

# transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 355 - JANEIRO/FEVEREIRO 1994 - CR\$ 2.500,00



Editora TM Ltda



## O NOVO CIFERAL RODOVIÁRIO



O cara-chata  
da Mercedes

PESADOS  
Os segredos  
da boa compra

MANUTENÇÃO  
Virtudes da  
terceirização

ENTREVISTA  
Margarida  
Coimbra



# EVOLUÇÃO ACIMA DE EVOLUÇÃO.

A mais tradicional e avançada  
marca de empilhadeiras  
lança uma nova série na faixa de  
2.250/3.000 kg.  
Mais moderna. Mais eficiente.  
Mais rentável.

## XM: EMPILHadeira MUNDIAL HYSTER

Apropriando as mais recentes  
inovações, a Série XM – agora  
fabricada também no Brasil –  
alcança o ponto mais alto em  
produtividade.

Tecnologia de primeiro mundo,  
que só a Hyster tem  
condições de oferecer em uma  
empilhadeira mundial produzida  
em nosso país.

Conheça de perto a XM no  
Distribuidor Hyster.  
E, certamente, você confirmará  
esta assertiva: quando a Hyster  
supera sua própria evolução, ha  
novidades importantes no  
universo das empilhadeiras.



HYSTER BRASIL

BRASIF • J. MALUCELLI • LION • MESBLA • PONTES



**REDAÇÃO**

**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

**Redatora-Chefe**

Valdir dos Santos

**Redator Principal**

Gilberto Penha de Araújo

**Redator**

Walter de Sousa

**Colunista**

José Luiz Vitú do Carmo

**Fotógrafo**

Paulo Igarashi

**Serviços Editoriais**

Freelance Comunicações Ltda.

**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**

Ryniti Igarashi

**Gerente**

Marcos Antonio B. Manhanelli

**Representantes**

Carlos A. B. Criscuolo, Vito Cardaci Neto

**Representantes**

**Paraná e Santa Catarina**

Spala 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**

LOBRA - Mala Direta, Informática e Distribuição Ltda.

**Assinaturas**

Annual (doze edições) CR\$ 27.150,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso CR\$ 2.500,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme

R.E. Proc. ORT. 1 n° 14 498/85 de 06/12/85.

**Circulação:** 17.000 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) 571-5069**

Telex: **(011) 35247**

C.G.C. 53.995.544/0001-05

Inscrição Estadual n° 111.168.673.117



Filial à ANATEC e à ABEMD

Instituto  
Verificador  
de Circulação

Circula em Março/1994

# transporte

MODERNO

Ano 31 - n° 355 - Janeiro/Fevereiro de 1994  
ISSN n° 0103-1058 - CR\$ 2.500,00

## SUMÁRIO

**SEGREDO**

**13 Mercedes-Benz testa cara-chata pesado**  
É certa a importação do 1935 de cabina avançada

**AGENDA '94**

**15 TM reúne os eventos do transporte neste ano**  
São congressos, seminários, feiras e cursos

**COMPRA TÉCNICA**

**16 Incluídas as avaliações na escolha do caminhão**  
O preço já não é tão decisivo na hora da aquisição

**POLÍTICA**

**19 Ministra dos Transportes tem projeto para 2005**  
Margarida Coimbra mantém as metas anteriores

**MANUTENÇÃO**

**24 Frotistas mostram vantagens da terceirização**  
Garantia e valor de revenda aceleram renovação

### Leia em TRANSPORTE MODERNO - PASSAGEIROS

**GÁS NATURAL**

**31 Plano Nacional do Gás completa dez anos**  
Distribuição, preço e tecnologia com problemas

**FERROVIA**

**34 Rede faz concessão da linha São Paulo—Rio**  
Operadores prometem iniciar viagens em setembro

**LANÇAMENTO**

**36 Ciferal moderniza carroçaria Dinossauro**  
Todo em duralumínio, ônibus capricha no conforto

**SEÇÕES**

Neuto Escreve - 4 Cartas - 6 Atualidades - 7 Rumos e Rumores - 27 Produtos - 28 Última Parada - 38

Capa: Foto Paulo Artur





NEUTO

ESCREVE

## Caixinha de surpresas

*Se um cronista esportivo tivesse de comentar a nomeação de Margarida Coimbra do Nascimento, meiga niteroiense de 38 anos, para Ministra dos Transportes, certamente diria que a cabeça do presidente Itamar é uma caixinha de surpresas. Como todos os indicados desde o governo Figueiredo para a poderosa pasta, Margarida é formada em Engenharia (pela PUC do Rio). Mas as semelhanças acabam aí. Ocupando uma cadeira tradicionalmente masculina, a elegante Margarida não é política conhecida, ao contrário de Affonso Camargo, de José Reinaldo Tavares ou de Alberto Goldman, que passaram por importantes cargos públicos antes de chegarem à Esplanada. Por outro lado, não tem experiência semelhante à adquirida por Cloraldino Soares Severo (que fez toda a sua carreira no Ministério) ou por Eliseu Resende (que dirigiu o DER de Minas e o DNER antes de se tornar ministro).*

*Até o final de dezembro do ano passado, antes de ser convidada para a função, Margarida era apenas uma funcionária com onze anos de casa da Noronha Engenharia, onde tinha responsabilidade pela vistoria e pela manutenção das estruturas da ponte Rio—Niterói. Esse quase anonimato não só tem*

*aguçado a curiosidade dos jornalistas como tem dado origem a muitas especulações. “Sofro uma pressão danada da imprensa por ser uma pessoa desconhecida e, ainda por cima, mulher”, queixa-se a ministra. “Experiência em cargo público eu não tenho mesmo”, admite. Mas não vê o fato como obstáculo. “Esse tipo de experiência as pessoas que aqui trabalham têm de sobra”, alega, esclarecendo que nomeou um segundo escalão aproveitando exclusivamente funcionários de carreira.*

