

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 25 - Nº 305 - ABRIL 1989 - R\$ 2,00

ANOS

Editora TM Ltda

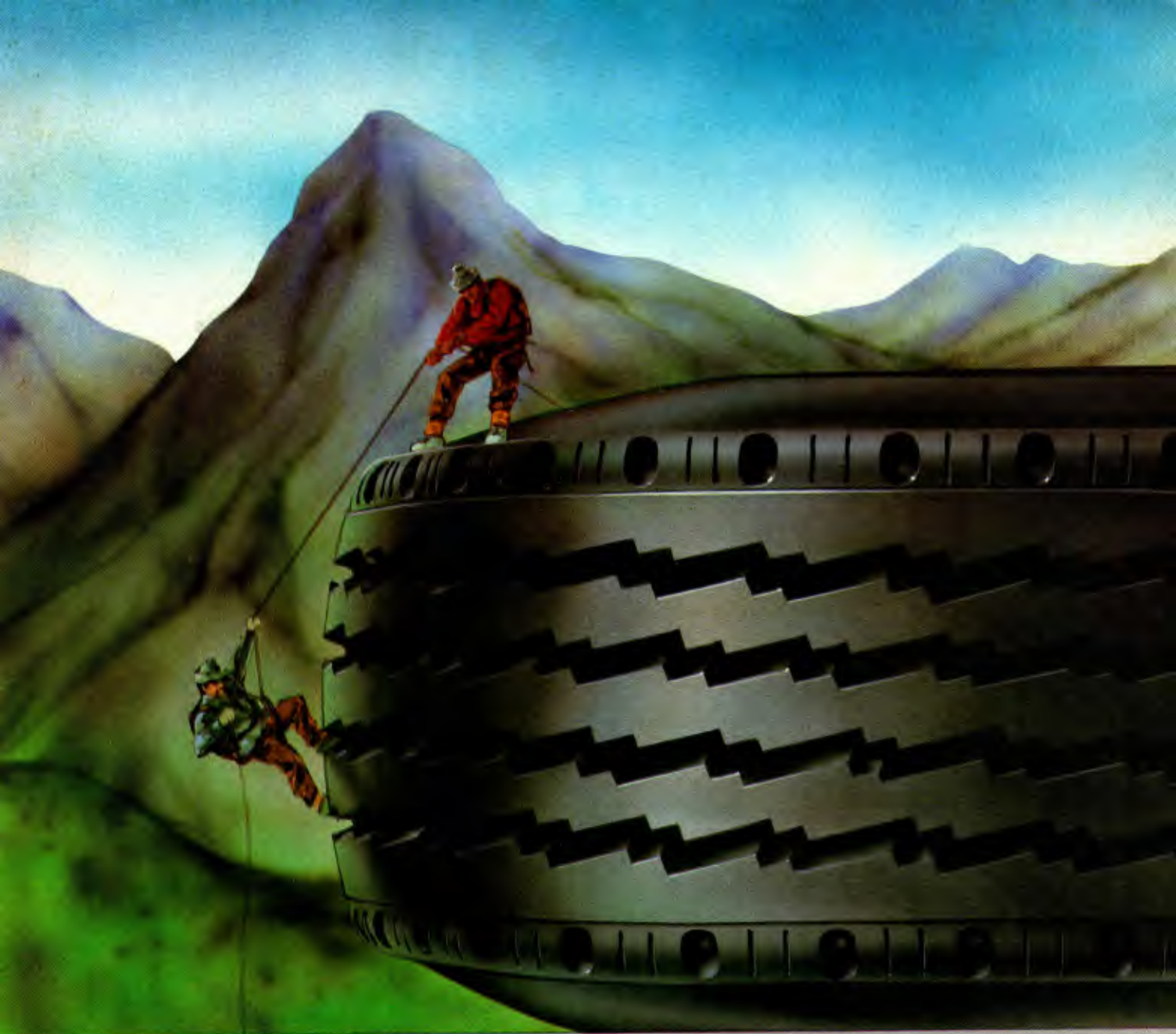


SEGREDO

Os Mercedes médios
e semipesados

MANUTENÇÃO PREVENTIVA

A chave da
produtividade



NO TRANSPORTE, LUCRO É = AO QUE SE GANHA EM CIMA + O QUE SE ECONOMIZA EMBAIXO.

Pneu é o segundo item mais importante nos custos de manutenção de uma frota. Eles representam até 20% dos gastos totais.

Esquecer esta informação é perder dinheiro. Na certa. Lembre-se que a verdadeira economia é aquela que oferece os melhores resultados por cruzado investido.

O Pré-Moldado Tortuga garante aos pneus um rendimento comprovadamente superior. Com ele, um pneu recapado roda com absoluta segurança e melhor desempenho.

Na hora de recapar, exija Tortuga. A diferença de qualidade que uma frota não pode perder.



Artefatos de Borracha Record S/A

Rua Alberto Klemtz, 441 - fone (041) 248-1133
Cx. Postal 2392, CEP 80320 - Curitiba - PR.

