

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 26 - Nº 295 - AGOSTO 1988 - Cz\$ 470,00

  
Editora TM Ltda

  
ANOS

## Os segredos das fábricas



Volkswagen 14-170

Step-Van, da Agrale



SEGURANÇA

## O exemplo japonês

ESSO-TRANSEPE

## Ligação perigosa?



Cargo cavalo mecânico 3224

**HOMEM DE TRANSPORTE**  
Uma cédula para  
você votar



# **RECAPAR COM TORTUGA É BRIGAR PELA ECONOMIA. SEM DESCER A BORRACHA.**

*Pneu é o segundo item mais importante nos custos de manutenção de uma frota, representando até 20% dos gastos globais. Portanto, quanto menos o pneu gastar, melhor para você.*

*O Pré-Moldado Tortuga leva em conta esta verdade na recapagem de pneus.*

*Ele garante a máxima quilometragem e o melhor desempenho.*

*Na hora de recapar, exija Tortuga. A verdadeira economia tem preferência.*



**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 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° \_\_\_\_\_ do Banco \_\_\_\_\_

em nome da EDITORA TM LTDA no valor de 2,3 OTN ( ) Solicito faturamento e cobrança bancária.

Nome \_\_\_\_\_ Cargo que ocupa \_\_\_\_\_

EMPRESA \_\_\_\_\_

Ramo de atividade \_\_\_\_\_ Fone \_\_\_\_\_

Quero o recibo ou a fatura. CGC n° \_\_\_\_\_

em meu nome

Insc. Est. \_\_\_\_\_

em nome da empresa

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

Editora TM Ltda  
Transporte Moderno

## 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.

# CÉDULA DE VOTAÇÃO

## HOMEM DE TRANSPORTE 1988

**transporte moderno**

Prezado Leitor:

DEVOLVA ATÉ 23 DE SETEMBRO

Estamos realizando uma eleição direta. Nela, nossos leitores vão escolher livremente o Homem de Transporte 1988. Seu voto é importante. Indique abaixo até três personalidades que, na sua opinião, mais se destacaram nacionalmente, este ano, no setor de transportes. Pode ser empresário, homem de governo, político, técnico, administrador de transportes ou presidente de entidade de classe.

**1. Nome** \_\_\_\_\_

Empresa / Entidade / Órgão \_\_\_\_\_

**2. Nome** \_\_\_\_\_

Empresa / Entidade / Órgão \_\_\_\_\_

**3. Nome** \_\_\_\_\_

Empresa / Entidade / Órgão \_\_\_\_\_

### INSTRUÇÕES

1. Não serão válidos votos dados às personalidades já eleitas nos últimos cinco anos. Na primeira eleição, em 1985, o Homem de Transporte foi o deputado federal Denisar Arneiro. Na segunda, em 1986, foi eleito o empresário Thiers Fattori Costa. Em 1987, foi escolhido o empresário Camilo Cola.
2. Cada nome só poderá ser votado uma única vez. Os nomes repetidos serão anulados.
3. Preencha, cole, dobre e coloque no correio antes de 23 de setembro.
4. Esta cédula de votação está sendo enviada a todos os leitores da revista TRANSPORTE MODERNO. Não serão fornecidas cédulas adicionais.
5. Não é necessário identificar o voto.
6. Os votos serão apurados, após o dia 23 de setembro, por uma Comissão Apuradora indicada pela revista TRANSPORTE MODERNO.
7. O Homem de Transporte 1988 será entrevistado na edição de novembro, que contará tudo sobre a eleição e relacionará os mais votados.

cole aqui

dobre aqui

ISR-40.3723/84  
UP - Central  
DR/SÃO PAULO

## CARTA-RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por  
EDITORA TM LTDA

05999 - São Paulo-SP

dobre aqui

### REMETENTE

Nome \_\_\_\_\_

Rua \_\_\_\_\_ nº \_\_\_\_\_

Bairro \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

--	--	--	--	--

## Volvo reúne imprensa para louvar iniciativa do Pronast



Embora não se considere a madrinha do Pronast – Programa Nacional de Segurança de Trânsito, lançado pelo governo Sarney no dia 21 de julho, a Volvo reuniu a imprensa no dia seguinte para louvar a iniciativa oficial e já anunciar as estratégias que desenvolverá em 1989, aprovado pelo governo, como o Ano Brasileiro da Segurança no Trânsito. A iniciativa partiu da Câmara Técnica instituída no seu Programa de Segurança nas Estradas.