*O caminho para o novo emprego começou a ser pavimentado em dezembro de 1991, quando foi convidada para fazer parte da comissão encarregada de elaborar o edital de privatização da ponte Rio—Niterói e da Dutra. Um ano depois, teve um lance de ousadia. Mesmo sem conhecer ninguém no Planalto, resolveu discutir diretamente com o presidente Itamar Franco um projeto de privatização de 1 821 páginas, elaborado por ela em conjunto com a equipe da Noronha. Recebida pelo assessor especial Saulo Moreira, acabou voltando mais algumas vezes para falar com o presidente, que também é engenheiro. Foi o suficiente para ser lembrada quando Itamar precisou substituir Goldman.*

*A revista VEJA vislumbra por trás da sua nomeação o dedo do ex-ministro Eliseu Resende. Segundo a publicação, Itamar não teria encaminhado Margarida para discutir a privatização com o então ministro Alberto Goldman, mas com Resende, que já não estava mais no governo. Eliseu também teria indicado toda a equipe da ministra. Além do mais, teria sido visto em reunião com Margarida no hotel Naoum, em Brasília. Naturalmente, a ministra nega todas essas supostas ligações secretas. “Ninguém nunca viu o ministro Eliseu aqui”, defende-se. Admite apenas ter viajado uma vez com Eliseu, “por coincidência”, quando voltava de Brasília para o Rio.*

*Nos primeiros dias de trabalho, esteve sempre acompanhada pelo marido, o também engenheiro Carlos Henrique Siqueira, com quem se casou há poucos anos. Preferiu, porém, não mantê-lo ao seu lado, para evitar a acusação de nepotismo. “Sinto muitas saudades, pois foi ele quem me deu forças para aceitar o cargo”, revela.*

*Apoiada na “prata de casa”, disposta a encampar as metas de seu antecessor e pregando a necessidade do planejamento a longo prazo, Margarida tem menos de um ano para dizer a que veio. “As pessoas só poderão me julgar depois de 31 de janeiro”, argumenta. “Antes disso, qualquer avaliação seria um pré-julgamento.”*



# AQUI COMEÇA O TRANSPORTE



NÃO EXISTE DISTÂNCIA  
PARA QUEM TEM  
UM EQUIPAMENTO  
NOMA/TRUCK MARINGÁ.

EQUIPAMENTOS  
PARA O  
TRANSPORTE  
RODOVIÁRIO

# NOMA

**LIGUE TRANSPORTE**  
NOSSO TELEFONE É 0442 28-5533  
FAX: 0442 28-6803

TRUCK

# MARINGÁ



## Rapidão Cometa contesta reportagem



Recebemos um exemplar de **TM** 353, de novembro de 1993. Agradecemos o destaque concedido à nossa empresa na capa e no miolo. Há, no entanto, aspectos da entrevista realizada pela jornalista Valdir dos Santos que colidem frontalmente com a nossa postura de mercado (e criam problemas) junto aos nossos principais concorrentes, com quem mantemos excelente relacionamento. Por isso, carecem de correção imediata.

Curiosamente, estivemos revedendo o teor da entrevista, em fita gravada, e entendemos que pontos relevantes para a imagem da empresa, e também para o nosso setor, como, por exemplo, o nosso Programa de Qualidade, a nossa estratégia de crescimento e a utilização da logística integrada foram suprimidos, para dar lugar a citações que nos colocam em delicadíssima situação junto aos concorrentes, o que sempre evitamos.

Não entendemos tal inversão. Permitimo-nos considerá-la maldosa. Por isso, solicitamos concessão de espaço, em sua próxima edição, onde possamos apresentar esclarecimentos, bem como a produção de uma errata, para circulação imediata, com a tiragem da revista de novembro, contendo os seguintes aspectos:

1. Quanto à ligação entre Primeira Hora e Hora Certa da Varig, não existe propósito nem possibilidade de competir com a empresa aérea nesse serviço. Tratam-se de modais, empresas e serviços muito diferentes, com mercados e necessidades igualmente bem diferentes. A coincidência, embora benéfica para ambas as partes, não é proposital.

2. Na criação do slogan "A Carga Que Tem Pressa de Chegar", não houve, de forma alguma, a intenção de plagiar, ou até mesmo de criticar, o slogan da Rápido Paulista, e menos ainda a de 'aborrecer' os seus proprietários, a quem respeitamos e aos quais não nos interessa agredir.

3. Com relação ao subtítulo 'Metas Ambiciosas', em nenhum momento (conforme gravação em nosso poder) se falou em Itapemirim ou em TNT, e menos ainda que tenham perdido fatias de mercado ou encolhido, vendido ativos, fechado filiais ou demitido pessoal (...)

4. O Sr. Manoel Lima não ficou quatorze anos na função de auxiliar do Departamento de Pessoal. Iniciou aí suas atividades, mas progrediu ao longo dos anos, a ponto de chegar a diretor operacional. Caso contrário, o texto não faria sentido.

5. A informação de que o Sr. Bruno Casarini é funcionário da empresa desde 1957 ignora o fato de que é diretor comercial e acionista da transportadora Cometa desde 1976.

6. A afirmação "Sr. Américo Pereira, então gerente de Vendas" está incorreta. O Sr. Américo Pereira era, na época, diretor comercial e acionista da empresa.

7. a criação do *Speed-Service* deu-se por volta de 1974. Não se trata, portanto, de um fato atual.

