

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 22 - N.º 259 - AGOSTO, 1985 - Cr\$ 10.000

**PINTURA DE FROTAS**

## **A vitória do arrojo**

  
Editora TM Ltda



**CARROÇARIAS**

## ***A difícil recuperação***

# NÃO QUEBRE A CARGA.



## Use molas pneumáticas Firestone.

As molas pneumáticas Firestone na suspensão proporcionam a melhor e mais segura maneira de transporte de cargas frágeis.

As molas pneumáticas Firestone podem equipar suspensões a ar para qualquer veículo de carga ou passageiros oferecendo à carga transportada um rodar macio e seguro.

Portanto, só existe uma solução para quem não quer perder fretes de cargas frágeis: é exigir do seu concessionário que os seus veículos de carga ou passageiros tenham suspensão a ar equipada com "molas pneumáticas Firestone".

A suspensão com molas pneumáticas Firestone impede que as cargas sintam na pele, na casca ou no casco as chacoalhadas do caminho.

E não é só a carga que sai ganhando nesta troca. Os pneus ganham vida mais longa, o consumo de diesel diminui sensivelmente e, como o caminhão ou ônibus padecem menos, você também ganha no custo de manutenção.

Troque para a suspensão com molas pneumáticas Firestone.

Este investimento tem retorno.



**Firestone**

DIVISÃO DE PRODUTOS INDUSTRIAIS







cole aqui

dobrar aqui

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


# CARTA-RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por  
**EDITORA TM LTDA**

01098 - São Paulo - SP

dobrar aqui

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

REMETENTE

Nome \_\_\_\_\_

Rua \_\_\_\_\_ n.º \_\_\_\_\_

Bairro \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_



# Entre para este clube fechado

Carta quinzenal condensada, dirigida a um pequeno e selecionado grupo de pessoas, LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES organiza, interpreta e analisa as leis que interessam de perto aos empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

Além da legislação específica de transporte, aborda projetos em andamento, leis aprovadas, decisões judiciais, falências e concordatas, economias fiscais e tributárias, salários, problemas trabalhistas e investimentos. Tudo isso com a mesma qualidade técnica e jornalística que garante, há 21 anos, o sucesso editorial da revista TRANSPORTE MODERNO.

Quanto mais cedo você entrar para esse fechado clube, melhor. Ainda estamos aceitando assinaturas a 6 ORTNs por ano. Na hora de calcular o valor da ORTN, prevalece a data do carimbo do correio. Portanto, preencha logo o certificado abaixo.



Editora TM Ltda

## legislação nos transportes

RECORTE 

Carta quinzenal para empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

## FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

**Desejo fazer uma assinatura anual de LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES. Para tanto (marque com um "x"):**

( ) Estou enviando cheque no valor de 6 ORTN do Banco \_\_\_\_\_ em nome da EDITORA TM LTDA; ( ) Solicito faturamento e cobrança bancária do valor acima.

Nome \_\_\_\_\_ Cargo \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

Ramo da atividade \_\_\_\_\_ Fone \_\_\_\_\_

Quero o recibo ou a fatura CGC n.º \_\_\_\_\_

Em meu nome

Em nome da empresa

Insc. Est. \_\_\_\_\_

Envie meus exemplares para  endereço da empresa  endereço particular

Endereço \_\_\_\_\_ Bairro \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

(Carimbo da empresa)

Depois de pagar  
a assinatura,  
você receberá uma  
bonita pasta para  
coleccionar seus  
exemplares de

**Grátis**



# legislação nos transportes



Editora TM Ltda

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

ISR-40-2065/83  
U.P. Central  
DR/São Paulo

## CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar este cartão

O selo será pago por  
**EDITORA TM LTDA**

01098 São Paulo-SP



## Embratel quer criar o Sittron

Está em estudos na Embratel e no Dentel, ligados ao Ministério das Comunicações, a implantação do "Serviço Integrado de Telecomunicações para o Transporte Rodoviário Nacional-Sittron". Trata-se de um sistema de comunicações que, utiliza estações do Serviço Móvel Marítimo para ligar o rádio ao telefone. O caminhoneiro poderá, utilizando o aparelho de rádio instalado no caminhão, entrar em contacto com o sistema telefônico, falando assim com a empresa transportadora ou expedidora, sua família ou com a Polícia. Da mesma forma, poderá ser contactado pelo rádio, através do telefone, fechando o circuito.

De acordo com o diretor executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga-NTC, advogado Geraldo Vianna, o projeto tem o aval do ministro das Comunicações, Antônio Carlos Magalhães, que poderá anunciar sua futura implantação no encontro do setor no mês de setembro, em Brasília.

O "Sittron", que traria maior segurança e daria mais agilidade ao transporte rodoviário de carga, aproveitaria as estações do Serviço Móvel Marítimo. Por isso, numa primeira etapa, teria ação limitada à costa. "Mas com pouco investimento na área de estações", diz Vianna, "o Sittron poderia integrar todo o País". Ele estima que o custo do rádio seria da ordem de Cr\$ 2 milhões. Tal preço permitiria sua instalação em massa não só pelas empresas como pelos autônomos.

## DNER voltará a ter recursos vinculados

O Secretário-Geral do Ministério dos Transportes, Marcelo Perrupto, levou para a posse da nova Diretoria do DNER uma boa notícia. Ele anunciou que, no princípio de agosto, o Ministro Affonso Camargo enviará ao Congresso Nacional um anteprojeto de lei restaurando a vinculação de recursos ao DNER.

Sem dar maiores detalhes, Perrupto disse apenas que o projeto obedecerá uma sistemática semelhante à que era adotada até 1978, quando não havia alíneas, mas somente alíquotas no Imposto Único sobre Combustível Líquidos e Gasosos. O Secretário-Geral frisou que "a restauração da vinculação é uma das bandeiras do Ministério dos Transportes", considerando a medida essencial para a recuperação de 12 mil quilômetros de rodovias em más condições, e mais 18

mil quilômetros em condições médias.

