUL O.
BRASIL

VOIT

Transp
Deli

Transporte de
um rotor de 222 t
para Xingó, a
última grande
hidrelétrica

**SUPERPESADOS
A SAÍDA É
DIVERSIFICAR**

**PASSAGEIROS
NTR apóia novo
regulamento**

**CAMINHÕES
GM lança a 6000**



**VEJA POR QUE O SR. AMBERSON DE OLIVEIRA,
DA COMPANHIA DE TRANSPORTES DA CIDADE DE CUIABÁ,
ACHA O NOVO CHASSI DE ÔNIBUS FORD SUPERIOR.**

O chassi Ford B-1618 veio para atender aos anseios dos frotistas que necessitavam de um chassi médio e ao mesmo tempo resistente. Sua resistência nas longarinas e nas sus-

ensões dianteira e traseira é bem superior à dos seus concorrentes. Isso reduz o tempo de parada para manutenção, além de não precisar cortar o chassi para fazer o

alongamento entre os eixos, o que não deixa de melhorar o seu custo e o tempo no encarroçamento. O motor tem boa potência, ótimo torque e respostas rápidas nas acelerações,

reduzindo o tempo nas viagens. Embreagem e câmbio com acionamento e engates suaves, do que, aliás, a linha de ônibus médios estava carente. (Amberson L. R. de Oliveira, frotista)



Novo chassi de ônibus Ford B-1618. Com tantas vantagens, a próxima parada vai ser na sua frota.

Conheça as vantagens do Consórcio Entrega Imediata Ford. Todos os consorciados são contemplados na primeira assembleia.

Veja também nossos planos especiais de financiamento sem juros e leasing para frotistas.

ÔNIBUS FORD



Pense mais Forte. Pense Ford.

Ano 31 - n.º 351 - Agosto de 1993
ISSN n.º 0103-1058 - CR\$ 350,00

SUMÁRIO

TRANSPORTE SUPERPESADO**14** Sem grandes obras, empresas diversificam Transportadoras buscam mercado externo como saída**FINANCIAMENTO****18** Bancos descobrem o filão do transporte Aumenta a disputa pelo atendimento ao setor**PARCERIA****26** Mercedes-Benz abre a fábrica para frotistas Centro Tecnológico cria veículos por encomenda**LOGÍSTICA****32** Nestlé reestrutura setor de distribuição Inaugura um CD, modifica outro e amplia um terceiro**CARGA AÉREA****34** Aumento das importações congestionam Infraero Operadoras querem melhoria e autonomia em Cumbica**CAMINHÕES****36** GM renomeia o leve e dá atenção aos comerciais D-40 com motor turbinado agora se chama 6000Turbo**ALTERNATIVA INTERMODAL****40** Sepetiba com ferrovia da SR-3, opção para soja Rede e Docas oferecem linha e porto para exportadores**COMBUSTÍVEL****42** Distribuidoras já oferecem diesel aditivado Melhoria na qualidade e menor frequência da manutenção

Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

URBANO**47** Empresa de Anápolis aprimora administração Sua receita: frota monitorada e funcionários treinados**ÔNIBUS HÍBRIDO****50** Em Estocolmo, transporte urbano sem poluição Veículo tem motores elétrico e Otto com catalizador**ENTREVISTA****52** NTR defende novas regras para o Rodoviário Aylmer Chieppe critica os 'donos' de linhas longas**INTERNACIONAL****55** Ônibus rebaixado é incorporado pela Europa Apesar do custo alto e do menor número de assentos**SEÇÕES**

Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6 Produtos - 44 Rumos e Rumores - 45 Última Parada - 56

Capa: Fotos: Licia Paolone

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redator

Walter de Sousa

Colunista

José Luiz Vitó do Carmo

Fotógrafo

Paulo Igarashi

Serviços Editoriais

Freelance Comunicações Ltda.

Arte/Produção

Quatryx Produção Gráfica e Editorial Ltda.

Assistente de Arte/Produção

Lucy Midori Tanaka

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTB 8 538)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadete, 209

Fone: (011) 825-3255 São Paulo-SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Ryuiti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto

Representantes**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704

CEP 80060-100 - Fone (041) 222-1766

Curitiba-PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande Representações

Ivano CasaGrande

Rua Gonçalves Ledo, 118

Fone: (051) 224-9749 - Fone/Fax: (051) 224-5855

90610-250 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LOBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) CR\$ 3 870,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso CR\$ 350,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme R.E. Proc. DRT. 1 n.º 14 498/85 de 06/12/85.

Circulação: 18 500 exemplares

Registrado no 2.º Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob n.º 705 em 23/03/1963; última averbação n.º 26 394 em 20/07/1988.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.

Uma publicação de

**Editora TM Ltda.**

Rua Vieira Fazenda, 72

CEP 04117-030 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304** (Linha seqüencial)Fax: **(011) 571-5869**Telex: **(011) 35247**

C.G.C. 53 995 544/0001-05

Inscrição Estadual n.º 111 168 673 117



Instituto Verificador de Circulação

Filial à ANATEC e à ABEMD

Circula em Setembro/1993

Anfir diz que carta foi 'desrespeitosa'

A contestação do Professor José Leomar Fernandes Júnior aos argumentos da Krone em favor da utilização do pneu *single*, publicada na **TM** 348, na página 4, é, no nosso entender, de mau gosto e bem desrespeitosa.

De mau gosto por utilizar uma história bizarra, para aproveitar sua própria expressão, e cuja comparação com o assunto em questão é, no mínimo, demagógica, não merecendo outras considerações.

Desrespeitosa pois trata com humor duvidoso o nosso ponto de vista, enquanto que nós, ao tomarmos conhecimento de seu posicionamento contrário ao nosso, antes de nos insurgirmos contra ele, procuramos conhecê-lo em detalhes, dispostos até mesmo a levá-lo à discussão, dando aos nossos associados conhecimento de opinião discordante sobre assunto em que, até então, eram unânimes.