Considerando que o país perde anualmente o equi-

valente a US\$ 2 bilhões por ano em consequência dos acidentes, a Volvo quer sensibilizar agora a iniciativa privada para obter êxito no ano que vem. O coordenador Técnico do Programa Volvo de Segurança nas Estradas Alan Cannell, enumerou uma série de sugestões que pretende apresentar nos simpósios regionais e nacional de segurança, às empresas industriais, frotistas, companhias de seguro, e suas entidades representativas. Entre as sugestões estão: o aproveitamento de marketing institucional das empresas e entidades, promoção interna de programas de prevenção, levantamento de pontos negros nas rodovias e realização de estudos visando eliminar riscos de acidentes. Além disso, a Câmara Técnica, que se reunirá em São Paulo no dia 23 de agosto, proporá a criação de um Instituto de Segurança de Trânsito, mantido pela iniciativa privada para elaborar estudos, pesquisas e projetos para servirem de instrumentos de pressão junto ao poder decisório.

## Aéreo perigoso terá norma

O transporte aéreo de produtos considerados perigosos e que, por isso mesmo, exigem embalagens especiais, terá, a partir do ano que vem, uma normalização baseada na legislação internacional. Para isso, foi criada uma comissão que está traduzindo do inglês as normas técnicas da ICAO – International Civil Aviation Organization. A tradução será enviada para aprovação pela ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas, após o que, o governo assinará acordo de utilização dessas normas, com os organismos internacionais que as instituíram.

As principais preocupações dos transportadores

aéreos dos produtos perigosos são com os custos das embalagens especiais, hoje importadas, para atender às normas internacionais, para os produtos de exportação. No período de janeiro a novembro de 1987, foram gastos US\$ 1,6 milhão em apenas dez tipos de embalagens especiais – existem mais de cem – para transporte de produtos alimentícios, farmacêuticos e químicos, conta José Moisés Arana, presidente da comissão e representante da ABTC – Associação Brasileira de Transitários de Carga.

Além de Arana, a comissão é integrada por representantes da Divisão de

## GM põe robôs na montagem

A General Motors iniciou em julho a instalação de robôs na seção de solda das cabinas de caminhões e picapes, em São José dos Campos, e deverá utilizar o mesmo sistema na nova linha de montagem de automóveis Kadett, na fábrica de São Caetano do Sul. A substituição da solda manual visa, segundo informações da fábrica, aumentar a qualidade da operação, posicionando os eletrodos de maneira correta em relação ao produto e permitir a regulagem específica de cada ponto de solda, tarefa impossível na solda manual.

A fábrica esclarece que o pessoal do setor foi redistribuído na fábrica e que o novo sistema foi desenvolvido na própria empresa, através do Grupo de Engenharia de Processo e Montagem e Automação. O pessoal de programação dos robôs e de manutenção também foi treinado na fábrica. A empresa não revela o custo dos robôs porque faz parte de um programa de investimentos iniciado em 1985, de US\$ 500 milhões.

## Vasp inaugura loja em BH

A Vasp, que criou uma Superintendência de Carga no início da atual gestão, visando aumentar sua participação nesse mercado, acaba de inaugurar uma loja especializada em Belo Horizonte.

Tendo absorvido um investimento de US\$ 150 mil, a nova loja é dotada de um sistema computadorizado, com três terminais de vídeo e uma impressora de etiquetas acoplado, que agilizará o tempo de despacho das mercadorias.

Além de um setor de embalagem com invólucros de diversos tipos e tamanhos para a facilidade dos usuários, a loja possui uma central telefônica para o atendimento de coletas a domicílio.

“A empresa já deteve de 3% a 5% do movimento de carga aérea e agora começa a retomar o crescimento nesse segmento. Das 1052 toneladas movimentadas nos primeiros quatro meses do ano, 375 foram através da Vasp. Pretendemos até o final do ano crescer 25% no mercado mineiro”, afirma José Sergio M. Fortes, Superintendente de Carga.