**BRUNO CASARINI**

Diretor Comercial

**MANOEL LEITE PEREIRA**

Diretor Operacional

Rapidão Cometa

Guarulhos-SP

O programa de qualidade da transportadora Cometa constitui assunto de inegável interesse para os leitores de **TM**. No entanto, o tema da reportagem era a pintura da frota. Por isso, o programa foi citado apenas de passagem, juntamente com um rápido perfil da empresa. O tema, porém, ficou automaticamente reprogramado para uma futura reportagem. Portanto, não houve nenhuma inversão. E, se maldade existiu, ela não estava na cabeça dos redatores ou dos editores de **TM**.

É sempre oportuno esclarecer que uma reportagem jornalística — mesmo quando constitui prêmio aos vencedores de um concurso — não se

confunde com peça promocional. Não está, portanto, sujeita à orientação ou à aprovação de quem quer que seja. Assim como não está proibida de veicular informações que possam desagradar os entrevistados.

A publicação, nesta seção, da carta da transportadora Cometa já constitui a correção, ou retratação, solicitada pela empresa. Erratas em forma de separatas, embora correntes em livros, não fazem parte da Lei de Imprensa e nem tampouco dos usos e costumes do jornalismo. Por isso, a exigência é descabida. E mesmo que não o fosse, não haveria tempo hábil para providenciar tal separata.

A jornalista Valdir dos Santos esclarece que se valeu tanto de informações obtidas na entrevista formal como de outras, resultantes de conversas informais com os diretores da empresa. Nada do que publicou em relação aos concorrentes foi dito confidencialmente.

Revendo suas anotações, a jornalista confirmou que o entrevistado Pereira usou, de fato, a expressão **propositadamente** quando se referiu ao serviço Hora Certa. A repórter também confirma as informações relativas ao slogan do Rápido Paulista.

Com relação ao subtítulo 'Metas ambiciosas', as informações ali utilizadas foram obtidas através de outras fontes do setor (exatamente por isso, não estão na boca do entrevistado, isto é, não foram colocadas entre aspas). Esse 'cruzamento' de informações é usual no jornalismo, e constitui até mesmo dever do bom profissional.

O texto não diz que o Sr. Manoel Leite permaneceu quatorze anos na função de auxiliar do Departamento de Pessoal, mas sim, que permaneceu quatorze anos no Departamento de Pessoal. É só reler o trecho.

A transportadora Cometa, embora acrescentando informações, não contesta que o Sr. Bruno Casarini entrou na empresa em 1957.

**TM** errou. O Sr. Américo Pereira era diretor comercial, e não gerente de Vendas, quando se deram os fatos narrados.

Se os zelosos diretores da empresa Cometa se derem ao trabalho de reler o trecho sobre o *speed-service*, constatarão que ele está inteiramente redigido no passado. Faltou apenas informar a data do fato.



## Figueiredo recebe Gran Cruz entre amigos

A cerimônia foi simples e com poucos amigos, como pediu o homenageado: um almoço na sede da Fetranscarga e da Sindicarga, entidades que reúnem os transportadores de carga do Rio de Janeiro, no dia 17 de dezembro, com a presença de ambas as diretorias e de um amigo pessoal, o general Newton Cruz, candidato ao governo do Estado do Rio pelo PSD.

Depois de enviar carta ao presidente da CNT — Confederação Nacional dos Transportes, Clésio Soares de Andrade, explicando que não iria à solenidade ocorrida em dia 23 de novembro passado, para não ter de retornar à Brasília, o ex-presidente João Batista Figueiredo, recebeu a maior honraria do transporte, a Medalha JK do Mérito Rodoviário, das mãos de Baldomero Taques Filho, presidente da Fetranscarga, sob delegação de Andrade.

Definindo-se como amigo pessoal do ex-presidente, Taques Filho informou que o homenageado não fez qualquer pronunciamento, além de agradecer a me-



Figueiredo recebe medalha de Taques

dalha e prometer estreitar os laços de amizade com a classe dos transportadores.

Em outra solenidade em que compareceu acompanhando o candidato Newton Cruz, a inauguração do PARC — Parqueamento de Apoio Rodoviário ao Caminhoneiro, pela Cobrascan, no dia 20 de dezembro, também evitou falar de política.

A classe dos transportadores já havia homenageado Figueiredo em agosto de 1987, com a Medalha do Mérito Rodoviário, concedida pela NTC, em reconhecimento aos benefícios obtidos durante seu governo. Entre eles, a NTC citou o sancionamento, em 1981, da Lei 8 613, que limita a participação do capital estrangeiro na atividade; em 1983, da Lei 7 092, que regulamenta o setor; da Lei 7 290, que disciplina o relacionamento com os autônomos; e do Decreto 89 874, de 1984, que declara a utilidade pública da NTC.

## Rio ganha pátio só para caminhões

Desde 20 de dezembro, os motoristas que precisarem pernoitar no Rio de Janeiro contam com o PARC — Parqueamento de Apoio Rodoviário ao Caminhoneiro, inaugurado pela Cobrascan — Cooperativa Brasileira dos Transportadores Autônomos de Bens Ltda., localizado às margens da Via Dutra, na confluência com a Avenida Brasil.

Com pátio para 250 veículos, o PARC está sendo construído em terreno de 200 mil m<sup>2</sup>, cedido em comodato pelo DNER à cooperativa. A obra, cuja primeira fase foi inaugurada, está a cargo da BR Distribuidora. Segundo Nélio Botelho, presidente da Cobrascan, a BR está investindo US\$ 5,5 milhões por meio de um contrato de exclusividade, que proíbe a comercialização de produtos de marcas concorrentes.

