

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 306 - ANO 27 - SETEMBRO 1989 - INCZ\$ 16,00

ME
Editora TM Ltda



POLUIÇÃO

**A contribuição
do diesel**

**Informática
controla frota**

A GENTE CUIDA DA SUA FROTA COMO SE FOSSE O DONO.



NOTA FISCAL ELETRÔNICA



ESTACIONAMENTO COM VIGIA



SISTEMA DE COMUNICAÇÃO



BANHEIRO COMPLETO



SERVIÇO DE SOCORRO



LUBRIFICAÇÃO



AQUI NA REDE PADRÃO A GENTE SABE EXATAMENTE O QUE UM DONO DE TRANSPORTADORA ESPERA DE UM POSTO NA ESTRADA:

É QUE ELE SEJA MAIS QUE UM POSTO. E A GENTE PODE GARANTIR UMA COISA: TODOS OS 120 POSTOS DA REDE PADRÃO OFERECEM SERVIÇOS MUITO IMPORTANTES PARA SEU NEGÓCIO.

POR EXEMPLO: NOTA FISCAL ELETRÔNICA E ESTACIONAMENTO COM VIGIAS, PARA GARANTIR E PROTEGER SEU LUCRO. E UMA COMPLETA ESTRUTURA DE TELEFONE, BANHEIROS, CHUVEIROS, RESTAURANTE E SERVIÇO DE SOCORRO, PARA ATENDER O CAMINHONEIRO COMO ELE MERECE.

MOSTRE PARA SUA FROTA O CAMINHO DE NOSSA CASA.

A GENTE VAI TRATAR DELA COMO SE FOSSE VOCÊ.



REDE PADRÃO. A SEGUNDA CASA DO CAMINHONEIRO.

Planilhas de custos da Editora TM, incluindo tabelas como 'UTILITÁRIOS', 'ROBÔTICO 1.3 ALCOOL', e 'PVT PICAPÉ 1.3'. Cada tabela possui colunas para descrição, quantidade, valor unitário e total.

O CONTROLE ASSUMIR

TM
OPERACIONAL/
CUSTOS & CONTROLES

é um serviço exclusivo da Editora

TM. É um sistema técnico, composto de

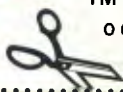
planilhas de custos, individualizadas por categoria
de veículo e seus modelos, especialmente desenvolvidas

para quem utiliza ou faz transporte como contratante, transportador
comercial ou operador de frota própria. Basta saber quantos quilômetros
o veículo rodou, para saber exatamente quanto ele custa para a empresa. Por

quilômetro ou mensalmente. Assim, simples e prático.

TM OPERACIONAL faz todas as contas para você. Preencha
o cupom e envie para Editora TM. Vai ser o primeiro passo
para você assumir o controle dos custos de sua frota.

TM OPERACIONAL
CUSTOS & CONTROLES



FAÇA JÁ SUA ASSINATURA

Desejo receber mensalmente, pelo período de um ano, ao custo de 85 BTN's por categoria, **TM OPERACIONAL/ CUSTOS & CONTROLES** nas seguintes opções (marque com x as categorias de seu interesse):

- Automóveis Caminhões Leves Caminhões Semi-Pesados
 Utilitários Caminhões Médios Caminhões Pesados

Assim, o custo total por mim contratado é (nº de opções escolhidas) _____ x 85 BTN's = _____ BTN's.

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

Cheque nº _____ do Banco _____ em nome da Editora TM Ltda., no valor de NCz\$ _____.

Solicito cobrança bancária

Autorizo o débito do valor total em meu cartão de crédito Bradesco nº _____ validade: mês ____ / ano ____.

Empresa _____ Quero recibo:

Em meu nome Em nome da empresa acima: CGC: _____ Inscr. Est. _____

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Nome de quem assina: _____ Cargo que ocupa _____

Ramo de atividade _____ Telefone: _____ Telex: _____

Envie meus exemplares para: Endereço da Empresa Endereço Particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Carimbo e Assinatura _____

Enviar este cupom para Editora TM: Rua Vieira Fazenda, 72 - Vila Mariana - 04117 - São Paulo - SP

GRÁTIS!