Carga Aérea do DAC, do CTA, da ABNT, da Varig-Cruzeiro, da Comissão de Artigos Perigosos da IATA, da Transbrasil, da

Vasp, da Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado e da Sociedade Brasileira de Profissionais de Embalagem.

## Metrô de superfície de Brasília continua no papel

O projeto para a construção do metrô de superfície de Brasília, desenvolvido pelo Instituto Mauá, de São Paulo e órgãos federais e encaminhado desde meados do ano passado ao Conselho de Arquitetura Urbana e Meio Ambiente do Distrito Federal, ainda não tem parecer final conhecido. Por outro lado, um de seus principais defensores, José Carlos Mello, secretário de Serviços Públicos, acaba de pedir demissão em caráter irrevogável. Sua saída é atribuída aos constantes adiamentos na construção da obra.

Segundo o projeto, o metrô de Brasília deveria ter 30 quilômetros de extensão – sem exigência de desapropriação de terras – transportaria 35 mil passageiros/hora entre a cidade-satélite de Ceilândia e a área central do Plano-

Piloto e custaria US\$ 15 milhões.

“Brasília tem a marca elitista, e a população pobre é deslocada cada vez mais para longe do centro”, diz José Carlos Mello, explicando que, por isso, toda a frota de 1 500 ônibus do local opera de forma anti-econômica, o que justifica a construção”.

O outro argumento usado em favor da obra é que a cidade é o centro das correntes migratórias do Nordeste, apresentando uma taxa de crescimento populacional de 6% a 7% ao ano, o que aumenta a demanda por transportes rapidamente, gerando graves problemas sociais.

José Carlos Mello acompanhou o Governador José Aparecido em diversas viagens internacionais com o objetivo de conseguir fundos para a construção do metrô brasiliense.

## Infraero investe Cz\$ 2 bi na infra-estrutura de Cumbica

A Infraero está investindo desde julho CZ\$ 2 bilhões no Aeroporto de Cumbica (SP) em obras de infra-estrutura, com recursos próprios, revelou seu presidente, brigadeiro Lauro Ney Menezes, em palestra na ABTC – Associação Brasileira dos Transitários de Carga, em São Paulo.

A empresa, criada em 1972, está há quatro anos sem necessitar de qualquer recurso do tesouro, sobrevivendo apenas das taxas cobradas nos 62 aeroportos – dos quais vinte internacionais – que administra, e por onde passam 97% dos passageiros e cargas do país.

Em 1987, passaram pelos 62 aeroportos, 41 milhões de passageiros e sessenta mil toneladas de carga. A previsão de Lauro Menezes é que, até o final deste ano, o crescimento



do movimento chegue a 6%, embora nos primeiros cinco meses de 1988, já tivesse aumentado 20%. Por isso a empresa pretende continuar investindo com recursos próprios.

## Dom Vital adota reboques no transporte de encomendas

Caminhão com reboque para grandes distâncias são comuns em países planos ou de modernas rodovias. Mesmo não sendo este o caso brasileiro, a Dom Vital decidiu experimentar o veículo no transporte de encomendas entre filiais de grande e pequeno ou médio fluxo de carga, em trajetos de até três mil quilômetros.

Para enfrentar as estradas brasileiras “inventou” o trator, transformando o cavalo mecânico Fiat turbo 190 em truque, repotenciado com motor Scania DS 11 intercooler que tem 333cv de potência a 2000 rpm e torque de 1236 NM a 1300 rpm. “Com tração 6x2, o caminhão foi equipado com baú de alumínio com, 47,5 m<sup>3</sup> de volume, adaptamos um engate de pressão, tipo ferroviário para tracionar um reboque

de dois eixos, equipado com o idêntico baú”, explica Antonio Mendes Costa, assessor de Tráfego.