Quem assina "Transporte Moderno" vai mais longe

Se a sua empresa quer reduzir custos e ganhar na distribuição, contrate os serviços de uma equipe altamente especializada de jornalistas, técnicos e advogados. Para tanto, basta assinar TRANSPORTE MODERNO. Por trás de cada exemplar, feito pensando exclusivamente no empresário e no técnico de transportes, estão 25 anos de experiência e uma fórmula editorial consagrada pelo sucesso. Lendo TRANSPORTE MODERNO, você vai acompanhar de perto os rumos da política de transporte, as novidades da indústria, o desempenho, os preços, os custos operacionais e a manutenção dos nossos veículos comerciais, as tarifas e regulamentos, as alternativas energéticas, a seleção de meios de transportes, a solução de problemas logísticos, etc. Quem lê TRANSPORTE MODERNO está sempre bem informado sobre tudo o que se passa no mundo do transporte. E quem tem melhores informações decide melhor – e vai mais longe.

Revista

transporte
MODERNO

FAÇA JÁ A SUA ASSINATURA

Desejo fazer uma assinatura anual de TRANSPORTE MODERNO. Para isso: (marque com um "x")

() Estou enviando cheque n.º _____ do Banco _____

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de NCz\$ 20,00 Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome _____ Cargo que ocupa _____

EMPRESA _____

Ramo de 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 _____

transporte moderno

RO-RO
Enfim, a
maioridade

Regulamentação
e carga perigosa
em debate

Algumas especialidades da casa

- Lançamentos de veículos, equipamentos e componentes
- Fretes, custos e preços
- Manutenção de veículos
- Política de transporte
 - Regulamentos do transporte
 - Desempenho de veículos
- Política energética
- Seleção de meios de transporte
- Renovação de frotas
- Logística e distribuição



Editora TM Ltda

Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 04117 - Vila Mariana
Tels.: 575-1304/575-4236
Telex 35247 - São Paulo - SP

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

CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo-SP.

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Elcio Santana

Francisco C. dos Reis (Cadero S. Paulo)

Repórter

Oswaldo Cardoso

Colaboradores Autônomos

Marco Piquini (Londres) Antonio Arnaldo

Rhomes (Pesquisa) Wellington Almeida

(Brasília) Livia Maria de Almeida (Rio de

Janeiro) Orides Canton (Porto Alegre)

Celso Cabral (Belo Horizonte)

Fotógrafo

Robson Martins

Colaboradores Autônomos

Marcelo Vigneron (S. Paulo) César Lima

(R. de Janeiro) Vania Coimbra (Londres)

Assessor Econômico

Jorge Miguel dos Santos

Chefe de Arte

Celso Guimarães

Revisor

Sérgio Figueiró

Documentação

Ângela Maria Tomazelli

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTB 8 538)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadete, 209

Fone 825-3255 - São Paulo - SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo

Adilson Teixeira

Coordenadora

Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Representante para**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31

Fone (041) 225-1972 - Curitiba - PR

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

Distribuidora Lopes

Assinaturas

Anual (doze edições) NCz\$ 20,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso NCz\$ 2,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Filiado ao IVC - Instituto Verificador de Circulação.

Circulação: 25 000 exemplares

Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos e

Documentos sob nº 705 em 23/3/1963; última

averbação nº 26 394 em 20/7/1988.

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, nº 72

CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

572-8867 • 575-4236 • 575-1304Fones: **575-3983 • 571-5869 • 570-5560****571-7017 • 570-4818**

Telex (011) 35247

C.G.C. 53 995 554/0001-05. Inscrição Estadual

nº 111 168 673 117.

Filiada à ANATEC

Ano 26 - Nº 303 - Abril de 1989
ISSN Nº 0103-1058

SUMÁRIO

HOVERCRAFT

14

Alto custo impede popularização
Concebida há trinta anos, esta versátil embarcação ainda tem mercado restrito na Europa

PORTO DE SANTOS

24

Capital japonês evitará o colapso
Se o Fundo Nakasone não liberar recursos, o maior porto do país poderá entrar em colapso

MERCADO

32

Vendas de caminhões caem 20%
O primeiro trimestre foi desastroso para montadoras, que pararam a produção duas vezes

MOTOR DÍSEL

35

MWM terá nova família em 1991
Conheça os detalhes técnicos dos novos motores que substituirão a velha linha - D - 229

CUSTO OPERACIONAL

36

A vez dos médios e semipesados
A Central de Custos TM apresenta as novas planilhas para caminhões médios e semipesados

SEGREDO

42

Detalhes dos novos Mercedes - Benz
O lançamento será em junho, mas a produção já começou e TM mostra os antecipadamente

MANUTENÇÃO

44

Vantagens para quem previne
Os poucos frotistas que aplicam programas de manutenção preventiva só enumeram vantagens

ICMS

52

Alíquota se mantém no transporte
A substituição do IST pelo ICMS pouco mudou na rotina das empresas de transporte de carga

SEÇÕES

Neuto Escreve 5 - Cartas 6 - Atualidades 7 - Atualidades Europa 13 - Mercado de Usados 55 - Carroçarias 59 - Produção 60 - Produtos 62 - Legislação 63 - Entrevista 64

Capa: Foto Robson Martins



TRW na linha de frente.

A Volvo está lançando sua nova linha NL de caminhões pesados: o NL 10280, o NL 10340 e o NL 12400. Veículos modernos que somam a força à tecnologia.

