

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 23 - N.º 262 NOVEMBRO, 1985 - Cr\$ 10 000



Editora TM Ltda

**ENTREVISTA**

**Denisar Arneiro**

**Homem de  
Transporte 1985**

**Dísel B passa  
nos testes  
das empresas**



**TRANSPORTE SIDERÚRGICO**

***Como driblar a crise***



# Só a linha Mercedes-Benz tem 59 soluções diferentes. Agora, diga qual é o problema.

**S**ó a mais completa linha de caminhões do País, fabricada pela Mercedes-Benz, oferece a você a solução mais racional, que assegura menores custos operacionais, maior vida útil e valor de revenda mais alto.

Seja um veículo ágil e econômico para entregas urbanas, um caminhão versátil e resistente para o trabalho no campo ou um pesado para o transporte rentável a longa distância, a resposta mais adequada a cada caso está na linha Mercedes-Benz.



*Economia e agilidade no trânsito. O Mercedes-Benz L-608 D rende mais nas entregas urbanas.*

E a Mercedes-Benz é a única marca com a qual você padroniza a frota, ganhando de muitas outras maneiras: pela racionalização do ferramental, da mão-de-obra, do estoque de peças e pela possibilidade de intercambiar os principais componentes entre diferentes tipos de veículos.

**Com maior liberdade de escolha, você pode escolher melhor.**

De 6 a 45 toneladas, a linha Mercedes-Benz tem a solução de peso que o seu problema



*A linha de médios e médio-pesados Mercedes-Benz tem as soluções mais racionais para os mais diferentes tipos de transporte ou serviço.*

exige. E na medida exata da sua necessidade, pelas diferentes combinações oferecidas de distância entre eixos, potência do motor e conjunto de transmissão.

As 59 opções diferentes de caminhões dão a você total li-



*Também em pesados a linha Mercedes-Benz oferece mais opções e mais qualidade.*

berdade de escolha. Assim, fica fácil escolher melhor. E contar com o veículo de mais qualidade e mais adequado ao seu tipo de transporte, capaz de assegurar aquilo que, no final das contas, todo empresário espera da sua frota: lucratividade.

**Tão bom quanto o veículo que você compra é o atendimento que você ganha.**

Com Mercedes-Benz você ainda ganha uma completa assessoria e a mais eficiente assistência, garantida pela maior rede de Concessionários especializados em veículos comerciais, com mais de 200 endereços no País inteiro.

No Brasil, só o caminhão Mercedes-Benz traz para a sua empresa todas essas vantagens.

Por isso, siga a sua boa estrela.



*Veículos Mercedes-Benz projetados para condições severas de operação garantem maior produtividade, de sol a sol.*

Fale com o seu Concessionário Mercedes-Benz. É o caminho mais curto para você atingir mais depressa as suas metas de rentabilidade em transporte.



**Mercedes-Benz**  
Você ganha uma estrela.

## Caminhoneiros param no dia 25

Segundo Nélio Botelho, coordenador da Fencavir, Federação Nacional de Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários, as intenções da "Assembléia Nacional do Caminhoneiro", marcada para 25 de novembro, ultrapassam os limites da simples discussão dos problemas da categoria. Os caminhoneiros pretendem uma paralisação nacional e pública.

Cerca de 150 mil cartazes de convocação para a "Assembléia", apoiada pela Fencavir, há um mês do dia "D", já haviam sido distribuídos e, segundo Nélio, deveriam chegar a casa dos 300 ou 400 mil. Além do endereço para a reunião, marcada para a Central de Cargas da Fencavir, no Mercado de São Sebastião, à beira da congestionada avenida Brasil, chamava atenção dos caminhoneiros para o fato de "ser fundamental a 'sua' presença no Rio de Janeiro". Porém, se isso não for possível, "PARE ONDE ESTIVER, e acompanhe as

### CAMINHONEIROS

## DIA 25-11-85

**ASSEMBLEIA NACIONAL DO CAMINHONEIRO**  
(Notícia pela FENCAVIR - Federação Nacional dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários)

**LOCAL: FENCAVIR Central de Cargas do Rio de Janeiro**  
Rua do Milho, 104 - Mercado São Sebastião - Paqueta (Av. Brasil) - Rio de Janeiro  
**Informações: pelos telef. (021) 260-5997 - 260-6646 - 260-9947**  
**Horário: 10 horas (traga a sua carteira)**

**EMERGENCIAS EM PAUTA:**

- Aprovação e cumprimento da TABELA NACIONAL DE FRETES DA FENCAVIR
- Solução prática de SEGURANÇA, a começar por soluções de áreas para ESTACIONAMENTOS ESPECÍFICOS DE CAMINHÕES nas capitais, com proteção, etc.
- Reestruturação das balanças e das fiscalizações nas rodovias e nas cidades.
- Transferência do pagamento das MULTAS ao usuário pelo sistema de peso da Carga, nas balanças.
- Isenção do IPI e ICM para o comércio autônomo à semelhança dos taxistas, para poder renovar a frota, hoje em péssimo estado e, financiamentos especiais.
- União nacional da categoria.
- PARALIZAÇÃO PACÍFICA DE PROTESTO, EM DEBARRANDA DA INSENSIBILIDADE DO GOVERNO, QUANTO A SITUAÇÃO CRÍTICA EM QUE SE ENCONTRA ATUALMENTE TODA A CATEGORIA

**COMPANHINEIRO: - É fundamental a sua presença no Rio de Janeiro, porém, na total impossibilidade, PARE ONDE ESTIVER e acompanhe as notícias pela imprensa.**

notícias pela Imprensa".

