

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL — ANO 25 — Nº 297 — OUTUBRO 1997 — R\$ 10,00


Editora TM Ltda.


ANOS



SALÃO DO AUTOMÓVEL

Caminhão faz a festa

CAXIAS DO SUL

A indústria subiu a serra

912, o novo
leve da Mercedes,
uma das atrações
do Anhembi



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 5/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 23 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 3,0 OTN () 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 _____

(carimbo da empresa)

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.

O TRANSPORTE URBANO DE CARGA GANHA UMA NOVA FORÇA.



CHEGARAM OS LEVES MERCEDES-BENZ



PARA LEVAR MAIS CARGA COM MENOS VIAGENS, OS LEVES MERCEDES-BENZ ESTÃO SOZINHOS.

Só os novos leves Mercedes-Benz reúnem mais capacidade de carga e mais potência com economia.

Eles trazem uma nova geração de motores, novo desenho da cabina, potentes freios a disco nas rodas dianteiras e chassis mais resistentes e flexíveis. Você pode escolher entre duas potências: motor turboalimentado, com 122 cv,

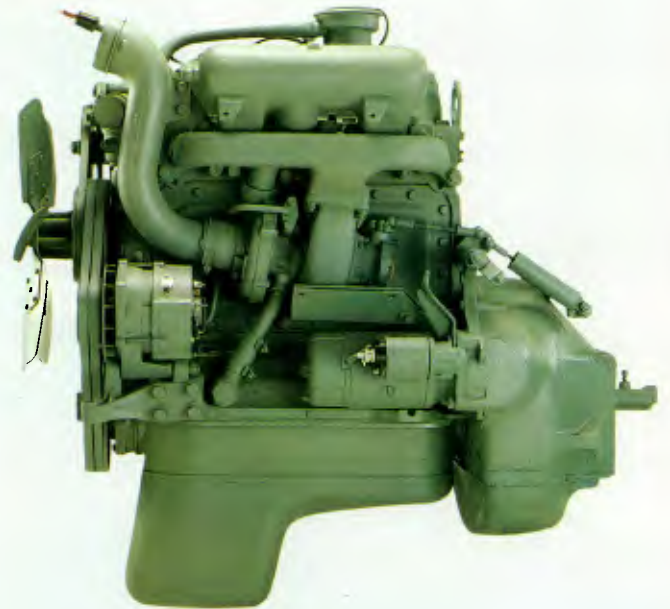
no modelo 912, ou de aspiração natural, com 90 cv, no 709.

Com os novos leves Mercedes-Benz, você vai e volta com mais rapidez, vencendo o trânsito difícil das ruas, entrando e saindo fácil de vagas e dos caminhos com pequenos raios de curva.

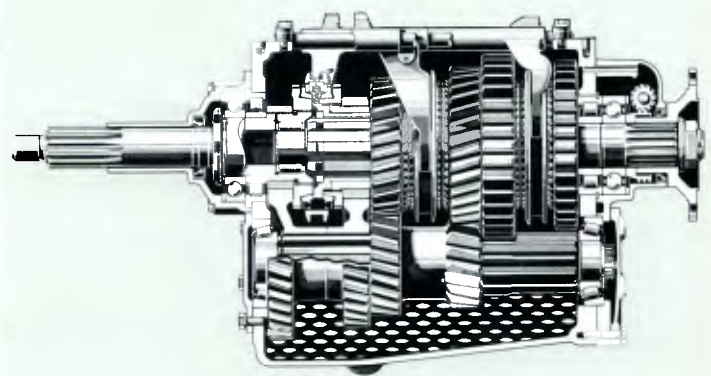
Enquanto os outros estão indo, os novos leves Mercedes-Benz já estão voltando.



O chassi dos novos leves Mercedes-Benz foi construído com travessas tubulares. É mais leve, resistente e flexível. A suspensão é composta de feixes de molas semi-elípticas e amortecedores telescópicos.