Ao fazer a assinatura anual de **TM OPERACIONAL/ CUSTOS & CONTROLES**, você ganha a capa-fichário em plástico e as divisórias para arquivar suas planilhas.



Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117
Tels.: 572-8867 575-1304/575-4236/575-3983
TELEX (011) 35247 - São Paulo - SP

ISR-40-3723/84
UP AG. CENTRAL
DR/SÃO PAULO

CARTÃO RESPOSTA

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo - SP.

Ano 27 - Nº 308 - Setembro de 1989
ISSN Nº 0103 - 1068 - NCz\$ 16,00

SUMÁRIO

O DÍSEL E A POLUIÇÃO DO AR

CAPA 16 **Um poluidor no banco dos réus**
O óleo diesel está muito longe de ser inocente

USUÁRIOS 20 **Empresários contra multa rigorosa**
Frotistas consideram-se "vítimas" dos fiscais

TECNOLOGIA 25 **Inovações em compasso de espera**
Indústria aguarda normas para mudar motores

REFINO 30 **Petrobrás alega falta de verbas**
Reduzir o enxofre pode custar US\$ 2 bilhões

GÁS NATURAL 34 **CMTC faz experiência com ônibus**
Empresa troca diesel por gás para poluir menos

CONTROLE 35 **Os primeiros passos do Proconve**
O programa ainda não tem limites para o diesel

INTERNACIONAL 38 **Motores poderão custar o dobro**
Montadoras projetam veículos mais limpos

LANÇAMENTO 43 **Ciferal encarroça Scania urbano**
Encomendado pela Rio Ita, o novo Alvorada Padron leva até noventa passageiros em pé

LESTE-OESTE 44 **"Ferrovia privada" tem incentivo**
Olacyr de Moraes só pode bancar 20% do custo. US\$ 660 milhões virão da Sudam.

AÉREO 50 **Novo jato ganha maior alcance**
O moderno 747-400 inaugura a era dos aviões de longo alcance nas linhas internacionais

INFORMÁTICA 52 **Aprendendo a jogar com os dados**
Novidades em *softwares* e computadores de bordo ajudam a controlar e gerenciar as frotas

CUBA 62 **Um transporte precário em Havana**
Até o ano 2000, o governo pretende retirar das ruas os velhos ônibus e carros antigos

TRANSPORTE URBANO 66 **Indefinições dificultam Código**
A legislação complementar enrosca-se em questões gramaticais e não chega a nada

SEÇÕES

Neuto Escreve 5 - Cartas 6 - Atualidades 8 - Atualidades Europa 14 - Produtos 60 - Mercado 69 - Legislação 79 - Entrevista 80

Capa: Foto Licia Paolone

REDAÇÃO

Editor

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Carmen Lígia Torres
Luiz Alberto Cabral
Walter de Sousa
Francisco C. dos Reis (Cademó S. Paulo)

Colaboradores Autônomos

Marco Piquini (Londres) Antonio Amaldô Rhormes (Pesquisa) Wellington Almeida (Brasília) Roberto Galletti (Rio de Janeiro) Olides Canton (Porto Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte)

Fotógrafa

José Romeu Feixas

Colaboradores Autônomos

Marcelo Vigneron, Licia Paolone e Emilian Kohn Neto (S. Paulo) Lesar Lima (R. de Janeiro) Vania Coimbra (Londres)

Chefe de Arte

Celso Guimarães

Secretário Editorial

Sérgio Figueiró

Assessor Econômico

Jorge Miguel dos Santos

Documentação

Angela 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

Ryñiti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanerii

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo
Adilson Teixeira
Carlos F. Soares Jr.

Coordenadora

Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Representantes

Paraná e Santa Catarina

Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31
Fone (041) 335-1871 - Curitiba - PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações
Ivano CasaGrande
R. Gonçalves Ledo, 11B
Fones: (0512) 24-9749 / 24-5855
Telex 511917
90160 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LOBRA - Mala Direta, Comércio e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) 45 BTN's
Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso NCz\$ 16,00. Em estoque apenas as últimas edições.

Filiada 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 • 575-1304

Fones: 575-3983 • 570-5560 • 571-7017

570-4818

Fax: (011) 571-5869

Telex (011) 35247

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

nº 111 168 673 117.