"Nunca acreditei na possibilidade de união da classe mas, devido às condições atuais de sobrevivência, o movimento deverá tomar proporções indescritíveis", frisa Nélio Botelho. Sua análise fundamenta-se no fato de que a iniciativa para a reunião e paralisação não partiu da Federação de Autônomos, mas dos próprios caminhoneiros. Segundo afirma, a entidade recebeu abaixo-assinados contendo mais de 20 mil assinaturas de todo o país e solicitando a centralização do movimento na Central de Cargas, pela

experiência já acumulada em outras paralisações, como a da Avenida Brasil no início deste ano.

Exatamente no dia 24 de outubro, Nélio tinha garantida a presença de um mínimo de três ou um máximo de cinco mil caminhões às portas do Mercado de São Sebastião. Afora ainda, a garantia de apoio das lideranças de São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Brasília e Maranhão, com a observação de que a intenção não é parar "no posto, ou em casa, mas na rua".

## Projeto muda lei intermodal

O transportador e deputado federal Denisar Arneiro apresentou em outubro projeto de lei que revoga a proibição de os segmentos ferroviário e rodoviário emitirem conhecimento intermodal, quando no transporte intervêm as modalidades aérea e marítima.

Segundo o projeto, nº 6495/85, que foi encaminhado às Comissões de Justiça, de Transportes e de Economia da Câmara dos Deputados, o conhecimento será emitido por transportadora autorizada pelo Ministério dos Transportes a realizar o intermodal, qualquer que seja seu segmento. A empresa que emitir o conhecimento assumirá toda a responsabilidade.

O projeto revoga expressamente o parágrafo 4º do artigo 22 do decreto 80145, de 1977, que proíbe a emissão de conhecimento de carga intermodal pelas ferrovias e rodovias.

## Ônibus a gás entram em operação no Nordeste

A utilização do gás metano, extraído a partir do gás natural ou residual de refinaria, como combustível para a frota brasileira de transporte urbano de passageiros, terá um sensível progresso com a entrada em operação de novas unidades nas cidades de Aracaju, Vitória e Maceió.

Segundo a EBTU, doze ônibus serão convertidos para o sistema bi-combustível e entregues a empresas operadoras destas cidades, ainda no mês de outubro. Para um futuro

próximo, cogita-se em instalar unidades movidas a gás nas cidades de Recife e Fortaleza.

Porém, recente parecer do CNP, põe em risco este programa. Para o órgão, o preço do gás seria estabelecido em 62,9% do preço do diesel — atualmente, com o litro do diesel vendido a Cr\$ 2 000, o gás custaria Cr\$ 1 250 o m<sup>3</sup>. Para os entusiastas do projeto, esta relação de preços inviabilizaria a utilização do metano, pois a economia proporcionada não seria suficientemente atraente.

## Inspeção de perigosas terá início



Durante a reunião do Departamento de Implementos Rodoviários e Ônibus do Simefire, Sindicato da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários do Estado de São Paulo, o INMETRO informou às empre-

sas que os serviços de inspeção de cargas perigosas terão início já no dia primeiro de dezembro deste ano. O primeiro grupo a ser inspecionado será o três, do qual fazem parte o gás líquido de petróleo, propeno,

amônia e o cloreto de vinila. Já as inspeções no grupo 4 começarão no dia 1º de janeiro de 1986 englobando os seguintes produtos: Soda cáustica, metanol, tolueno, Benzeno, xileno e o bissulfeto de carbonato.

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

O novo Unisteel G-291 é o 1º 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 1º 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 frotas da Goodyear.
- Sim, quero receber material  
informativo sobre o Unisteel  
G-291 sem câmara.

## Demanda leva fábricas de pneu ao topo da produção

O estrangulamento da produção de pneus nacionais para atender a demanda interna é iminente. As fábricas estão produzindo a plena carga e, em três turnos, trabalhando 24 horas por dia — algumas até aos sábados e domingos. A falta de equipamentos, que já está sendo sentida na escassez da oferta de caminhões, afirmam os técnicos, pode chegar ao setor de pneumáticos.

A situação econômica do país, entretanto, barra qualquer projeção de investimentos na ampliação do parque industrial. Os juros altos, o controle do CIP e a alta remuneração dos papéis, têm desestimulado os produtores a carrear seus lucros para ampliações, talvez, escaudados por outras situações de euforia. E, muito pior, ninguém tem a coragem de ser o primeiro.