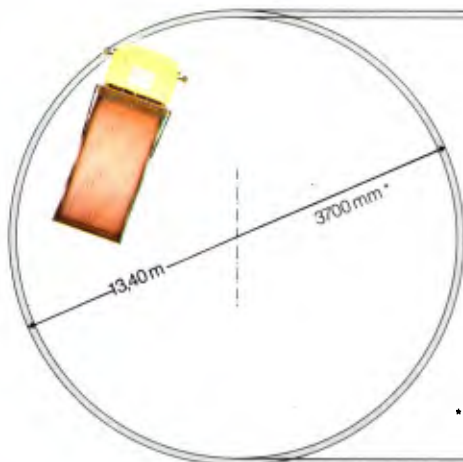
Uma nova força em motores: turboalimentado ou de aspiração natural.



O câmbio é bastante robusto no modelo 709 e no 912 é até superdimensionado. Isto assegura maior durabilidade e melhor aproveitamento da força do motor.







Os novos leves são dotados de grande agilidade. Seu círculo de viragem é dos menores.

*entre eixos - 709



Iluminação translúcida e regulável no painel de instrumentos.



Eixos mais robustos.



Freio a disco nas rodas dianteiras.



Cabina com desenho avançado, acabamento primoroso, segurança e facilidade para entrar e sair.

QUE PEGAM NO PESADO.





MERCEDES-BENZ

Só a volta do subsídio à energia viabiliza trolebus



Desde o 5º Encontro Nacional sobre o Sistema Trolebus, promovido em São Paulo pela ANTP, que as operadoras de transportes públicos movidos à eletricidade vêm-se articulando para resolver o problema dos elevados custos de energia.

O sistema trolebus quer a volta do subsídio de 80% que vigorou até 1987; integralização de energia (um só contrato para todas as subestações) e mudança nos contratos de fornecimento.

Na última reunião para discutir o assunto, realizada na sede da ANTP, com a presença do secretário de Transportes Ferroviários, do Ministério dos Transportes, Nélio Renaud, os representantes das várias empresas do sistema metroviário e ferroviário iniciaram um levantamento para elaborar uma proposta glo-

bal a ser levada ao DNAEE – Departamento Nacional de Águas e Energia Elétrica, órgão do Ministério das Minas e Energia.

Pedro Pereira Benvenuto, chefe de Assessoria de Transportes do Metrô de São Paulo e coordenador da reunião, acha que a raiz do problema é que o Brasil recebeu financiamentos externos para investir em energia, com o compromisso de cobrar tarifas reais. Já Roberto Bitu, diretor de Assuntos Regionais do DNAEE, declarou no Encontro Nacional que as tarifas estão abaixo dos custos desde 1979, gerando um prejuízo de US\$ 7 bilhões mais US\$ 26 bilhões em dívida externa. Defendendo a eficiência como forma de minimizar o problema ele já sinalizou o caminho das negociações ao lembrar: “O setor elétrico não tem competência para subsidiar energia.”

Protestos à privatização

Dirigentes sindicais avulsos e portuários de Santos, Rio de Janeiro, Vitória e Paranaguá e diretores da Confederação Nacional dos Trabalhadores Marítimos reuniram-se

em Santos, no dia 19 de agosto, para protestar contra o que consideram uma campanha aberta do governo federal, no sentido de privatizar os portos brasileiros.

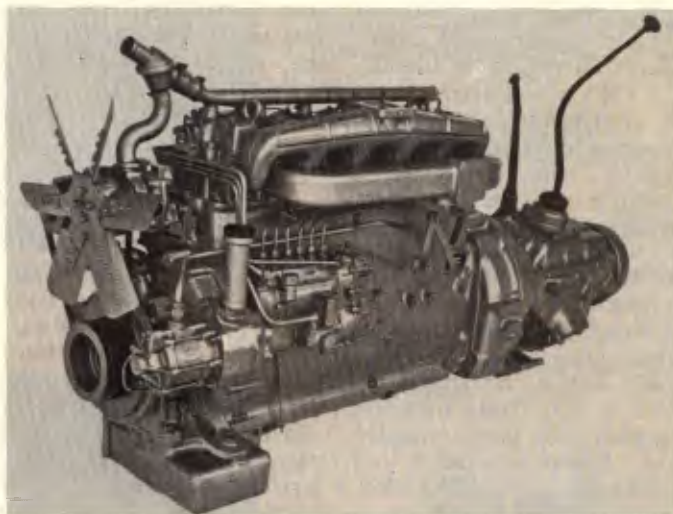
Ao final do debate foi

aprovada a divulgação de um manifesto de trabalhadores do sistema de transportes, elaborado pelo Pacto da Unidade e Ação – PUA, contra a proposta de privatização dos portos brasileiros.