Assim, a Dom Vital conseguiu espaço de 95 metros cúbicos de carga, o que antes só era possível com dois caminhões. “Com

o veículo combinado – ele não gosta da expressão Romeu-e-Julietta –, mantemos a mesma qualidade de serviço nas filiais de grande e pequeno fluxo de carga”, complementa João de Deus Carneiro Ribeiro, diretor Geral da empresa. A experiência começa com dez veículos que saem de São Paulo ou Rio para Goiânia-Brasília, Feira de Santana-Salvador, João

Pessoa-Recife, Imperatriz-Belém.

As adaptações foram feitas pela Iderol, que garante a segurança graças ao sistema de freios a ar integrado com o reboque. A capacidade de carga líquida é de 25 270, embora o tipo de carga da Dom Vital nunca utilize o total e o comprimento de 19,43m está nos limites da Lei da Balança.





## Contran quer painéis de advertência nas estradas

A Comissão Interministerial de Estudos da Régis Bittencourt, coordenada pelo Contran – Conselho Nacional de Trânsito, vem dando grande importância à proposta de se colocar painéis de estrada com mensagens de advertência ou informação sobre os pontos perigosos das rodovias, que seriam assinados por patrocinadores da iniciativa privada. Esta seria uma das soluções para reduzir o número de acidentes naquela rodovia, que liga São Paulo a Curitiba.

Alan Cannel, Coordenador Técnico do Programa Volvo de Segurança nas Estradas e integrante daquela comissão, afirma que esta solução é de baixo custo e fácil implementação. Segundo ele, ao patrocinar a produção de um painel ou *outdoor* com mensagem e local aprovados pelo DNER, o empresário terá, em contrapartida, a possibilidade de veicular o nome de sua em-

presa a um custo muito menor que em *outdoors* convencionais.

A idéia de utilizar painéis de estradas deriva da experiência européia em campanhas de segurança rodoviária ao longo dos últimos dez anos, segundo a qual os *outdoors* mostraram-se mais eficientes que qualquer outro meio de comunicação para a finalidade pretendida. Diz Cannel que “nossos contatos preliminares com possíveis patrocinadores mostraram grande interesse, especialmente se os temas puderem ser abordados usando a criatividade individual das agências publicitárias de cada empresa”.

Para Cannel, esta solução pode ser adotada em todas as rodovias brasileiras, tendo em vista provável oficialização de 1989 como “Ano Brasileiro da Segurança no Trânsito”, com a vantagem de viabilizar uma campanha nacional a custo “quase zero”.

## Em outubro, um novo Salão, com o apoio da indústria

Numa promoção da Alcântara Machado Comércio e Empreendimentos Ltda. será reeditado de 13 a 23 de outubro, no Parque Anhembi, em São Paulo, o Salão do Automóvel e Autopeças 88.

Realizado pela última vez em 1986, o 14º Salão do Automóvel não contou com a participação da indústria automobilística nacional devido a um desentendimento entre a empresa promotora e a Anfavea – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – tendo na ocasião se denominado internacional e apresentado 59 modelos de veículos produzidos no exterior.

Agora, as negociações com a Anfavea já estão na reta final e tudo indica que os lançamentos da indústria automobilística, feitos tra-

dicionalmente no mês de setembro, estarão presentes no Salão.

Segundo a Alcântara Machado, cerca de trezentas empresas dos setores de assessorias, náutica, motos, fora-de-série, além dos ligados à Anfavea e ao Sindicato estarão expondo seus produtos no Anhembi.

O m<sup>2</sup> para os estandes está sendo comercializado a 7 OTNs para os associados da Anfavea e Sindicatos e a 8,8 OTNs em média para os não-associados. Ainda não foram definidos os horários de funcionamento, mas deverão ficar entre às 14 h e 23 h, informa Evaristo S.A. Nascimento, diretor da empresa promotora, que aposta no sucesso do Salão, prevendo a visita de 600 a 700 mil visitantes.

## Produção de pesados cresce

A produção mundial de caminhões (de 16 t para cima) atingiu no ano passado 407 079 unidades, tendo sido 12,8% maior do que a do ano anterior, que foi de 361 068. Mas ainda assim ficou mais de cem mil abaixo do recorde registrado em 1979, quando foram fabricados 508 mil caminhões.