Sílvio Júlio Ferreira de Oliveira, gerente de Vendas a Revendedores da Goodyear, por exemplo, afirma que, desta maneira, a única chance de as fábricas suprirem o mercado interno

## NTC faz planilha para tarifa hidroviária

A tarifa da “perna fluvial” do trajeto São Paulo — Manaus, que liga Belém, no Pará, a Manaus, no Amazonas, passará a ser estabelecida em conjunto pela Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga — NTC e pelo sindicato que congrega os navegadores fluviais e lacustres da Região Norte. A NTC está elaborando o modelo e a planilha tarifária para discussão com os armadores.

será a revogação dos atuais compromissos de exportação, assumidos com a Cacex, diminuindo o número de pneus exportados. No caso da Goodyear, são 15% da produção, aproximadamente.

Já Giulio Abbondatti, gerente de vendas da Pirelli, vê a situação atual como cíclica. “Não está sobrando, mas, também não está faltando”, diz ele. A resposta, para o técnico, provavelmente está na própria conjuntura econômica. No começo do ano, os transportadores usaram todo o seu estoque, em razão dos altos custos financeiros e da grande incerteza que pairava sobre o país”.

Hoje, com a situação normalizada, estes mesmos usuários estão repondo seus estoques. Uma vez completos, as vendas voltarão à normalidade. Segundo Abbondatti, uma das fortes razões para esta corrida é que os pneus brasileiros, encoleiros pelo CIP, estão entre 20 a 25% abaixo dos seus preços internacionais.

Para tanto, o superintendente Técnico da NTC, engenheiro Kamal Jean Charles Nahas, esteve em Belém em outubro, negociando o novo modelo tarifário com armadores. Depois de uma longa reunião, a NTC e os armadores chegaram a um acordo sobre a planilha básica, ainda sujeita porém a uma segunda rodada de negociações, a partir de novembro, provavelmente, na sede na NTC, em São Paulo.

## Isolda carrega 6 230 automóveis

A armadora Wallenius, a maior transportadora não-japonesa de automóveis do mundo, acaba de colocar em operação o Isolda, um navio PCTC (Pure car truck carrier), da classe Madame Butterfly. O navio é o segundo de uma encomenda de quatro super PCTC e au-

menta a capacidade de transporte da armadora para 125 000 automóveis. Em 1984, a empresa transportou mais de 740 mil veículos, 10% de todo o carregamento transoceânico, graças a seus navios especiais.

O Isolda, com 198 metros de comprimento, com uma capacidade

total de estacionamento de 53 mil m<sup>2</sup> em treze andares, é capaz de transportar 6 230 automóveis ou 2 930 caminhões por viagem, a uma velocidade de 20 nós, cerca de 37 quilômetros por hora. O valor da encomenda aproxima-se de 165 milhões de dólares.



## Novas farpas na briga ônibus versus caminhão

O Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo — Setpesp continua às turras com o setor de transporte rodoviário de carga em torno da questão das encomendas despachadas por ônibus. Sob o título “Excesso de carga... tudo bem!”, a circular de outubro do Setpesp dispara:

“Desde 1981, tem existência o Plano Diretor de Pesagem, para

controle da pesagem de caminhões, através de balanças rodoviárias automáticas. Apesar do plano e da balança, o abuso continua e as estradas estão sendo pulverizadas pelo excesso de carga nas rodovias. Agora, o DNER vai dar em cima dessas empresas que, ao em vez de pouparem as nossas estradas, ficam enchendo, com ciúmes de donzela, na questão da bagagem em ônibus. É isso aí, bicho!”

## Porto do Rio pode perder embarque de automóveis

O porto do Rio de Janeiro está arriscado a perder uma injeção anual de recursos da ordem de US\$ 1 milhão, em taxas portuárias. É que a Fiat Automóveis está realizando estudos que podem transferir para o porto de Vitória, no Espírito

Santo, o embarque de 65 mil automóveis por ano. O objetivo é a redução de custos, calculado em dois motivos: Vitória fica mais próximo da fábrica, em Betim; e o porto fica a uma distância menor da Europa, em milhas marítimas.

## Aerobrasil: no ar, um sigilo

Uma nova companhia aérea estará brevemente atuando no país. Trata-se da Aerobrasil, empresa que atuará no segmento doméstico de cargas não regulares.

Criada há alguns anos, esta empresa nunca chegou a operar, mas, recentemente, a Transbrasil, detentora da carta patente da Aerobrasil, iniciou os preparativos para a decolagem da nova companhia, através da identificação de alguns de seus seis cargueiros 707 com esta nova sigla.

A Transbrasil preferiu nada informar a respeito, porém, é certo que este novo serviço procurará ocupar a atual ociosidade destes aparelhos para, num futuro próximo, tornar-se mais um importante ramo da companhia.

## GM lança picape de cabine dupla

Lançada, durante o mês de outubro, a picape GM de cabine dupla, como já antecipara TM, em sua edição de agosto (nº 259). O veículo, original de fábrica — único produto com tais características oferecido pelas montadoras —, é dis-

ponível com motor de seis cilindros, a álcool ou gasolina, e de quatro cilindros, a diesel.

Uma das principais características desta picape é a independência entre a cabine e a caçamba. Isso torna o veículo mais adequado pa-

ra terrenos irregulares e facilita a manutenção e a eventual adaptação de carrocerias especiais.