O estacionamento é gratuito, mas a cooperativa está estudando uma taxa simbólica por caminhão, para cobrir os custos de segurança, exercida por um grupo de policiais civis do Rio.

## MONTADORAS ATUALIZAM CABINAS E MOTORES

Os novos limites para índices de emissão estabelecidos pelo Conama, e que entram em vigor em março (ver nota nesta seção), levaram as montadoras a apressarem os lançamentos marcados para este ano. Desse modo, a Autolatina está substituindo os motores MWM D 229-4, dos caminhões leves das linhas Volkswagen e Ford, pelos novos da Série 10, de quatro cilindros.

A Volkswagen aproveita para apresentar as novas cabinas com grades largas, maior área envidraçada e melhorias no conforto interno. Seus leves 7.90 e 7.110 recebem nova nomenclatura: 7.100 e 8.140, pois os novos motores oferecem maior potência que os anteriores (ver TM 354 e TM 352) e ainda anuncia um extrapesado de 35 t de PBT para o final do ano.

A Ford, que, em 1992, substituiu

os motores Ford por Cummins na linha Cargo, promete novidades na linha F. Como a Volks, prepara a troca do motor D-229-4 da MWM da picape F-100 e do F-4000 pelo S 10-4. Tudo isso, afirma Cláudio Tombolato, gerente de Desenvolvimento de Produto, ocorre no segundo semestre.

A Agrale, que só começou no ano passado a vender o 7 000, lançado em 1992, também está testando o novo motor MWM série 10. Segundo Flávio Crosa, diretor de Marketing, a empresa deverá fazer pequenas melhorias na cabina, para relançá-lo no segundo semestre.

A Mercedes-Benz também promete inovações na classe dos leves. Lançará o 1014, com motor intercooler e com terceiro eixo de rodado simples, denominado Baby, testado e aprovado por transportadores de be-



A nova cabina VW equipará toda a linha

bidas (ver TM 352, na página 31). Além disso, prepara a importação do pesado de cabina avançada (leia nesta edição), e nova versão do chassi de ônibus rodoviário Década 90.

DESTAQUE



## Americana contrói centro de treinamento



Fotos: Paulo Ignatovich

**Frota nova contribui para a eficiência**

“Sem pressa, estamos rumando para o ISO-9000.” A afirmação é de Adalberto Panzan, diretor-presidente da Transportadora Americana. Sua certeza baseia-se no total de três mil treinamentos efetuados até novembro de 1993, o que inclui mais de três vezes a totalidade dos seiscentos funcionários e duzentos agregados que prestam serviços na sede da empresa, em Americana (SP), e nas filiais, em Campinas, em São Paulo e no Rio de Janeiro. “Esse número, no entanto, cobre apenas 40% daquele que esperamos treinar até novembro de 1995”, revela Panzan.

Faz parte desse projeto a construção de um Centro de Treinamento num terreno de 34 mil m<sup>2</sup>, localizado em Americana, cuja planta prevê nove dormitórios, salas de aula, área de lazer e restaurante, num total de 800 m<sup>2</sup>

de área construída. O contrato para a sua construção foi fechado em janeiro último e a obra deverá estar concluída em quatorze meses, uma vez que o terreno já está terraplenado. “Não temos a pretensão de sermos os primeiros a cumprir as metas do ISO-9000”, afirma Panzan. “Queremos é levar adiante um programa bem planejado e de extrema eficiência.”

## Salvador inicia construção de terminal de cargas

O Setceb lançou, em dezembro de 1993, o TAC — Terminal Integrado de Armazenagem e Distribuição de Cargas. Incorporado pela Brascorp, o terminal será construído pela JHS.

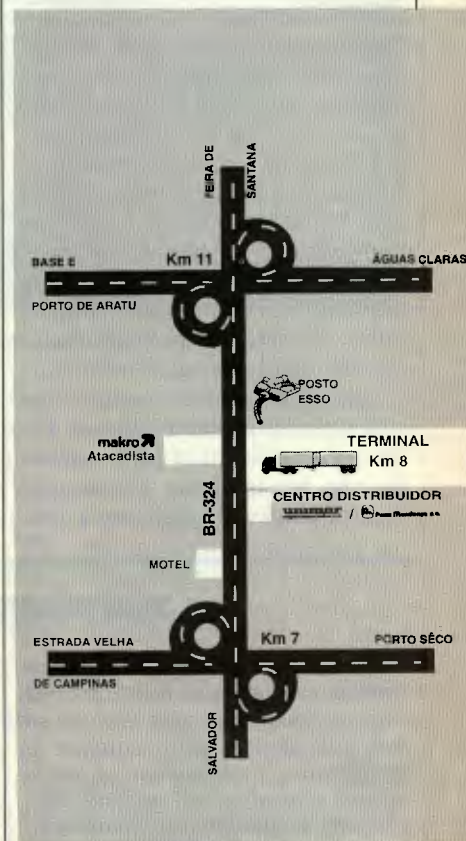
Suas instalações ocuparão terreno de 101 565 m<sup>2</sup>, adquirido pela incorporadora por um milhão de dólares, e localizado à margem da BR-324 (Km 8), que liga Salvador a Feira de Santana, equidistante da área metropolitana de Salvador, do Pólo Petroquímico de Camaçari e do Centro Industrial de Aratu.

Funcionando como condomínio, o TAC terá três grandes galpões com 112 módulos, vias de circulação interna, quatro áreas de estacionamento para abrigar 171 veículos, serviços de apoio, três lojas para serviços complementares e a infra-estrutura necessária. O projeto prevê a construção de galpões em concreto pré-moldado, sendo os dois primeiros para quarenta boxes de 200 m<sup>2</sup> de área livre, 50 m<sup>2</sup> no mezzanino e 26,52 m<sup>2</sup> de plataforma,

e o terceiro para 32 boxes de 150 m<sup>2</sup> de área livre, 37,50 m<sup>2</sup> de mezzanino e 19,72 m<sup>2</sup> de plataforma.