A ANFIR, entidade que congrega os fabricantes de implementos rodoviários, vem, desde há anos, pleiteando junto às autoridades de trânsito e de transporte o enquadramento legal da utilização dos pneus *single*.

A utilização de uma linguagem popular como meio de melhor compreensão de assunto técnico tão complexo e desconhecido por muitos não reduz a importância nem a profundidade com que o *super single* vem sendo tratado pela ANFIR e por suas associadas, entre elas a Krone.

Não temos a pretensão de sermos professores da verdade. Temos, isto sim, consciência do desenvolvimento universal, já acumulado em países avançados, a respeito do *super single* e de suas vantagens. Negar esse fato é, no mínimo, uma posição suspeita e inconsistente.

É também dever cívico desta associação oferecer condições e oportunidades ao transporte no país de beneficiar-se das melhores alternativas tecnológicas, promovendo e apoiando tais iniciativas. Só não podemos permitir que um assunto que vem sendo tratado com toda

a lisura seja objeto de ironia. Estamos revendo o tema, dispostos inclusive a cotejar a posição do Professor Leomar, mas não da maneira como foi feito por ele na publicação acima citada.

Dr. ALFREDO MARQUES PIMENTEL
ANFIR — Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários
Secretário Geral
São Paulo-SP

Filtro da Mann é para lubrificante

Na reportagem "As Grandes Pagam 20% Menos" (**TM** 349, de junho de 1993, deparamos com a citação de que o Filtro W 920/7, de nossa fabricação, é utilizado como 'filtro de combustível'.

Cumpramos informar que o mesmo é utilizado somente como 'filtro para óleo lubrificante'.

Departamento de Vendas e Reposição
Filtros Mann Ltda.
São Paulo-SP

Marketing no transporte público

Atuo no setor de transporte rodoviário de passageiros desde 1976. Estou, atualmente, respondendo pela Gerência Comercial da UTIL. Buscando constante aprimoramento profissional, como de outras vezes, participo do Curso de Pós-graduação (*latu sensu*) em "Marketing", ministrado pela Fundação João Pinheiro, de Belo Horizonte, com duração entre abril e dezembro de 1993.

Como trabalho de avaliação final, devo apresentar monografia e defender tese sobre um tema de livre escolha, com prazo fatal até abril de 1994. Pela familiaridade e envolvimento com o transporte rodoviário de passageiros, e pela importância do momento para o setor, decidi abordar o tema "Marketing no desenvolvimento do TRP", focalizando todas as perspectivas possíveis, com a adoção de um tratamento mercadológico em todas as instâncias da atividade.

Com certeza, necessitarei de muito apoio de todos quantos se

interessam pela atividade. Por isso, com a mineira tranquilidade, dirijo-me a **TM**, solicitando, desde já, a sua valiosa ajuda para esta jornada que ora inicio e que, espero, quando chegar ao seu término, se traduzirá em colaboração para todo o setor.

Para iniciar, gostaria de receber o trabalho "Comunicação e Marketing no Transporte Público", de autoria do engenheiro de transportes e jornalista Neuto Gonçalves dos Reis, além de solicitar informações de como obter o trabalho "Uma Experiência Bem-sucedida de Marketing no Transporte Público", de autoria do Sr. Paul H. Nobre de Vasconcelos, conforme consta na Seção de Cartas da **TM** 347, de abril de 1993.

CLÁUDIO L. G. FLOR
UTIL — União Transporte Interestadual de Luxo S.A.
Gerente Comercial
Belo Horizonte-MG

Foram enviadas cópias dos trabalhos solicitados.

A Itamarati que não é do Olacyr

A **TM** 349, de julho de 1993, traz, na página 9, notícia da venda da milésima unidade do RK-425, originada do *release* remetido pela Randon. Houve um equívoco, por parte da revista, quanto ao nome do diretor e proprietário da Itamarati Terraplenagem, que é o senhor Afonso Dias, e não Olacyr de Moraes, como foi publicado pela **TM**. A pedido de nosso cliente e de nosso distribuidor, gostaríamos de ver a possibilidade de a **TM**, de alguma forma, fazer uma retificação.

Aproveitamos a oportunidade para agradecer pelos espaços concedidos à Randon nesta edição, e também parabenizar a **TM** pela qualidade editorial da matéria "Parceria com Montadoras", realmente um tema muito interessante.

Neide Tomazzoni
Randon S.A.
Departamento de Propaganda
Caxias do Sul-RS



NEUTO

ESCREVE

Arejando o TRP

A iniciativa do Ministério dos Transportes de realizar audiência pública e de abrir prazo para a apresentação formal de críticas e de sugestões à mais recente versão do anteprojeto do decreto que muda o regulamento do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros (ver matéria nesta edição) revela uma saudável correção de rumos na maneira de conduzir o assunto.

Em novembro de 1992, embora apoiando integralmente a corajosa disposição do governo para quebrar a espinha dorsal do poderoso cartel que, desde há várias décadas, domina o setor, esta coluna condenava a auto-suficiência e a precipitação do Ministério, e alertava para o risco de que, a pretexto de ampliar a competição, o governo acabasse resvalando para o extremo apostado, e escancarando as portas para o ingresso indiscriminado de aventureiros no transporte.

Tal situação, além de ser inconstitucional, poderia comprometer a segurança dos passageiros e deixar de oferecer assistência a linhas socialmente necessárias, porém comercialmente inviáveis.

Como concessão pública sujeita à licitação, dizia a coluna na época, o transporte de passageiros não dispensa um mínimo de normas. No entanto, o grau de intervenção do poder público, completava o editorial, estava exigindo discussão mais profunda e mais demorada.