A picape é apresentada em duas versões de acabamento: normal, com bancos inteiriços, e Custom, com bancos dianteiros 1/3 e 2/3.



## Frete rodoviários obtêm 11,8% de reajuste médio

O transporte rodoviário de carga obteve no Conselho Interministerial de Preços — CIP um reajuste de 11,80%, em média, em vigor desde 18 de outubro, para repassar o aumento de combustíveis, decretado no dia 17 do mesmo mês, e o resíduo do pleito apresentado em 5 de agosto pela NTC. Com esse novo reajuste, a acumulada do ano é de 131,4%, número inferior à inflação até 30 de setembro (136,2%).

A NTC encaminhou novo pleito, de 45%, em média, para cobrir o aumento de salários de novembro e aos últimos aumentos de preço dos veículos. O reajuste, espera a NTC, deverá

ser liberado, o mais tardar, até o dia 15 de novembro. A tendência do CIP, segundo informações colhidas junto à entidade dos transportadores, é liberar um reajuste de 14% a 15%.

A Secretaria Especial de Abastecimento e Preços — Seap liberou uma antecipação de 40% para os fretes do transporte rodoviário de carga líquida, a partir de 1º de dezembro, para cobrir o custo da mão-de-obra e um “aumento de emergência”. Essa é o primeiro reajuste concedido pela Seap ao setor. Até agora, o aumento do frete da carga líquida era autorizado pelo Conselho Nacional do Petróleo — CNP.

## Argentina quer mudar seus ônibus

A “carta editorial” da revista argentina “Transporte” de junho/julho de 1985 informa que o país estuda a substituição de 20 mil “caminhões disfarçados de ônibus” por modernos coletivos movidos a gás natural. Só a mudança de combustível economizaria US\$ 130 milhões anuais.

Embora privados, os serviços argentinos de transportes coletivos contam apenas com permissões precárias. Atacando os “tecnocratas do transporte”, o editorialista afirma que a renovação da frota exigiria recursos quase iguais à dívida externa argentina. Algo quase inviável. As tarifas são insuficientes para cobrir os custos e faltam financiamentos. Parece até um diagnóstico da situação brasileira. Lá como cá, os problemas são quase os mesmos.

## Pontes aéreas poderão ser operadas pelas regionais

As pontes aéreas entre Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba, operadas pelas companhias regionais, encontram-se em fase de “taxiamento” no DAC. Como se lembra, essas ligações tiveram sua implantação barrada, por pressões das companhias domésticas junto ao órgão concedente, pois, acreditava-se, criariam concorrência em linhas justapostas.

Os aeroportos Santos Dumont, Congonhas e Pampulha serão interligados, através de um pool de operações das regionais, por aviões Brasília. A estratégia é óbvia: como as regio-

nais vivem uma fase de estabilidade em seu mercado, impedindo investimentos na frota, a concessão destas ligações cria compradores nacionais para o produto da Embraer. Trocando em miúdos, toma lá, dá cá.

O DAC requereu a apresentação deste projeto durante o mês de outubro, devendo discuti-lo com as companhias domésticas, que fazem as mesmas ligações, a partir dos aeroportos do Galeão, Cambica e Confins. O argumento contra a concorrência será o preço cerca de 30% superior a ser praticado pelas regionais.



## Porto belga quer mais cargas brasileiras

Uma delegação do porto de Gent, na Bélgica, esteve circulando pela Riomar. A idéia era elevar a participação dos produtos brasileiros que já transitam por aquele porto em direção a outros países.

A Samarco, movimentando minério de ferro, e a Citrosuco Paulista já são clientes do porto. A direção de Gent; num contato com a Interbrás, obteve boas indicações para a elevação do movimento destes dois produtos, segundo informou o Coman-

dante do Porto, André de Wilde. A Aracruz também já movimentava celulose.

Em 1984, o porto de Gent movimentou 2,95 milhões de toneladas de produtos brasileiros, entre minério de ferro, celulose, oleaginosas, produtos alimentícios e grãos. Esta tonelage representou cerca de 10% da carga total movimentada no porto em 1984 e que atingiu 27 milhões de toneladas, das quais 70% foi mercadoria em trânsito para outros países.

O telex 544/85 do CIP (vigência: 18 de outubro)

Tipos de Carga	Percentuais autorizados		
	01-50 km	751-800 km	5801-6000 km
Comum	9,98	11,80	12,77
Industrial	10,71	12,25	12,88
Lotação	12,62	13,97	14,59
Grandes Massas	13,78	15,58	16,37

## Dersa inviabiliza uso de treminhões

A operação de rodotrens (treminhões rodoviários) no Estado de São Paulo continuam bloqueadas por uma atitude mercantilista do DERSA (Desenvolvimento Rodoviário S/A), empresa estatal mista que cuida da conservação de parte das estradas paulistas. O DERSA está exigindo o pagamento da "Taxa Única de Utilização de Vias", para permitir a entrada dos rodotrens nas estradas sob sua jurisdição.