O custo do módulo nos dois blocos maiores é de US\$ 337 o metro quadrado, e no bloco menor é de US\$ 320. A Brascorp está financiando o imóvel em 36 meses, a juros de 8% mais TR, mas oferece opção de financiamento pelo Bndes, em condições ainda mais favoráveis.

A obra, já aprovada pela prefeitura, tem prazo certo para entrega: 28 de fevereiro de 1995.



TAC vai retirar caminhões do centro

## PISCA

✦ A Cummins Brasil criou sua Diretoria Comercial e nomeou como titular o engenheiro Yoshio Kawakami (foto), antes gerente de Marketing. Ele também responderá pelas vendas domésticas, pela exportação, pelo pós-venda e pela comunicação.

✦ Criada em dezembro de 1993, em São Paulo, a ANEF — Associação



das Entidades de Serviços Financeiros e de Consórcio da Indústria Automobilística começa com vigor. Dentre seus trinta associados, constam os bancos e os consórcios ligados às montadoras de veículos, e às fábricas de motores e de motocicletas. Seu presidente é Russel Charles Cook, representante das instituições financeiras da Autolatina.



# Depois de ser eleito o caminhão do ano, o novo Volvo FH só podia agradecer a preferência.

*O FH 12 380 acaba de receber o mais conceituado prêmio de caminhões em todo o mundo. Foi eleito por vários jurados de países diferentes "The Truck of the Year 94".*

Engenharia inovadora, alta performance, economia, capacidade de carga, grande segurança e desenho avançado foram alguns dos diferenciais mencionados pelo júri. Em outras palavras, isto quer dizer o caminhão mais moderno do mundo. Para a Volvo, este título é mais que uma reverência, é o reconhecimento de 7 anos de trabalho e de muita preocupação com qualidade. Uma preocupação que está presente em todos os produtos que levam a marca Volvo. E ainda bem que este prêmio não vai ficar só na parede, vai circular por todo o Brasil e transportar lucro pra dentro da sua empresa. Julgue você mesmo. Vá até o concessionário mais próximo e faça o Test Drive do novo FH 12. A Volvo aproveita a oportunidade para agradecer desde já a sua preferência.



**TRUCK OF THE YEAR 1994**



## ABTI patrocina terminal em Uruguaiiana



F. Patta, da Sampatrício e K. Kausch, da ABTI, ao lado da maquete

A ABTI — Associação Brasileira dos Transportes Internacionais resolveu abraçar o projeto idealizado pela Construtora Sampatrício e pelo grupo gaúcho Edgar Arns para a construção de um megaterminal de cargas em Uruguaiiana (RS), fronteira do Brasil, com o Uruguai e com a Argentina. A intenção é servir as empresas que operarão o Mercosul, sem que tenham a necessidade de construir terminais próprios. A seis quilômetros da fronteira uruguiaia, o Terminal de Cargas Conesul ocupará uma área de 270

mil m<sup>2</sup>, sendo 65 mil m<sup>2</sup> de área construída, num investimento que consumirá US\$ 25 milhões.

Serão 92 módulos cobertos, com capacidade para receber 360 carretas, além de outras setecentas vagas para estacionamento, e que deverão ser administradas por condomínio. Além disso, o Grupo Edgar Arns deverá responder pela área de apoio, que contará com restaurante para duzentas pessoas, 36 lojas, oito oficinas, pousada com 110 leitos e centros de treinamento e de recreação.

A meta da Sampatrício é concluir, numa primeira etapa, até março de 1996, a construção de quarenta módulos, dentre os quais os quatro adquiridos pela ABTI, como forma de incentivar as empresas do setor. Cada módulo terá 400 m<sup>2</sup> de área fechada, sendo 76,44 m<sup>2</sup> reservados para escritórios, e estará equipado com quatro terminais telefônicos, o que inclui dois específicos para troca de dados (telex e terminais de computadores).

## Engenheira assume o Ministério e muda equipe

Ao assumir o cargo de Ministra dos Transportes em substituição a Alberto Goldman, que se desincompatibilizou do governo para se candidatar às eleições deste ano, a engenheira Margarida Soares Coimbra, do Rio de Janeiro, efetuou as alterações de praxe no co-

mando da pasta. Com a saída dos auxiliares de Goldman, as vagas foram preenchidas com servidores de carreira residentes em Brasília.

Seu secretário Executivo passou a ser Clóvis Fontes de Aragão, antes secretário de Produção; para o seu lugar, foi nomeado Francisco de Paula Magalhães Gomes, adjunto da mesma secretaria; o secretário de Desenvolvimento, Aurélio Hauschild, foi mantido, e para a Secretaria de Planejamento foi nomeada uma colega de turma da ministra, Marta Fornari de Ary Pires Jácomo, funcionária da unidade; a Secretaria da Administração Geral ficou com José Menezes Senna, ex-presidente do Geipot, que até então era diretor do Departamento Técnico e de Desenvolvimento do Transporte da CNT — Confederação Nacional dos Transportes. A ministra nomeou para chefe de gabinete o advogado Ricardo Buarque, funcionário do DNER, e, para consultor jurídico, Edson Rodrigues Chaves. A presidência do Geipot ficou com o engenheiro Rilson Carneiro Raposo, e a direção geral do DNER com Fabiano Vivacqua, em substituição a José Mascarenhas Filho.