Além da mudança de postura, também se constata um notável progresso entre a versão inicial, e quase secreta, e esta que agora vem a público. Por exemplo, o primeiro documento rezava que a permissão ou a autorização (e não mais a concessão) seria outorgada, praticamente, a todos que as solicitassem. Mas a proposta revista confere poderes ao órgão competente do Ministério dos Transportes para decidir sobre a conveniência e a oportunidade da abertura de licitação (só agora o governo lembrou-se de que a licitação é obrigatória) para credenciar novas empresas.

Mesmo mantendo as permissões por dez anos, período prorrogável por mais cinco, o anteprojeto contém dispositivos que poderão ampliar o âmbito da competição. Além de abolir a exclusividade, autoriza descontos de 30% (em qualquer caso) nas passagens, ou até mesmo descontos maiores (desde que previamente justificados). Outra virtude do anteprojeto é a de extinguir aberrações como, por exemplo, as conexões de serviços, as fusões, os prolongamentos e os encurtamentos de linhas, por meio das quais as empresas de longos percursos conseguiam multiplicar seus itinerários e fugir das licitações. E até mesmo nos casos raros em que a concorrência pública tornava-se inevitável, essas empresas acabavam sendo beneficiadas por privilégios (que a proposta abole), tais como a tradição da empresa na região ou o fato de já cobrir parte do itinerário.

Para o passageiro, os benefícios do regulamento são evidentes. Além de dispor de mais opções, poderá comprar passagens com trinta dias de antecedência e desistir da viagem até quatro horas antes do embarque. Terá direito a transportar gratuitamente 40 kg de bagagem, e mais 5 kg de bagagem de mão, e a maiores indenizações por extravio de malas.

Apesar de suas virtudes, não se espera nenhum consenso em torno do decreto. As principais resistências partem da Rodonal, entidade mais antiga do setor e defensora dos privilégios das linhas longas, e que, no governo passado, contribuía para o esquema PC-Collar, segundo se suspeita no setor, exatamente para evitar mudanças no regulamento.

Até mesmo a NTR, uma dissidência criada para abrigar as empresas regionais, tem reservas com relação ao projeto (veja Entrevista).

Finalmente, também poderá pesar a posição da NTC, a entidade nacional dos transportadores de carga, insatisfeita com o fato de que a proposta não cria restrições adicionais ao transporte de carga por ônibus.

De qualquer maneira, depois de tão alentados progressos, espera-se que o esforço não seja em vão e que, finalmente, os ventos da competição comecem a arejar o transporte rodoviário de passageiros.

Dinheiro japonês chega ao Porto de Santos

Cinco anos depois de iniciada, a novela do empréstimo de US\$ 215,6 milhões do Fundo Nakasone, destinado a obras de ampliação do Porto de Santos, ainda não chegou ao fim, mas ganhou um capítulo novo: a contratação, em julho, pela Codesp — Companhia Docas do Estado de São Paulo, das empresas Pacific Consultants International, de consultoria, e Maubertec Engenharia e Projeto, de assessoria, por US\$ 2,7 milhões, por exigência dos japoneses. Essas empresas farão a revisão dos projetos básicos e assessorarão a Codesp no detalhamento desses projetos, nas cinco licitações internacionais para obras civis e na compra dos equipamentos.

A Codesp se mostra confiante pelo fato de que agora não haverá mais empecilhos, pois a primeira parte dos recursos foi liberada para a contratação dessas duas empresas. "É o início efetivo dos trabalhos", comemora Rogério Gragnani Leite, presidente da Codesp, atribuindo a demora às mudanças na economia bra-



Foto: Arquivo TM

Antes das obras de ampliação, Codesp contrata consultoria para revisão de projeto

sileira, à extinção da Portobrás e a impasses técnicos.

Os três projetos a serem financiados pelo Fundo Nakasone, com recursos do OECF — The Overseas Economic Cooperation Fund (Fundo de Cooperação Econômica Ultramarina), praticamente duplicarão a capacidade do Corredor de Exportação, do Tecon — Terminal de Contêineres e do Tefer — Terminal de Fertilizantes. Com prazo de cinco anos para serem executados, esses projetos estão orçados em US\$ 382 milhões. A diferença (US\$ 166,4 milhões) será coberta pela ATP — Adicional de Tarifa Portuária, que o governo federal repassará à Codesp.

As obras civis no Tecon já foram iniciadas em 1990, com esses recursos, mas o dinheiro japonês será utilizado na aquisição de um novo modelo de portêiner con-

jugado com transtêiner, que permitirá a automação quase completa da movimentação dos contêineres nos sentidos navio—pátio e pátio—navio. Esse portêiner tem capacidade de operar cinquenta unidades por hora, reduzindo à metade o tempo atual. O equipamento tem capacidade para movimentar, anualmente, 250 mil unidades de vinte pés, ou 220 mil t, enquanto que o Tecon opera, no máximo, 144 mil t.

O Tefer terá seus doze guindastes de pórtico substituídos por descarregadores de pórtico (*unloaders*), que elevarão a capacidade atual, de 1 000 t/hora, para 2 400 t/h. Quanto ao Corredor de Exportação, ganhará dois novos *shiploaders*, cada um deles com capacidade de carregar 1 500 t/h, e o sistema de recepção de grãos será aumentado de 1 300 t/h para 2 500 t/h.

DESTAQUE

PACCAR QUER TRAZER SEUS PESADOS PARA O BRASIL



Foto: Divulgação

Modelo Kenworth deve chegar em 1994

A abertura das importações, desde 1991, ainda não havia despertado interesse das montadoras de ca-

minhões em enviar seus produtos ao mercado brasileiro. As únicas exceções eram a Kia Motors, da Coreia, que trouxe caminhões leves e vans, e a Kamaz, russa, que ainda não passou da promessa. Agora, a Paccar norte-americana, fabricante dos modelos Kenworth e Peterbilt, promete trazer seus modelos pesados a partir de 1994. Uma comissão de executivos da empresa esteve no Brasil, entre junho e julho, para realizar contatos com grupos empresariais e transportadoras, buscando entendimentos iniciais em vista de uma parceria. Segundo informações do setor, a Paccar teria procurado a Autolatina, com quem já mantém negócios de importação de caminhões Volkswagen.