Ocorre que a taxa inviabiliza a operação, pois seu valor atinge aproximadamente Cr\$ 700 mil por viagem. "Além do mais, a cobrança é discutível, porque a lei estadual que a instituiu, refere-se a "cargas indivisíveis, acima de 45 toneladas", o que não é o caso dos treminhões graneleiros, por exemplo", rechaça Wilson Marques, da Transervice Consultoria em Transportes.

A situação entre as empresas que investi-

ram nessas composições é peculiar. A Grisoni Transportes, de Campinas (SP), que tem dois rodotrens, um Volvo e um Scania, montados desde outubro de 1984, para não deixá-los parados, está operando com o conjunto simples carreta/cavalo. A partir de novembro, no entanto, a transportadora pretende experimentar a operação em duas etapas como forma de livrar-se do pagamento da taxa. Assim, a composição sairá das cidades de Catalão, Araxá

ou Uberaba, onde a empresa carrega rocha fática, fazendo o percurso por rodovias federais até a cidade de Sumaré (SP). Nesse ponto, fará o transbordo da carga do segundo reboque para um semi-reboque, para passar pelas vias Anhangüera, Bandeirantes e Imigrantes, todas sob jurisdição do DERSA, com composições simples, até atingir o porto de Santos. A Grisoni não tem ainda certeza se o plano vai compensar plenamente.



## Tarifas de líquidos são reajustadas pela Seap

Depois de passar vinete anos sendo calculada pelo Conselho Nacional do Petróleo - CNP e pelo Sindicato dos Distribuidores de Combustíveis - Sindicom, a tarifa do transporte rodoviário de carga líquida passará a ter seus reajustes homologados pela Secretaria Especial de Abastecimento e Preços e Comissão Interministerial de Preços - Seap/CIP. Além disso, o modelo tarifário do segmento, e a respectiva planilha de custos, passam a ser confeccionados e atualizados pela Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga - NTC.

A própria "Comissão Nacional da Carga Líquida", por sinal, foi incorporada à NTC. Uma "Comissão Provisória" estará funcionando até 27 de novembro, quando será realizada na sede da NTC a "Primeira Convenção Nacional da Carga Líquida".

Na segunda quinzena de outubro, a NTC enviou à Seap o novo modelo tarifário, com o primeiro pleito de reajuste. De acordo com Charles Nahas, a proposta da NTC à Seap, que preferiu trabalhar com um modelo novo, em lugar de utilizado até agora pelo CNP, considera quatro produtos - refinado, escuro, de aviação e ultra-viscosos - que podem ser transportados em cinco veículos básicos, classificados por tonelagem transportada. Quanto à distância, o modelo tarifário elaborado pela NTC trabalha com "longa distância" e "transferências", abandonando o critério de "mercado urbano" utilizado pelo CNP.

Com base nesse novo modelo tarifário, a NTC pediu à Seap um reajuste de 75% a 361%. "Esperamos que a reposição seja feita, a médio prazo", confia Nahas.

## Centro de tecnologia será criado no Rio

O Seminário Técnico Nacional sobre Transportes Rodoviários, realizado pelo Senai do Rio de Janeiro no dia 25 de setembro serviu para anunciar a criação do Centro de Tecnologia de Transportes, que será construído no bairro de Deodoro, à margem da via Dutra, aproveitando as instalações do Centro de Formação Profissional que já existe no local.

Segundo o Diretor da Divisão de Formação Profissional do Senai, Joaquim Sérgio Oliveira, o centro se ocupará, inicialmente, do desenvolvimento das áreas de manutenção, gerên-

cia, documentação e condução técnica a nível de 3º grau. Publicações técnicas, formulações técnicas, formulação edição e divulgação de normas técnicas, assessoria na implantação de projetos, prestação de serviço de análises e aferições e apoio à pesquisa e desenvolvimento tecnológico, são alguns dos projetos que já constam do programa do Centro de Tecnologia de Transportes.

Em Deodoro, será construído também um campo de treinamento para motoristas, simulando situações que exigem 22 tipos de manobras.

\*\*\*\*\*

Fechando este ano com um acréscimo de 30% no total produzido, em comparação a idêntico período anterior, a Scania já prevê um aumento de 20% em sua produção, durante 1986. O motivo é simples: o atual ritmo da montadora, 22 unidades/dia, inaugurado no segundo semestre deste ano, não deverá ser alterado.

Gigantes suecas travarão batalha jurídica. Segundo alto funcionário da Scania, a montadora aguarda uma significativa vendagem do "Faixa-Preta" para interpor judicialmente a Volvo pela utilização do "intercooler".

\*\*\*\*\*

Continua a escalada do frete-carreteiro no sul do país. Segundo o último relatório da Emcater-Empresa Catarinense de Transportes e Terminais, a tarifa para o autônomo nas Centrais de Fretes do Estado subiu de Cr\$ 129,15 a t.km julho para Cr\$ 148,34 em setembro.

Graças aos bons fretes, cerca de 58% dos 9 390 autônomos que procuraram as centrais aceitaram as cargas oferecidas. Foram transportadas 91,4 mil toneladas, constituídas por granéis (46%), amarrados (22%), fardos (5%), caixarias (11%), ensacados (12%) e outros (94%). Dos carreteiros

atendidos, 83% procuram sempre os CIFs-SC, 10% o faziam pela primeira vez, 4% só às vezes e 3%, dificilmente.

