

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 362 - SETEMBRO/OUTUBRO 1994 - R\$ 4,00


Editora TM Ltda

F-2000, pesado
da Man lançado
na 55ª IAA



**Os novos
caminhões de
Hanôver**

POLÍTICA
As metas
de FHC para o
transporte

SEMINÁRIOS TM
Os avanços da
logística



**A estrada era ruim.
A junta não era Sabó.
Ainda bem que a paisagem era linda.**

**Peça perfeição.
Peça junta Sabó.
Junta mais.**



SABÓ
Juntas

REDAÇÃO

Editor
Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe
Valdir dos Santos

Redator Principal
Gilberto Penha de Araújo

Colunista
José Luiz Vítu do Carmo

Fotógrafo
Paulo Igarashi

Arte/Produção
Quatryx Produção Gráfica e Editorial Ltda.

Assistente de Arte/Produção
Lucy Midori Tanaka

Jornalista Responsável
Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

Impressão e Acabamento
Cia. Lithographica Ypiranga
Rua Cadete, 209
Fone: (011) 825-3255 - São Paulo-SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor
Ryniri Igarashi

Gerente
Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes
Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto

Representantes

Paraná e Santa Catarina

Spela Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704
CEP 80060-100 - Fone (041) 222-1766
Curitiba-PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações
Ivano CasaGrande
Rua Gonçalves Ledo, 118
Fone: (051) 224-9749 - Fone/Fax: (051) 224-5855
90610-250 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente
Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente
Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição
LOBBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

Assinaturas
Anual (doze edições) R\$ 40,00
Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso R\$ 4,00. Em estoque apenas as últimas edições.

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

Circulação: 18 000 exemplares
Registrado no 2° Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob n° 705 em 23/03/1963; última averbação n° 26 394 em 20/07/1988.
As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno.
Uma publicação de



Editora TM Ltda.
Rua Vieira Fazenda, 72
CEP 04117-030 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304** (Linha seqüencial)

Fax: **(011) 571-5869**

Telex: **(011) 35247**

C.G.C. 53 995 544/0001-05
Inscrição Estadual n° 111 168 673 117



Filiada à ANATEC e à ABEMD

Instituto Verificador de Circulação
Circula em Novembro/1994

Ano 32 - n° 362 - Setembro/Outubro de 1994
ISSN n° 0103-1058 - R\$ 4,00

SUMÁRIO

LOGÍSTICA

14 **Seminário internacional mostra o que vem por aí**
Conferencistas dos EUA conferem à Logística um peso importante na busca da excelência das empresas

55.ª IAA

22 **As principais novidades da Feira de Hanôver**
Entre os lançamentos das principais montadoras de caminhões, destaque para MAN, MB e VW do Brasil

POLÍTICA

26 **O programa de FHC para os transportes**
O presidente eleito promete incentivar a intermodalidade e a participação empresarial

PREMIAÇÃO

29 **TM presta homenagens aos transportes**
Melhores empresas, frotas mais bem-pintadas e Homem do Transporte'94 recebem troféus

INTERNACIONAL

34 **Peru volta a crescer após dez anos de crise**
Governo Fujimori ganha carta de fiança após golpe e fim do terrorismo, e dá ênfase ao transporte

Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS**EXPOBUS**

45 **Reação do mercado coincide com lançamentos**
Caio mostra monobloco, Thamco troca Scorpion por Dinamus, e Engerauto oferece Transport II

6.º ETRANSPORT

50 **Empresários pregam necessidade de melhorias**
O aperfeiçoamento do sistema passa pelo aprimoramento da legislação e das empresas

SEÇÕES

Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6 Rumos e Rumores - 43 Produtos - 44 Última Parada - 53

Capa: Divulgação

Homem do Transporte divide homenagem

Sinto-me honrado e agradecido por ter sido escolhido pelos leitores desta prestigiosa revista especializada para receber o título de 'Homem do Transporte/94'.

A honra se torna ainda maior por ter a indicação o aval da seriedade com que a **Transporte Moderno** se pauta nos meios editoriais.