O maior volume ficou na Europa e a maior fábrica continua sendo a Mercedes-Benz, responsável por 10% da produção mundial. Mas seu crescimento foi inferior a 2% em relação ao ano anterior. O maior crescimento da produção foi apurado no Ja-

pão: 25% sobre o total produzido em 1986. Em segundo, a América do Norte, com uma evolução de 18,8% e a América do Sul sofreu uma queda de produção de 3,6%.

A segunda maior produtora de caminhões no ano passado foi a Internacional (EUA), produzindo 35 325 unidades. Em terceiro, o grupo Volvo, com 28 776 e em quarto, o grupo Saab-Scania, com 27 261.

Produtores	1987	1986
Europa Ocidental	169 053	160 706
América do Sul	13 726	14 244
América do Norte	159 635	134 370
Japão	64 675	51 748
Total	407 079	361 068

Fonte: Saab-Scania

## Grupo TNT expande atividade



O grupo australiano TNT, que mantém nove empresas de diferentes especialidades de transporte de carga no Brasil, decidiu expandir suas atividades para a América do Sul, tendo a filial brasileira como central de operações. O programa de investimentos, que deverá começar em 1989, ainda depende de um projeto que deverá ficar pronto em sessenta dias e está sendo elaborado pela direção da TNT Brasil. Nela deve constar instalação de filiais e a Argentina pode ser a primeira delas, além de operações de transporte doméstico e internacional, integrando os países escolhidos e o Brasil.

O anúncio foi feito em São Paulo, pelo presidente mundial da TNT, Peter Abeles, que esteve visitan-

do a filial com o diretor financeiro do grupo, David A. Mortimer, na primeira semana de julho. Para Abeles, na década de noventa o maior crescimento de transportes será na América Latina “e nós queremos estar prontos para participar dele, disse ao lembrar que a TNT está em expansão no mundo inteiro, onde mantém filiais em vários países. Só na Europa, são dezessete.

A filial brasileira participa hoje com 1% do faturamento total do grupo e com os novos investimentos a TNT buscará dobrar essa participação. Nesse programa consta também a expansão das operações no Brasil, onde serão aplicados recursos no aumento da frota, particularmente nos serviços expressos”, adiantou.

## Glozada despesa de leasing

O Primeiro Conselho de Contribuintes do Ministério da Fazenda vem desclassificando, sistematicamente, os contratos de leasing prevendo valor residual ínfimo para a opção de compra e elevadas prestações nos primeiros meses. Com isso, o contribuinte não mais poderá deduzir do lucro tributável as prestações pagas.

Eis um acórdão típico sobre o assunto:

“A concentração do valor das prestações nos doze primeiros meses, de modo a atingir cerca de 80% do valor dos contratos, mais a fixação de va-

*lor residual ínfimo, em flagrante desproporção com o preço de aquisição dos bens junto ao fabricante, e das prestações “leasing”, mais ainda o fato de os prazos dos contratos serem muito inferiores à expectativa do tempo de vida útil dos bens, desvirtuam a essência do contrato de leasing e dos princípios em que se assenta, convertendo-o, na realidade, em contrato de compra e venda a prazo, não obstante a roupagem formal de “leasing” financeiro. Indedutíveis, por conseguinte, as prestações pagas a título de arrendamento mercantil.”*

## Montadores abastecem Renavam

A partir do dia 30 de julho, o Renavam – Registro Nacional de Veículos Automotores – começou a ser abastecido diariamente pelas montadoras ligadas à Anfavea – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, à Abraciclo – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas e Bicicletas e à Anfir – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários.

Resultado de um acordo assinado entre o Ministério da Justiça e as três entidades, essa primeira fase do programa, conhecida como pré-cadastramento, centralizará no Serpro – Serviço de Processamento de Dados, no Rio de Janeiro, as seguintes informações sobre os novos veículos: número de identificação, marca/modelo, combustível, potência, código de cor, destino de faturamento, número do motor e da caixa de câmbio, eixo tração/diferencial, carroceria/cabine, CPF/CGC, fabricante e data-movimento.

Assim, imediatamente após o faturamento, as montadoras atualizarão os dados da Serpro via trans-

missão de dados diretamente ou utilizando os terminais instalados no Denatran – Departamento Nacional de Trânsito.