O anúncio levantou o moral do Diretor-Geral do DNER, João Martins Ribeiro, que, em seu discurso, não poupou adjetivos retribuintes a cada um dos novos membros da Diretoria, todos "com larga vivência no trato com estradas de rodagem". Ribeiro anunciou que, "dentro de poucos dias, serão divulgados

os projetos e ações programadas do DNER".

Paralelamente, João Martins antecipou uma mudança na estrutura operacional do DNER. Daqui para frente "a Diretoria de Planejamento será uma espécie de Secretaria, que vai funcionar próxima à Diretoria Geral para melhor sincronizar planos e metas".

Discursando em nome da diretoria empos-

sada, Moacyr Berman, que passou a ocupar a Diretoria Administrativa, afirmou "não desconhecer as circunstâncias difíceis do país e do nosso DNER", mas que "a responsabilidade não nos assusta. Ao contrário, nos anima".

Com ele tomaram posse Péricles Fabrício Riquet, na Diretoria de Planejamento, Carlos Henrique Carrato, na diretoria de Obras, Paulo Roberto Oliveira Neuenschwander, na Diretoria de Manutenção, João Ferreira da Silva, na Diretoria de Trânsito, Henrique Carlos Horta Filho, na Diretoria de Passageiros, José Francisco Azevedo, na Diretoria de Transporte de Carga, Fernando de Freitas Falcão, na Diretoria de Pessoal e Henrique Wainer na Chefia de Gabinete. No Instituto de Pesquisas Rodoviárias, foi empossado José Vidal Nardi.



Da esquerda para a direita: Péricles Riquet (Planejamento), José Azevedo (Transporte de Carga), Paulo Neuenschwander (Manutenção), Henrique Horta Filho (Transporte de Passageiros), Carlos Carrato (Obras), Henrique Wainer (chefe de Gabinete), José Vidal Nardi (IRP), João F. da Silva (Trânsito), Fernando Falcão (Pessoal) e Moacyr Berman (Administração)

## Ford lança picape a álcool para mercado rural

A nova picape Ford F 1000 a álcool, para 1 t de carga, tem destino certo — o proprietário rural interessado em um veículo econômico no trabalho e confortável para a família.

Segundo a fábrica, o que garante a economia são o bom desempenho do motor Diesel argentino de 3,6 litros, con-

vertido para álcool no Brasil (veja outra nota); e o preço relativamente baixo do veículo (menos de Cr\$ 53 milhões para a versão normal e menos de Cr\$ 59 milhões para a versão Super Série).

Já o conforto aparece, por exemplo, no banco ajustável do motorista, no isolamento

acústico do compartimento de passageiros e no completo painel de instrumentos (incorporando velocímetro, marcadores de pressão de óleo, temperatura do motor e nível de combustível, além de auxiliar de partida a frio).

Os comandos de instrumentos localizam-se na coluna de direção, em hastes do tipo multi-



função. As maiores diferenças entre os dois modelos estão na acabamento. A versão Super Série tem faixas decorativas laterais pintadas em azul, vidros verdes climatizados e retrovisores com maior campo de visão. Ambos são equipados com pneus radiais R-16. Até o final do ano, a Ford espera produzir um total de mil unidades dos dois modelos.





## Em Santa Catarina, frete sobe mais que a inflação

Nos últimos doze meses, os fretes pagos aos carreteiros, em Santa Catarina, subiram acima da inflação. Segundo relatório da Emcater-Empresa Catarinense de Transportes e Terminais S.A., a tarifa média atingiu, em junho deste ano, Cr\$ 120,35 por tonelada/quilômetro, contra Cr\$ 32,86 em junho do ano passado. No mesmo período, o diesel subiu 224,09%, os caminhões (Mercedes Benz) aumentaram 247,29% e os pneus, 214,39%.

Um ano atrás, as tarifas oferecidas pelas Centrais de Fretes de Santa Catarina mal cobriam os custos variáveis dos veículos. Hoje, já superam os custos to-

tais (fixos mais variáveis), inclusive a remuneração do capital. Representando o dobro dos custos variáveis, os fretes atuais são bem mais vantajosos. A despesa de combustível, por exemplo, que já chegou a absorver 50% da receita, hoje não passa dos 30%.

A evolução favorável dos fretes melhorou até a eficiência das centrais. O número de carreteiros não atendidos fica hoje em 38%. Desses, apenas 38,9% alegam tarifa baixa para recusar as cargas. No conjunto, predominam motivos como rota (25,1%), tipo de carga (10,2%), condições de pagamento (13,5%) e outras (12,3%).

## Autônomos lideram registros do RTB

Até o dia 30 de junho, o RTB totalizava 146 410 inscrições. Nesse total, predominavam os autônomos, que representavam 71% dos inscritos. As empresas de transporte de carga

participavam com 10% e as de carga própria com 19%. Até aquela data, estavam inscritas ainda nove empresas de locação.

Estes números, no entanto, ainda estavam bem distantes da meta do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem de atingir 800 mil inscritos. Segundo a Diretoria de Transportes de Carga do órgão, o fracasso deve-se, principalmente, ao descaso das indústrias geradoras de carga, que não exigem o registro para efetuar os embarques.

\* No Rio Grande do Sul, a participação das categorias foi estimada, uma vez que o Distrito Rodoviário apenas pode enviar o total de inscritos.

OS RESULTADOS DO RTB

UF	ETC	TCA	TCP	ELU
AM	56	278	49	
PA	150	766	474	
CE	166	1 423	472	
PE	271	2 988	589	
BA	358	3 340	481	
MG	1 458	12 125	1 365	1
RJ	813	5 023	1 692	4
SP	5 145	33 725	11 245	3
PR	2 109	13 624	2 821	
RS*	1 436	9 742	2 599	
MT	105	452	192	
GO	283	2 533	391	
PB	96	1 364	111	
RN	91	964	193	1
MA	68	733	266	
SC	1 725	7 968	2 156	
ES	387	3 053	491	
PI	64	604	403	
MS	126	1 230	618	
AL	48	613	357	
SE	71	908	140	
DF	42	611	156	
TOTAL	15 068	104 067	27 266	9

## Motor argentino na picape Ford a álcool

Para ganhar tempo e evitar pesados investimentos, a Ford utilizou em sua nova picape F-1000 A (veja outra nota) seu motor Diesel argentino de 3,6 litros, devidamente "alcoolido".