Seguindo sua filosofia de manter-se sempre um passo à frente a TRW do Brasil não poderia ficar fora deste lançamento. Com todo seu know-how e anos de experiência ela é a fornecedora exclusiva das válvulas de motor presentes nesta linha forte da Volvo.

É a TRW lado a lado com o que há de mais avançado em veículos no mundo inteiro.

TRW do Brasil S.A.



NEUTO
ESCREVE

Ainda o pedágio

O novo pedágio continua dando pano para as mangas. Escaldado com o desgoverno que assola o país, o contribuinte já não confia nem mesmo na letra de fôrma da lei. A maioria dos frotistas e proprietários de veículos duvida que o governo vá realmente aplicar os recursos do selo na conservação das rodovias e na segurança do trânsito. Daí as reações ao tributo e a polêmica em torno do tema.

Assustada com a pouca receptividade da imprensa ao seu rebento, a ANEOR – Associação Nacional dos Empreiteiros de Obras Rodoviárias reclama que a divulgação de “informações pouco consistentes” está realimentando a resistência da opinião pública ao pedágio.

As conseqüências práticas dessa resistência já são evidentes. O DNER admite que o selo não renderá este ano mais do que NCz\$ 350 milhões, quando as necessidades de recursos superam os NCz\$ 900 milhões. Resultado: até dezembro, não serão recuperados mais do que 3 mil quilômetros de rodovias federais, quando 12 mil já estão em péssimo estado.

Pelo menos cinco sindicatos de empresas de transporte de carga já conquistaram na Justiça Federal liminares dispensando os caminhões de seus associados de portarem o selo e

autorizando o recolhimento do tributo em juízo até a sentença definitiva.

Alegando ausência do chamado periculum in mora (no caso, o risco de que a demora impeça a devolução das taxas já recolhidas), o STF negou medida cautelar solicitada pela NTC, onde a entidade questiona a constitucionalidade do novo tributo.

Munição é o que não vai faltar aos transportadores de carga. É bem verdade que a cobrança do pedágio pela utilização de vias conservadas pelo governo está expressamente prevista na chamada lei maior. Além disso, o texto constitucional autoriza a União a instituir taxas pela utilização efetiva ou potencial de serviços públicos específicos e divisíveis, prestados ao contribuinte ou postos à sua disposição.

Para os autores das ações, no entanto, o pedágio está longe de ser um tributo divisível, pois seu valor é o mesmo tanto para quem faz uma única viagem quanto para quem usa a rodovia durante o mês inteiro.

A acusação seria até discutível. Afinal, a Constituição admite o tributo para qualquer serviço potencial posto à disposição do usuário. Além disso, a cobrança da taxa mínima é praxe nas empresas públicas. No entanto, o critério fere o princípio constitucional da isonomia.

Mais grave ainda é que, ao adotar como base de cálculo critérios – como o tipo de veículo, número de eixos e ano de fabricação – semelhantes aos do imposto sobre propriedade do veículo e, em parte, estranhos ao fato gerador (isto é, ao desgaste da rodovia pelo uso), o selo deixa de ser uma taxa para se converter num sócio federal do IPVA. Estaria caracterizada, portanto, a bitributação.

Caberá ao STF dar a palavra final sobre o assunto. Qualquer que seja a decisão, no entanto, o contribuinte deve preparar o seu bolso. Com estradas ruins, vai ter de gastar tudo que economizar no pedágio com combustível, manutenção e acidentes adicionais.

Com ou sem selo, tanto a ANEOR quanto o DNER já se mobilizam não só para ampliar a fatia das rodovias no orçamento geral da União do ano que vem como também para promover, tão logo seja possível, a volta do imposto único sobre combustíveis e lubrificantes, que já foi a glória do nosso rodoviarismo.

Num país onde os cortes de despesas e de pessoal não passam de cortina de fumaça e onde o Congresso chega a ressuscitar estatais do transporte já extintas, verba ordinária para tapar buracos das rodovias virou luxo.

Assim, a reedição do antigo imposto poderá encontrar muitos adeptos. Principalmente porque sua cobrança não despertaria tantas resistências. Afinal, quem sabe que impostos, taxas ou alíneas estão embutidos em um litro de combustível?

**Governador Valadares
faz campanha de segurança**

Nossos cumprimentos pelas matérias sobre sistemas e operadores de transportes em todo o mundo. Estamos aguardando o estudo de custos operacionais dos veículos médio e pesado. Aproveitamos a oportunidade para enviar material sobre a Campanha de Preservação da Saúde dos Motoristas que ora se desenvolve em Governador Valadares e que será repetida em 1990.

C. M. RABELO
Viwa Caminhões Ltda.
Governador Valadares-MG

**Leitor quer catálogos
sobre o porto de Roterdã**

Primeiramente, gostaríamos de parabenizar o jornalista Diógenes Silva pela excelente reportagem feita no porto de Roterdã, editada em TM 301, fevereiro de 1989. A mesma primou pela riqueza do conteúdo de fotos e informações.

Como somos uma empresa em franca expansão no ramo de transportes marítimos e pelo assunto exposto estar intrinsecamente ligado aos nossos interesses, gostaríamos imensamente

que TM nos informasse a qual pessoa, departamento, endereço poderíamos nos dirigir para requisitar o envio de prospectos, folhetos, anuários, fotos etc.