\*\*\*\*\*

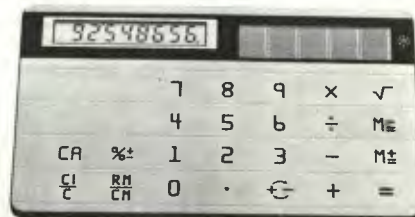
A posse do novo presidente da Associação Nacional dos Armadores de Roll-on-roll-off e Transporte Intermodal - Anarti, Márcio Salles, serviu também para anunciar uma mudança na composição do capital social da Navemodal. Até então controlada em partes iguais por Laurits Lachmann e Helio Paulo Ferraz, passou a contar com dois novos sócios, com 15% do capital cada um: o próprio Márcio Salles e Marcelo Bastos, ex-diretor Comercial da empresa.



# AULA PRÁTICA DE ECONOMIA PARA QUEM AINDA ACREDITA QUE A PROPAGANDA AUMENTA O PREÇO DO PRODUTO.



Calculadora de 1965. Mais de US\$ 2,000.00.



Calculadora de 1985. Menos de US\$ 10.00.

No princípio, era a calculadora. Uma idéia nova, que nunca havia sido anunciada. E custava uma fortuna. Aí, o pessoal que vendia calculadora começou a anunciar - o que não era bem uma novidade, e também custava uma fortuna.

Ora, pode-se imaginar que toda aquela dispendiosa propaganda iria jogar nas nuvens o preço das calculadoras.

Nada disso. Aconteceu precisamente o contrário.

Mas isso não faz sentido... Como é que uma atividade cara como a propaganda acaba fazendo você economizar?

A explicação é bem simples. A propaganda espalha notícias. E quando espalhou a notícia da calculadora, o povo começou a comprar.

Mais e mais calculadoras foram sendo vendidas. Mais e mais calculadoras foram sendo fabricadas. Produzindo-se mais, o custo por unidade foi-se re-

duzindo. Já que a propaganda estimula a concorrência, a qualidade e o grau de sofisticação das calculadoras se aperfeiçoaram.

Hoje, usar uma calculadora eletrônica é quase tão barato quanto contar nos dedos. A propaganda ajudou isso a acontecer. E não apenas com as calculadoras, mas com um número incontável de outros produtos.

Com um pouco de esforço, aposto que você consegue calcular precisamente quanto dinheiro a propaganda já poupou para você pela vida afora.

Mas não se esqueça de usar a calculadora.

**PROPAGANDA.**  
**O OUTRO NOME DA LIBERDADE DE ESCOLHA.**

*dbp* ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE AGÊNCIAS DE PROPAGANDA

## Nos céus, a nova imagem da Vasp

### Ministro pede verba regional

“O poder federal não pode incumbir-se das tarefas nas quais os Estados são mais eficientes, nem esses devem interferir nos trabalhos dos Municípios”, declarou Affonso Camargo, ministro dos Transportes, encerrando o seminário “Os Transportes nas Regiões Sudeste e Centro-Oeste”, realizada em Uberaba - MG - durante os dias 3 e 4 de outubro.

Para o ministro, a descentralização não pode ficar apenas nos debates, mas, prover também as verbas necessárias a este processo. Por esse motivo a reforma tributária, inadiável segundo Camargo, deve ser iniciada com os tributos do setor. “Tomei a iniciativa de procurar o ministro Sayad, do Planejamento, e propus a transferência imediata destes recursos para o fortalecimento das receitas dos Estados e Municípios, através de uma nova divisão dos impostos”, declarou o ministro, referindo-se ao ISTR e TRU.

Affonso Camargo não ficou apenas nas intenções. Durante o seminário, foi assinado um convênio entre a Prefeitura de Uberaba e a EBTU, destinando, a fundo perdido, Cr\$ 3 bilhões ao município - Cr\$ 2,4 bi para intervenções viárias e Cr\$ 600 milhões para aperfeiçoamento dos órgãos envolvidos no gerenciamento de transporte urbano de Uberaba. Segundo Wagner do Nascimento, prefeito da cidade, esta foi a maior dotação orçamentária recebida do poder central, em toda a história da cidade.



A Vasp, Viação Aérea São Paulo, acaba de lançar sua nova identidade visual. O projeto estará definitivamente implantado dentro de dois anos e, além das aeronaves, envolverá toda a empresa, desde os uniformes até os impressos.

As cores azul e branco foram mantidas, porém, os “novos” Boeing têm duas faixas em dois tons de azul aplicados no meio da fuselagem, desde o nariz até a cauda do aparelho. O logotipo foi redesenhado e colocado sobre o fundo

branco da fuselagem, perto da entrada principal dos passageiros.

E, pela primeira vez, a Vasp exibe seu símbolo, “um vê estilizado com uma de suas pernas ganhando os céus”, em branco e aplicado no leme de direção do avião.

O projeto foi de Francisco Petit i Reig, da DPZ, e será executado nos equipamentos quando estes estiverem no “check D”, quando cada aparelho é obrigado a permanecer em terra por aproximadamente um mês.