Filiada à ANATEC.

**Mobil Delvac 1400 Super.
Este óleo rodou
milhões de km antes de
chegar ao seu caminhão.**

Mobil®

Delvac®
1400
super



CONTEÚDO 20 LITROS

O primeiro super-
óleo para motores
superturbos chegou
ao Brasil.

Com uma grande
vantagem: ele não vai
ser testado no seu
caminhão.

O superdesempenho
do Mobil Delvac 1400
Super está
supertestado nas
estradas do mundo
inteiro.

Possui uma
característica exclusiva:
é multiviscoso (SAE
15W-40). Sua
capacidade de
lubrificação em baixas
temperaturas,
principalmente no
inverno, garante total
proteção dos
componentes móveis
do motor, nas partidas a
frio. Por outro lado,
quando submetido a
altíssimas
temperaturas, Mobil
Delvac 1400 Super não
altera seu poder de
lubrificação.

O resultado é que Mobil
Delvac 1400 Super
proporciona maior vida
útil ao motor, menor
atrito de partida, maior
proteção do motor
contra o desgaste
corrosivo, maior
eficiência e
desempenho do
veículo. Tudo isso quer
dizer menores custos
de manutenção.

Mobil Delvac 1400
Super (SAE 15W-40).
Pode estar certo de que
com este avanço
tecnológico o seu
superturbo estará
sempre em primeiro
lugar na estrada.

Mobil

Lubrificantes de última geração.



NEUTO

ESCREVE

O perigo está no ar

A imprensa tem constatado uma louvável mobilização da comunidade contra a insegurança do trânsito. Um trânsito que faz a cada ano no Brasil mais vítimas que as provocadas por toda a guerra do Vietnã. E que, além de incalculáveis prejuízos materiais, tem custado à comunidade sangue, lágrimas e, quem sabe, até frios suor.

Se tal massacre salta aos olhos, um outro, não menos hediondo, porém muito mais insidioso, tem passado quase despercebido. Aumentando a própria insegurança nas ruas e estradas, comprometendo a saúde e até ceifando vidas dos moradores das grandes cidades, a poluição veicular constitui um perigo, muitas vezes invisível, mas que está sempre no ar.

Problema do automóvel? Em grande parte, sim. O ciclo Otto é, sabidamente, o maior emissor de monóxido de carbono (capaz de reduzir os reflexos dos motoristas, causar sonolência e, em grandes concentrações, até de levar à morte) e de hidrocarbonetos tidos como cancerígenos.

Não se pode, porém, subestimar a deletéria contribuição dos veículos comerciais para a poluição do ar. Na verdade, o motor diesel é o maior emissor de óxidos de nitrogênio e de enxofre, produtos danosos às vias respiratórias e ao crescimento das plantas. E, embora o diesel não seja o maior causador da fuligem, os efei-

tos maléficos desse resíduo, despejado pelos caminhões e ônibus praticamente no nariz da população, também são inegáveis.

Como em qualquer atentado à ecologia, ninguém quer assumir o papel de vilão. Mas tanto os governos quanto a Petrobrás, os frotistas, os caminhoneiros e os fabricantes de veículos, motores e bombas injetoras não estão isentos de culpa.

Não só a criação do Proconve — Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores foi tardia, como a ação oficial tem se mostrado muito tímida e até indulgente, especialmente em relação aos motores a diesel. Só para ficar num único exemplo, os próprios limites de emissão (exceto para fuligem) não estão sequer definidos. Já os fabricantes, embora admitam as diferenças entre os motores para o mercado doméstico e os para exportação, preferem denunciar a má qualidade do diesel e a falta de regulação das bombas injetoras. De fato, o degradado diesel nacional incorpora frações de nafta, que deveriam ir para a gasolina, e componentes pesados craqueados ou coqueados, que reduzem o índice de cetano. Não se pode esquecer também do elevado teor de enxofre, que, além de poluir, corrói as peças do motor, acelera a troca de óleo e pode até provocar a temível chuva ácida.

O pior é que não há solução à vista. A Petrobrás não tem dinheiro para importar petróleo mais adequado e não sabe quando poderá investir os US\$ 2 bilhões necessários para implantar o hidrotreatamento, providência capaz de eliminar tão indesejável impureza.