EUZIR BAGGIO
Diretor
Hipermodal S.A.
Transportes e Navegação
Curitiba-PR

Dirija-se ao Departamento de Relações Exteriores do porto (Department of External Relations), City of Rotterdam, Col-singel, 40 - 3011 AD - Rotterdam, Holland.

**Frete: técnico confirma
distorção da tabela**

Parabenizamos TM pela pro-pícia matéria "Tabela da NTC: Distorção após dez anos", publicada nas páginas 30 e 31 da edição nº 301 - fevereiro/1989.

De fato, sob nossa ótica, os modelos e parâmetros vigentes e fundamentados no Manual do Sistema Tarifário de 02/11/1986, da NTC, já não contemplam a realidade do atual espectro de variáveis do transporte rodoviário de cargas.

Para ilustrar nosso ponto de vista, informamos que em nossa empresa se encontra desenvolvido e implantado por nós mesmo, desde 1986 e em atual fase de

revisão, um *software* para cálculo de tarifas reais, que considera as adaptações das peculiaridades operacionais da Cordial em relação a:

- características do transporte a ser executado;
- tipo de veículo a ser utilizado;
- nível diário ou mensal de carga a ser transportada;
- intensidade de mão-de-obra e/ou equipamentos necessários;
- destino dos produtos.

Esclarecemos que este programa enfoca, de forma comparativa, os critérios adotados pela NTC e TM, os quais, embora parecidos, divergem em alguns aspectos, ocasionando custos operacionais diferentes. Engloba também: incidência percentual relativa das parcelas de custo (obviamente variáveis em função de cada distância), custo financeiro computado via prazo médio de recebimento do frete e pagamento dos insumos, entre outras abordagens.

Colocamo-nos ao dispor (inclusive da NTC) para, se TM julgar necessário, colaborarmos com nossa pequena experiência.

Atenciosamente,

ENG. MARCOS OSTORERO
Sócio-Gerente
Empresa de Transportes Cardial Ltda.
São Paulo-SP

**FROTISTA,
VEJA COM TRANSPARÊNCIA
SUA ECONOMIA**

A CODIVAL VIDROS PARA AUTOS está fazendo uma promoção transparente.

Oferecendo a você frotista condições irresistíveis em preços de vários modelos de vidros para frotas de autos, ônibus e caminhões.

Frotista, não perca esta promoção.
Supra as necessidades de sua frota e viaje tranquilo.

VIDROS PARA
AUTOS, ÔNIBUS E CAMINHÕES
LIGUE: (016) 626 9556



Rua: Mariinha Ramos, 551 - (016) 626-9556
Telex 166806 DVAP-BR - Ribeirão Preto - SP



Foto: César Lima

Autônomos: perda de 50% do serviço

Transdepe abocanhou 80% dos fretes da Esso

Enquanto o inquérito administrativo aberto pelo CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica aguarda o momento de se transformar em CPI – Comissão Parlamentar de Inquérito e ganhar a dimensão legislativa, o caso Esso-Transdepe continua fazendo mais vítimas.

Segundo Nélio Botelho, presidente do Sindicam – Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos dos Estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, antes da constituição da Transdepe a distribuição do volume de combustíveis saídos dos terminais da Esso reservava 30% para os transportadores autônomos e 50% para as empresas transpor-

tadoras. A frota própria só ficava com 20%.

Agora, os percentuais foram alterados e, efetivamente, a Transdepe passou a transportar 80% da média diária dos terminais, os autônomos, 15%, e as transportadoras, 5%. Houve um acentuado decréscimo da parte que cabia às empresas transportadoras, quase que alijadas do mercado. Também os autônomos sofreram um corte de 50% na prestação desse serviço.

Botelho explica que, mesmo com o brando aquecimento da demanda dos combustíveis gerado pelo Plano Verão, os caminhoneiros autônomos estão realizando apenas três viagens terminal-postos por semana. Em 1986, antes da formação da Transdepe e do Plano Cruzado, que gerou um acréscimo temporário e artificial da demanda, “os autônomos faziam entre três e quatro viagens diariamente”, ressalta o presidente do Sindicam.

Setcepar regionaliza luta contra o selo

Ao contrário dos Estados do Rio Grande do Sul, Rio Grande

do Norte, Ceará, Rio de Janeiro e Minas Gerais, onde os sindicatos de transportadores de carga tiveram concedidas liminares contra a cobrança do selo-pedágio, o Setcepar – Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado do Paraná teve sua primeira liminar negada pela Justiça.

Mas não desanimou. Solicitou o julgamento de liminares regionais em Foz do Iguaçu e Londrina e assegurou às empresas o direito de depositarem em juízo o valor do selo até que os mandados de segurança sejam julgados ou até que a Justiça Federal se pronuncie sobre a constitucionalidade da medida.

A primeira reação ao sucesso da estratégia do Setcepar partiu do diretor do DNER paranaense, Toyshi Takai, que declarou ao jornal *O Estado* que não havia recebido nenhum comunicado da Justiça quanto ao assunto e que os veículos sem o selo seriam vistoriados de fio a pavio.

Em São Paulo, depois de ver negada também sua liminar pelo STF, a NTC aguarda o julgamento de ação similar movida há dois meses.