Certamente, o honroso título se deve à consciência empresarial do transporte, que luta coesa para ocupar o lugar que lhe é devido no cenário nacional. Luta a que tenho a satisfação de estar presente por delegação dos meus pares do transporte, com os quais divido esta homenagem.

CLÉSIO SOARES DE ANDRADE

Presidente

CNT — Confederação Nacional dos Transportes
Brasília-DF

Jovens empresários pedem mais espaço

Recebemos o resultado da eleição para o Homem do Transporte de 1994 com muita satisfação. Satisfação por ter Carlos Alberto Mira — o coordenador do Comitê Nacional de Jovens em Transportes — ficado com o segundo lugar, perdendo apenas para o presidente da CNT, Clésio de Andrade.

Este resultado demonstra que a ala jovem do nosso setor emerge de forma clara e sólida, clamando com urgência pelo surgimento de novas e oxigenadas lideranças e, em consequência, por um novo perfil de representante para o nosso setor.

Posto isto, sugiro a TM que, ao editar a eleição do Homem do Transporte de 1994, relate com destaque a expressante votação recebida por Carlos Alberto Mira e as idéias que fizeram dele um legítimo líder empresarial dos transportes. Assim

sendo, clamo a este meio de imprensa especializada para que abra mais espaço aos novos valores e lideranças do nosso setor, as quais estão espalhadas por todo o Brasil, já prontas para assumir seu papel, somando com os mais experientes, para não deixarmos surgir um vácuo, como já começa a ocorrer nos sindicatos e nas associações locais.

FRANCISCO NOVAIS

Diretor Comercial

Transportadora Cardeal Ltda.

Recife-PE

Infelizmente, de acordo com o regulamento, a reportagem deve ser feita dedicando-se espaço predominante ao primeiro colocado. Mas, nem por isso, TM deixará de relacionar os mais votados. TM foi a primeira revista a abrir espaço para os jovens empresários. Certamente, não faltarão outras oportunidades para ouvi-los.

ASSUMA O CONTROLE DA FROTA DE ÔNIBUS!

GRÁTIS!

CAPA-FICHÁRIO
E DIVISÓRIAS

Assine hoje mesmo TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES e receba, mensalmente, planilhas de custos detalhadas e individualizadas por modelo de ônibus. Com as informações destas planilhas e a quilometragem dos ônibus, basta fazer cálculos muito simples para saber exatamente qual o custo de

cada veículo por mês ou por quilômetro! Resultado de mais de vinte anos de experiência em controle de custos, este serviço técnico exclusivo da Editora TM é a forma mais prática e inteligente para você assumir o controle total da sua frota de ônibus! Faça agora sua assinatura de TM OPERACIONAL/CUSTOS & CONTROLES. E faça seus ônibus renderem mais!

IDEAL PARA PREFEITURAS E PROFISSIONAIS
QUE TRABALHAM COM ÔNIBUS
DE TRANSPORTE URBANO, RODOVIÁRIO,
DE FRETAMENTO OU DE TURISMO!

FAÇA AGORA
SUA ASSINATURA! (011) 575-1304

TM OPERACIONAL
CUSTOS & CONTROLES

Editora TM Ltda

R. Vieira Fazenda, 72
V. Mariana — São Paulo — SP
CEP 04117-030



NEUTO

ESCREVE

FHC e o fundo

Ao assumir o governo, em 1º de janeiro do ano que vem, o presidente eleito, Fernando Henrique Cardoso, não encontrará, no setor dos transportes, um panorama muito diferente do herdado por Collor.

As pequenas melhorias correm por conta do modorrento processo de privatização de algumas estatais do setor, da atualização da CBTU, da concessão da exploração das primeiras rodovias federais à iniciativa privada e de oportunas alterações (ainda não completamente implantadas) nas legislações dos portos e do transporte interestadual de passageiros.

No mais, os últimos cinco anos viram apenas o agravamento do processo de decadência da infra-estrutura de transportes. Portos, hidrovias e ferrovias permanecem completamente órfãos de recursos, impedindo qualquer tentativa de intermodalidade.