O Conselho Administrativo do Ministério, que tem gestão de três anos, teve o seu corpo mantido pela ministra. Presidido por Rilson Raposo, tem como um dos membros, representando a iniciativa privada, Thiers Fatori Costa, ex-presidente da CNT.

## PISCA

◆ *Vinte e duas locomotivas da RFFSA começam a ser recuperadas pela Matsulfur, empresa usuária dos equipamentos da Refesa em Minas Gerais, que está investindo US\$ 6,5 milhões. Essas máquinas serão utilizadas no eixo Belo Horizonte—Salvador e nas Superintendências Regionais 2 e 7 da Refesa.*

■ *Depois de dois anos e meio na direção da Scania do Brasil, Ake Brännström (foto) assume, a partir do segundo semestre, a vice-presidência de Pós-venda da Scania Trucks & Buses, na Suécia.*



*Seu substituto no Brasil será Hans Hedlung, atual presidente da Scania argentina. Hedlung é engenheiro e está na Argentina desde há dois anos.*

■ *A contribuição do Programa Volvo de Segurança de Trânsito ao Ano Nacional de Educação para o Trânsito (1994) foi oferecida ao ministro da Educação e do Desporto, Murílio Hingel, na forma de um documento extraído do Seminário Nacional para Professores, realizado em Campo Grande (MS). O ministro prometeu encaminhá-lo à comissão que cuida do assunto no seu ministério.*



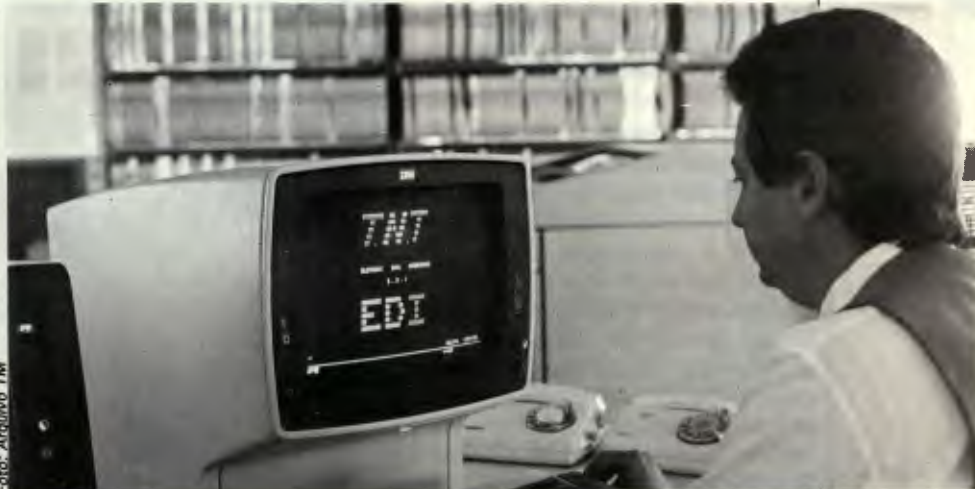
## Goldman deixa o cargo com tristeza assumida

Por não ter podido concluir seus projetos em quatorze meses à frente do Ministério dos Transportes, Alberto Goldman, que deixou o posto em dezembro passado para se preparar para as eleições deste ano, manifestou "um certo sentimento de tristeza". Mesmo assim, ao prestar contas, enumerou alguns feitos: início da recuperação e da conservação das estradas federais, andamento às obras que considerou prioritárias, abertura do processo de privatização das rodovias e da Rede Ferroviária Federal, implantação, segundo afirma, da lei de modernização dos portos, e estadualização das linhas de trens suburbanos de passageiros. Destaca, além disso, o decreto de desregulamentação do transporte interestadual e internacional de passageiros, e os contratos para duplicação das rodovias Fernão Dias e Régis Bittencourt.

De volta ao Congresso Nacional, foi nomeado sub-relator informal da Revisão Constitucional pelo relator Nelson Jobim. O deputado Goldman (PMDB-SP) prometeu defender a criação de recursos vinculados para a manutenção, a recuperação e a construção das estradas federais.

## TNT instala EDI e acelera vendas da Fórum

A Fórum Confeções é um dos primeiros clientes da TNT Brasil a utilizar o serviço de intercâmbio eletrônico de Dados (EDI). Seu gerente de Distribuição, Alberto Rotstein, informa que a transmissão de informações pelo computador eliminou o processo de redigitação das faturas. "Com isso, ganhamos um dia nas vendas e eliminamos riscos de erros." Rotstein destaca ainda a agilidade na informação ao cliente sobre a posição da mercadoria.



TNT oferece maior agilidade para o cliente na distribuição de carga com EDI

A TNT Brasil informa, por outro lado, que fechou o ano fiscal de 1993 (julho de 92 a junho de 93) com lucro de US\$ 1,5 milhão, equivalente a 3% do faturamento, depois de dois anos de dificuldades. Para este ano, prevê lucro de 10% sobre um faturamento estimado entre 75 e 80 milhões de dólares. Em entrevista publicada em revista própria, o *managing director* Ivo Dietrich informa que a receita foi menor que nos anos anteriores, mas os custos caíram mais, propiciando, desse modo, um resultado favorável. A estrutura foi enxugada com o corte de 1 600 empregados e o fechamento de doze filiais. A TNT Brasil programou a compra de caminhões, o que também não fazia desde 1990, e investimentos em informática, no valor de US\$ 2 milhões, até junho deste ano.