### Di Gregório racionaliza operação com contêineres

A Di Gregório foi autorizada a internar quinhentos contêineres de vinte pés, padrão ISO, e começará a implantar mais uma solução operacional. Em breve estará dividindo meio-a-meio seu tradicional transporte via carretas com os contêineres. A empresa, que consolidou os transportes roll on-roll off e rodo-fluvial para Manaus, desde São Paulo, espera, com isso, continuar com uma boa oferta a seus clientes, em termos de capacidade de transporte.

Segundo Franco Di Gregório, diretor da empresa, a situação está difícil. “Consultamos todas as fábricas para renovação de cem cavalos-mecânicos”, diz ele, “e o prazo para esta renovação é de, no mínimo, um ano e meio”. Assim, embora o interramento dos contêine-

res traga certo alívio, a solução definitiva está na concessão pela Sunamam da linha ro-ro Santos-Recife, direta e reivindicada em 1983, que retiraria oitenta cavalos das estradas.

“Para um país onde entre 70 a 80% da população, e da movimentação de bens, acontece numa estreita área de até 100 km do litoral”, explica Franco, “o desenvolvimento da solução marítima é inevitável”. E, para ele, esse desenvolvimento tem que acontecer e atingir a maturidade em dez anos.

Quanto à linha de Manaus, a Di Gregório espera a aprovação do BNDES para dois navios próprios, para 180 carretas cada. Para tanto, a empresa já tem destacados US\$ 3 milhões, como capital de risco próprio.

★★★★★

O anúncio é do diretor de Trânsito do DNER: Quem trafegar com mais de 10 t por eixo duplo, ou cinco por eixo simples será obrigado a retirar o excedente e a pagar 5% do maior valor de referência para cada 200 kg de carga extra.

A iniciativa visa a preservação da vida útil das rodovias mais importantes e vitais para a economia do país.

★★★★★

Na execução desta fiscalização promete o diretor, estarão em funcionamento 73 balanças até 1988. Delas, 21 serão instaladas em 1986, fixas, além de trinta unidades móveis.

Na prática, o início desta “abrupta” rigidez parece ainda nebulosa. O DNER explica que a medida só vai acontecer depois de uma ampla campanha de esclarecimento às empresas e caminhoneiros.

★★★★★

Mesmo com a tramitação no Congresso do projeto de Denisar Arneiro, propondo a tolerância de 5%, Kamal Nahas, superintendente Técnico da NTC, acha a medida salutar. “Temos de proteger nossas estradas. O objetivo do projeto de Lei visa, única e tão somente, aliviar os problemas de aferição das balanças”.

★★★★★

Está tudo acertado entre o governo federal e os líderes da Aliança Democrática sobre a reforma tributária de emergência. Na noite de 21 de outubro, segunda-feira, ficou ajustada a transferência da receita da Taxa Rodoviária Única - TRU da União para os Estados e Municípios, e a entrega de parte da receita do Imposto sobre Transportes Rodoviários - ISTR da União para os municípios.



## “O Homem de Transportes 85”, seu estilo e opiniões

Eleito, em voto direto, pelos leitores de “Transporte Moderno”, o deputado federal Denisar Arneiro faz um relato de suas realizações e opina sobre o futuro do transporte rodoviário de cargas. **Pág. 15**

## Como o transporte siderúrgico está resolvendo sua crise

Com o estrangulamento da capacidade de transporte da Rede Ferroviária Federal, as usinas siderúrgicas buscam socorro no caminhão para suprir suas necessidades. **Veja a partir da pág. 24**



## Aprovado, o diesel B deixa a fase de testes e espera liberação

Exaustivamente testado pela Petrobrás em várias empresas, o diesel B foi, finalmente, aprovado. Tão logo seja liberado pelo CNP, o diesel B poderá ser usado em escala comercial. **A partir da pág. 37**

### E mais...

Empresa de pré-moldados racionaliza transporte	<b>32</b>
Motos: economia para os pequenos transportes	<b>36</b>
Os prós e contra da consolidação na aviação	<b>50</b>
Riomar: as angústias e esperanças de um setor	<b>55</b>
Política precipita lançamento do Telestrada	<b>58</b>

### Seções

Atualidade .....	4
Neuto escreve .....	12
Cartas .....	14
Tendências .....	61
Mercado .....	62
Últimas Notícias .....	68
Entrevista .....	70



Capa: embarque de bobinas na Acesita. Foto de Fernando Antonio Martins



Editora TM Ltda

Diretores: 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 dos Santos  
Colaboradores: José Augusto Ferraz (São Paulo), Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes e J. Lima Sant'Anna Neto (pesquisa) e Fernando Barros (fotografia).  
Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Saíd Aiaich, 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: Ryniti Igarashi  
Gerente: José Maria dos Santos  
Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo, Elcio Raffani, Adilson Teixeira (São Paulo)  
Coordenadora: Margaret Rosa Puccioni de Oliveira  
Rio de Janeiro: Paulo Cesar Andrade de Abreu, Praça Tiradentes, 10, grupo 303, telefone: 221-9404, CEP 20060, Telex (23) 236869

### INTERNATIONAL ADVERTISING SALES REPRESENTATIVES

Coordinator For International Advertising:  
Brazmedia Overseas, 54 Queens Road, Waltham Cross, Hartz, England, Phone 76 3435 U.S.A., The N. De Filippes Corporation  
383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone: 301 7686, Telex (23) 236869

### ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Saíd Aiaich n.º 306, São Paulo, SP.  
Consultor Jurídico: João Pablo Lopez Teruel

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 CPD: Lina Saído  
Distribuição: Distribuidora Lopes

### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 90.000. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Saíd Aiaich 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 47.879.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640.