Mais grave que isso: continuaram faltando recursos até mesmo para a conservação rotineira das rodovias federais. Um estudo divulgado recentemente pela Aneor — Associação Nacional dos Empreiteiros de Obras Rodoviárias revela que, de 1988 a 1992, o percentual de estradas em mau estado subiu de 11% para 33%,

índice que poderá ser engrossado, por falta de conservação, por outros 21% de estradas que, hoje, se acham em situação apenas 'regular'.

A política de desvinculação de recursos, adotada, na prática, desde 1976, e ratificada pela Constituição de 1988, destroçou as estradas, encareceu os fretes e aumentou a insegurança do transporte. Segundo a Aneor, quando o estado de uma rodovia passa de bom para ruim, o consumo de combustível dos veículos aumenta 58%, o número de acidentes cresce 50% e o tempo de viagem duplica.

Dados do Ipea mostram que, na década de 80, os prejuízos acumulados com o aumento dos custos operacionais, das perdas materiais e do consumo de diesel totalizaram US\$ 14 bilhões. Estima-se que, em 1966, o país perdeu 20% da safra agrícola, de 60 milhões de toneladas, devido à deficiência do transporte. As taxas atuais de acidentes chegam a dezesseite vítimas fatais para cada dez mil automóveis, quando nos Estados Unidos esse índice não passa de duas.

Para reverter essa dramática situação, a Aneor propõe ao novo governo a inclusão, na reforma constitucional, do restabelecimento da vinculação de recursos destinados aos transportes, a elaboração de um novo plano rodoviário nacional (articulado com um plano nacional de desenvolvimento) e a reestruturação do DNER.

Desse modo, acredita a entidade, o governo teria à disposição, finalmente, nos próximos quatro anos, os US\$ 9,7 bilhões necessários não só para a conservação de rotina das rodovias (US\$ 1,3 bilhão), a restauração de cerca de 20 000 km de estradas (US\$ 3 bilhões), a eliminação de pontos negros e a construção de novos acessos (US\$ 1,2 bilhão), como até mesmo para a construção de novos trechos e para fazer duplicações (US\$ 3 bilhões) ou para realizar obras de apoio a rodovias localizadas (US\$ 2,5 bilhões).

O programa de governo de Fernando Henrique para os transportes (veja reportagem nesta edição) dá prioridade às hidrovias, às ferrovias e à intermodalidade. Promete recuperar toda a malha rodoviária, privatizar o Lloyd, a Embraer, os portos e 5 a 7 mil quilômetros de rodovias. É, no entanto, completamente omissivo quanto à vinculação de recursos. Prefere confiar em outras fontes, tais como as reservas cambiais, o orçamento, os empréstimos externos, o capital estrangeiro e os fundos de pensão.

Mesmo que tudo isso dê certo, a fatia reservada aos transportes não passaria dos US\$ 14 bilhões. Ora, se só um programa razoável para se salvar as carcomidas rodovias já consome quase US\$ 10 bilhões, o novo governo faria bem se encampasse a mudança constitucional sugerida pela Aneor. Caso contrário, corre o risco de passar ao seu sucessor, no início de 1999, um sistema rodoviário ainda mais degradado do que aquele que encontrou.

Transporte perde e ganha com eleições

As eleições de 3 de outubro trouxeram algumas decepções e também surpresas agradáveis para o setor dos transportes. Geraldo Vianna, que coordenou informalmente a colaboração que os empresários carregaram para os candidatos, considerou lamentáveis algumas perdas. Entre elas, cita a do deputado Vítor Faccioni (PPR-RS), tradicional aliado do setor, e ainda no Rio Grande, os empresários Paulo Mincaroni, do PMDB, e Paulo Caleffi, do PPR, que não se elegeram. Em São Paulo, o ex-secretário Municipal de Transportes, Getúlio Hanashiro, e o empresário santista Bayard Umbuzeiro, ambos do PPR, ficaram de fora.