## Conama institui programa de inspeção de veículos

O Conselho Nacional do Meio Ambiente complementou a Resolução n.º 18/1986, que estabelece os limites máximos de emissão de poluentes dos motores Diesel, com a Resolução n.º 8, destinada a veículos pesados, excluindo os motores marítimos e os industriais, bem como os de máquinas agrícolas e de terraplenagem (ver Quadro).

Desse modo, a partir de março deste ano, as indústrias de motores Diesel deverão passar a cumprir a Fase II em 80% de sua produção e, a partir de janeiro de 1996, 80% da produção deverá estar atendendo às exigências da Fase III, assim como, a partir de janeiro do ano 2000, 80% deverão estar obedecendo aos limites da Fase IV. No caso dos ônibus urbanos, a data para a Fase III foi antecipada para março deste ano, e a da Fase IV, para janeiro de 1998, sendo que a redução de material particulado, a partir da Fase III, entrará em vigor em janeiro de 1996.

Além disso, a resolução estabelece que, a partir de julho deste ano, todos os veículos com motores Diesel deverão manter afixado, em local visível, um adesivo com as indicações do índice de fumaça em aceleração livre e as velocidades angulares de marcha lenta e máxima livre, recomendada pelo fabricante para assegurar a correta regulagem do motor.

LIMITES MÁXIMOS DE EMISSÃO PARA MOTORES DE VEÍCULOS PESADOS					
Fases	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO (g/kWh)	Fumaça (k)	Partículas (g/kWh)
II	11,2	2,46	14,4	2,5	—
III	4,9	1,23	9,0	2,5	0,7 ou 0,4*
IV	4,0	1,1	7,0	—	0,15

\* Isto é, 0,7 g/kWh para motores de até 85 kW, e 0,4 g/kWh para motores com mais de 85 kW.



## Governo volta a pregar economia de combustível

O desequilíbrio no consumo de combustíveis derivados do petróleo (mais diesel do que gasolina), provocado pelo álcool, tem exigido a importação média de setenta mil barris/dia de óleo diesel, informou Aurílio Fernandes Lima, diretor da Petrobrás, ao assinar, em São Paulo, acordo com o MME — Ministério de Minas e Energia e com a Fenabrave — Federação Nacional dos Distribuidores de Veículos Automotores, visando reduzir o desperdício de diesel.

Segundo Lima, o transporte responde por 3/4 dos 450 mil barris diários de óleo diesel consumidos no país, e, desse total, 30% (ou 100 mil barris/dia) são desperdiçados devido ao mau uso pelos consumidores. O acordo prevê a redução desse desperdício pela metade em cinco anos, graças a campanhas junto a frotistas, a autônomos e a proprietários de picapes.

A tentativa anterior para reduzir o consumo, uma Portaria do DNC — Departamento Nacional de Combustíveis, acabou sendo desprezada. A Portaria 16, de 29 de julho de 1993, estabelecia que, a partir de 1995, não seriam mais produzidos veículos equipados com motor Diesel abaixo de 2,5 t de peso bruto total. “A portaria não foi revogada, mas está em estudo pelo Ministério de Indústria e Comércio, que tem competência para sugerir alterações à política industrial”, revelou William Penido, secretário-executivo do MME, presente à assinatura do acordo.

Penido não soube informar o efetivo consumo da frota de veículos a diesel abaixo de 2,5 t, que provocou a portaria. Assegurou, no entanto, que era insignificante em comparação com o consumo por caminhões e por ônibus. Sérgio Reze, presidente da Fenabrave, garantiu que esses utilitários consomem 0,002% do volu-



Assinatura, na Fenabrave, do convênio entre governo e distribuidores de veículos

me total de óleo diesel, embora não soubesse dizer quantas picapes a diesel há em circulação.

João Eudes Touma, coordenador do Programa Nacional da Racionalização do Uso dos Derivados de Petróleo e Gás Natural (Conpet), explicou que a idéia do DNC era impedir que as pessoas de alto poder aquisitivo, que compram picapes a diesel, continuassem se beneficiando de um combustível subsidiado. Segundo ele, a retirada do subsídio como forma de inibir o consumo só irá aumentar a inflação, pois o transportador repassa ao frete e à tarifa de ônibus todo o aumento. Para Touma, a saída é a racionalização do consumo.

## ATP ainda é cobrado, mas finalidade não é cumprida

Apesar de a Lei 8 630, de modernização dos portos, prever a redução gradativa do ATP — Adicional de Tarifa Portuária, os empresários paulistas, por meio da Associação Comercial e da Fiesp, e com o apoio do governador do estado, Luiz Antônio Fleury Filho, e da Codesp, lutam pela extinção dessa taxa, que incide sobre todas as demais cobradas nos portos. Sob alegação de inconstitucionalidade, diversas empresas vêm recolhendo o ATP em juízo.

O diretor da Comissão Internacional de Transportes da Fiesp, Luiz Antônio Freitas Mesquita, lembra que a Súmula nº 50, do

Superior Tribunal de Justiça, acatou a tese da ilegalidade na Tabela A (recolhida sobre taxas pelo uso e pela proteção dos canais e de dragagem), e também sobre a Tabela B (uso do pier).

Os terminais privativos estão isentos do ATP na movimentação de cargas próprias, mas o governo federal vem se empenhando em obter desses terminais o compromisso de recolhimento da taxa quando a carga for de terceiros. “O ATP contraria a Lei 8 630, pois retira a competitividade entre os portos”, alega Mesquita.

Quando a Lei 8 630 começou a vigorar, em 25 de fevereiro de 1993, o ATP foi reduzido de 50% para 40% e, neste ano, caiu para 30%, com previsão para que seja reduzido para 25% em 1995. A legislação também determinou que 30% dessa taxa deveriam ter retornado em forma de investimentos nos portos em que ela foi arrecadada, no ano passado, índice que deveria aumentar gradativamente até chegar a 70% em 1997. As companhias Docas informam que esses índices não vêm sendo respeitados.