A Paccar deverá enviar ao Brasil os caminhões pesados Kenworth porque o mercado nessa categoria tem crescido muito mais que na dos modelos médios e leves. Nos Estados Unidos, a Paccar utiliza nos pesados o motor Cummins Série N, importado da Cummins brasileira, o que facilitará a manutenção se os Kenworth vierem para o Brasil. Por serem mais simples que os caminhões europeus, nos quais os pesados brasileiros são inspirados, os Kenworth teriam preços competitivos, mesmo com a alíquota de importação de 20% sobre o preço FOB.

A Paccar é a segunda maior fabricante de caminhões dos Estados Unidos, vindo logo atrás da Navistar. Em 1990, produziu 27 mil unidades.



Aumente
a sua frota com
o **Leasing Safra.**

É tão Simples
quanto pegar
um ônibus.



Banco Safra

Tradição Secular de Segurança

Transpo sem caminhões, ônibus e implementos



A Sétima Brasil-Transpo, Feira Nacional do Transporte, a ser realizada no Anhembi, em São Paulo, de 16 a 24 de outubro, ficou praticamente esvaziada depois da desistência das montadoras, que levou consigo os fabricantes de implementos rodoviários e de carroçarias de ônibus, e também as grandes autopeças. Na primeira semana de agosto, uma reunião do Simefre concluiu pela exclusão de seus associados e de seus fabricantes de implementos e de carroçarias. Como se isso não bastasse, a Feira Náutica, que, desde 1987, vem sendo realizada na mesma ocasião, pode também não acontecer. Na tarde de 5 de agosto, Omar Guazzelli, responsável pela promoção de ambas as feiras, recebeu diversos telefonemas de fabricantes de embarcações dispostos a desistir,

apesar dos apelos do promotor.

O Brasil Motor Show'93, Salão Internacional do Automóvel, a ser realizado juntamente com as duas Feiras, ocupará a maior parte do espaço do Anhembi, sendo que uma parcela dessa área ficará reservada para autopeças e para fabricantes de pneus. No final da primeira semana de agosto, toda a área externa, assim como a parte final do pavilhão, continuavam vazias.

A General Motors é a única grande montadora que não desistiu. Aproveitará a feira para lançar dois modelos de automóvel, o caminhão leve 6 000 e a linha 94 dos demais produtos. A Scania encontrou um jeito de colocar seu novo caminhão no estande da Hidroplás-Massa, fabricante de barcos, de Botucatu (SP).

Omar Guazzelli não disfarça o seu descontentamento com o presidente da Anfavea, e também diretor da Mercedes-Benz, Luiz Adelar Sheuer, para quem "não é difícil concluir por que as associadas da Anfavea desistiram de participar da feira depois que a Mercedes-Benz decidiu cair fora". Mas Guazzelli não desiste. "Não quero brigar com a Anfavea. No ano que vem, faremos a Feira Nacional do Transporte, em agosto, e novamente no Anhembi, ocupando metade do pavilhão, enquanto que a outra parte será ocupada pela Feira Internacional de Eletrônicos de Consumo." Dessa maneira, algumas empresas, que já haviam pago parte do aluguel do espaço na feira de outubro próximo, terão seus créditos transferidos para o ano que vem.

Maxion compra Fumagalli e reestrutura implementos

A Divisão de Rodas e Chassis da FNV Veículos e Implementos, empresa do grupo Iochpe-Maxion, adquiriu, por US\$ 8,2 milhões, a Divisão Fumagalli, da Rockwell do Brasil, com sede em Limeira (SP), e deu início, em agosto, na sua fábrica de Cruzeiro (SP), à produção de rodas pesadas (acima de 17,4 polegadas) para caminhões, ônibus e tratores. Com isso, a divisão passará a produzir 700 mil rodas por ano, aumentando em 30% sua capacidade anterior.

Quanto à Divisão de Componentes Rodoviários, que produz implementos, em parte, com tecnologia Fruehauf e tem uma "participação muito pequena nos negócios do grupo", nas palavras de seu diretor de Assuntos Corporativos e de Relações com o Mercado, Ronald John Aldworth, foi absorvida pela Divisão de Componentes Ferroviários, dentro do programa de racionalização de custos e de aumento de produtividade do grupo.

Ardworth negou que a Iochpe-Maxion irá interromper a produção de implementos, como chegou a ser divulgado, mas afirmou que não há qualquer investimento programado para essa linha de produtos. "Gostaria de não falar sobre esse assunto", desculpou-se Ardworth, ao dizer que não se lembrava se a absorção da divisão tinha provocado dispensas de pessoal, ou se as vendas de implementos da marca tinha diminuído ou não neste ano.

PISCA

■ A Vocal, concessionária Volvo de Campinas, com filial em São Paulo, abriu uma casa na entrada da cidade de Porto Ferreira (SP), no Km 225 da Via Anhangüera, nas proximidades de três rodovias paulistas, a SP-215, a SP-225 e a SP-310, que fazem ligação de São Paulo com o triângulo mineiro. Construída em terreno de 2 600 m²,

as instalações ocupam 1 576 m² de área construída e a oficina tem seis boxes e estoque de 3 500 peças.

■ A Cibramar Caminhões, empresa do grupo Mesbla, com sede em Santo André (SP), ganhou da Volkswagen o prêmio de 'Empresa do Ano', oferecido anualmente aos melhores

parceiros da montadora. Líder de mercado da marca, a Cibramar vendeu, em 1992, 91 caminhões, 22% do mercado da Grande São Paulo. Neste ano, espera chegar a 150, 41% a mais que no ano passado, sem contar as cinquenta unidades de chassis de ônibus, que espera comercializar até dezembro.