Alberto Goldman, reeleito pelo PMDB-SP

Em compensação, o setor apoiou candidatos vitoriosos, como, por exemplo, Alberto Goldman (PMDB-SP); Sílvio Torres, do grupo Irga, e Marcos Mendonça, ambos do (PSDB-SP); e José Carlos Tonin, do PMDB-SP. No RS, foi eleita a ex-ministra Yeda Cruzios, do PSDB, assim como o veterano Nelson Marchezan, do PPR. Em Pernambuco,



Nilson Gibson, eleito pelo PMN-PE

foi eleito Nilson Gibson, que se transferiu para o PMN. Em Minas, Vitório Medioli, diretor da Sada Transportes, do PSDB, também obteve vaga. Outra grata surpresa para o setor, segundo Vianna, foi a eleição do presidente da CNT, Clésio Soares de Andrade, para primeiro suplente de senador na chapa de Francelino Pereira (PFL-MG).

AUTÔNOMOS CEDEM A VEZ NA PRESIDÊNCIA DA CNT



Andrade: mais dois anos na CNT



José Fioravante, internado após reunião

Uma assembléia da CNT — Confederação Nacional do Transporte, no dia 6 de outubro, modificou os estatutos da entidade, para permitir a reeleição do presidente, acatou o pedido de renúncia ao mandato do presidente Clésio Soares de Andrade, que venceria só em dezembro de 1995, e reelegeu a diretoria atual por mais três anos.

Com isso, a classe dos transportadores autônomos perdeu a vez no rodízio de presidentes, estabelecido pelo estatuto. José Fioravante, presidente da Seção de Autônomos, candidato natural ao cargo na eleição de 1995, abriu mão da candidatura, indicando o nome de Clésio Andrade para continuar na presidência. Sua alegação, endossada pelos representantes dos autônomos, segundo informou Mariano Costa, presidente da federação dos autônomos do Rio Grande do Sul, foi a de que a classe não dispunha de um representante à altura para assumir o cargo, e, principalmente, para continuar o programa de implantação do Sest-Senat.

José Fioravante não pôde ser ouvido por TM porque, de acordo com sua secretária Heliana, estava internado desde a madrugada do dia 7, ao

retornar da reunião da CNT, com hemorragia abdominal, complicação de uma diverticulite crônica.

As decisões da assembléia começam a provocar reações entre os autônomos. Diumar da Cunha Bueno, presidente do Sindicam, o sindicato dos caminhoneiros do Paraná, criticou a atuação de José Fioravante na representação da classe e colocou em dúvida a lisura do processo de indicação do nome de Andrade. "Fioravante está desde há quarenta anos no sindicato, e a situação dos autônomos só tem piorado. Essa desistência cheira a maracutaia", denunciou.

Clésio Andrade não foi localizado por TM depois do dia 6, pois, segundo sua secretária Janaina, tirou férias. Mas uma fonte da CNT, que pediu para não ser identificada, confirmou que a proposta de mudar o estatuto foi da seção de autônomos, apoiada, posteriormente, pelos transportadores rodoviários de cargas. Ainda segundo essa fonte, Andrade não permaneceu no cargo por mais um mandato de três anos. Por isso, a eleição foi antecipada em um ano, e ele permanece à frente da CNT até 1988, quando será a vez do TRC indicar o presidente.



O Agrale 5000 recebeu inovações iguais às do 7500 na cabina e na suspensão

Agrale muda nomenclatura e atualiza caminhões

Depois de alterar a nomenclatura dos caminhões de quatro toneladas de 4000 para 7000, e de lançar o 7500, com motor turbo, a Agrale também altera os nomes dos modelos mais leves 1800 e 2000 para 4500 e 5000. Dessa maneira, os veículos passam a ser identificados pela capacidade máxima de tração, e não mais pelo peso bruto total.

A Agrale aproveitou a mudança para introduzir alguns aperfeiçoamentos já aplicados nos modelos de 7 t, como, por exemplo, molas parabólicas na suspensão dianteira. A fábrica substituiu as graxas por buchas de borracha nos mancais, o que contribui para aumentar a vida útil e para diminuir a frequência da manutenção.