DESTAQUE

RECRIADAS AS EXTINTAS GEIPOT/EBTU

Depois de permanecerem extintas por dois meses e meio, por decreto do presidente da República, o Geipot e a EBTU foram recriados pelo Congresso Nacional, graças a um decreto legislativo que anulou o do Executivo no dia 29 de março. O Senado há havia derrotado o decreto presidencial duas semanas antes.

Mas a novela da extinção dessas empresas do Ministério dos Transportes ainda não terminou. Insatisfeito com a derrota, o Palácio do Planalto busca alternativas para realizar seu intento. Entre elas, um projeto de lei – só outra lei poderá extinguir a que criou as empresas –, recorrer ao Supremo Tribunal Federal, questionando a constitucionalidade do decreto



Desenho: Carlos Fernandes

Severo: entre os demitidos da EBTU

legislativo, ou simplesmente manter as empresas e atribuir ao Poder Legislativo a culpa pela não redução da máquina administrativa da União.

Seja qual for o destino destas empresas, a interrupção por setenta dias das atividades de ambas já provocou uma série de mudanças internas, como transferências e demissões de pessoal, entre eles o ex-ministro Cloraldino Severo, que diz ter recebido três telegramas do presidente da comissão de extinção, o secretário-geral do Ministério dos Transportes, Mário Picanço: um anunciando a demissão, outro cancelando, e o terceiro confirmando a saída. Mas, até o final do mês de março, Severo diz que não havia recebido a indenização a que teria direito.



Em cinco anos, RTB só cadastrou 200 mil

No dia 27 de março, o decreto que regulamenta o RTB - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Bens (nº 94 148) completou dois anos de vigência sem alcançar a finalidade para que foi criado: cadastrar a frota brasileira de caminhões. Antes deste, outro decreto (nº 89 872), de 26 de junho de 1984, tinha a mesma finalidade. Durante a vigência de ambos, nem duzentos mil veículos foram cadastrados pelo DNER.

Na gestão do engº Moacyr Berman à frente da Diretoria de Transporte Rodoviário de Carga, em 1984, tentou-se sensibilizar a categoria dos transportadores para a importância do registro, com divulgação em distritos, residências, postos da Polícia Rodoviária Federal, associações e até postos de gasolina, sem sucesso (ver entrevista na página 63).

Regulamentado pela Portaria 683, de 7/11/1984, o RTB pretendia cadastrar todos os transportadores de bens, próprios ou de terceiros, em estradas ou cidades, utilizando caminhões com mais de 9 t de pbt, no prazo de 1º de dezembro a 31 de janeiro de 1985.

Na gestão de José Azevedo, os números do RTB pouco evoluíram. Em maio de 1987, o diretor acreditava existirem dezesseis mil empresas de transporte rodoviário de carga no país. Mas, com o tempo, admitiu que "muito pouca coisa seria possível fazer para tornar a fiscalização mais rigorosa".

"Quantos caminhões graneleiros, tanques, contêineres existem

andando por aí? Qual a posição da frota amanhã ou depois nas estradas? Precisamos saber", argumentou Azevedo na edição 281 de TM.

Uma das últimas modificações da lei determinava a *especialização* em função do uso da frota de veículos e estendia a validade do registro para cinco anos, podendo ser renovável.

As informações operacionais que as empresas são obrigadas a apresentar anualmente ao DNER, tais como origem e destino da carga, tonelage por quilômetro transportada, natureza de carga etc. continuam *em vigor* e com multas irrisórias, quando aplicadas, depois de três advertências no período de um ano.

Contas da Transbrasil apontam descapitalização

No último dia 30 de março, a intervenção da Transbrasil publicou no Diário Oficial da União extenso relatório acerca da gestão do major-brigadeiro Josué Mil-Homens Costa naquela companhia aérea. O relatório analisa o período da intervenção (iniciada em setembro de 1988, ainda em andamento) e faz um balanço financeiro entre os exercícios de 1987 e 1988.

O que ficou claro nessa "prestação de contas" é que, apesar dos esforços da interventoria, o quadro econômico brasileiro impediu a recuperação mais efetiva da companhia no ano passado. O prejuízo, em 31 de dezembro, ficou na casa dos NCz\$ 42 milhões e as contas apontam dramática descapitalização. Em 1987, o patrimônio líquido era de Cz\$ 25,804 bilhões, caindo em 1988 para Cz\$ 16,374 bilhões, o que representa uma perda em torno de 36,5%.

Apesar do "vermelho" que se estende pelos últimos anos, a companhia fundada por Omar Fontana continua investindo no plano de renovação da frota e expansão das linhas internacionais que, segundo a administração interventora e os proprietários da empresa, é a única fórmula para "decolar" dessa crise.

Foto: Robson Martins



Norte-Sul: construção de mais 136 km

Novas ferrovias recebem apoio do governo

Os novos projetos ferroviários continuarão a receber incentivo do governo este ano, declarou Ricardo Franco, chefe de Gabinete do Ministério dos Transportes. "Ao todo, em fase de estudos, projetos ou execuções, tanto para o setor de cargas quanto para o de passageiros, são 7 000 km de linhas que, concretizados, exigirão recursos da ordem de US\$ 13 bilhões", assegurou.

Franco deixou claro que alguns projetos estão sendo tocados a pleno vapor, enquanto outros aguardam alocação de recursos junto à área governamental, ao setor privado e às instituições financeiras internacionais.