## A crise da recuperação

A cada dia que passa, multiplicam-se os indícios de que, para o transportador rodoviário de cargas, os bons tempos estão voltando. No final do mês passado, um executivo do setor siderúrgico confienciava a TM que a CSN só dispunha de estoque de carvão para irrisórias doze horas de trabalho. Trata-se de uma situação inconcebível para uma siderúrgica. Afinal, os caríssimos alto-fornos não podem parar, sob risco de dano irreparável.

O fato é que a ferrovia, hoje responsável por 65% da movimentação da carga siderúrgica (veja reportagem nesta edição) não está dando conta do recado. Nesses casos, o remédio é o mesmo de sempre. Apelar para o caminhão, há vários anos banido do escoamento das usinas por obra e graça de um decreto do todo-poderoso presidente Geisel.

As estatísticas das Centrais de Fretes do Paraná e de Santa Catarina mostram que as tarifas oferecidas aos carreteiros (e que metade deles recusa) estão subindo como foguete. Impulsionados pelas excepcionais safras de soja e de trigo, os fretes já começam a superar os custos operacionais de caminhões novíssimos em folha.

O crescimento industrial não tem ficado atrás. E como o aumento da produção cria sempre necessidades ainda maiores de transportes — os especialistas chamam o fenômeno de “efeito multiplicador” —, presencia-se, no momento, uma grande corrida de frotistas e transportadores em busca de novos caminhões, capazes de substituir a imprevisível sucata que roda, aos trancos e barrancos, pelas esburacadas rodovias nacionais. Hoje, os prazos de entrega, em qualquer revenda, já superam os três meses. Este escriba presenciou, no mês de julho, em Londrina-PR, cenas inconcebíveis dois anos atrás. Em acirradas disputas, vários participantes de um mesmo grupo do Consórcio Scania arriscavam lances que atingiam o valor total do veículo.

Como diria o polêmico senador Roberto Campos, o setor vive um nítido momento de “reversão de expectativas”. Finalmente, o decantado “excesso de

oferta”, carro-chefe do coro pela regulamentação do TRC, começa a dar lugar à fartura de cargas.



Debilidado pela recessão planejada e pela estagnação da agricultura, o TRC chegava, em 1983, ao fundo do poço. Os fretes recebidos pelos autônomos mal cobriam os custos variáveis dos caminhões e as empresas lutavam pelos clientes como cães famintos disputando um osso.

Os resultados são sabidos e conhecidos. Além de milhares de carreteiros, muitas empresas (algumas, grandes

e tradicionais, como a Estrela do Norte, Blumenauense e Interbrasil) não sobreviveram à tempestade. Às voltas com crescentes dívidas, DNER e DERs, por sua vez, revelaram-se incapazes de conservarem as rodovias, encarecendo ainda mais o transporte.

A indústria de caminhões, por sua vez, viveu, nos últimos dez anos, mais um dos seus tradicionais ciclos de ascensão e queda (veja gráfico). Impulsionada pelo “milagre”, a produção disparou, ultrapassando os 100 mil unidades em 1978.

Com a recessão fabricada, veio o declínio inevitável, para pouco mais de 33,5 mil caminhões em 1983. Daí para frente, no entanto, se o PNB continuar crescendo 5 a 6% ao ano, o setor tem tudo para prosseguir a escalada iniciada em 1984. Hoje, as fábricas já não mais falam e dispensar pessoal ou reduzir produção. O problema é que a maioria delas ainda não se convenceu que está pisando em terreno firme. Assim, vão adiando investimentos em expansão ou em novas fábricas com paliativos como aumento de turnos ou aproveitamento da capacidade ociosa.

Um bom exemplo dessa falta de confiança é a Volvo. A fábrica sueca perdeu vendas em 1984 porque projetou um modesto crescimento de apenas 10%. Ainda hoje, não consegue vencer a barreira dos 2 mil caminhões anuais porque é obrigada a exportar 1/3 da sua produção.

Tudo indica, porém, que a pressão da demanda conseguirá vencer as atuais hesitações. Assim, a médio prazo, o ajuste entre oferta e procura será apenas uma questão de tempo. A curto prazo, resta aos transportadores aumentarem a produção de suas frotas (veja a seção “Tendências”). E aos usuários, buscarem alternativas, como o ro/ro, a ferrovia, a hidrovía ou o próprio ônibus. Afinal de contas, seria muito saudável se essa crise de recuperação marcasse também a entrada definitiva do país na era da intermodalidade.