Externamente, a cabina ganhou linhas mais arredondadas e pára-choques mais envolventes. No interior da cabina, o assento do motorista passou a ter cinco regulagens e volante espumado, e os pedais, um novo desenho.

Corredor de Santos em análise pelo Geipot

A série "Corredores de Transporte", do Geipot, lançou em outubro o relatório sobre o "Corredor de Santos", com base em informações de 1992, tendo em vista a preparação do transporte de grãos para as próximas safras com base num melhor aproveitamen-

to da infra-estrutura. Integrado pelos estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Goiás, e pela região do Triângulo Mineiro, o Corredor de Santos é constituído de malha multimodal, que termina no Porto de Santos. O estudo descreve a demanda, identifica os pólos de produção, localiza e quantifica a produção e o consumo, analisando os sub-sistemas de transporte, e faz recomendações para a obtenção de melhoria do aproveitamento.



Corredor de Santos: dados do transporte

NTC muda estrutura para ganhar mais dinamismo

Se o regime parlamentarista não passou no plebiscito de 1991 para o Brasil, acaba de ser implantado no âmbito da atual gestão do presidente Sebastião Ubson Car-



Domingos Fonseca: volta com poderes

neiro Ribeiro. A diretoria da NTC criou, no dia 28 de setembro, um grupo para comandar a entidade nas áreas técnica, política e institucional, marcando o retorno de Domingos Fonseca à direção da entidade. Criticado pelo presidente atual por ter deixado a NTC endividada com a realização do congresso da classe no navio Eugenio Costa, há dois anos, Fonseca foi nomeado vice-presidente para Assuntos Institucionais, e presidente da Seção de Cargas da CNT, neste caso, em substituição ao próprio Sebastião Ribeiro.

A vice-presidência para Assuntos Políticos foi concedida a Romeu Nercy Luft, diretor na atual gestão, e que tem trânsito fácil em Brasília. Flávio Benatti, 1º vice-presidente da NTC, acumula o cargo de vice-presidente de Assuntos Técnicos. Esta nova vice-presidência ganha mais força depois que foram ampliadas as atividades do Conet — Conselho Nacional de Estudos Tarifários, transformando-o em Conselho Nacional das Entidades Representativas. O novo Conet, além de absorver as questões tarifárias, tratará das demais entidades do setor.

Para financiar essa nova estrutura, uma reunião intersindical, realizada previamente, instituiu a obrigatoriedade de contribuição (a qual, até então, era voluntária) à NTC das entidades a ela filiadas, para a criação de um fundo especial. A diretoria da NTC não quis revelar a quantia que será arrecadada pelo novo fundo.

Contran aprova pneu *single* e suspensão a ar

O Contran — Conselho Nacional de Trânsito aprovou, no dia 23 de agosto, o uso do pneu extra-largo tipo 385/65 R22,5 em semi-reboques e reboques, com redução de quinhentos quilos no peso por eixo em comparação com os geminados, e os vinculou à suspensão pneumática em eixos em tandem. O conselho abre ainda a possibilidade de utilização de outros modelos de pneus e de suspensões, por meio de uma Autorização Provisória de Trânsito, condicionada à apresentação prévia de especificação técnica do equipamento e do pneu pelos fabricantes. Essa autorização é renovável a cada seis meses mediante relatório sobre desempenho do veículo.

Dessa maneira, o Contran acaata os resultados do laudo técnico elaborado pela EDE — Embraer Divisão de Equipamentos (ver TM 357, de abril de 94, na página 24), mas limita o peso máximo por eixo em 8 t (a Embraer o limitara em 7,9 t). Segundo o relatório de Maria Helena de Moraes, assessora do DNER, só a utilização de componentes mais leves na construção do semi-reboque, como, por exemplo, rodas de alumínio, suspensão pneumática e tanque em alumínio, permitem a diminuição da tara em 290 kg.

A suspensão pneumática em conjunto com pneus extralargos, segundo Maria Helena Moraes, é solução consagrada em vários países da Europa, e de utilização crescente nos Estados Unidos, e colocará o Brasil no nível dos países mais adiantados.

