

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 325 - ANO 28 - MARÇO 1997 - Cr\$ 700,00



Editora TM Ltda

Jum Buss 360,
o novo
rodoviário
da Nielson



DEFESA DO CONSUMIDOR
O código e
o transporte

CARROÇARIAS DE ÔNIBUS
Lançamentos
de um mercado
incerto

TRANSNORDESTINA

Nasce a
ferrovia do
sertão

NOVA GERAÇÃO EATON.



RT 7608 LL / RT 8609 A

*Nossa tecnologia
você não vê,
você sente.*

Eaton Corporation do Brasil
Transmissões Fuller®

EATON

UTILITÁRIOS		MOTOCICLETAS	
Modelo	Placa	Modelo	Placa
Valor	Valor	Valor	Valor
Consumo	Consumo	Consumo	Consumo
Manutenção	Manutenção	Manutenção	Manutenção
Outros	Outros	Outros	Outros

ASSUMA O CONTROLE

TM
OPERACIONAL/
CUSTOS & CONTROLES

é um serviço exclusivo da Editora

TM. É um sistema técnico, composto de

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

para quem utiliza ou faz transporte como contratante, transportador comercial ou operador de frota própria. Basta saber quantos quilômetros

o veículo rodou, para saber exatamente quanto ele custa para a empresa. Por

quilômetro ou mensalmente. Assim, simples e prático.

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

TM OPERACIONAL
CUSTOS & CONTROLES



FAÇA JÁ SUA ASSINATURA

Desejo receber mensalmente, pelo período de um ano, ao custo de 240 BTN's por categoria. **TM OPERACIONAL CUSTOS & CONTROLES** nas seguintes opções (marque com x' categorias de seu interesse)

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

Assim, o custo total por mim contratado é (nº de opções escolhidas) _____ x Cr\$ 30.440,00 = _____

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

- Cheque nº _____ do Banco _____ em nome da Editora TM Ltda., no valor de Cr\$ _____
 Solicito cobrança bancária

Empresa _____ Quero recibo: _____

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

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Nome de quem assina: _____ Cargo que ocupa _____

Ramo de atividade _____ Telefone: _____ Telex: _____

Envie meus exemplares para: Endereço da Empresa Endereço Particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Carimbo e Assinatura _____

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

GRÁTIS!

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



Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana - CEP 04117

Tel.: (011)575-1304 - Telex: (11)35274

Fax: (011)571-5869 - São Paulo-SP

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

CARTÃO RESPOSTA

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo - SP.

ANO 28 - N.º 325 - Março de 1991
ISSN N.º 0103-1 058 - Cr\$ 700,00

REDAÇÃO
Editor Neuto Gonçalves dos Reis
Redatora-Chefe Valdir dos Santos
Redator Principal Gilberto Penha de Araujo
Redatores Carmen Ligia Torres
Walter de Sousa
Reinaldo de Andrade (Caderno S. Paulo)
Colaboradores Autônomos Marco Piquini (Londres) Antonio Arnaldo Rhomeres (Pesquisa) Lourenço Fráguas (Brasília) Olides Canton (Porto Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte)
Fotógrafo Paulo Igarashi
Colaboradores Autônomos Julienne Coimbra (Brasília) César Lima (Rio de Janeiro) Vânia Coimbra (Londres) Luís Roberto da Silva (Brasília)
Chefe de Arte Alexandre Henrique Balista
Secretário Editorial Sérgio Figueiro
Assessor Econômico Jorge Miguel dos Santos
Documentação Ângela Maria Tomazelli
Jornalista Responsável Neuto Gonçalves dos Reis (MTb B 538)
Impressão e Acabamento Cia. Lithographica Ypiranga
Rua Cadele, 209
Fone: (011) 825-3255 - São Paulo - SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor Rynili Igarashi
Gerente Marcos Antonio B. Manhanelli
Representantes Carlos A. B. Criscuolo
Carlos F. Soares Jr.
Roberto Lucchesi Jr.
Coordenadora Sandra Ribeiro de Miranda Sanches

Representantes

Paraná e Santa Catarina Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704
CEP 80060 - Fone: (041) 222-1766
Curitiba - PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações
Ivano CasaGrande
R. Gonçalves Ledo, 118
Fones: (0512) 24-9749 / 24-5855
Telex 511917
90160 - Porto Alegre - RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição LÔBRA - Mala Direta, Comércio e Distribuição Ltda.