Para o deputado Del Bosco Amaral, o processo de privatização do porto santista começou ainda durante a Velha República com a Dow Química. “Depois, já durante a Nova República, surgiram quatro terminais privados. A privatização dos portos vai continuar de maneira paulatina. Por isso, precisamos esquecer eventuais divergências políticas, para lutarmos juntos contra esse processo,” afirma Del Bosco.

O presidente do Sindicato da Administração dos Serviços Portuários, Benedito Furtado, também criticou as autoridades federais. “O que nós estamos vendo é que o governo está esculhambando o porto com uma política tarifária totalmente fora da realidade. Nos últimos dez anos, houve uma diferença brutal entre a inflação e o valor das tarifas, o que não aconteceu com outros setores, como energia e comunicações, cujos reajustes, no mínimo, acompanharam a inflação. Com isso, o governo tenta mostrar que a Codesp é inviável economicamente, para, depois, entregá-la à iniciativa privada.”

MWM anuncia produção de uma nova linha de motores



Decidida a reconquistar o mercado perdido nos últimos anos, a MWM prepara para o início dos anos 90, o lançamento de uma nova família de motores diesel de múltipla aplicação. Para o desenvolvimento desse projeto, por ora denominado X-10 e baseado em tecnologia nacional, a empresa ampliou sua equipe de engenheiros, técnicos e projetistas e fez do CAD/CAM sua principal ferramenta de trabalho.

O resultado serão motores de três, quatro e seis

cilindros, aspirados, turbina-dos e pós-arrefecidos, que têm como atrativos peso e dimensões reduzidas, maior cilindrada, potência e torque superiores aos da tradicional família MWM 229, lançada em 1977 pela empresa e aprimorada no decorrer dos anos. Segundo informações da fábrica, os novos motores estarão em conformidade com a legislação de emissão de poluentes atmosféricos que entrará em vigor nos anos 90. Os testes de campo estão previstos para o próximo ano.

Manifestação na BR-116 contra suspensão de obras



Durante uma hora de paralisação na BR-116, a Régis Bitencourt, no domingo 11 de setembro, os moradores da região de Juquitiba (SP) protestaram contra a suspensão do edital de concorrência (nº 03/88 do DNER) que duplicaria a rodovia no trecho entre São Paulo e Curitiba.

Com razão, os manifestantes, liderados pelo Movimento Pró-Duplicação da BR-116, lembraram que, dos 24 lotes anunciados pelo edital, no início do ano, a São Paulo restaram apenas dois lotes, situados em Embu-Itapecerica da Serra (10 km) e Juquiá-Registro (40,8 km). Havia a previsão, com autorização do governo, para as obras começarem a ser tocadas a partir de agosto, no caso, o lote dezesseis, localizado do km 413 ao 454, acesso à ponte do rio Ribeira (foto), no perímetro urbano de Registro.

“Em um momento tão importante, quando o presidente da República acaba de assinar o Pronast, visando a reduzir o número de acidentes nas estradas, não se pode conceber a paralisação das obras nas rodovias federais. Se não há recursos para consertar o

que já existe, então, não se deveria pensar em construir uma ferrovia (a Norte-Sul) que só servirá aos interesses de alguns”, brandiu Walmor Weiss, coordenador nacional do Grupo de Segurança em Transportes da NTC, presente ao ato.

Dez dias após a paralisação de obras do DNER (em 12 de setembro), o deputado Luiz Roberto Pontes, representante dos empreiteiros na Constituinte, defendeu a idéia de se criar um imposto sobre importação de petróleo e exportação de combustíveis, cujo recolhimento seria feito pela Petrobrás, com repasse ao DNER.

Como se sabe, com a Operação Desmonte foram suspensos 440 contratos firmados entre o DNER e as empreiteiras para conservação e construção de estradas. O corte de 80% das verbas do DNER para 1989, segundo a Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias, teria provocado a demissão de cem mil trabalhadores.