Eduardo Sakovic, diretor da Transpex, de Jacaréi (SP), e coor-



Contran aprova pneu 385/65 R22,5 com suspensão a ar, e eixo com menor peso

denador do grupo de empresas que financiou os testes, mostrou-se satisfeito com a notícia, mas considera que a aprovação dos pneus extralargos é apenas o primeiro passo. “O transporte de cargas está muito defasado em relação ao que se faz na Europa, onde o pneu *single* já é utilizado até mesmo nos caminhões leves; a suspensão pneumática é aplicada na totalidade dos caminhões; os semi-reboques já são dotados de freios a disco; e os pneus estão muitos anos à frente dos brasileiros.”

A assessora do DNER propôs ao Contran a criação de pistas experimentais para o desenvolvimento de pesquisas e de testes de novos equipamentos.

Irga Industrial produz guindastes para Munck

A divisão industrial do grupo Irga Lupércio Torres, instalada no bairro paulistano de Pirituba, começou a fabricar quatro linhas de guindastes sob licença da Munck: a veicular, para ser adaptada em caminhões; a linha viva, especial para uso na manutenção de fios de alta tensão, dotada de braço hidráulico com cesta na extremidade; a florestal, para ser utilizada na extração de madeira;



Guindastes Munck produzidos pela Irga

e a linha de plataforma hidráulica, constituída de rampa hidráulica instalada na traseira de baús para facilitar operações de embarque e desembarque de carga paletizada em terminais.

Montada inicialmente para produzir linhas de eixo e outros equipamentos auxiliares de carga superpesada, a Irga Industrial amplia sua gama ao produzir os implementos Munck desde sua estrutura metálica, e sua montagem mecânica e hidráulica, até sua adaptação aos veículos. Seu diretor, Daniel Coutou, informa que, até o final deste ano, a fábrica estará produzindo sessenta unidades por mês, graças à nova tecnologia de produção que está sendo implantada. A Munck continuará cuidando da comercialização dos guindastes com sua marca.

PISCA

■ Rüdiger Stump é o novo diretor da Lufthansa para São Paulo e o sul do Brasil, em substituição a Norberto Jochmann, que retornou à Alemanha. Stump, que fora gerente comercial da Lufthansa em São

Paulo, de 1983 a 1988, tinha sido transferido para o México e, depois, para Pádua, na Itália, de onde, agora, retorna ao Brasil.

■ A Aslog — Associação Brasileira

de Logística realiza, no próximo dia 22 de novembro, o III Normaslog, no Instituto de Engenharia, em São Paulo, cujo tema principal é a unitização de cargas no Brasil. Informações pelo fone (011) 570-9060.

Rimula Super MV. O super óleo do seu dia-a-dia.

Um super óleo merece uma super embalagem.

Rimula Super MV agora tem uma nova embalagem em plástico, projetada para garantir maior segurança e maior qualidade, além de tornar mais prático o manuseio.



Tecnologia por dentro e por fora.

Seu bico funil foi desenhado para evitar o derrame e oferecer maior aproveitamento.

E seu novo lacre inviolável é uma garantia de qualidade. A certeza de que você está levando um super óleo.

STANDARD OGI L V V

A Shell não tomou nenhum atalho para fazer de Rimula Super MV um super campeão das estradas.

Rimula Super MV foi pesquisado e testado em 13 laboratórios no mundo inteiro.

E para provar a sua qualidade e tecnologia na prática, rodou em estradas brasileiras 25.127 km sem troca, sob as mais duras condições.

Rimula Super MV mantém o motor mais limpo, aumenta a sua vida útil, facilita as partidas a frio e garante um desempenho seguro a qualquer tempo, em qualquer temperatura.

Para você pegar no pesado e agüentar o tranco na estrada, Rimula Super MV.

Para motores a diesel, turbo ou aspirados. O seu grande aliado.



Você confia, a Shell excede.



Foto: Arquivo TM

Costa e Angarita: ministeriáveis

Surgem os primeiros nomes para o MT

A bolsa de apostas para o ministro dos Transportes de FHC foi aberta mais cedo do que se pensava. Na ocasião de fechamento desta edição, apenas duas semanas após o primeiro turno, e com as eleições ainda indefinidas em vários estados, os primeiros nomes já começavam a circular.