Livreto traz tabelas de peso por eixo

Guia para entender e para cumprir a Lei da Balança

As dificuldades encontradas no dia-a-dia da fiscalização do excesso de peso dos caminhões nas rodovias levaram dois policiais da Brigada Militar gaúcha a elaborarem o *Guia Prático da Lei da Balança*, com oitenta páginas, que parte das configurações dos veículos, descrevendo as limitações de cada modelo de eixo, passa pelo peso específico de diferentes produtos, como, por exemplo, madeiras, grãos, frutas, minerais, produtos químicos e combustíveis, e chega até a definição do conceito de capacidade dos veículos, antes mesmo de discorrer sobre a legislação e sobre as punições às infrações, incluindo as tabelas de multas. Em seguida, o livreto divulga as tabelas de peso por eixo, a tolerância em quilos, o PBT, o PBTC e a CMT, para cada modelo de caminhão e para todas as marcas em circulação no território nacional, incluindo modelos e marcas que não são mais fabricados.

Como se não bastasse, esse livreto, de autoria de Valdemar de Godoy, comandante do Grupo de Batedores Motociclistas, e de Vilson Vitoria Machado, sargento da 3ª Seção do Batalhão Rodoviário, de Porto Alegre, mostram, por meio de desenhos, a forma correta de transportar uma carga, quando há sobra de espaço na carroceria. E termina demonstrando seis artimanhas que os transportadores utilizam para burlar a fiscalização.

O manual pode ser adquirido diretamente com os autores, na Rua Primavera, 1626, 92200-300, Canoas, RS, ou pelo fone (051) 472-7172. Até o final de setembro, o preço do exemplar é CR\$ 400,00.

CNI aceita a criação do Sest-Senat e já negocia

A CNI — Confederação Nacional da Indústria não colocará mais obstáculos à criação do Sest-Senat, entidades semelhantes ao Sesi-Senai, mantidas com recursos das indústrias e dos serviços, e aceitará abrir mão dos recursos advindos das empresas de transportes. Era esta a notícia que os empresários do transporte mais esperavam e que foi ouvida com todas as letras pela direção da CNT — Confederação Nacional dos Transportes pela boca de Albano Franco, presidente da CNI, em reunião realizada no Rio de Janeiro na última semana de julho. Dispostas a negociar, as lideranças da indústria reuniram-se diversas vezes depois disso com os representantes dos transportadores, antes da votação do projeto nº do ex-deputado Denisar Arneiro, marcada para o decorrer do mês de agosto.

“Achamos que não vale a pena brigar por uma questão menor, se temos de juntar esforços para causas maiores, como a revisão constitucional que vem aí”, resumiu Carlos Monforte, assessor de Albano Franco, que não

deixou escapar farpas contra a CNT. “Temos algumas coisas para acertar ainda”, disse ao lembrar que a CNI adquiriu, e já pagou, uma área no Edifício Camilo Cola, onde funciona a CNT, e a escritura ainda não foi passada.

No entanto, para a CNT as negociações são mais amplas. “Vamos brigar para obter uma indenização que nos leve a deixar a CNI”, alertou Geraldo Vianna, secretário-geral da CNT. Segundo ele, a contribuição das empresas de transporte ao Sesi-Senai nunca teve uma compensação à altura. Porém, segundo Monforte, esses recursos nunca passaram de 5% a 6% do orçamento do Sesi-Senai. Além disso, segundo ele, as instalações do Sesi e do Senai, construídas ao longo dos últimos cinquenta anos e reivindicadas pelos transportadores, são inegociáveis. “As entidades do transporte poderão utilizá-las, mas pagando aluguel”, acrescenta.

Para Geraldo Vianna, as instalações do Sesi-Senai não são as únicas, e os transportadores só irão utilizá-las se o custo for compensador.

De qualquer maneira, a CNT já dava como praticamente certa a aprovação do projeto pela Câmara em agosto, esperando que o Senado colocasse urgência urgentíssima para votação até outubro, e que a regulamentação saísse até novembro a fim de que, a partir de janeiro, os recursos pudessem ser encaminhados às novas entidades.



REGULAMENTO ADUANEIRO

10ª Edição



EDIÇÕES
ADUANEIRAS
PUBLICAÇÕES SOBRE COMÉRCIO EXTERNO

Abordagem sobre cálculo de tributos

Livro com normas da aduaana na décima edição

O Regulamento Aduaneiro, publicado pela editora Edições Aduaneiras, já está em sua décima edição. Consolidando todos os atos legais que envolvem a aduana na importação e na exportação, o livro contém, além disso, a base de cálculo dos tributos, os regimes especiais, como, por exemplo, o *drawback*, as isenções e as reduções, o trânsito aduaneiro, o regime de entreposto, os despachos de importação e de exportação, as infrações e as multas, em 143 páginas.

A legislação que regulamenta a aduana começa pelo decreto Nº 91 030, de 5 de março de 1985, que alterou o Decreto Lei 37, de 1966, e inclui as leis 8 032/1990, 8 218/1991 e 8 402/92.

A Edições Aduaneiras também publica o livro *Noções Básicas de Importação*, no qual descreve as técnicas e as rotinas da importação conforme são estabelecidas pela nova política brasileira para a atividade, servindo de fonte de

Sem acordo, portuários fazem operação-padrão

Em clima de operação-padrão e ameaça de greve geral, venceu, em agosto, o segundo prazo dado pelo governo para um Acordo Coletivo de Trabalho entre trabalhadores e empresários de portos brasileiros, de acordo com as regras da Lei nº 8 630. Até o fechamento desta edição, as partes ainda não haviam chegado a um entendimento. O desfecho só não resultou na criação do OGMO — Órgão Gestor de Mão-de-Obra porque o governo interveio para reabrir as negociações.