Assinaturas Anual (doze edições) Cr\$ 10 140,00
Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda
Exemplar avulso Cr\$ 700,00. Em estoque apenas as últimas edições.
Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme R.E. Proc. DRT 1 n.º 14.498/85 de 06/12/85

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 21 000 exemplares
Registrada no 2.º Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob n.º 705 em 23/03/1963; última averbação n.º 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, n.º 72
CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304**
(Linha seqüencial)

Fax: **(011) 571-5869**
Telex: **(011) 35247**
C.G.C. 53 995 544/0001-05 Insc. Estadual n.º 111 168 673 117
Filiada à ANATEC e à ABEMD
Circula em Abril de 1991

SUMÁRIO

DEFESA DO CONSUMIDOR

10

Novo código conflita com leis do setor
O Código de Defesa do Consumidor contém dispositivos compatíveis com o regulamento do TRB

CARROÇARIAS DE ÔNIBUS

12

Novidades e dificuldades das fábricas
A produção caiu em 1990 e poderá cair ainda mais este ano. O setor reage diversificando as atividades e desenvolvendo novas carroçarias.

TRANSPORTE AÉREO

22

Novo presidente quer privatizar a Embraer
João Cunha, homem de confiança de Zélia, defende a privatização, dá prioridade para o EMB-145 e congela temporariamente o projeto EMB-123

TRANSNORDESTINA

27

Começa a nascer a ferrovia do alto sertão
Apesar das verbas curtas, o governo inicia as obras do primeiro trecho da Transnordestina

TRANSPORTE COLETIVO

32

Motor a gás nacional sai da prancheta
ACMTC já está com um ônibus da Mafersa equipado com motor OTTO a gás natural projetado pelo CTA

PARCELS

34

Americanas e australiana invadem Europa
DHL, Federal Express, UPS e TNT investem pesado na conquista do próspero mercado europeu

SEÇÕES

Cartas - 4 Neuto Escreve - 5 Atualidades - 6 Atualidades Internacionais - 9 Indicadores - 38 Custos Operacionais - 40 Mercado de Novos - 42 Mercado de Usados - 45 Carroçaria - 47 Produção - 48 Entrevista 49

Capa: Foto Paulo Igarashi



Foto: Arquivo TM

Custos tornam cabotagem inviável

Nos últimos três meses, apesar de todos os fatores adversos e conhecidos, venho defendendo a alternativa do transporte de cabotagem, fluvial ou marítimo, como a grande e melhor solução para a integração Manaus — São Paulo (via Santos).

Complementando a reportagem "Cabotagem a mais de 17 nós", publicada na edição nº 321, de novembro de 1991, solicito a TM para que publique uma matéria comparando o custo atual do transporte marítimo com o do transporte rodoviário (rodofluvial) no percurso entre Manaus e São Paulo (via Santos). Os dados de que disponho demonstram a inviabilidade do transporte marítimo face aos altos

preços cobrados pela empresa Aliança, que, somados aos custos de movimentação de carga no porto e à perna rodoviária no trecho Santos — São Paulo, superam o valor do frete rodoviário.

Com surpresa, verifico que a solução marítima para a integração Norte — Sul ainda pertence ao futuro.

Espero que a matéria ora solicitada, aprofundando e detalhando todos os componentes do custo, motive todos os envolvidos (agências de transporte marítimo e outros) a repensarem sobre suas alternativas de modo a permitir que o Brasil utilize definitivamente o transporte de cabotagem como solução para a integração Norte — Sul.

HUGO JOSÉ RIBAS BRANCO
Jardim Paulista
São Paulo-SP

A intenção da reportagem foi apenas a de acompanhar uma viagem de um navio ro/ro entre Manaus e Santos. A competição entre os modais rodoviário e marítimo foi melhor abordada na reportagem "Santos — Manaus: o desafio da cabotagem", publicada em TM nº 215, de abril de 1990. Solicitamos ao leitor enviar a esta redação os dados de que dispõe para que possamos avaliar a possibilidade de aproveitá-los.