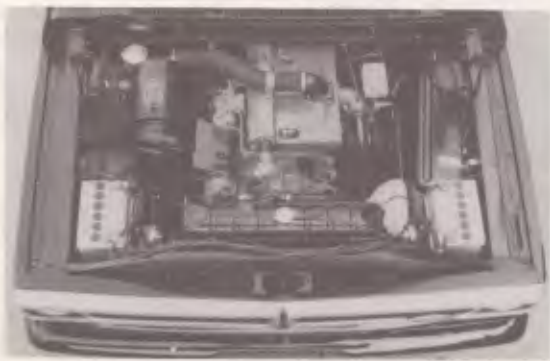
O ajustamento do motor ao álcool exigiu várias mudanças, especialmente, no cabeçote, alojamento de válvulas, pistões e anéis, válvulas de admissão e escape, carburador, distribuidor, filtros, velas, linhas de combustível e sistema de ventilação do cárter.

O resultado valeu a pena. Cerca de 185 kg mais leve que o diesel nacional, o motor a álcool reduz a poluição, elimina a trepidação e é mais suave. Além disso, desenvolve maior torque e maior potência (111,5 cv). Segundo a fábrica, seu desempenho, em rota mis-

ta cidade/estrada alcança 5,2 km/litro.

A Ford importa apenas o bloco fechado do motor. Todos os com-

ponentes externos (carburador, distribuidor e bomba de combustível) são colocados aqui no Brasil.



## Vale-transporte já tem sinal verde de todo o Ministério

Quando foi a Belo Horizonte assinar o convênio para a construção do Corredor GO-MG-ES, o ministro Affonso Camargo quase não falou à imprensa. Num rápido diálogo com o repórter de TM, no elevador, confirmou que o vale transporte vai ser implantado. Garantiu que, dentro de aproximadamente 30 dias (a contar de 3 de julho, data da

conversa), o novo projeto será levado ao presidente Sarney.

Efetivamente, em fins de julho o ministro Affonso Camargo obteve o último aval da área econômica para a proposta do vale-transporte. Trata-se do ministro do planejamento, João Sayad, que aprovou a nova versão, instituindo o subsídio de forma facultativa.

## Em Curitiba subsídio elimina bilhete magnético

Com o início do subsídio municipal às passagens urbanas de Curitiba, manobra do prefeito Maurício Fruet para conter os protestos populares contra o reajuste da tarifa de Cr\$ 450 para Cr\$ 800, um dos sistemas mais eficientes de cobrança, a bilhetagem automática, deixará de ser utilizado pelas empresas.

O motivo para a queda da bilhetagem automática é simples. Como o subsídio é concedido apenas durante os dias de semana, não incidindo sobre os percursos realizados aos sábados, domingos e feriados, não haveria forma para exercer controle sobre os bilhetes automáticos.



## Expresso Caxiense devolve a linha

Depois de 47 anos operando o transporte urbano de Caxias do Sul-RS, o Expresso Caxiense tem data marcada para deixar de operar. No dia 20 de setembro, vai solicitar rescisão amigável do último contrato de concessão com a Prefeitura Municipal, envolvendo 140 ônibus.



Marcus Gravina

40% da 5h30 às 8 horas e das 11h30 às 13h30. Mas, agora, a Prefeitura quer ampliar a franquia



“A corda chegou a ponto de estourar”, alega Marcus Vinícius Gravina, diretor do Caxiense, “pois falta seriedade aos órgãos concessionários”. Com uma tarifa de Cr\$ 700, o Caxiense arca com inúmeros descontos. Os estudantes têm 50% de abatimento para comprarem até cinquenta fichas mensais. Os empregados de até dois salários mínimos gozam de desconto de

dos estudantes para cem fichas, eliminar o limite de dois salários-mínimos e estender os benefícios aos operários pelo dia inteiro. Tudo isso, sem aumentar a tarifa.

Para piorar as coisas, brotaram mais cem núcleos habitacionais e a Prefeitura precisa instalar mais vinte linhas, que absorverão, pelo menos, quarenta veículos, ou Cr\$ 8 bilhões de investimento.

\*\*\*\*\*

Após a última greve, a indústria automobilística resolveu mudar sua estratégia de contratações, dando preferência aos candidatos do interior do Estado, em detrimento daqueles que já tenham trabalhado em alguma montadora de São Bernardo.

\*\*\*\*\*

O desenvolvimento de sistemas nacionais de injeção eletrônica esbarra em problemas nos dois *fronts*: Bosch e Ford. No caso do Jetronic, da Bosch, foi detectada grande carbonização nos bicos injetores.

\*\*\*\*\*

Dois motivos apontados para a “transferência” de Robert Gerrity: a mudança do setor administrativo da empresa para o prédio próximo à marginal de Pinheiros, que consumiu pesados investimentos e sua po-

sição a favor da retirada de linha dos modelos F. Segundo fontes de uma montadora concorrente, o sucessor de Gerrity, Hagenlocker, é muito conhecido por sua obstinada austeridade.

\*\*\*\*\*

O presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação, José Carlos Fragozo Pires acredita que se o Governo Federal aceitou como certas as contas apresentadas pelos estaleiros Caneco, Verolme e Ebin num montante em torno de 85% das dívidas declaradas, os demais estaleiros — Mauá, Ishikawajima e Emaq — no mínimo, também estão certos dentro desta mesma faixa. O ex-Ministro Cloraldino Severo citava que dos US\$ 600 milhões, o Governo só reconhecia como certos US\$ 95 milhões.

\*\*\*\*\*

O ministro dos Transportes, Affonso Camargo, autorizou a Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos-EBTU a transferir à Companhia Brasileira de Trens Urbanos-CBTU os contratos de financiamento interno e externo, fornecimentos, montagens, instalações de trens elétricos e sobressalentes, instalações dos sistemas de alimentação de energia, sinalização e telecomunicações e outros serviços de implantação do metrô de Belo Horizonte.

Ao ordenar a transferência, (portaria 422/85), o ministro Affonso Camargo considerou que a EBTU é o órgão nacional dos transportes urbanos, mas a CBTU é o órgão executivo para implantação, operação e exploração dos transportes urbanos ferroviários realizados pela União.