A operação-padrão desagradou os empresários, que cancelaram a reunião marcada na primeira semana de agosto. Além de não trabalharem nos fins de semana, e de não fazerem horas-extras, os avulsos passaram a cumprir suas tarefas sob a condição de que todas as exigências legais de segurança, de higiene e de medicina fossem atendidas.

“A operação-padrão tem caráter coercitivo, e só tivemos conhecimento dela no decorrer da negociação”, lamentava Osmar Rebelo de Oliveira, presidente da ABTP — Associação Brasileira de Terminais Privativos. O presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos, Vanderlei José da Silva, acha que um acordo coletivo só deve sair em seis meses.

informação para quem está entrando no ramo ou precisa se atualizar. Escrito pelos advogados João dos Santos Bizellu e Ricardo Barbosa, o livro, lançado neste ano, já está em sua segunda edição.

IBP prepara megaevento em 1994, no Rio

Anunciada em Houston, no Texas, no mês de maio, durante a Conferência de Tecnologia *Offshore*, a Rio Oil & Gas Expo'94 será realizada de 16 a 20 de outubro do próximo ano, no Riocentro, no Rio de Janeiro. A exposição costuma reunir os fabricantes dos produtos derivados de petróleo e congêneres do setor na maior feira da América Latina. Na sexta edição, no ano passado, o evento atraiu 18 mil visitantes, e produtos de 327 empresas. Paralelamente à feira, serão promovidos o 5º Congresso Brasileiro de Petróleo, que apresentará trabalhos técnicos, conferências, mesas redondas e painéis, o Encontro de Negócios, com entrevistas agendadas entre clientes e fornecedores, e o Salão de Distribuição de Revenda, com seminário para distribuidores. O espaço da feira já está sendo comercializado. Mais informações poderão ser obtidas na Goal Promoções e Feiras, Avenida Rio Branco, 109, 20º andar, CEP 20040-004, ou então pelo telefone (021) 221-8086, no Rio de Janeiro.

PISCA

■ Carlos Roberto Hungria (foto) é o novo diretor de Compras da Volvo do Brasil Veículos e Motores Ltda., substituindo Oswaldo Schmitt, que a partir de agosto é o novo diretor de Marketing. Engenheiro mecânico, Hungria trabalha na Volvo desde 1979, e, no relacionamento com os 280 fornecedores da empresa, busca o aprimoramento da qualidade, visando atender às exigências da norma ISO 9000, o desenvolvimento de componentes e a intensificação das entregas diárias.

■ O Instituto Brasileiro de Petróleo promove, de 13 a 15 de setembro,



Foto: Divulgação

no Colégio Brasileiro de Cirurgiões, no Rio de Janeiro, o 4º Seminário Internacional sobre Gás Natural, com representantes da Itália, do Canadá e da Argentina, além do Brasil. O programa de gás veicular, a política de preços, os investimentos na importação do gás boliviano e na construção do gasoduto e a oportunidade de participação da iniciativa privada são alguns temas a serem debatidos, além de cinquenta trabalhos técnicos. Mais informações poderão ser obtidas, e inscrições poderão ser feitas, pelo fone (021) 532-1610, pelo fax (021) 220-1596 ou por telex: (21) 23184 TERR BR.

LEASING BANESPA. VOCÊ ALUGA E FICA DONO.

DELTA



Uma simples decisão no momento adequado e pronto: está feita a diferença. Muitas empresas esperam ter recursos próprios para investir. Outras

fazem Leasing Banespa e crescem. As vantagens são conhecidas: financiamento de 100% do bem, sem onerar o capital de giro. Rapidez e agilidade na

operação e a facilidade de se adquirir o bem com os lucros que ele próprio gera. Leasing Banespa, o melhor começo para quem não quer parar de crescer.

LEASING
banespa

PARTE DO DESENVOLVIMENTO DO SEU ESTADO

Cummins chega a 1 milhão de motores C em 10 anos

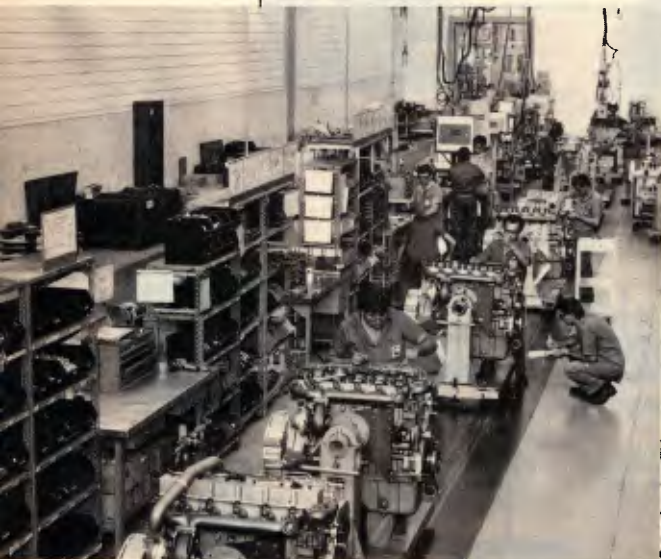


Foto: Arquivo TM

Em 1986, começa produção da linha 'C'

Considerada a maior fábrica independente de motores Diesel do mundo, a Cummins Engine Company, com sede nos Estados Unidos e filiais no Brasil, na China, na Alemanha, no México, na Índia, na Turquia, no Reino Unido e em Zimbábue, produziu, em apenas dez anos, um milhão de motores da Série C.

No Brasil, os motores C começaram a ser produzidos em 1986, e os B em 1989, e já somam 25 mil unidades. São utilizados principalmente nos caminhões Volkswagen e Ford Cargo, além de máquinas *forwarder* Randon e Implamater, e em tratores e em máquinas utilizados na construção civil e na agricultura.