A idéia é informatizar a longo prazo todos os Detrans do país, e utilizar desde já os dados estaduais concentrando-os numa base nacional que servirá como instrumento de controle da frota e coibição dos roubos, auxiliando os proprietários no caso de retomada dos veículos.

Como medida complementar, o Ministério da Justiça pretende colocar à disposição dos proprietários um serviço telefônico especial em Brasília para registro dos roubos de veículos. As ligações serão gratuitas e permitirão armazenar informações úteis no trabalho de busca das autoridades.

O Renavam prevê ainda outros seis módulos: Controle de Transações com o Veículo (mudança de propriedade, características, etc.); Controle de Infrações de Trânsito; Veículos Roubados e Furtados; Controle de Fronteiras; Geração de Estatísticas e Gerenciamento dos Dados, que deverão ser implantados paulatinamente.

## LEGISLAÇÃO

• Decreto nº 96 044, de 18 de maio de 1988, aprovou o novo regulamento para o transporte rodoviário de produtos perigosos.

• Decreto-lei nº 2 448, de 21 de julho de 1988, alterou o Código Nacional de Trânsito, elevando as penalidades para as infrações de trânsito.

• Decisão nº 05 do

Contran, de 13 de julho de 1988, após emenda do deputado Federal, Denisar Arneiro, suprimindo do texto da nova Constituição a expressão “nas rodovias e ferrovias federais”, no inciso XI do artigo 22. Mantida tal expressão, Estados e Municípios poderiam fazer suas próprias leis de trânsito.

## PESSOAL

Wladimir Bresciane Lobo acaba de assumir a Superintendência do Aeroporto de Congonhas. Aviador da reserva, formado pela Escola da Aeronáutica em 1955, ele esteve durante quatro anos na Empresa brasileira de Infraestrutura Aeroportuária – Infraero – como gerente de Operações de Viracopos e Chefe de Segurança na regional de São Paulo.

\* \* \*

A OTM – Associação Nacional de Operadores Multimodais e Transitários fundada em 1980, elegeu nova diretoria para o biênio 1988/90. O novo presidente da entidade é Hugo Maia de Arruda Pereira, da Comissária de Despachos Itápolis Ltda e o vice-presidente, José Roberto França Mesquita, da Mesquita S.A. Transportes e Serviços. Foram renovados ainda os cargos de 1º e 2º tesoureiros e dos vice-presidentes: de operações nacionais e internacionais.

\* \* \*

Com nova Diretoria, a AABLC – Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso – continua a impulsionar o desenvolvimento da Marinha Mercante. José Carlos Fragozo Pires, da Frota Oceânica Brasileria S.A. foi eleito presidente e Gonçalo Borges Torrealba, da Companhia Paulista de Comércio Marítimo, vice-presidente da gestão atual, que durará até junho de 1989.



Mats-Ola Palm, presidente da Volvo do Brasil, a partir do segundo semestre dedicará parte de seu tempo à Volvo Car Corporation, da Suécia, onde assumirá, em janeiro de 1989, o cargo de vice-presidente. Depois de trabalhar treze anos na IBM, o engenheiro Mats-Ola Palm ingressou na Volvo Parts Cooperation em 1979 como vice-presidente de marketing e quatro anos depois, assumiu o mesmo cargo na Volvo Truck. Transferido para o Brasil em 1986, como vice-presidente da subsidiária, chegou à presidência no segundo semestre do mesmo ano. O presidente da Volvo do Brasil será indicado em futuro próximo. Assim, a partir de junho, Karlos Rischbieter, presidente do Conselho de Administração, terá uma participação mais ativa nas operações da empresa.

# Novo Cargo 1618-T Finame. Equipado com juros mais baixos e prazos mais longos.

É o único caminhão de sua classe que pode ser comprado através da Finame, com financiamentos de longo prazo e juros bem mais baixos.

É a sua chance de ter o novo Ford Cargo 1618-T, o caminhão mais moderno do País.

Equipado com o motor Ford Diesel Turbo 182cv, caixa de câmbio de 6 marchas, todas sincronizadas, e eixo traseiro de dupla velocidade, proporcionando 12 marchas e melhor desempenho.