Já vai longe o tempo do velho FNM "João Bobo", um pesado de apenas 180 HP, ou do legendário Mercedes L 1111, de apenas 110 HP. Mesmo assim, frotistas e caminhoneiros, além de não regularem a bomba injetora, conservam uma suja ilusão. Insistem em usar caminhões mais leves em serviços que exigem unidades mais pesadas.

Como o ar puro tem seu preço, reduzir a poluição do diesel não será tarefa fácil. Se os esclarecidos frotistas europeus resistem à idéia de pagar mais caro por catalisadores, filtros, injeção eletrônica e turbocompostos, não é difícil prever a reação dos transportadores tupiniquins a essas recentes armas do arsenal antipoluição.

Fonte de consulta agrada a especialista

Li os últimos números de **Transporte Moderno** e gostaria de parabenizá-los pela excelente abordagem dada à carga em todos os seus modais. Ela superou as expectativas de um leitor como eu, que trabalho no mercado de carga aérea servindo como fonte de consulta na condução do meu trabalho. Desejando permanente sucesso à revista e à editora, despeço-me, cordialmente.

J. S. MONTEIRO FORTES
Superintendente-Geral de Cargas da Vasp
São Paulo-SP

Recuperação de pneus: Bandag faz reparos técnicos

Queremos parabenizar **TM** pela publicação da matéria "Pneus exigem carcaças sadias", na edição de maio, e gostaríamos que algumas distorções fossem observadas e corrigidas. Os pontos são os seguintes:

□ Na página 47, lê-se: "No sistema Bandag, a carcaça só é aquecida o tempo suficiente para curar a cola, e certos reparos não são

possíveis devido à baixa temperatura. Contudo, já existem manchões apropriados para o sistema a frio". O correto é: "No sistema Bandag, a carcaça só é aquecida à temperatura suficiente para curar a borracha de ligação e é possível executar qualquer tipo de reparo, dentro dos limites aceitáveis, pois existem manchões especialmente desenvolvidos para o sistema Bandag".

□ Na página 48, lê-se: "Segundo Hetesi, a banda pode ter um rendimento em torno de 70% em comparação a um pneu novo". Esse trecho deve ser substituído por: "Segundo Hetesi, a banda de rodagem Bandag, em muitos casos, chegou a proporcionar uma quilometragem de 70% a mais do que o pneu novo".

Considerada uma publicação respeitada pelos membros de nossa diretoria, toda a vez que **TM** nos consulta solicitando entrevistas e informações é sempre recebida com muito prazer. Portanto, acreditamos ser indispensável tecer os comentários acima, na certeza de que serão esclarecidos ao público leitor de tão valiosa publicação.

J. HETESI
Diretor Técnico da Bandag do Brasil Ltda.
Campinas-SP

Cumprimentos pelo 26º aniversário

Parabéns por mais um ano de fundação dessa conceituada revista.

TRICHES S.A.
Depto. Relações Públicas
Caxias do Sul-RS

Ônibus superdimensionado não é idéia alemã

Vimos, por meio desta, informar-lhes que a matéria da página 15, da seção "Atualidades" da edição de julho/89, "Ônibus de aeroporto ganha maior dimensão", tem um erro. A Neoplan não é dona da idéia, tampouco essa idéia nasceu em 1985. Na realidade, esse ônibus largo nasceu na Áustria, mais precisamente na fábrica de ônibus e caminhões OAF, utilizando motores MAN alemães, com o nome de Apron Bus Gräf & Stift, com dimensões de 14,3 m de comprimento, 3,15 m de altura e 3,60 m de largura, com quatro *wheel drive*, duas cabinas de comando e até cinco portas de acesso, conforme cópias de folhetos anexas.

FERNANDO WITTBOLDT
Ferrostaal do Brasil S.A.
São Paulo-SP

A EFICIÊNCIA GERA LUCRO

E a informática gera eficiência. Aplicável em todos os setores das empresas de transporte, a informatização agiliza o serviço e diminui a possibilidade de erro.