Em 1989, serão construídos mais 136 km da Ferrovia Norte-Sul, ligando Imperatriz (MA) a Estreito (GO), na fronteira com o Estado de Tocantins.

Nos planos do governo, as propostas de licitação para construção e operação comercial da Ferrovia Leste-Oeste, abertas dia 27 de março, significam o passo mais importante para vencer os 1 038 km de implantação da primeira etapa, unindo Cuiabá (MT) a Uberlândia e Uberaba (MG) e Santa Fé do Sul (SP).

Em fase preparatória para licitação, a Ferroeste, com 270 km, entre Cascavel e Garapuava (PR), interligada à malha da Rede, pretende escoar a produção do Oeste paranaense.

Contudo, a Transnordestina, com 330 km, ligando Petrolina (PE) a Arrojado (CE), onde se integrará à malha da Rede no Nordeste, consta apenas dos projetos. O mesmo ocorre com a Ferrofrango, com 170 km, entre Chapecó e Herval D'Oeste, idealizada para facilitar o escoamento da produção de soja, farelo de trigo e, principalmente, carne de aves da região Oeste de Santa Catarina.

SERVIÇOS QUE DEFENDEM SEU SCANIA NO DIA A DIA.



Assessoria Técnica para Compra de Produtos Scania
O Concessionário Scania proporciona a seus clientes completa orientação técnica e financeira. Oferece também cursos de Gerência Operacional de Frotas.



Cursos para Pessoal Administrativo
Visam suprir o pessoal administrativo, envolvido com produtos Scania, de todos os recursos e conhecimentos básicos.



Assessoria em Financiamentos
O Concessionário Scania dá completa assessoria no contato com instituições financeiras e na análise das linhas de crédito mais adequadas.



Box de Serviços Rápidos
O Concessionário Scania oferece equipe específica para o atendimento rápido de pequenos serviços ou reparos.



Serviços de Despachante
O Concessionário Scania dá assessoria profissional junto aos órgãos estaduais de trânsito.



Serviço S.O.S.
Basta um simples telefonema à Consultoria Técnica do Concessionário Scania mais próximo para que seja acionado o atendimento de emergência, em qualquer ponto do Brasil.



Comunicações
O Concessionário Scania coloca à disposição dos clientes uma eficiente rede de comunicação, através de telefones, telex e rádio.



Peças Genuínas
O Concessionário Scania, com mais de 100 pontos de venda em todo o País, mantém estoques completos de Peças Genuínas.



Consórcio
O Consórcio Nacional Scania oferece total garantia na compra de caminhões ou ônibus.



Entrega de Peças Genuínas a Domicílio
Controlados por computador, os pedidos de Peças Genuínas podem ser entregues no local onde se encontra o veículo.



Entrega Técnica
O Concessionário Scania orienta detalhadamente o cliente e o motorista, para que obtenham o desempenho correto do novo veículo.



Componentes à Base de Troca
Mediante orçamento fornecido pelo Concessionário Scania, o cliente pode optar por componente reconicionado, à base de troca.



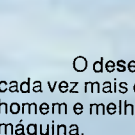
Verificações Gratuitas
Através do Concessionário, a Scania apresenta um serviço inédito na indústria automobilística brasileira: a prova das 9, que oferece verificações e assistência gratuitas durante os primeiros 60.000 km.



Manutenção Programada
Mesmo após o término do prazo de garantia, o veículo passa por revisões regulares, de acordo com um contrato de manutenção.



Cursos para Mecânicos
O Centro de Treinamento de Serviços da Scania dá cursos para mecânicos dos Concessionários, clientes, frotistas e autarquias.



Cursos para Motoristas e Instrutores de Motoristas
Ministrados nos Centros de Treinamento de Serviço de São Paulo, Belém, Londrina, Porto Alegre ou no Concessionário Scania.



Garantia de Peças e Serviços
A Scania garante por 6 meses todos os serviços executados pelos técnicos de seu Concessionário, bem como as Peças Genuínas que tenham sido colocadas em suas oficinas.



Recuperação de Componentes
O Concessionário Scania providencia a recuperação de componentes desgastados como motores, câmbios, diferenciais etc.



Hospedagem para Motoristas
Os Concessionários Scania oferecem hospedagem confortável e segura ao motorista, enquanto é realizada a manutenção de seu veículo.



Cadastro Integrado
Através do Cadastro Integrado, são obtidos serviços e peças aplicadas nas oficinas dos Concessionários Scania de todo o Brasil, sem necessidade de pagamento imediato.



Aplicações Atípicas
Cargas longas, indivisíveis, especiais ou extra-pesadas são transportadas com eficiência, graças à integração e adequação dos principais sistemas dos veículos Scania.



Literatura Técnica
Material de apoio técnico para proprietários, motoristas, mecânicos e pessoal envolvido com os produtos Scania.



Acessórios
A Scania oferece uma grande variedade de acessórios adequados para equipar seus caminhões.



Scania Utilidades
Uma linha de úteis artigos, que podem ser adquiridos em qualquer Concessionário Scania.



Rede de Concessionários
Empresas de sólida estrutura e modernas instalações formam a Rede de Concessionários Scania - distribuída estrategicamente nos principais corredores de transporte do Brasil.