## O fechamento da Fiat Diesel preocupa mineiros

Os frotistas mineiros não estão preocupados com o fechamento da Fiat Diesel. Mesmo que a montadora não cumpra o compromisso de manter a fabricação de peças de reposição, este problema é facilmente contornável. As peças vitais, como a caixa de câmbio e o diferencial são fabricados pela ZF e diversos outros componentes são da Bosch. Este é o pensamento de Angelo Bernadaro, da Vito Bernadaro, uma empresa que tem 45 Fiat e opera no transporte de líquido (derivados de petróleo) e está entrando agora no campo dos isotérmicos.

Marinello Marelli, gerente técnico da BF Transportes, também de

Betim, cegonha e carga seca, com cinquenta Fiat em sua frota, disse que, “há cinco meses, quando estive na Itália, já ouvia conversas do fechamento da Fiat brasileira. Portanto, isto não nos pegou de surpresa”.

Bernadaro não esconde sua preferência pelo Fiat. “se aparecer alguém querendo vender o seu, nós compramos”. Entende que o problema é somente para o autônomo ou o frotista que tiver uma ou poucas unidades. “Nossa frota de Fiat foi fabricada entre 1975 e 1983. Vamos, desmontar os veículos mais antigos, aproveitando suas peças para os mais novos”. A mesma diretriz será adotada por Marelli.

## Ciferal monta “Dinossauro” sobre o chassi da Volvo

A Ciferal está montando o Dinossauro sobre chassi Volvo. Como o Volvo tem motor no meio, foi necessária li-

geira alteração no projeto. O bagageiro foi para a traseira do ônibus (veja foto).



## Agrale poderá exportar minicaminhões para a China

Verdadeiro “Negócio da China” deverá fazer a Agrale. A empresa gaúcha aguarda uma missão chinesa para conversar sobre uma grande exportação de seus minicaminhões.

Os números ainda não são conhecidos, mas o porte da transação pode ser medido pela necessidade de comprar ou construir uma nova fábrica apenas para os caminhões TX.



## Seticesp pode interpelar Fiat Diesel na justiça

Preocupado com o fechamento da Fiat Diesel, o Sindicato das Empresas de Transporte Interestadual de Carga do Estado de São Paulo — Seticesp prepara um questionário, a ser enviado às empresas associadas. O objetivo é levantar o perfil da frota de caminhões Fiat em mãos das empresas ligadas à entidade. De posse dos dados (modelos, anos de fabricação, quantidade, etc), o Seticesp poderá, eventualmente, coordenar interposição judicial à montadora, para saber se a indústria continuará fa-

bricando peças, e por quanto tempo.

O Departamento Jurídico do Seticesp está estudando se a medida é cabível, e em que termos. Do lado da Fiat Diesel, seus diretores garantem que a fábrica continuará a fornecer as peças. A mesma garantia foi dada pela indústria à rede revendedora, informou o presidente da Associação dos Revendedores Fiat Diesel — Abracif, Élio Massari, que também é frotista, proprietário de cerca de seiscentos caminhões Fiat.



## Após 34 anos, a Estrela do Norte fecha suas portas

Desde meados de julho, a sede da Rodoviária Estrela do Norte Ltda., no bairro do Canindé, em São Paulo, está com as portas fechadas. O pátio está vazio e não há notícias dos sócios e empregados. A ausência de atividades nos 88 mil m<sup>2</sup> da sede da Estrela do Norte é confirmada no Fórum de São Paulo, pelo qual correm atualmente quatro pedidos de falência contra a empresa.

Praticamente às vésperas de ter a falência decretada, a Estrela do Norte tem vinte filiais no Norte e Nordeste, e

uma no Rio. Esta também fechou as portas no começo de julho.

Fundada há 34 anos por José Morgado, ex-carreteiro e pioneiro do setor, a Estrela do Norte é atualmente controlada por Isaac Leal Sampaio e José Carlos Lisboa Sampaio, pai e filho, de Salvador. No ano passado, Morgado desligou-se da Estrela do Norte que, ao fechar as portas, tinha em seu terminal em São Paulo cerca de 600 toneladas de carga geral. Avaliadas em Cr\$ 15 bilhões, já foram redespachadas por outras rodoviárias por iniciativa dos próprios funcionários.

## Delegado teme efeito do seguro

O delegado titular da Delegacia Paulista especializada na investigação de desvios, roubos e furtos de carga, Firmiano Pacheco Netto, está preocupado com o seguro de roubo e furto de carga que está em fase final de estudos no governo. Ele teme que, com sua implantação, ocorra um “afrouxamento” na prevenção do desaparecimento de cargas por parte das transportadoras, facilitando, assim, a vida dos ladrões. Por isso, vai encaminhar uma representação às autoridades que cuidam do seguro, sugerindo que a indenização só seja liberada se o transportador tiver a identificação do caminhoneiro — ficha dactiloscópica completa (dedos), sua foto e cópia dos documentos pessoais e do veículo.

## Analfabeto continua sem carteira

Analfabeto vota (Constituição, 25<sup>a</sup> Emenda, e lei federal 7332/85) mas não pode tirar carteira de habilitação. Recentemente, a Câmara Municipal de Recife, Pernambuco, sugeriu ao Conselho Nacional de Trânsito-Contran o fornecimento de carteira de habilitação ao analfabeto. Resposta do Contran: A sugestão é inconveniente, porque o analfabeto “não tem condições de ler as mensagens ao longo das rodovias e das vias públicas, e assim colocaria em risco a segurança do trânsito”. Dessa forma, a legislação fica como está: analfabeto não pode ser motorista (Diário Oficial da União de 4 de julho).