O diretor de Desenvolvimento Empresarial da Administração dos Portos de Paranaguá e de Antonina, Alcidino Pereira, disse que os recursos do ATP não têm conseguido reaparelhar os portos. Ele defende o fim do ATP e a criação de um fundo de investimentos, sob controle dos governos estaduais.



LANÇAMENTO

## Cara-chata da Mercedes já roda pelo país

MBB testa no Brasil o 1935, de cabina avançada, que começa a importar no segundo semestre

■ A Mercedes-Benz do Brasil está determinada a fazer valer sua condição de líder geral do mercado nacional de veículos comerciais.

Com o cavalo mecânico MB 1935, de cabina avançada, fotografado em teste por **TM**, a montadora inicia uma grande ofensiva e mostra que é, afinal, uma empresa ágil e capaz de se adaptar às mudanças do mercado.

O lançamento da família de pesados com cabina avançada já estava nos planos da empresa para o Brasil, mas não para este ano. O diretor da Divisão de Veículos Comerciais da Mercedes-Benz AG, Bernd Gottschalk, declarou a este repórter, em agosto último, que a MBB tem, para 1994, o plano de concentrar seus esforços no segmento dos leves. "O mercado dos superpesados é o que tem apresentado a melhor perspectiva de crescimento, mas só faremos alterações no quadro de produtos no Brasil a partir de 1995", garantiu.

Com certeza, o diretor da Mercedes-Benz AG não esperava, quando fez essas declarações no edifício-sede da empresa, na cidade de Stuttgart (Alemanha), que a concorrência tomasse a iniciativa de importar produtos acabados. Ao trazer da Suécia o pesadão cara-chata FH12 380 totalmente montado, a Volvo estabeleceu uma nova dinâmica para o negócio de caminhões no país. E, segundo Luso Ventura, Diretor de Desenvolvimento da Mercedes, a empresa não pode e não vai ficar

de braços cruzados, assistindo ao fortalecimento de seus concorrentes.

Importar o MB 1935 cara-chata poderá resolver dois problemas para a Mercedes. Por um lado, a empresa abastece o mercado interno com um novo produto, fortalecendo sua linha e oferecendo mais opções ao consumidor. Por outro lado, aumenta as vendas da matriz, que vem atravessando grandes dificuldades, em razão da forte crise econômica pela qual a Europa está passando. Em particular, no setor de veículos comerciais, a retração chegou a 35%, e os mais atingidos foram justamente os comerciais leves e os superpesados.

Em termos de tecnologia, o MB 1935 de cabina avançada deverá trazer algumas surpresas.

A cabina do MB 1935 cara-chata é do tipo leito e o **power train** (trem de força) é, até por uma questão de custo, o mesmo utilizado no modelo 1935 de cabina convencional. O motor é o seis em linha, 12 litros, 354 cv de potência a 2 100 rpm e 158 mkgf de torque máximo. A caixa de transmissão é da ZF e os eixos são da própria Mercedes. Com esse conjunto propulsor, o 1935 tem capacidade para tracionar uma carreta de três eixos e de 45 toneladas de pbt. Quando foi flagrado em teste, o cavalo mecânico esta-

va utilizando lastro no local onde é instalada a quinta roda.

Mas, afinal, por que a Mercedes optou por importar inicialmente o cavalo mecânico 1935, em vez do 1748 LS, com motor de 492 cv? Além de ser o **top** da linha, esse veículo, que também conta com EPS — Electronic Power Shift (engate eletrônico de marchas), foi eleito, em 1990, o Caminhão do Ano na Europa.

Acontece que, dentro da categoria dos superpesados, que começa em 300 cv, o maior consumo está justamente na faixa de 350 cv. Por exemplo, o Volvo líder de vendas é o NL 340. O caminhão mais vendido no Brasil, em 1993, foi o Scania T 113 360, que ficou com 10,5% (4 012 unidades) de um volume total de 38 383 unidades, superando até mesmo os leves. Com o pesado cara-chata, a MBB poderá se tornar, definitivamente, uma concorrente à altura (em volume) de seus competidores. Em 1993, o máximo que conseguiu nessa briga foi conquistar 25,7% do mercado, ficando à frente das marcas montadas pela Autolatina (Volkswagen e Ford), que reúne 4,7%. A Scania, com 37,5%, e a Volvo, com 31,9%, são as donas absolutas do mercado de caminhões pesados no Brasil.

André Gomide



O MB 1935, importado: reação à investida dos concorrentes no setor de superpesados





# LINHA DIRETA COM O PRIMEIRO MUNDO

Há 36 anos, a Scania trouxe para o Brasil um novo conceito de veículos de transporte - os caminhões e ônibus pesados. A partir daí, teve início uma profunda revolução nos transportes rodoviários brasileiros.

Inovação à frente de inovação. Esta é a filosofia da Scania. Uma filosofia de pioneirismo e constante avanço tecnológico, colocada a serviço do Brasil, que sempre se traduziu em veículos modernos e verdadeiras soluções, que mudaram definitivamente o

conceito de economia de escala e eficiência dos transportes rodoviários de carga e passageiros do País.

A Scania, em outras palavras, representa para o Brasil uma linha direta permanente com a tecnologia automotiva do Primeiro Mundo. E o que é mais importante, com constantes investimentos no País, com caminhões e ônibus de Primeiro Mundo fabricados aqui, e valorizando sempre a mão-de-obra e os materiais nacionais.

# SCANIA

*avanço tecnológico transportando o desenvolvimento*