Professor quer tudo sobre autotrem

Tendo em vista a necessidade de subsídios para um trabalho que estamos desenvolvendo na Unesp, de Bauru, na área de Economia, num projeto específico denominado "Autotrem", a partir dos quais pretendemos propor a implantação desse sistema, decidimos entrar em contato com essa editora. Tal contato nos foi aconselhado pela presidência da ANTP — Associação Nacional de Transporte Público, com informações de que essa revista tem publicado reportagens sobre o tema em questão.

Assim sendo, tomamos a liberdade de nos dirigirmos a TM na certeza de conseguir tais matérias.

PROF. JOSÉ ALMODOVA
Faculdade de Engenharia e Tecnologia da
Universidade Estadual Paulista
Bauru-SP

Foram enviadas cópias das seguintes reportagens: a) "Caminhão entra na linha", publicada em TM número zero, descrevendo a operação do extinto autotrem da Fepasa; b) "Piggy-back: quem aceita este desafio da Rede?", publicada em TM nº 86, contendo planos para implantação do sistema; e c) "Trilhos vencem a selva", publicada em TM nº 257, contendo referências à operação do autotrem na ferrovia de Carajás.

É TEMPO DE ECONOMIZAR EM TUDO

NÃO JOGUE FORA SEU LUCRO COM A CONTAMINAÇÃO DO ÓLEO DIESEL

MANUTENÇÃO PROFISSIONAL EXIGE DIESEL LIMPO EM TANQUE LIMPO

Limpa-Tanque móvel

Óleo Limpo em Tanque Limpo

Para melhorar a manutenção de sua frota ou servir com profissionalismo os clientes de sua concessionária de veículos ou do posto autorizado de regulagens de bombas e bicos injetores, você dispõe deste importante serviço técnico para veículos diesel, O EQUIPAMENTO DIESELIMPO LIMPA TANQUE MÓVEL.

A maneira mais moderna, segura e eficiente para limpeza do tanque de consumo de veículos diesel, sem que seja necessário a sua remoção.

Serviço executado de maneira rápida e econômica através da recirculação do próprio óleo diesel.

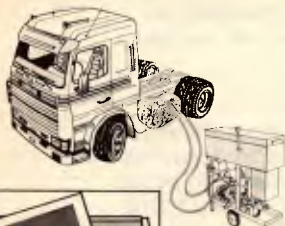
Serviço técnico com recomendação oficial da SCANIA E MERCEDES-BENZ. Já adotado por centenas de frotistas e concessionárias entre eles: PLUMA, DOM VITAL, CALTABIANO CAMINHÕES, EROLES, CMTC, CORPO DE BOMBEIROS SP, fábrica da MERCEDES-BENZ, MARINHA DO BRASIL, CONDOMÍNIO LARANJEIRAS, ITAÚ, BRADESCO, CAMARGO CORREA, etc.

FONE (011) 228-3122

TELEX (11) 39778 HSLT FAX (011) 228-3773
BIP: 3846 - CENTRAL (011) 815-3344
01109 - R. Paulino Guimarães, 121 - SP - CAPITAL



Chame um representante da Horus Serra.
Ele pode ajudar sua empresa economizar uma fábula em óleo diesel e manutenção



3 ANOS GENTE DE CONFIANÇA
HORUS SERRA LTDA.



NEUTO

ESCREVE

Ainda a lei da balança

“Neuto escreve” de janeiro criticava a proposta de eliminação da pesagem por eixo e propunha como alternativa o aperfeiçoamento da chamada “lei da balança”.

O assunto comporta ponderações adicionais. Uma delas é a de que são ilusórios os benefícios do transportador com o aumento dos limites de carga e com a burla à legislação.

A primeira vista, pode até parecer que os custos de construção e de conservação de rodovias são problemas exclusivamente do governo. Ou ainda que algumas toneladas extra-legais de carga podem fazer a diferença entre o prejuízo e o lucro.