## Graças ao CIP, fretes sobem menos que inflação

Os reajustes de fretes do transporte rodoviário de carga autorizados este ano pelo CIP atingem a faixa de 65,92 a 70,50% (veja tabela). São, portanto, muito inferiores à inflação. A diferença tem duas explicações. Em primeiro lugar, o CIP vem impedindo, por vários meses, o repasse dos aumentos de insumos que não representam desembolso imediato, especialmente, de pneus, veículos, seguros e custos admi-

nistrativos e de terminais. Segundo, o óleo diesel, componente fundamental do custo, aumentou, nos últimos sete meses, apenas 45,38% — passou de Cr\$ 1 190 em 28 de dezembro de 1984 para Cr\$ 1 520 em 28 de fevereiro de 1985 e Cr\$ 1 730 o litro em 22 de julho. De agora em diante (veja “Neuto escreve”), os reajustes de combustível (e também dos fretes) serão mensais.

### REAJUSTES DE FRETES AUTORIZADOS PELO CIP

DATA	REAJUSTE (%)
16.01.85	12,88 a 18,84
14.03.85	6,55 a 11,08
15.05.85	23,67 a 11,46
06.07.85	9,67 a 7,16
22.07.85	4,52
Reajuste acumulado	70,50 a 65,92

## No transporte de soja, 45 t só de carga líquida

Qualquer esforço, como o recente projeto do Deputado Denisar Arneiro, para ampliar as tolerâncias da famigerada Lei da Balança, deverá ser repensado. Pois, pelo menos, para os estados do sul do país, os 5% são mais que insuficientes. No transporte da soja, já surgiu uma nova modalidade: o su-

per fominha. Ou seja, além da primeira tábua colocada sobre a carroçaria graneleira normal para aumentar o volume disponível na carreta, os caminhoneiros estão colocando uma segunda com mais uns 15 cm (foto). A grosso modo, passam a caber ali quase 45 toneladas, só de soja.





## Navio Rosa Line começa a operar

Construído no estaleiro Nippon Kokan, do Japão, o navio Rosa Tucano, um ro-ro de terceira geração pertencente ao consórcio nórdico Rosa Line foi, quando iniciou sua operação entre a América do Sul e os países Nórdicos (30 mil milhas percorridas entre o Japão, os Estados Unidos, a Europa e o Brasil) um "navio maldito". O seu batismo só veio a ocorrer no Brasil, pela mão de sua madrinha, a Embaixatriz da Noruega Sonja Proitz.

A versatilidade revelada pelo arranjo geral do navio, e de seu irmão gêmeo Rosa Blanca, e a tradição dos oitenta anos das quatro empresas que formam o consórcio permitiam este pequeno desafio a Netuno. Com 28 mil tpb, estas embarcações podem carregar 1 400 contêineres (incluindo 250 contêineres refri-



gerados ou frigorificados), além de veículos em dois convéses articuláveis com 3 500 m<sup>2</sup> de área total e 600 m<sup>3</sup> de carga líquida.

Uma rampa colocada diagonalmente a sua ré, com 12 m de largura, permite trabalho simultâneo de carga e descarga, aumentando a velocidade de operação. A rampa tem capacidade para 420 t.

Sua manobrabilidade é garantida por hélices

auxiliares transversais, colocadas em ambos os lados da porta e da pôpa, permitindo melhor atracação. O navio dispõe ainda de equipamento próprio de movimentação, constituído por oito empilhadeiras de várias capacidades, dois cavalos mecânicos (tugmasters) e cinco reboques para contêineres, além de um jipe para inspecionar as operações de embarque e desembarque.

## ABNT estuda uma planilha para os coletivos urbanos

A pedido da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU, a Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT vai preparar uma proposta de planilha para as tarifas do transporte coletivo de passageiros. De acordo com o engenheiro Kamal Jean Charles Nahas, da ABNT e superintendente técnico da NTC, a planilha levará em conta as peculiaridades regionais. "Os estudos vão começar pelo transporte urbano, mas vão depois abranger o intermunicipal e o interestadual", informa Charles Nahas. Confeccionada a planilha, ela será encaminhada ao Inmetro, que poderá torná-la

obrigatória ou, simplesmente, recomendar sua adoção.



A NTC começou a preparar em julho uma planilha de custos específicos para o transporte de carga líquida. Os estudos estão ainda em fase preliminar, informou o superintendente técnico da entidade, engenheiro Kamal Jean Charles Nahas.

## Carris teme falsificação nos vales

Para Marco Antônio Damin, Diretor Presidente da Carris Porto-Alegrense, o vale-transporte, da maneira como foi colocado pelo governo, será difícil de ser implantado por várias e óbvias razões. "No município de Porto Alegre, correremos o risco da falsificação, já que até dolar andam falsificando", explica.

Qual a saída? Na opinião de Damin, se o governo tiver interesse em segurar as tarifas sem baixar a qualidade dos serviços, deveria fornecer o óleo diesel a custo zero para o transporte coletivo urbano de passageiros.

## Volvo continua crescendo, apesar da greve e do CIP

"Apesar de tudo, a Volvo vendeu 41% a mais que no primeiro semestre de 84". A frase é parte do título do *press release* (informação à imprensa) emitido em meados de julho pelo Departamento de Comunicações da empresa, onde a locução prepositiva "apesar de tudo", parece imprescindível para justificar qualquer crescimento em meio as marchas e contra-marchas da "nova república" dos primeiros seis meses do ano.

Em números, a Volvo faturou no primeiro semestre de 1985 um total de 1305 veículos contra 925 no mesmo período do ano passado. Isso, trocado por tipo, resultou em 676 caminhões (655 no ano passado) e 169 ônibus, contra 152, nas vendas para o mercado interno. Esses números significam, também, crescimento da participação do grupo sueco: 26,2% no mercado de caminhões e 16,2% nos ônibus.

Nas exportações de caminhões, os resultados do primeiro semestre ficaram também muito acima do montante embarcado no ano passado. Até o mês

de julho a Volvo já havia faturado 631 das 1 150 unidades previstas para 1985 ou, praticamente, dobrado seus resultados em relação ao total de 334 unidades exportadas durante 1984.

O último embarque, de 147 unidades para Angola, faz parte de um pedido de 591 caminhões comprados pela Abamat - Empresa Estatal de Abastecimento de Materiais daquele país - dos quais já foram entregues 358 unidades.

Nesse último embarque, a empresa sueca faturou US\$ 5,7 milhões, incluídos aí 118 mil de peças de reposição. "Até o final do ano, pretendemos exportar mais 40 milhões de dólares", revela Tage Karlsson, Superintendente da empresa.