Um consultor paulista, filiado ao PSDB, apontou para TM os nomes do ex-presidente da VASP durante o governo Montoro, professor Antônio Angarita, e do ex-presidente da CNT, Thiers Fattori Costa, que participaram ativamente da elaboração do plano de FHC para o setor. Pensando na privatização da Rede Ferroviária Federal, e na intenção do novo presidente de integrar os vários modais de transporte, o consultor também colocou fichas nos nomes do general Luiz Faro, ex-secretário de Jânio Quadros e antigo funcionário da Fepasa, atualmente assessoran-

do a presidência, e do consultor José Fernando da Costa Boucinhas, membro da Comissão de Desestatização do governo federal.

Mesmo temendo que as especulações tenham por objetivo 'queimar' eventuais candidatos, fontes da CNT confirmaram contatos sobre o assunto com a assessoria de FHC. E informaram que, além de Fattori Costa, a Confederação tem outros nomes de peso, como, por exemplo, o armador Metton Soares, ex-presidente da Fenavega, o ex-deputado Denisar Arneiro e o próprio presidente da entidade, Clésio Soares de Andrade, eleito primeiro suplente de senador na chapa de Francelino Pereira, do PFL mineiro.

Em Fortaleza, congresso dos recauchutadores

A ABR — Associação Brasileira de Recauchutadores promove, de 23 a 26 de novembro, no Centro de Convenções Edson Queiróz, em Fortaleza (CE), o Recapneus'94 — I Congresso Internacional dos Recauchutadores de Pneus do Brasil, com exposição anexa. A normatização da recauchutagem, a evolução tecnológica dos processos industriais, o mercado norte-americano e as perspectivas para a América Latina, os sistemas de custos para a recauchutagem, o controle dos resíduos sólidos não-biodegradáveis e o mercado de pneus novos são os principais temas das palestras.

Segundo maior mercado mundial de pneus reciclados, o Brasil tem, segundo os organizadores do congresso, os mais avançados processos tecnológicos na recauchutagem de pneus. Desse modo, a feira anexa exibirá os equipamentos e as técnicas mais avançadas na área.

Inscrições poderão ser feitas, e outras informações poderão ser obtidas, na Fioratur Agência de Turismo Ltda., pelo fone (0152) 31-2110 ou pelo fax (0152) 33-4212, em Sorocaba (SP).

CNT encaminha sugestões ao presidente eleito

O relatório "Brasil: Transporte para o Futuro", produzido em 1992 pela CNT — Confederação Nacional do Transporte, durante a gestão de Thiers Fattori Costa, estava para ser entregue, no mês de outubro, a Fernando Henrique Cardoso pelo atual presidente da entidade, Clésio Soares de Andrade. O objetivo da audiência com o presidente eleito, segundo a CNT, é oferecer uma contribuição da iniciativa privada para o programa de governo. Segundo fontes da CNT, a equipe técnica da Confederação estava preparando um documento de atualização do trabalho, a qual, no entanto, não deverá alterar muito o seu conteúdo.

Lançado em 12 de maio de 1992, na abertura da 1ª Conferência Nacional para a Integração e o Desenvolvimento do Transporte, em Brasília, na qual compareceu o então presidente Fernando Collor de Mello, o relatório da CNT analisa a evolução da economia, e faz, a partir daí, uma projeção de crescimento em três etapas: de 1992 a 1994, de 1995 a 2000, e até 2010.



Sugestões a FHC sobre os transportes



Carreta Nova Era começa a ser financiada para os transportadores autônomos

Translor lança carreta para seus autônomos

A Translor começou a vender, a partir de outubro, seu semi-reboque com carroçaria cegonheira, denominado Nova Era, para transportadores autônomos que prestam serviços para a empresa. Sob licença da Translor, a Três Eixos, de Caxias do Sul, já produziu noventa carretas e, a partir da oferta para terceiros, a meta é chegar a trezentas unidades. Seu preço varia de R\$ 18 mil a R\$ 25 mil, e a Translor está intermediando o financiamento do veículo com o Banco Nacional.