Contudo, o novo texto constitucional diz que a União não terá competência para dispor acerca de impostos incidentes sobre

serviços de comunicações e produção, importação, circulação, distribuição ou consumo de lubrificantes, combustíveis e minerais,

bem como de transportes. Diante disso, pergunta-se: não seria institucional a criação de um novo imposto para tal fim?

IRU aceita fazer seu 22º Congresso no Brasil em 1990

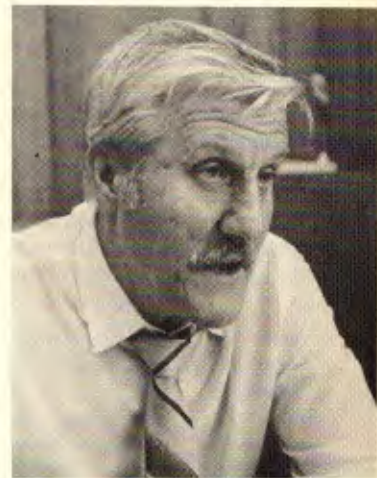
Pela primeira vez, desde que foi criada em 1948, a IRU - International Road Transport Union, promoverá seu congresso bienal na América Latina. Será em 1990, no Rio de Janeiro e deverá reunir perto de três mil empresários de transportes de todo o mundo, na expectativa de Thiers Fattori Costa, vice-presidente para Assuntos Internacionais da NTC. “O Brasil disputou a vez com a poderosa União Soviética”, conta Thiers, ao lembrar que nesses quarenta anos, o congresso só saiu uma vez da Europa. “Foi em 1982, quando se realizou no Canadá.

A IRU reúne 155 associações de transportadores de carga, passageiros e de carga própria de 56 países, entre elas, a NTC. Thiers disse que convenceu os associados da IRU a virem ao Brasil, pela sua franqueza. “Contei como é nossa realidade, confirmei as notícias de assalto aos turistas, o que mais amedronta os europeus, mas, naquela semana, um hotel de Paris havia sido assaltado, para minha sorte”.

Mas, disse que contou também que os brasileiros tinham muito que aprender com os empresários estran-

geiros. “Eles estão muito na nossa frente. Já não têm mais a preocupação com a concorrência dos transportadores de carga própria ou com os de passageiros. A IRU congrega a todos. A experiência de multimodalidades, o carnê TIR (conhecimento único válido para o mercado Comum Europeu), tudo isso precisa ser assimilado por nós”, exemplifica.

O programa e a data do 22º Congresso da IRU ainda não estão definidos, mas, segundo Thiers, deverá coincidir com o XI Congresso dos Transportadores, promovido pela NTC/Fenatac, na mesma data e local.



Air France rompe com Oremar

Sem explicar o motivo, a Air France cortou, a partir de 1º de outubro, o serviço de agenciamento de cargas da Oremar, sua representante comercial desde 1971, na região de Campinas (SP).

Antes do desligamento, as empresas ofereceram um pouco concorrido “coque-

tel de confraternização” à imprensa, dia 27 de setembro, no Hotel Vila Rica, em Campinas, onde os patrocinadores não conseguiram minimizar as razões do brusco rompimento. Até o convite aludia, com palavras amenas, ao fato: “No momento, formaliza-se uma nova etapa no relaciona-

mento entre estas empresas", afirmava.

Consultado por TM, Luís Michele, assessor da Presidência do Grupo Oremar, também não foi muito convincente: "Não houve nenhum tipo de rompimento. Mas, não estava fazendo muito sentido essa relação entre exportadores, agenciadores de cargas e a companhia aérea".

A região industrial de Campinas, fortalecida pelo desenvolvimento das cidades de Jundiá, Americana, Sumaré e Limeira, responde, hoje, por cerca de 70% das exportações brasileiras por via aérea. Indagado sobre o futuro de sua empresa, Michele foi taxativo: "Vamos nos dedicar à pesquisa de mercado, para preparar melhor as vendas". Tal atividade, segun-

do ele, corresponderia a "uma nova etapa de colaboração" entre a Oremar e a Air France.