Mas, no frigar dos ovos, o dinheiro para fazer e consertar estradas acaba saindo mesmo é do bolso do transportador. É só lembrar de tributos específicos como o IPVA, o IVV e o TCR, e de outros, mais gerais, que o operador também paga.

Quanto às toneladas adicionais, além de onerarem os custos de operação (especialmente os de manutenção e de combustível) e de reduzirem a vida útil e a velocidade comercial do veículo, acabam contribuindo também para o aumento da concorrência predatória.

Outra consideração essencial refere-se à incorporação à lei de dispositivos capazes de estimular tecnologias e composições rodoviárias menos danosas ao pavimento, e de coibir aquelas comprovadamente mais nocivas.

É voz corrente, por exemplo, que os veículos especiais (rodotrem e treminhão) estragariam muito as estradas; ou que o pneu single alivia as pressões sobre o piso rodoviário; ou ainda que os caminhões trucados e as carretas de três eixos são totalmente desaconselháveis.

São afirmações que, antes de chegarem ao texto legal, precisam passar pelo crivo científico dos setores de pesquisas rodoviárias do governo e das escolas de engenharia de transportes.

Há técnicos, por exemplo, que refutam a tese de que o pneu single danifica menos o pavimento do que os tradicionais ‘casados’. Argumentam que, embora evitando a superposição dos cones de pressão no espaço entre os dois pneus, o single, tendo uma área de contato menor, acaba transmitindo ao asfalto uma pressão uniforme, maior do que a soma das pressões exercidas pelos dois pneus ‘casados’.

Quanto ao impacto de cada composição sobre a vida útil do asfalto, trata-se de um assunto complexo, pois o resultado depende bastante do método utilizado para dimensionar o pavimento. De qualquer maneira, uma pesquisa em andamento no Departamento de Transportes da Escola de Engenharia de São Carlos (USP) já concluiu que, qualquer que seja a metodologia adotada, “nada indica que as composições especiais são piores ou melhores que as convencionais, sob o ponto de vista do efeito destrutivo” sobre o pavimento. Resta saber como se poderá solucionar o problema das obras-de-arte.

Quanto ao caminhão trucado, não traria nenhum problema se trafegasse em pavimentos dimensionados pelo método AASHO ou pelos seus derivados. No entanto, mostra-se pouco recomendável se o método aplicado for o do Corpo dos Engenheiros, justamente o método que tanto o DNER como o DER-SP adaptaram para o Brasil.

Por sua vez, a carreta de três simplesmente inexistente em quatro dos seis métodos analisados pelo estudo. Porém, nos dois onde foi incluída não chega a ser especialmente danosa.

Direito do consumidor abre porta à logística



Fotos: Divulgação

Zinn: mercado exigirá maior eficiência

O Brasil está ingressando no ainda restrito clube de países que vêm na logística um instrumento de eficiência tecnológica. Ela deverá ter uma participação em todas as áreas empresariais, além de influenciar os processos de fabricação e de distribuição de mercadorias, particularmente agora que o consumidor torna-se mais exigente quanto à qualidade do produto e à elevação dos níveis de prestação de serviços, pois terá acesso a mecanismos legais ou a canais para reivindicação de direitos que, até bem pouco tempo atrás, eram ineficientes.

Com esse diagnóstico, o professor Walter Zinn, especialista em Logística e em Marketing pela Universidade de Michigan (EUA) e atualmente lecionando na Universidade de Miami, encerrou o IV Seminário Internacional de Logística, realizado em São Paulo nos dias 21 e 22 de fevereiro, para um seleto grupo de executivos que atuam em setores que

vão desde a produção até a distribuição e venda de produtos e de serviços.

A logística integrada começa a desempenhar papel destacado na administração de empresas que enfrentam desafios comuns a países em desenvolvimento, informou Zinn. Entre eles, a luta para ocupar espaços num mercado onde a competição só tende a crescer, para sobreviver às adversidades da economia brasileira e, em muitos casos, para concentrar esforços na exportação e obter competitividade em mercados extremamente exigentes, como o dos Estados Unidos e o de países da Europa, especialmente depois de concluída sua integração econômica.