O desenvolvimento do mercado exige cada vez mais capacidade profissional do homem e melhor desempenho operacional da máquina.

Não medindo esforços para implementar estes serviços em todos os seus Concessionários, a Scania põe à sua disposição as armas necessárias para enfrentar as exigências do mercado. Todas elas fazem parte do Pro Scania - Programa Scania de Atendimento.

O Pro Scania é o melhor aliado que você pode ter na guerra diária do trabalho, da concorrência, do cliente, dos resultados finais. Procure o seu Concessionário Scania. O Pro Scania foi feito para você.



SCANIA
especializada em transporte pesado

O MELHOR APOIO ANTES, DURANTE E APÓS A VENDA.



Logística de distribuição pode reduzir custos

A Arthur Andersen quer atrair empresários do TRC para a sua clientela. A empresa criou, dentro de sua Divisão de Consultoria, um setor especializado em Logística de Distribuição para tal fim.

De acordo com Michael Norris, gerente de Marketing, o trabalho de consultoria analisará caso por caso, buscando tratar o assunto com o responsável da área de distribuição da empresa e agir com rapidez na identificação dos pontos de distribuição, demanda de mercado, mapas de venda (dias de pique) e estoques mínimos.

Com base em oito anos de atuação em mercados bastante competitivos, como Estados Unidos e Europa, a Arthur Andersen pretende convencer os usuários da necessidade de um planejamento claro e estratégico de logística, com destaque para a localização geográfica de depósitos, política de estocagem e informatização do fluxo, tanto para frota própria quanto para de terceiros.

"Somos uma consultoria voltada para atender a todas as empresas de transporte que dependem de um processo de distribuição eficiente", afirmou Norris.

Em seu modo de ver, no momento falta à maioria das empresas de transporte uma real avaliação dos custos envolvidos no processo de distribuição. "Nesse sentido, há um grande campo para a logística, que, aplicada corretamente, reduz os custos", finalizou.

Fotos: Araujo TM



Ribeiro: descentralizando o comando

Fenatac desmembrada em cinco federações

Quando deixar a presidência da NTC/Fenatac no final deste ano, Sebastião Ubson Ribeiro terá cumprido, entre outras, uma das principais metas de seu programa: descentralizar o comando das entidades do transporte rodoviário de carga.

Até agora, foram instaladas cinco federações, como desmembramento da Fenatac, que passa a responder apenas pelos Estados ainda sem federações próprias e que teve sua sede transferida para Brasília. Assim, ganharam suas próprias federações os Estados de Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo, Minas Gerais e a Região Nordeste.

Em Santa Catarina, a federação tem sede em Florianópolis e o presidente é José Afonso da Silva Barela, presidente do sindicato de Crisciúma; em Minas Gerais, o presidente é o mesmo o sindicato de Belo Horizonte, Vicente Costa; em São Paulo, Adalberto Pansan acumula as funções de presidente do sindicato e da federação, na mesma sede na capital; no Rio de Janeiro e Espírito Santo, o presidente é Baldomero Taques, acumulando a presidência do sindicato fluminense; no Nordeste, a sede é Recife e o presidente, Adalberto Bezerra de Melo Filho, que acumula a mesma função no sindicato pernambucano.



A área é próxima dos terminais de carga

ABTC promete construir terminal em Cumbica

Os transitários de carga, que vêm há alguns anos disputando espaço no mercado de cargas entre agentes e transportadores, estão colocando uma cunha mais reforçada nessa disputa ao anunciar a construção de um grande terminal de cargas no aeroporto de Cumbica (SP). O terminal terá sessenta escritórios e 32 armazéns, ocupando um edifício de sete andares a ser construído em terreno da Infraero.

A idéia de construção do terminal vem desde 1986, conta Rodolfo Melardi Filho, mas a Infraero estabeleceu um valor muito alto para uso de seu terreno. Após negociações, a ABTC - Associação Brasileira dos Transitários de Carga, que está coordenando o empreendimento, conseguiu uma redução e aumento do prazo de utilização de quinze para 25 anos.

Diante disso, a ABTC já abriu inscrições para empresários interessados em participar do empreendimento, que deverá estar concluído em dois anos e pretende transferir a sede da entidade para lá.

PISCA PISCA

■ Em conseqüência de desastre aéreo faleceu, no último dia 28 de março, em São Bernardo do Campo (SP), o diretor vice-presidente da Autolatina, Gerd von Briel, 49 anos. Há 34 anos trabalhando no grupo Volkswagen e há quase dois no Brasil, Von Briel assumiria em setembro a Diretoria Mundial de Logística, na Alemanha.

■ A indústria de Freios Varga criou a Diretoria de Mercados



Buzolin: novo diretor

de Reposição e Serviços, para a qual nomeou Luiz Fernando M.

Buzolin, até então gerente da Divisão de Suprimentos.

■ A Brasil Central, empresa aérea do grupo TAM - Transportes Aéreos Regionais, já está operando em caráter experimental a linha Brasília-Miracema do Norte, capital do novo Estado de Tocantins, com escala em Gurupi (TO). Os vôos ligam as capitais às segundas, quartas e sextas-feiras.

O sistema de freios do novo Volvo NL é Bendix.



Olha o tamanho da responsabilidade.