Do lado da companhia aérea francesa, a relações públicas Madeleine Archer negou-se a dar maiores detalhes do rompimento. Preferiu afirmar que as exportações das indústrias na região de Campinas representam cerca de 25% da receita de fretes da companhia, nas linhas operadas no Brasil.

"A Air France vai criar lá um serviço de promoção e viabilizar uma operação autônoma de cargas", disse. A companhia aproveitou a ocasião para remanejar um de seus vôos habituais, no caso, o do cargueiro Boeing 747, com capacidade de transportar 110 t, semanalmente, na linha Campinas-Dacar-Paris.

Cortes pouco afetam Pronast

O corte no orçamento da União de 1989, equivalente a 1% do PIB nacional ou a Cz\$ 700 bilhões em junho, não prejudicará a implantação do Pronast - Programa Nacional de Segurança no Trânsito, lançado no dia 21 de julho pelo presidente Sarney.

De acordo com Luiz Carlos Santos Cunha, diretor do Denatran - Departamento Nacional de Trânsito, o único prejuízo causado ao programa foi na parte educativa e de treinamento de pessoal. "A educação para o trânsito por rádio e televisão deverá ser realizada pela inicia-

tiva privada, que poderá patrocinar campanhas. Já o treinamento de pessoal contará com o apoio de departamentos estaduais e municipais", acrescentou.

O diretor disse que o governo não interferiu no orçamento do Renavan - Registro Nacional de Veículos Automotores, que visa a informatização dos departamentos de trânsito no País. "Além disso, já existem estudos para estender campanhas educativas às escolas, repartições públicas e um trabalho de conscientização junto às Cipas das empresas".

DNER quer agilizar o RTB

Para agilizar o cadastramento do RTB - Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Bens - o DNER está promovendo uma campanha com a distribuição de folhetos explicativos em pontos estratégicos à atividade, como postos de gasolina e entidades de classe.

Até 31 de julho deste ano, foram emitidos 179 302 certificados, número muito baixo considerando a frota de caminhões, estimada pelo próprio órgão em cerca de um milhão de unidades.

"Eu tinha um RTB que mais parecia o Imposto de Renda de tão complicado. Eliminamos isso criando uma ficha mais simples, que pode ser entregue em qualquer posto do DNER. A partir desse mês, começamos a firmar alguns convênios com a NTC, Fenatac, federações e sindicatos, além das empresas de distribuição de combustíveis como Petrobrás, Shell, Ipiranga, Esso e Texaco, para que elas nos auxiliem nessa tarefa", explica José Francisco Azevedo, diretor de Carga do DNER.



Entre as dificuldades para atualizar o cadastro são apontados: os preenchimentos das guias de maneira incorreta, o que faz com que, de cerca de 120 mil inscrições, 30 mil sejam recusadas pelos computadores do DNER (que passou a fazer o serviço substituindo o Serpro); e a crônica falta de verbas com a distribuição do Fundo Rodoviário Nacional entre diversos órgãos e empresas públicas.

Esse problema das verbas poderá ainda ser mais agravado com a possível extinção do Imposto Único sobre Combustível e Lubrificantes no texto da nova constituição.

Criada federação em SC

Apesar do projeto e dos contatos mantidos para a criação de uma federação de transportadores de carga que reunisse os três Estados do Sul, acabou mesmo saindo sozinha a Fetransec - Federação das Empresas de Transporte de Carga de Santa Catarina.

De acordo com Paulo Ávila, presidente do Seveículos - Sindicato das Empresas de Veículos de Carga de Itajaí, isso se deu por motivos políticos, ou seja, não houve acordo com o Paraná e Rio Grande do Sul na formação de uma chapa única para a direção da entidade nem para a definição do local de sua sede.

A Fetransec, que tem como Presidente Edgar Thomsen, já recebeu sua carta sindical do Ministério do Trabalho enquanto que a Fetracan (Nordeste) aguarda a homologação da sua. Com a Fenatac, cuja tendência é ir perdendo base sindical até se transformar numa representação paulista, já são três federações filiadas à NTC que vem estimulando o aparecimento de representações do TRC.

A legislação, no entanto, exige cinco federações legalizadas para o funcionamento de uma confederação.