A Cummins Brasil anuncia que está ampliando suas instalações em Guarulhos (SP) para aumentar de 10 mil para 35 mil a capacidade de produção de componentes do mo-

tor B, a fim de atender a um novo programa de exportações, que começa em setembro com o envio de blocos para o Reino Unido.

Por sua vez, a Cummins Engine Company assinou contrato de fornecimento de motores B para a Telco, a maior indústria de caminhões da Índia, o que exigiu a construção de uma nova fábrica, em Jamshepdur, a 150 km a oeste de Calcutá, para a produção de 60 mil unidades/ano desse motor. A fábrica deve começar essa produção em dois anos.

IRB aumenta taxa e lista de produtos segurados

Depois que algumas corretoras deixaram de fazer o RCF-DC — Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga, alegando agravamento dos riscos da carteira, o que levou os empresários de transporte a reclamarem junto à Susep — Superintendência de Seguros Privados, o Instituto de Resseguros do Brasil decidiu ampliar a relação de mercadorias que pagam taxa de 0,2% sobre o valor do embarque. Quando houver mercadorias específicas junto com não-específicas, a alíquota de 0,2% será cobrada em todas elas.

Eis a lista das mercadorias específicas divulgadas pelo IRB: açúcar, alumínio em barra, arame e fio de máquina, bebidas, café, calçados, cassiterita, chapa fina a frio, cigarros, cobre, defensivos agrícolas, eletroeletrônicos, estanho, fertilizantes, folha-de-flandres, leite em pó e leite condensado, medicamentos, óleos lubrificantes, óleos comestíveis, pneus e câmaras de ar, produtos alimentícios (incluídos os frigorifi-

ficados), tolueno di-isocianato, roupas e confecções, vergalhões em geral e zinco em barra.

O IRB também acrescentou à tarifa um índice de agravação por concentração de risco. Quanto maior for o valor do embarque, em TRD, maior será o fator de agravação. Assim, a mercadoria avaliada em até 12 mil TRD será isenta da agravação; entre 12 mil TRD e 24 mil TRD, o índice será de 20%; entre 24 mil TRD e 48 mil TRD, será de 50%, e acima de 48 mil TRD, a agravação será de 100%. Em todos os casos, o índice não é progressivo.

Além disso, as empresas seguradas devem comunicar à seguradora, com um dia útil de antecedência, a data da viagem e a previsão de chegada, o valor do embarque, a origem e o destino, o tipo de mercadoria, e o nome e o CPF do motorista.

Para o empresário Oswaldo Dias de Castro, diretor da NTC para Assuntos de Seguro, essas novas exigências não foram suficientes para convencer as corretoras a voltarem a fazer o RFC-DC. "Em diversos tipos de mercadorias, ainda está sendo exigida escolta nas entregas urbanas, e comboios de dez caminhões em rodovias onde é mais freqüente o roubo de carga, em especial produtos tais como medicamentos e cosméticos, produtos eletrônicos e eletrodomésticos, confecções, açúcar e calçados.

Segundo Castro, os roubos de carga não diminuíram em São Paulo e numa área com raio de 100 km em torno da capital, mesmo depois que o governo do estado reforçou a Delegacia de Roubo de Cargas. "O índice não cresceu, mas ainda continua muito alto", aduziu.

PISCA

■ A AABLC — Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, fundada no Rio de Janeiro em 1968, encerrou suas atividades no final do mês passado, depois de 25 anos de atividades em defesa da classe dos armadores, que, a

partir de agora, passam a se apoiar sob o guarda-chuva do Syndarma — Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima.

■ Ao comemorar quarenta anos de atividades no Brasil, a MWM Motores

Diesel Ltda. atingiu a marca de 800 mil motores produzidos. O exemplar que recebeu esse número é da Série 10 Turbo, com seis cilindros em linha e potência de 184 cv, normalmente utilizado em caminhões Volkswagen e em chassis de ônibus Ford e Volks.

Tecnologia da Mobilidade faz Segundo Congresso

A SAE (Society of Automotive Engineers) Brasil, entidade que reúne técnicos das indústrias aeronáutica, marítima, ferroviária, de veículos automotores e de componentes, realizará, de 25 a 27 de outubro, no Centro de Convenções do Hotel Transamérica, em São Paulo, o II Congresso e Exposição Internacionais de Tecnologia da Mobilidade. As inscrições de trabalhos já estão abertas. Para mais informações: Avenida Paulista, 2 073, Horsa I Conjunto 504, CEP 03011-940, São Paulo, SP, ou pelo fax (011) 288-6599.

A SAE mantém cinco seções no país, além de São Paulo: Campinas, Rio de Janeiro, São José dos Campos e Porto Alegre, esta última inaugurada em julho.

Programa quer reduzir os acidentes em 20%

Nos últimos cinco anos, a Polícia Rodoviária Federal registrou uma média de 67 mil acidentes por ano, com 5 mil mortos. "Se conseguirmos mostrar à sociedade que o motorista deve ser mais responsável, e que as empresas não devem permitir a jornada dupla de trabalho, poderemos reduzir o número de mortos em até 20%, nos próximos seis meses", prega o assessor de Comunicação Social do Ministério dos Transportes, Fernando Grossi, sobre a atuação do PARE — Programa de Redução de Acidentes nas Estradas.

Criado em julho, depois da ocorrência de dois graves acidentes na Régis Bittencourt e na Dutra, envolvendo ônibus e caminhões, com 57 mortes, o programa pre-

vê investimentos em torno de US\$ 100 milhões para melhorar a segurança nas rodovias federais.

A implementação do PARE já começou nas principais rodovias, e em outros 4 mil km de estradas. Seu objetivo: reunir ações diversas e complementares de prevenção, de punição e de redução de ocorrências que envolvam causa física (pista defeituosa) ou humana (uso de álcool ou de equipamento mal-conservado).