Este é o novo caminhão da Volvo, o Volvo NL. Frente totalmente redesenhada, novas linhas, novo estilo, trem-de-força ainda mais forte, potência e torque ainda maiores.

O sistema de Freios deste caminhão, assim como de todos os veículos Volvo, é fabricado pela Bendix. Uma enorme responsabilidade, que a Bendix encara com a confiança de quem equipa a maioria das marcas de caminhões, ônibus e automóveis fabricados no país.

Há 30 anos no Brasil, a Bendix mantém um compromisso constante com a pesquisa e a inovação. E está sempre pronta a responder com segurança e qualidade aos maiores desafios.



Sistemas de Freios, Fluidos e Direção Hidráulica





Norrman: cuidando da América Latina

Ex-presidente da Saab-Scania assume novas funções

Ake Norrman, que até 1987 foi diretor-presidente da Saab-Scania do Brasil, assumiu este mês, na Suécia, o cargo de diretor de Marketing da América Latina do grupo Scania, o que o possibilitará a retomada de seus contatos com a subsidiária brasileira.

Ao deixar o Brasil há dois anos, Norrman foi nomeado diretor-presidente da Saab-Car – divisão de automóveis do grupo Saab-Scania –, função que deixa de exercer agora, ao retornar à Divisão de Caminhões. O grupo mantém fábricas no Brasil, Argentina e Peru, das quais a brasileira é a maior, tendo produzido, no ano passado, cinco mil veículos.

Variante Costa Lacerda vai ser recuperada

Já estão em fase de execução as obras da Variante Costa Lacerda, com 83,3 km de extensão, um dos pontos de estrangulamento do sistema ferroviário.

Sem precisar data, o Ministério dos Transportes informou que, com a conclusão das obras, a operação de carga tanto da Rede quanto da Cia. Vale do Rio Doce, na transposição da serra Geral, próximo à cidade de Belo Horizonte, será grandemente facilitada.

Sem revelar os investimentos programados, o ministério considerou urgente a necessidade de recuperação do corredor Goiás-Minas-Espírito Santo, um projeto da Rede que pretende remodelar 790 km dos 1 095 km existentes.

Dentre outras prioridades, encontram-se o plano de modernização da ligação ferroviária Campinas-Santos, um percurso de 230 km, o corredor Paraná-Santa Catarina, a correção de ramais como o de Cantagalo, com 82 km, a partir do pólo cimenteiro de Cantagalo, no Rio de Janeiro, até a malha da Rede, em Melo Barreto, Minas Gerais.

Sétimo congresso da ANTP será no Rio de Janeiro

A ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos promove o 7º Congresso Brasileiro de Transportes Públicos, na cidade do Rio de Janeiro, de 16 a 19 de maio próximo. O temário abordará as perspectivas do transporte urbano, fontes de recursos financeiros para os transportes públicos (TP), o quadro institucional do setor frente à nova legislação, teses sobre circulação, operação e informatização dos TP, além de *Workshops* (laboratórios), publicações e visitas técnicas.

Paralelamente e integrada ao evento, será realizada a Exposição de Transportes, com apresentação, demonstração e promoção de equipamentos, produtos, técnicas e serviços vinculados ao setor.

Os interessados que ainda não fizeram suas inscrições poderão fazê-las no Hotel Glória, no Rio de Janeiro, até o dia 16 de maio. O valor da inscrição é de NCz\$ 150,00 para associados à ANTP e de NCz\$ 250,00 para os não-associados. Maiores informações poderão ser obtidas junto à associação, fone (011) 283-2299.

PISCA PISCA

■ A Mercedes-Benz programou quatro seminários para gerentes de manutenção e frotas comerciais este ano. O primeiro foi realizado este mês, dirigido a profissionais de transporte urbano e rodoviário de passageiros, e contou com quarenta adesões. Os próximos estão marcados para junho, agosto e setembro, para os setores de carga e passageiros.

■ A partir da inscrição de chapa única, foi reeleita para o período de mais quatro anos a diretoria do Syndarma – Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima. O Syndarma, que completa 55 anos em 1989, continuará assim tendo à sua frente Meton Soares Jr.

■ A recém-criada Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário, por outro lado, elegeu a sua primeira diretoria e José Carlos Leal como presidente. A gestão se estenderá também até 1992.

■ A General Motors do Brasil terá, até o final de 1990, duas novas fábricas (das divisões da GMC) funcionando em seu terreno de Piracicaba (SP), adquirido em fins do ano passado. Ao lado da fábrica de baterias Delco-Remy funcionará a AC Rochester, indústria que produzirá componentes eletrônicos para o sistema de alimentação de combustível.

■ O comando da Associpesa – Associação Brasileira das Empresas de Transporte de Carga Pesada continua nas mãos da Irga Lupércio Torres, a quarta entre as maiores do setor. Sai Marcus França Torres e entra seu irmão Lupércio, eleito presidente no dia 30 de março.

■ A Lufthansa assinou contrato no valor de US\$ 3 bilhões com a Airbus Industrie, para a aquisição de quinze Airbus A340 e a opção para outros quinze. As aeronaves operarão nas rotas do Atlântico Sul, Extremo Oriente e Estados Unidos. O início da entrega dos aviões está previsto para setembro de 1992.