Cabine moderna, avançada e confortável, direção hidráulica progressiva, freios a ar e o chassi mais resistente do mercado.

E você ainda conta com o competente serviço de assistência técnica especializada, mobilizando os 252 Distribuidores Ford de todo o País.

É a Ford na estrada pra valer.



Aqui você encontra tudo o que o seu caminhão precisa.  
São 252 extensões da própria Ford em todo o País.

**FORD CARGO**  
CAMINHÃO PRA VALER.



# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL  
ANO 26 - N: 295  
Agosto de 1988 - Cz\$ 470,00  
ISSN n: 0103-1058



## A Esso acusada de favorecer "testa-de-ferro"

Os transportadores de carga líquida acusam a Esso de utilizar a Transdepe como "testa-de-ferro" no transporte de combustível. A Esso nega a acusação e se diz vítima de calúnia. Página 26

## Um segundo semestre cheio de novidades

O principal lançamento do segundo semestre é o leve da Mercedes-Benz. Mas, haverá novidades também na Volkswagen (que prepara o 14170), Ford (como 2218 trucado e o 2218T), Agrale e Alfa Metais. Página 46



## Uma questão de segurança nacional

Tratar os problemas de trânsito como assunto de segurança nacional e investir fortemente na educação foram as armas utilizadas pelo Japão para reduzir o número de acidentes. Página 52



### E mais...

Scania sueca sai da crise e volta a crescer .....	13
O transporte nos Estados Unidos .....	20
Natal confirma as virtudes do ônibus a gás .....	36
O moderno TGV francês, o trem do futuro .....	39
Transportadora própria, uma boa opção .....	60
Porque a Rede perde carga para o caminhão .....	64
Abifer quer mudar a imagem das ferrovias .....	74

### Seções

Atualidades .....	3
Neuto escreve .....	9
Mercado/novos .....	66
Mercado/usados .....	70
Produção .....	72
Produtos .....	73



CAPA: Novos caminhões nacionais. Foto Robson Martins (VW), Marcelo Vigneron (Ford) e Ryniti Igarashi (Agrale)



Editora TM Ltda

Sócios-quotistas: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi e Vito do Carmo

Sócios-gerentes: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi

## transporte moderno

### REDAÇÃO:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis

Editora assistente: Valdir dos Santos

Redatores: Elcio Santana e Gilberto Pehna

Caderno São Paulo: Francisco Célio dos Reis (redator)

Colaboradores autônomos: Marco Piquini (Londres), Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antônio Arnaldo Rbormes (pesquisa), Franz Keppler, José Elídio da Fonseca, Marco Antônio Damy e Sara Sales (São Paulo), Edson Carpentieri (Santos), Lívia Maria Almeida (Rio de Janeiro) e Orides Cantoni (Porto Alegre).

Fotografia: Robson Luiz Martins (coordenador), Marcelo Vigneron, Sidney Guarnieri, César Lima e Vânia Coimbra (colaboradores autônomos).

Mercado: Jorge Miguel dos Santos (assessor Econômico).

Revisão: Margarida Bezerra Leite

Arte e Produção: Quatryx Produção Gráfica e Editorial Ltda.

Jornalista Responsável: Neuto Gonçalves dos Reis (MTB n: 8538)

Composição e fotorlias: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 665/675 - 2º - fone: 270-6022 - São Paulo - SP.

Impressão e acabamento: Cia. Lithographica Ypiranga, rua Cadete, 209 - fone: 825-3255 - São Paulo - SP.

### DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi

Gerente: Marcos Antônio B. Manhanelli

Representantes: Carlos A. B. Criscuolo e Adilson Teixeira

Coordenadora: Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Representantes para Santa Catarina e Paraná: Spala Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulin) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (041) 225-1972 - Curitiba, PR.