A Volvo vendeu, mas não lucrou. A razão, segundo o superintendente Tage Karlsson, foi o congelamento dos preços pelo CIP. "Confiamos numa melhor performance para o segundo semestre, mas esperamos que os preços voltem aos níveis solicitados pelas indústrias, para podermos resarcir-nos dos prejuízos", completa.





# ATUALIDADES

## Computador controla custos de frotas

Uma nova empresa, a Comind Administração de Frotas, está lançando um programa pioneiro de controle computadorizado de custos. O primeiro módulo implantado, com uma ampla gama de opções na área de *software*, já administra 950 automóveis, de grupos como a Erickson e Fo-optica.

A principal característica desse primeiro módulo é facilitar a assistência mecânica e a aquisição de peças, através de uma rede nacional conveniada de prestadores destes serviços. A identificação das empresas é realizada por um cartão magnético, que garante a concessão de descontos em toda a rede, superiores aos

praticados no mercado, além da possibilidade de pagamento após uma média de dezessete a vinte dias.

“As empresas não mais necessitarão de mecânicos e departamentos de controle de frotas”, declara Felix Pacheco, da área de sistemas do Comind. Outra vantagem adicional deste programa é a eliminação do estoque de peças para os frotistas.

O *software* para controle de custos, que atualmente recebe uma revisão para adequá-lo à realidade nacional, operará a partir de setembro e gerará, de acordo com as necessidades dos clientes, quatorze relatórios, além de propiciar, para os

que assim desejarem, a atualização de seguros, pagamento de multas e financiamentos, TRU, e outros serviços.

A comercialização deste programa obedecerá a dois critérios básicos. Empresas que não possuem o equipamento adequado, poderão utilizar os computadores da Comind, mediante uma taxa de inscrição, acrescida aos custos de manutenção.

As empresas com equipamento compatível com o programa, poderão adquiri-lo na Comind, que também realizará alterações, de acordo com os pedidos dos clientes. O primeiro teste, na área de veículos de carga, está sendo realizado com a Sa-dia.

## BR-364 será asfaltada, de Porto Velho a Rio Branco

O Ministério dos Transportes assinou, dia 30 de julho, contratos com sete empreiteiras para pavimentação do trecho Porto Velho-Rio Branco da BR-364. A

obra será financiada com recursos do Bird (US\$ 58,5 milhões), DNER (US\$ 125,1 milhões) e da União (US\$ 88,2 milhões). O prazo previsto é de 32 meses.

## As máquinas da Fiat Diesel farão os motores Cummins

O lote de equipamentos, adquiridos pela Cummins do Brasil da desativada Fiat Caminhões, será utilizada para adequar a capacidade de produção desta empresa aos novos produtos, linhas C e K, durante a década de 1990.

Segundo a Cummins, o cronograma de produção destas novas linhas, que prevê o início de fabricação da série C em 1986, permanece inalterado. Na sua fase

inicial, ele independe das máquinas adquiridas, que serão gradativamente adaptadas à fabricação de produtos da empresa

A empresa pretende, com as novas linhas de motores, atingir o mercado interno com 40% de sua produção, cuja exportação atual chega a 80% do total produzido, além de iniciar atividades no segmento de repotenciamento de motores.

## SEUS PNEUS RESISTEM AO IMPACTO DE UMA ATERRISSAGEM?

## COM ORBITREAD, SIM.



Orbitread é um sistema exclusivo de recauchutagem de pneus de automóveis, caminhões e fora de estrada. Uma fita contínua de borracha quente é aplicada à carcaça, sob o comando de um microprocessador. Com isso, os pneus ganham:

- adesão absoluta da borracha à carcaça.
- preenchimento total de qualquer reentrância.
- perfeito ajuste ao molde.



- ausência de emendas, e daí maior segurança e melhor balanceamento.
- alta quilometragem, graças à borracha de primeira qualidade.

É por isso que Orbitread é o único processo aplicado na recauchutagem de pneus de aviões. Decida-se por Orbitread. E rode com a segurança de quem pode até aterrissar.

AMF do Brasil S.A.

Rua AMF do Brasil, 251  
Mairinque - São Paulo - SP  
Tel.: 428-2122



Recauchutadores Autorizados:

São Paulo, SP: Pneutec S.A. - Rua Tié, 153 - Tel.: 291-6433 • Arcos Ind. e Serviços Ltda.: Av. Kenkiti Simomolo, 115 - Tel.: 869-7344 • Renovadora de Pneus SL Ltda.: Av. Pres. Wilson, 2006 - Tel.: 215-4400 • Santo André, SP: Recauchutagem de Pneus ELMO Ltda.: Av. Pereira Barreto, 2325 - Tel.: 444-6777 • Recife, PE: Bandeirantes Renovação de Pneus: Rua Dr. Luiz Regueira, 4529 km. 16, Rod. BR 101 - Tel.: 341-3000 • Fortaleza, CE: Tyresoles do Ceará Ltda.: Av. Pessoa Anta, 26 - Tel.: 231-9184 • Caniçoca, ES: Bonadiman Pneus S.A.: Rodovia BR 262, km. 6, Campo Grande - Tel.: 236-1400 • Florianópolis, SC: Renovadora de Pneus Continental Ltda.: Rua Ursulina de Senna Castro, 254 - Tel.: 44-1222.