- Cálculo e Emissão de Tabelas de Frete
- Emissão de Conhecimentos de Embarque (nova legislação)
- Emissão de Manifestos
- Estatísticas de Viagens
- Controle de:
 - Carreiros
 - pneus
 - Estoque
 - Frota
 - Custos Operacionais
 - Compras

A informática é o caminho mais curto e eficiente para o lucro. Faça como nossos clientes e entre em contato com a SEDA.

SEDA TECNOLOGIA &
INFORMÁTICA

Fone: 842-6854



CAMINHÕES



TRANSFORME SEU CAPITAL DE GIRO EM ATIVO CIRCULANTE.

Os Caminhões Ford não são apenas um grande negócio. Eles são também um ótimo investimento. Ao comprar um caminhão na Mesbla, você ganha o menor preço, a garantia de tradição, o atendimento sempre em alta e, na hora da revenda, ele é supervalorizado. Faça uma aplicação segura que tenha rendimentos diários: Caminhões Ford da Mesbla.

Mesbla
CAMINHÕES



Caminhões



Foto: Marcelo Vigneron

As carroçarias dos caminhões brasileiros possuem 2,60 m de largura

Argentina quer veículos com 2,50 m no Cone Sul

A Argentina insiste em uniformizar e alterar as dimensões e pesos máximos admitidos para o transporte de carga terrestre internacional nos países do Cone Sul (Argentina, Paraguai, Uruguai, Chile, Bolívia, Peru e Brasil). A proposta para um acordo de padronização da largura dos caminhões em 2,50 m e do peso bruto total em 45 t, feita em 1980, foi reafirmada na XV Reunião de Ministros de Obras Públicas e Transportes do Cone Sul, realizada em novembro passado em Canela (RS). Atualmente, os acordos são independentes e efetuados entre os países interessados.

Com a Argentina, o Brasil mantém um pacto de tolerância, aceitando as dimensões e pesos dos veículos brasileiros, enquanto que aqui são permitidos os pesos e dimensões utilizados pelos argentinos internamente.

A predominância no tráfego brasileiro é de semi-reboques com largura de 2,60 m, e peso de 40 t, ao contrário do que ocorre com os veículos argentinos, que, apesar de largura de 2,50 m, trafegam nas rodovias do Brasil com peso superior.

A posição que o Simefre, como representante da indústria de ma-

teriais e equipamentos ferroviários e rodoviários, encaminhou para o Denatran levar à XV Reunião do Cone Sul, em 28 de agosto em Santiago, no Chile, foi a da manutenção da largura e pesos atuais, sob a argumentação de que uma alteração dessa ordem iria provocar transtornos financeiros não só à indústria mas também aos transportadores que operam o transporte internacional.

Apesar da aquiescência dos outros países do Cone Sul à proposta argentina, Astor Nilton Schmitt, presidente do Simefre, lembra que "não há nenhuma restrição desses países à importação de nossas carroçarias de 2,60 m". O Ministério dos Transportes e Comunicações do Chile alterou, *inclusive*, em 17 de março passado, a resolução sobre o assunto, para permitir a largura de 2,60 m, devido à existência de 3 mil ônibus com essa dimensão em todo o país.

Porto Alegre: passagens por computador

Com inesperada cobertura da imprensa, que incluiu até um *insert* no "Jornal Nacional" da Rede Globo, foi inaugurado no terminal rodoviário de Porto Alegre (RS), no dia 16 de agosto, o primeiro serviço de reserva de bilhetes computadorizado do país. O sistema, que



Foto: Sérgio Brenner

Faraco e Azevedo inauguram o sistema

por enquanto só valerá para linhas intermunicipais, não terá a intermediação da firma Veppo e Cia. Ltda., concessionária da rodoviária gaúcha.

Com isso, deixa de ser cobrada do passageiro a taxa de administração de 11%, que faz parte do contrato que as concessionárias mantêm com o DAER — Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem para a exploração da venda de bilhetes de passagens. Fruto de um investimento de 1 milhão de BTN, o emissor computadorizado absorverá 40% do volume total de 20 mil passagens diárias e que representa as reservas antecipadas, que podem ser compradas com até trinta dias de antecedência.