Projetada e construída para atender às novas exigências da indústria e de importadores de automóveis, a Nova Era, da Translor, tem sua estrutura sustentada em apenas um arco superior, que permite acelerar o carregamento, ao mesmo tempo em que o sistema eletro-hidráulico acelera as operações de carga e descarga com mão-de-obra reduzida, além de oferecer maior estabilidade ao conjunto graças ao acomodamento da carga em níveis mais próximos do chão.

Fiat transporta carros zero-quilômetro por trem

A Companhia Vale do Rio Doce, que administra a EFVM — Estrada de Ferro Vitória—Minas, assinou contrato com a Fiat Automóveis, de Betim (MG), para transportar quatro mil carros por mês, destinados à exportação para os portos do Espírito Santo. Segundo a direção da EFVM, o contrato tem duração de dez anos, e representa um acréscimo

de US\$ 4,1 milhões por ano à receita da ferrovia, ao mesmo tempo em que reduz, para a Fiat, em 10% a 15% os custos de exportação, além de diminuir para zero o índice de avarias, o qual, no transporte rodoviário, é, em média, de 1,5%.

Para executar o serviço, a Vale adquiriu setenta vagões cegonheiros com capacidade para transportar doze automóveis cada um.

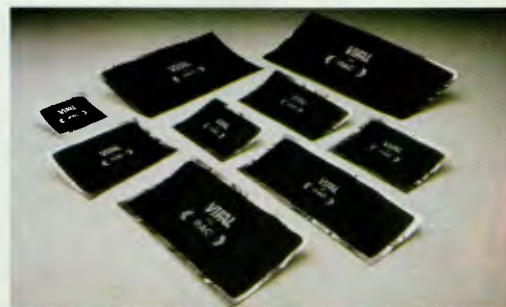
Nestlé exige Sider na distribuição urbana

Lançados dois anos atrás, os baús lonados da Toller chegam à distribuição urbana por via dessa mesma empresa. Com tecnologia e componentes importados da Inglaterra, os novos *local siders* mantêm algumas diferenças em relação aos modelos rodoviários. As cortinas correm sobre trilhos e são reforçadas internamente por telas de náilon para proteção contra roubo ou eventual acidente. Uma das vantagens apontadas pelo fabricante é a facilidade de acesso à carga pelas laterais e pela traseira, agilizando as operações de entrega.

A Nestlé, que tem exigido das transportadoras que lhes prestam serviço os baús lonados isotérmicos (dotados de refrigeração), agora também está solicitando a utilização dos *siders* na distribuição urbana. A Toller, segundo seu sócio Luciano Salama, pretende fabricar cinquenta unidades por mês até o fim deste ano, número que deverá duplicar a partir de 1995. Para isso, conta com um sistema de franquia. “Só os fornecedores da Nestlé devem comprar quatrocentas”, informa Salama.



O 3º MAIOR CUSTO DAS FROTAS



A VIPAL, líder em reparos a frio para pneus e câmaras, dispõe de uma linha completa de **MANCHÕES** para pneus radiais e convencionais.

Sua correta aplicação, devolve ao pneu condições normais de rodagem, prolongando sua quilometragem.

Com sua equipe de assistência técnica distribuída por todo país, a Vipal está pronta a prestar toda orientação para a melhor utilização de seus produtos.

Consulte a Assistência Técnica Vipal:
Porto Alegre (051) 222-0556 Curitiba (041) 346-4048
São Paulo (011) 829-8988 R. Janeiro (021) 264-9792
Recife (081) 461-1787 Belo Horizonte (031) 418-1400





Novo 1721 S.
Para não fazer
uma entrega
em prestações.



Mercedes-Benz 1721 S

No vai e vem de um dia de entregas, o que você espera de um caminhão é mais espaço para carga e maior rentabilidade. Então, vá de 1721 S da Mercedes-Benz. O pesado de cabina avançada,