## Arrojo e inovação vencem concurso de pintura de frotas

As vencedoras do 18º Concurso de Pintura de Frotas de **TM** revelaram arrojo e inovaram em seus projetos. O quase atrevimento do Expresso Jundiá e da Sol Tropical foi bem aceito. **pág. 14**

## Após grave crise, carroçarias mostram lenta recuperação

Depois da expansão, vieram a crise e a recuperação. Esta é, em poucas palavras, a história da indústria de carroçarias nos últimos cinco anos. Veja também as últimas novidades do setor. **pág. 42**



## Custos operacionais dos 26 automóveis mais usados no País

**TM** calculou os custos de operação dos veículos de passeio mais vendidos no País. Os resultados ajudam a determinar o reembolso para funcionários que usam seus carros a serviço. **pág. 59**



### E mais...

Mercedes põe "intercooler" no velho motor O-352 **14**

Como serão as novas picapes com cabine dupla da GM **16**

Novo estudo do Geipot desmente números antigos **18**

Como a aerodinâmica influi no desempenho dos ônibus **20**

Os armadores pedem prioridade para contêiner **36**

Minas ganha corredor e tem planos para água e ar **55**

Expresso Mira usa trem para acelerar transporte **65**

### Seções

Atualidades .....	3
Neuto escreve .....	10
Cartas .....	12
Tendências .....	66
Mercado .....	67
Últimas notícias .....	72
Entrevista .....	74



Capa: Furgão do Expresso Jundiá, melhor pintura do ano. Foto: R. Igarashi



**Redatores:** Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi, Vitu do Carmo.

## transporte moderno

**REDAÇÃO**  
Diretor Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis  
Redator chefe: Eng.º Pedro Bartholomeu Neto  
Redator principal: Marco A. Souto-Maior  
Redator: Roberto Galletti (Rio)  
Repórter: Jaime A. Mendes dos Santos  
Colaboradoras: José Augusto Ferraz (São Paulo), Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia).  
Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Said Aiach, n.º 306, CEP 04003 - São Paulo, SP.  
Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade  
Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda, Rua Tamandaré, 667-675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.

**Impressão e acabamento:** Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo, SP.

**Diretor Responsável:** Vitu do Carmo

#### DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor Comercial: Ryniti Igarashi  
Gerente comercial: José Maria dos Santos  
Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo, Elicio Raffani, Adilson Teixeira (São Paulo)  
Coordenadora: Margareth Rosa Puccioni de Oliveira  
Rio de Janeiro: Paulo Cesar de Andrade Abreu, Praça Tiradentes, n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 224-7931.

#### ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.  
Consultor Jurídico: João Pablo Lopez Teruel  
Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira  
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira  
Distribuição: Distribuidora Lopes  
CPD: Lina Saito

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.

#### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 90.000.. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 - telex 36 907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar avulso: Cr\$ 10.000.. Edições especiais: Cr\$ 15.000.. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



**TEL.: 884-2122**

**TELEX: 36907**

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, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º 1058, em 22/11/1976. C.G.C. n.º 47.878.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640.

## Recuperação ou colapso



“O setor rodoviário que herdei está em situação de verdadeira calamidade pública.” Mais do que um jogo de palavras, a dramática advertência do ministro Affonso Camargo, dia 2 de julho, na Escola Superior de Guerra-ESG, constitui um fiel diagnóstico do precário estado de conservação das rodovias nacionais.

De fato, dos 45 mil quilômetros de estradas federais pavimentadas, 12 mil já estão praticamente intransitáveis e necessitam de restauração urgente. Outros 18 mil quilômetros, hoje em situação apenas sofrível, poderão caminhar para uma situação crítica, se não forem também restaurados. Isso, para não falar em mais 8 mil quilômetros de rodovias estaduais asfaltadas e igualmente deterioradas.

Não é preciso ser nenhum especialista para avaliar o impacto de tal situação sobre os custos e a segurança do transporte. Além de ameaçar um gigantesco patrimônio, construído a duras penas, o descaso dos governos militares elevou o consumo de combustível (especialmente, o do óleo diesel), inflacionou os custos de operação e de manutenção, tornou as viagens mais demoradas, aumentou o número de acidentes e — ainda por cima — castigou de maneira insuportável a já envelhecida frota nacional de caminhões e ônibus.

### A conquista das verbas passa pela reforma tributária

Na “Nova República”, ninguém parece duvidar da gravidade do problema. O próprio presidente José Sarney já chegou a solicitar ao ministro Camargo um plano de emergência para o setor rodoviário. Camargo, por sua vez, não hesitou em incluir na sua conferência aos estagiários da ESG “a restauração das rodovias em mau estado e o recapeamento das estradas em estado regular” entre as prioridades da sua administração.

Na proposta dos técnicos do Ministério dos Transportes para I PND da “Nova República”, igualmente, fica clara a intenção do governo de “manter a infra-estrutura viária, através da conservação e restauração”.

Estradas, porém, não se consertam apenas com palavras. E o DNER, encontra-se, literalmente, de chapéu na mão. Além de extremamente endividado (quase metade de seus recursos estão comprometidos com o pagamento de juros e empréstimos), perdeu sua antiga autonomia financeira. Hoje, exatamente, 96,2% das suas receitas dependem da boa vontade dos ministros da área econômica.

A situação chega às raias do absurdo. O Banco Mundial não tem se furtado a liberar os dólares indispensáveis para financiar a recuperação das estradas. Mas, como falta a contrapartida nacional em cruzeiros, o DNER não consegue realizar mais do que 25% das obras previstas (dos 2 200 km programados para 1984, só 700 foram recuperados). E o pior é que o país acaba pagando juros (a chamada “taxa de permanência”) por um dinheiro que não está usando.

Na raiz da anemia financeira do setor rodoviário estão, principalmente, o desvirtuamento e o deliberado achatamento do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos-IULCLG. Concebido, inicialmente, para alimentar o Fundo Rodoviário Nacional, tal imposto passou a minguar sistematicamente, a partir de 1975.

Segundo artigo do engenheiro Egberto da Costa Gaia, superintendente executivo da ABDER-Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas de Rodagem, no “Jornal do Brasil” de 18.05.85, no período 1982-84, os recursos arrecadados representaram apenas 16% da receita do tempo das vacas gordas, isto é, os anos de 1975 e 1976.

Para Gaia, o emagrecimento foi “fruto de redução gradativa das alíquotas, mudanças na base de cálculo (...) e diminuição do consumo de gasolina”. O técnico denuncia também a prática pouco ortodoxa da “tributação adicional” — as famigeradas alíneas que engrossam o preço da gasolina e do diesel. Segundo o presidente da ABDER, trata-se de uma abusiva “carga parafiscal”, sistematicamente desviada dos buracos das estradas para os furos do orçamento federal e que já abocanhou, em 1983, mais de 70% dos impostos e taxas recolhidos dos donos de veículos rodoviários.