A empresa Técnica Administração e Planejamento Ltda., responsável pela implantação do sistema, inaugura também outra novidade: a venda de bilhetes antecipados em postos descentralizados. O primeiro deles já está funcionando na Zona Sul de Porto Alegre. Há planos para a abertura de outras seis unidades, incluindo uma em Canoas, na região metropolitana da capital gaúcha. Tal decisão é baseada numa pesquisa junto aos usuários que identificou que 73,76% dos mesmos têm origem nos bairros e apenas 22,95% são provenientes do centro da cidade, onde se localiza o terminal.



A mesma tecnologia que produz os melhores pneus criou as piores condições de uso.

A Pirelli é a única empresa que testa seus pneus no seu próprio campo de provas, no Brasil, construído para reproduzir as mais severas condições que um pneu pode enfrentar. O resultado deste investimento são pneus com durabilidade e resistência cientificamente comprovadas.

A Pirelli complementa o aprimora-

mento de seus produtos com suas equipes de assistência técnica e oferece a mais variada gama de pneus do mercado.

Você pode encontrá-los em 1.500 pontos-de-venda em todo o país e nas melhores frotas.



COM PIRELLI VOCÊ SABE COM QUEM ANDA



Foto: Luiz Carlos Murauskas

Agora, os usuários terão opção de doze vôos diários com maior conforto

Fokkers da TAM operam na ponte aérea

Pela primeira vez em mais de trinta anos, uma empresa regional, a TAM, conseguiu romper o bloqueio das grandes companhias aéreas Vasp, Varig e Transbrasil e operar a ponte Rio—São Paulo e São Paulo—Rio. A meta da empresa é conquistar 9% da demanda anual, de 3 milhões de passageiros, e faturar, mensalmente, em torno de US\$ 1,5 milhão.

No dia 11 de setembro, dois aviões Fokker F-27, com 48 lugares cada, transitaram pela disputadíssima rota ao lado dos velhos Electra II. Para compensar a diferença de horário, quinze minutos a mais do que o tempo de percurso normal (cerca de 55 minutos), a TAM procurou agilizar o embarque e dedicar maior atenção aos usuários durante a viagem. Para tanto, recolheu, por meio de formulários, sugestões dos passageiros, que pagaram NCz\$ 340 pela viagem, preço igual ao da ponte aérea convencional.

A idéia de um cartão especial para os mais assíduos frequentadores da ponte aérea, que permitirá "livre acesso" ao embarque e débito em conta bancária, começa a ser estudada pela diretoria da

TAM.

Agora, a empresa realizará doze vôos diários, buscando não só mostrar eficiência operacional como também melhor qualidade de serviço, com café da manhã completo, *menus* leves nas refeições e drinques à tarde. Desde já, os passageiros da TAM desfrutam, em Congonhas e Santos Dumont, de salas VIP, com jornais, cafezinho e até telefone exclusivo.

Armadores não escondem as velhas rugas

Os preços exorbitantes dos navios brasileiros, em comparação aos cobrados no mercado internacional, foram uma das queixas amargas de José Carlos Fragoso Pires, presidente da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, durante o Encontro Nacional de Empresários Aquaviários, no Rio. Ele observou que um estaleiro sul-coreano terminara de assinar contrato para construção de dois navios *full-containers* de 2 690 TEUs cada um, por US\$ 50 milhões a unidade. "Enquanto isso", continuou, "temos notícia de que um estaleiro brasileiro estabeleceu preço em torno de US\$ 45



Foto: Arquivo TM

Pires: um navio custa US\$ 45 milhões

milhões para a construção de um navio de mil TEUs."

Apesar de concordar com aspectos gerais da política de navegação, o armador Arthur João Donato, presidente do estaleiro Caneco, retrucou: "A revista onde o Fragoso Pires leu a respeito do preço do navio estava velha... Os preços evoluíram muito além". Segundo Donato, a defasagem cambial hoje existente praticamente iguala os preços entre os navios construídos no Brasil com aqueles fabricados em outros países.