O programa pretende eliminar 600 pontos críticos, de um total de 1 500 em todos os estados. Até o final de 1994, deverão ser sinalizados mais de 32 mil km de estradas, dos quais 9 mil km ainda neste ano. Até fevereiro próximo, serão realizados 351 comandos educativos (para orientar motoristas) em 67 travessias urbanas, onde ocorrem os maiores acidentes com vítimas fatais.



Sua frota vale muito para você. E a REDE TRANSPNEUS sabe o quanto é importante para sua empresa **RODAR COM QUALIDADE!**

Nossa linha de pneus importados e nacionais para ônibus e caminhões são fabricados com alta tecnologia e excelente performance, além de terem uma ALTA MÉDIA DE RECAPAGENS e o MENOR CUSTO POR KM RODADO.

Procure a REDE TRANSPNEUS. Garantia e Assistência técnica sempre perto de você!

MINAS GERAIS
• Belo Horizonte - Tel/Fax (031) 462-4330
MATO GROSSO DO SUL
• Campo Grande - Tel (067) 382-9341
MATO GROSSO
• Curitiba - Tel (065) 361-3344
GOIÁS
• Goiânia - Tel/Fax (062) 295-1555
• Anápolis - Tel (062) 314-1130
• Itumbiara - (062) 431-1127
DISTRITO FEDERAL
• Brasília - Tel (061) 581-1957 • Fax (061) 581-1645
CEARÁ
• Fortaleza - Tel/Fax (085) 272-8995
RONDÔNIA
• Ji-Paraná - Tel/Fax (069) 421-4179

PARANÁ
• Arapongas - Tel (0432) 52-2336 Fax (0432) 75-1530
• Maringá - Tel (0442) 28-5480
• Campo Mourão - Tel/Fax (0448) 23-4132
• Marechal Cândido Rondon - Tel (0452) 54-2284 Fax (0452) 54-1511
• Dois Vizinhos - Tel/Fax (0465) 36-2751
• Ponta Grossa - Tel (0422) 23-54 15 Fax (0422) 24-8277
• Pato Branco - Tel/Fax (0462) 24-2708
• Curitiba - Tel (041) 376-1434 Fax (041) 278-6890
SANTA CATARINA
• Chapecó - Tel/Fax (0497) 23-1596
• Tijucas - Tel/Fax (0482) 63-1067
• Joinville - Tel/Fax (0474) 35-3279
• Araranguá - Tel/Fax (0485) 22-1656
SÃO PAULO
• Presidente Prudente - Tel/Fax (0182) 21-0199
• Marília - Tel/Fax (0144) 33-0300
• Ribeirão Preto - Tel/Fax (016) 626-7097
• Bauru - Tel/Fax (0142) 30-5917
• Sorocaba - Tel (0152) 21-6377 Fax (0152) 21-3326
• Americana - Tel/Fax (0194) 62-2291
• Campinas - Tel (0192) 32-8359
• São Paulo - Tel/Fax (011) 951-7369

TransPneus
Sua Rede Nacional de Pneus

Sua frota vale ouro!

Em ritmo de despedida

Transpesa e Irga dividem
o transporte de
quatro rotores para Xingó,
a última grande obra

■ Numã fria manhã de julho, uma segunda-feira, um conjunto implemento-cavalo de quase noventa metros de comprimento começa a travessia da ponte do Piqueri, sobre o rio Tietê, na capital de São Paulo, desencadeando alguns transtornos no trânsito local. Sobre o implemento, denominado gôndola, está uma peça de 222 toneladas. Puxado por dois cavalos Oshkosh, cada um deles com potência de 600 hp, o rotor usinado pela Voith, e transportado pela Transpesa Della Voipe, ainda estava longe do seu destino: a hidrelétrica de Xingó, localizada a 300 km de Maceió (AL), e já no estado de Sergipe.

Por meio de uma complicada operação logística, que envolve dez funcionários da transportadora, além de outras quarenta pessoas que compõem equipes de apoio, a encomenda do governo federal tem prazo de chegada bem-definido, e qualquer atraso pode pôr a qualidade do serviço prestado por água abaixo. O detalhe mais grave disso tudo é que Xingó é a última grande hidrelétrica construída pelo governo federal, que encerra suas obras nas grandes bacias hídricas do país, dentre elas a de Tucuruí, na região norte, e a de Itaipu, no sul. Esse fato pouco alvissareiro espreme sobremaneira o mercado pleiteado por transportadoras como a Irga, que

também participa do transporte dos rotores de Xingó, a Transpesa e a carioca Superpesa.

“O problema não está só no peso da peça, mas também no peso das pressões sofridas por quem a transporta”, resume Henrique Zuppardo, diretor da Transpesa. É ele quem, num átimo de entusiasmo que deixa transparecer o tom de despedida, revela números capazes de tirar do prumo qualquer balança de rodovia ou qualquer balanço financeiro anual. O rotor foi transportado, em parte, por uma gôndola, equipamento que se apóia em dois conjuntos, cada qual com 14 linhas de eixo, havendo oito pneus em cada eixo, o que soma um peso bruto total de 486 t e uma altura de 5,7 m. A cada pedágio que passou, o superveículo pagou, em preços de julho, CR\$ 304,5 mil. Esse valor é calculado pelo número de toneladas que exceda o mínimo de 45 t. “Somente o custo da retirada das defensas da ponte do Piqueri, pela CET, foi de CR\$ 65 mil”, afirma Zuppardo. Como compensar tudo isso? Utilizando o bom e velho método que sempre garantiu o serviço no transporte de tonelagens menores: o cálculo do frete. No caso do rotor de Xingó, uma conta secreta, que chega ao surpreendente resultado de US\$ 2 milhões (veja Box), a