### International Advertising Sales Representatives

Coordinator For International Advertising: Brazmedia Overseas, 54 Queens Road Waltham Cross, Hertz, England, Phone 76 3435 U.S.A.; The N. de Filippes Corporation 383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone 30 7686; Telex (23) 236869

### ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

Rua Vieira Fazenda, nº 72 - fones 575-1304/575-4236/572-8867/575-3983

CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia S. Pereira  
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira  
Distribuição: Distribuidora Lopes



### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): 2,3 OTNs. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Vieira Fazenda, nº 72 - fones: 575-1304/575-4236/572-8867/575-3983 - CEP 04117 - São Paulo, SP

Preço de exemplar avulso: Cz\$ 470,00. Edições Especiais: Cz\$ 700,00. Temos em estoque apenas as últimas edições.

### TELEFONES:

575-1304 575-4236

572-8867 575-3983

TELEX (011) 35247



TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes. É enviada mensalmente a 20.000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrado no 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.554/0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673. As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente, as mesmas de Transporte Moderno. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.

## Enfim, uma lei viável



Em outubro de 1983 o decreto 88 821, regulamentando o transporte de produtos perigosos, baixado pelo presidente Figueiredo, despertou, entre as indústrias químicas e transportadores especializados, reações que variaram da ira ao ceticismo.

Quase cinco anos depois, o decreto 96 044, de 18 de maio de 1988, trazendo uma nova disciplina para esse perigoso transporte, está sendo recebido com bastante naturalidade e até com alguns aplausos.

Para essa saudável mudança contribuíram vários fatores. Acuado pela multiplicação dos acidentes, num setor até então sem lei, um dos pecados capitais do governo, na tentativa inicial de regulamentar o assunto, foi a pressa. A própria natureza do regime político da época, ditatorial e tecnocrático, dificultou um debate mais amplo do problema. A alardeada participação dos setores interessados limitou-se a uma consulta escrita sobre um anteprojeto já pronto, com prazos muito curtos para se pronunciarem sobre assuntos bastante complexos.

O resultado, naturalmente, não podia ser outro. Um decreto impraticável sob certos aspectos, exageradamente rigoroso em outros e, sobretudo, tendencioso, por concentrar o peso das penalidades nas costas do transportador.

Mas, embora nunca tenha saído do papel, o decreto de Figueiredo, com suas exigências descabidas e suas multas assustadoras, teve o mérito de mobilizar os interessados e colocar a questão na ordem do dia. Com o passar do tempo, na medida em que os problemas eram debatidos, os transportadores foram descobrindo que era possível exercer sua atividade sem atentar contra o meio ambiente e a segurança da comunidade.

Os ares da "Nova República" e o clima de constituinte vivido pelo país facilitaram a busca de uma legislação mais viável. Fruto de um longo trabalho coordenado pelo Geipot, o novo regulamento, sem dúvida, abranda algumas disposições draconianas da disciplina anterior.

O uso do tacógrafo, por exemplo, fica restrito ao transporte de produtos a granel. Cai o inútil Certificado de Despacho e Embarque, substituído pela

nota fiscal do produto, contendo nome, número, classe e subclasse de risco da mercadoria. Os produtos extremamente perigosos deixam de existir e de exigir escolta obrigatória ou transporte em vias restritas. Agora, passam a ser chamados de produtos que oferecem "riscos por demais elevados", para os quais pode ser exigido "acompanhamento técnico especializado". Foi revogada também a obrigação de o transportador comunicar seus itinerários com 72 horas de antecedência.

Um grande número de exigências da legislação anterior, no entanto, foram mantidas e até ampliadas. Agora, por exemplo, é proibido utilizar o mesmo tanque para transportar produtos perigosos a granel e mercadorias destinadas ao consumo animal ou humano. As elevadas multas, antes tendo como alvo apenas o transportador, poderão alcançar também o expedidor ou o importador da mercadoria. O acondicionamento adequado da carga (especialmente da fracionada) e a informação correta (rótulos de risco e ficha de emergência) passam a ser tão importantes quanto a manutenção do veículo, a seleção do motorista ou o zelo pela segurança no transporte.

Finalmente, o governo tem nas mãos um dispositivo adequado para controlar o transporte dos produtos perigosos. Mas, para que esta não se transforme em mais uma lei que não pegou, deve colocá-la imediatamente em prática. Afinal, em qualquer país civilizado, ao lado da indispensável conscientização, a punição exemplar tem-se revelado arma eficiente para combater os delitos do trânsito.