Curiosamente, armadores e exportadores, rivais tradicionais, trocaram até elogios durante o encontro. Marcus Vinicius Pratini de Moraes, presidente da Funcex — Fundação Centro de Estudos de Comércio Exterior, apontou como solução o não isolamento do Brasil dos principais centros consumidores mundiais na próxima década, vendo com bons olhos a existência de poucos portos, altamente eficientes, e uma cabotagem desenvolvida, para permitir a concentração da produção nesses portos. No fim da exposição, Pratini de Moraes foi elogiado por Meton Soares Júnior, presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima, por defender as mesmas idéias dos armadores, sem, contudo, discorrer sobre a controvertida política de fretes.



Foto: Arquivo TM

Valec desmente "traçado alternativo"

Norte—Sul não cortará sítio arqueológico

A Valec, empresa responsável pela construção da Norte—Sul, desmentiu categoricamente a notícia de que a ferrovia iria cortar, num trecho de 22 km próximo a Goiânia, recém-descobertos "sítios arqueológicos", datados de 1 140 anos atrás, e também mutilar a mata do Algodão e o morro de Santo Antônio, considerados importantes reservas da fauna e flora brasileiras.

"Ressaltamos que o Rima — Relatório de Impactos Ambientais, elaborado por sua equipe técnica, foi analisado e aprovado pela Semago — Superintendência Estadual do Meio Ambiente de Goiás, obtendo desse órgão, inclusive, a licença necessária para a execução das obras", informou Robson Pe-



Foto: Ronny Bläs

Nos trinta anos do Setcergs, Luft pregou uma federação representativa

reira, assessor de Comunicação da Valec, ao ser consultado por TM sobre o assunto.

Desse modo, a Valec desmente um "traçado alternativo" para a passagem da ferrovia na região.

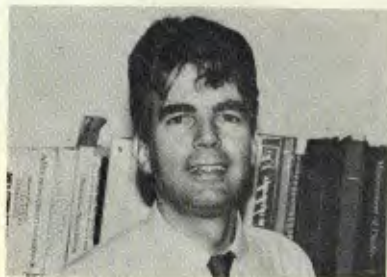
Gaúchos agora querem uma federação

Só faltam dois sindicatos para que o Rio Grande do Sul possa criar sua federação e congregar o transporte rodoviário de cargas dentro da mesma estrutura sindical vigente em diversos Estados. Isso poderá ocorrer até março do próximo ano, quando transportadores de Pelotas, Uruguaiana e Passo Fundo devem se juntar para criar sindicatos, como já haviam feito os de Porto Alegre, de Caxias do Sul e de Bento Gonçalves, para levar à frente essa idéia. Pelo menos é o que afirmou o presiden-

te do Setcergs, Romeu Luft.

Até há alguns meses, Luft se manifestava contrário à divisão dos sindicatos para criação de federações, como prega o presidente da NTC, Sebastião Ubson Ribeiro. Mas agora, com o argumento de que o Rio Grande do Sul reúne uma das maiores forças do setor, Luft se diz convencido da necessidade de ampliar a representatividade dos gaúchos. "Mas isso não significa que outros sindicatos devam ser pulverizados pelo Brasil, pois continuamos contra a regionalização indiscriminada", conclui.

Durante a homenagem pelos trinta anos do Setcergs, Romeu Luft justificou a idéia da criação da federação, afirmando: "Atingimos um estágio de amadurecimento que impõe nossa presença nas grandes discussões nacionais. Precisamos de uma federação forte, representativa, para defender nossos interesses na capital federal.



■ O professor e técnico em Logística Eduardo Mendes Machado tro-

cou a gerência de Materiais da Monsanto, onde trabalhou por quatro anos e meio, pela diretoria de Operações da DHL, empresa que lidera o mercado nacional de courier e serviço expresso.

■ A AABLC — Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso elegeu nova diretoria, cuja posse ocorreu em julho na sede da entidade no Rio de Janeiro. José Carlos Fragoso Pires, representante da Frota Oceânica Brasileira, é o

novo presidente.

■ A Fetracan — Federação das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas do Nordeste, que reúne os sindicatos e associações da Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí e Maranhão, empossou sua primeira diretoria em agosto, tendo como presidente o veterano sindicalista pernambucano Adalberto Bezerra.