Em maio de 1985, dos Cr\$ 2 170 pagos por um litro de gasolina, apenas Cr\$ 43,47 (ou cerca de 2%) ficavam para o imposto único. Para o óleo diesel, o imposto não chegava a 1% do preço.

Fica claro, portanto, que o alívio dos males do setor passa, inevitavelmente, pela reforma tributária. Por isso, o ministro Camargo anunciou na ESG sua intenção de “explicitar um modelo de financiamento rodoviário, modificando a política de taxaço dos usuários e de distribuição dos recursos gerados”.

### Recuperação urgente ou colapso total do transporte

Mais concreta, a proposta de seu Ministério para o PND fala em fortalecer o imposto único, corrigir alíquotas, taxar também o álcool (hoje, isento do IULCLG), rever os critérios da cobrança da TRU e vincular, pelo menos, boa parte da arrecadação ao setor rodoviário.

A proposta do PND confirma também a intenção do Ministério de acabar com o ISTR. Só que a extinção viria de maneira progressiva, “na medida em que o governo for fortalecendo o imposto único e a TRU”.



As boas intenções do Ministério, certamente, não faltará o apoio dos transportadores, da comunidade de técnicos rodoviários e da imprensa especializada. Resta saber se Camargo terá condições de encurtar ao máximo os prazos de aprovação de suas propostas. Mas, nessa tarefa, terá a seu favor um argumento muito forte. Afinal, ou o Brasil recupera — o quanto antes — as suas rodovias ou o transporte entra em colapso.

## Ademe: provisório, porém, definitivo

Em novembro do ano passado, quando a NTC criou o Adicional de Emergência-Ademe, esta coluna já alertava os embarcadores para os riscos e distorções da medida.

Espécie de auto-seguro contra os roubos e assaltos, a taxa (de 0,05% sobre o valor da mercadoria) constitui uma duplicação do velho e controvertido *ad-valorem*, inadvertida (ou estrategicamente?) incluído num formulário da Instrução Normativa nº 13, de março de 1977, da Secretaria da Receita Federal, sobre o ISTR.

Legal ou não, o frete-valor já faz parte dos usos e costumes do transporte rodoviário de cargas. Mas, se existe e é religiosamente faturado, deve ter, pelo menos uma boa explicação. Segundo a própria NTC (veja documento oficial publicado na revista "BR" de maio de 1970), o *ad-valorem* serve para cobrir, entre muitas outras, as despesas com o Seguro Obrigatório de Responsabilidade Civil do Transportador-RCTRC, *extravios, furtos e roubos de cargas ou de veículos com carga* (grifo nosso). Em tese, portanto, não havia como justificar o adicional de emergência.

A NTC, no entanto, tratou de dourar a pílula. Apresentou o *Ademe* (mais uma sigla para poluir o TRB) como taxa excepcional e transitória, válida apenas enquanto persistisse o impasse nas negociações do seguro contra roubos com o IRB e a Susep.

Naturalmente, alguns embarcadores (poucos, como sempre) se recusaram a engolir a nova taxa. A NTC contra-atacou orientando seus associados para exigirem do cliente uma declaração "em que o usuário expresse

seu pleno conhecimento de que roubo de carga constitui-se em caso de força maior. Portanto, sem cobertura do seguro".

Vai aí um evidente equívoco. Primeiro, porque o transportador é o único responsável pela integridade da mercadoria, desde a origem até o destino. Segundo, porque a justiça tem decidido, sistematicamente, que roubo de carga não constitui motivo de força maior.

Quanto à pretensa transitoriedade, já advertíamos em novembro que, mesmo declaradamente provisório, o adicional poderia acabar, como tantos outros, se eternizando. É o que, aparentemente, está acontecendo. Enquanto a criação do seguro contra roubo de carga entra na reta final, mesmo sem as bênçãos da NTC (veja matéria nesta edição), uma circular da entidade já defende, abertamente, a perpetuação da discutível taxa. "Ainda que o seguro venha a ser criado", diz o documento, "não haverá qualquer óbice a que as empresas de transportes continuem cobrando o Ademe." Segundo a NTC, "inexistindo o seguro, o Ademe serve como sucedâneo do mesmo". Se o seguro for criado, o adicional funcionará como "um instrumento de repasse (legítimo) de seus custos". Resta saber qual será, agora, a nova versão da entidade para explicar o frete-valor.

## Repasse do diesel: questão de peso

Mais vale um mau acordo que uma boa briga. Depois de quase um ano às turras com o Conselho Interministerial de Preços-CIP, a NTC tem motivos para comemorar. Daqui para frente, os aumentos de combustíveis poderão ser mensais e em percentuais superiores aos da inflação. A medida é uma forma de compensar os quase cinco meses de "congelamento" imposto pela "Nova República".

No entanto, para evitar distúrbios nos transportes, o reajuste dos fretes rodoviários será imediato. Um dia após o aumento dos combustíveis, a NTC já saberá qual o percentual autorizado pelo CIP.

Conhecido como "repasse automático" e suspenso a partir de novembro do ano passado, o esquema foi testado com sucesso e no último aumento dos derivados de petróleo, de 13,8%, dia 21 de julho.

Já no dia seguinte, telex do CIP (nº 4742), autorizava a NTC a reajustar todos os fretes em 4,52%. Trata-se de um percentual bastante generoso. Afinal, cada litro de óleo diesel não subiu mais de Cr\$ 210,00. Para um caminhão L-1113, fazendo 3,2 km/litro e transportando 9,36 t de carga, o aumento de custo não passa de Cr\$ 7,00 por tonelada/quilômetro. Isso significa, na distância média de 800 km, uma elevação de fretes de apenas 2,31%, sobre a tabela 29-B da NTC. Assim, o peso médio do diesel não passa de 16,7%. O CIP, no entanto, trabalhou com 30,57% para o diesel mais 1,2% para os lubrificantes. São índices adequados para carreteiros, mas equivocados para empresas de transportes.

O CIP continua ignorando que transportadoras, além de caminhões na estrada, têm também terminais, carregadores, pessoal administrativo, etc. Com isso, coloca os embarcadores sob a ameaça de reajustes mensais acima do necessário.