Foto: Divulgação

Eduardo Machado, novo diretor da DHL

Fenavega demonstra sua força política

A recém-criada Fenavega — Federação Nacional das Empresas de Navegação, presidida pelo armador José Carlos Leal, da Netumar, já reúne cinco sindicatos baseados em quatro Estados (Rio de Janeiro, Pará, Amazonas e Rio Grande do Sul). Nos debates do Encontro Nacional de Empresários Aquaviários, realizado no auditório do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, no Rio de Janeiro, a nova entidade demonstrou sua força política. Durante dois dias, as doze comissões criadas para discutirem aspectos da produção de bens e serviços no comércio exterior brasileiro enumeraram um elenco de medidas destinadas a incentivar, desburocratizar e ampliar a atuação do complexo porto-navio.

Em síntese, as principais reivindicações foram as mesmas de anos atrás: privatização da estiva, maior apoio à cabotagem, autonomia financeira para os portos e tarifação real. Porém, o contexto mudou. Pela primeira vez, mais de quinhentos empresários ligados à navegação, indústria naval e comércio exterior reuniram-se num encontro nacional defendendo as mesmas idéias, que serão encaminhadas ao governo federal.

No momento, a Fenavega espera passar a fase de adaptação do novo governo para voltar à carga, com a promoção de um encontro de âmbito nacional, ampliando as bases de representação e de poder de persuasão.



Foto: Márcelo Vigneron

O armador Leal (Netumar) é o presidente

Duplicação da BR-116 ainda vai demorar

A esperada e sempre anunciada duplicação da BR-116, Régis Bitencourt, ainda vai demorar a sair do papel. O governo alega que terá de submeter o projeto ao Congresso Nacional e de aguardar recursos do Banco Mundial para financiar a obra, orçada em US\$ 225 milhões. José Laerte Araújo, secretário de Transporte Rodoviário do Ministério dos Transportes, afirma que o BIRD financia apenas 33% do total e exige uma contrapartida do governo e que o orçamento deste ano não prevê nada além de US\$ 50 milhões. Segundo Araújo, os recursos do selo-pedágio terão de ser divididos entre obras de manutenção e recuperação em todo o país e a retenção dos recursos pelo Tesouro Nacional e sua liberação sem correção monetária comprometeram grande parte do montante.

Como se não bastasse isso, outro entrave pode comprometer ainda mais o projeto: o BIRD está preocupado com o impacto ecológico que essa obra poderá provocar na serra do Mar e estaria recebendo pressões para financiá-la só depois de demonstrado que a duplicação não vai comprometer a natureza.

Transportadores gaúchos derrubam a concorrência

Pressões da Federação dos Transportes Rodoviários do Rio Grande do Sul conseguiram derrotar na Assembléia Legislativa gaúcha o projeto constitucional que

exigia a operação por duas empresas no transporte intermunicipal de passageiros em cidades com mais de 100 mil habitantes.

Pedro Teixeira, diretor da Planalto que, junto com a Ouro e Prata e Unesul, forma o mais forte grupo de transportadores intermunicipais do Estado, lembra que o Rio Grande foi dividido em linhas, cabendo algumas a cada empresa e que a mudança das regras inviabilizaria o serviço. Teixeira citou como exemplo as três grandes empresas que fazem a linha São Paulo—Rio de Janeiro, que tiveram de montar um consórcio, dividindo a receita, para sobreviver. Lembrou ainda que, entre Pelotas e Porto Alegre, havia três empresas operando e duas tiveram de sair para não irem as três à falência. Para Teixeira, a melhoria da qualidade do serviço não está na concorrência entre duas empresas em dificuldade, mas no fortalecimento do setor e na intensificação da fiscalização por parte do Estado.

DER mineiro vai punir o excesso de peso

Desde o dia 7 de agosto, o DER-MG está fiscalizando o excesso de peso nas rodovias federais e estaduais, aplicando multas e obrigando a retirada do excesso para autorizar o prosseguimento da viagem. Além das balanças fixas instaladas nas BRs 120 e 356 e MGs 050, 290 e 329, o governo mineiro está adquirindo balanças móveis para, a exemplo do que já existe em São Paulo, atingir outras rodovias onde a segurança do trânsito tem sido comprometida pelos buracos na pista provocados por excesso de cargas nos caminhões.