Lufthansa transporta mais em 1990

Mesmo com as dificuldades decorrentes da Guerra do Golfo, a Lufthansa conseguiu fechar o ano de 1990 com superávit, tanto no segmento de passageiros como no de cargas. O aumento do número de passageiros de 1990 em relação a 1989 foi de 14,5%, o que representou dois milhões de passageiros a mais no total de 20,4 milhões de viajantes em 1989. O aumento de carga paga ficou em 9,8%, representando um total de 8,2 milhões de toneladas transportadas em 1990 contra as 7,5 milhões de toneladas de 1989. A frota da empresa alemã também aumentou em 38 unidades. Atualmente, a Lufthansa possui 194 aeronaves.

Curitiba redimensiona transporte para deficientes

A prefeitura de Curitiba (PR) está revisando seu sistema de transporte especial e gratuito para deficientes físicos e mentais, criado em 1988. A reformulação prevê a ampliação do terminal especial e o aumento do número de ônibus exclusivos. Os 21 veículos que servem hoje o sistema, cobrindo todos os bairros da cidade, foram adaptados a partir de ônibus que tiveram seu tempo de vida útil esgotado para circulação nas linhas normais. Todas as poltronas são estofadas, dotadas de cinto de segurança e, em vez de escadas, os veículos possuem elevadores. Os corredores do sistema são mais largos que os normais. Hoje, a demanda desse transporte, segundo Luiz Carlos Schmitka, da Assessoria Especial da Prefeitura, é de 1 600 passageiros. "Uma pesquisa nos mostrará o número exato e os locais de moradia dos deficientes da cidade. A partir disso, redimensionaremos as linhas para um atendimento maior e mais qualificado", afirma.



Schmitka: ônibus velhos adaptados

PESSOAL

■ *A General Motors do Brasil tem novo diretor executivo de Finanças, John Gerard Blahnik, 36 anos, norte-americano da cidade de Green Bay, do estado de Wisconsin. Formado em engenharia ambiental e em matemática financeira pela Universidade de Wisconsin, Blahnik ingressou na General Motors Corporation em 1978, como analista financeiro, e em 1984 transferiu-se para o Brasil, ocupando o cargo de*

tesoureiro da GMB. O novo diretor substitui Gerald Duane Isaac, que retorna aos EUA.

■ *Augusto César Saldiva de Aguiar é o novo presidente da AEA — Associação de Engenharia Automotiva, para o mandato do próximo ano. Gerente de Representação Técnica da Scania do Brasil e representante do Brasil junto à Fisita — Fédération Internationale*

des Sociétés d'Ingenieurs des Techniques de l'Automobile, Aguiar pretende ampliar o quadro de associados.

■ *Sérgio Antonini é o novo presidente que o Conselho Administrativo da Anfir terá pelos próximos três anos. João Oscar Bergstron Neto é o vice-presidente e Lauro Pastre Júnior, David Abramo Randon e Renato Simenauer são os novos conselheiros.*

Legislação reconhece a atividade de *courrier*



Foto: Jesus Carlos

Novaes: vantagem na isenção de taxas

O setor de entregas expressas internacionais, integrado por atividades da ECT — Empresa de Correios e Telégrafos e por empresas chamadas de *courrier*, ganhou corpo no Brasil a partir de 16 de janeiro passado, quando, cumprindo o Programa de Desregulamentação, a atividade foi finalmente reconhecida e regulamentada pelo Departamento de Receita Federal.

O principal efeito dessa regulamentação foi o de simplificar os procedimentos de despachos de importação e exportação nas regiões aduaneiras, para que o trânsito das mercadorias e encomendas caracterizadas pelo sistema seja agilizado e o serviço cumpra seu objetivo. A Instrução Normativa nº 05 define os parâmetros para as empresas de *courrier* e para a ECT.

Para o novo presidente da filial brasileira da empresa norte-americana DHL, Luiz Orlando Caluby Novaes, 37 anos, a iniciativa do governo só merece elogios, pois “com as novas regras o operador fica isento da obrigação de ser consignatário e pagar taxas”, além de oferecer outras inovações que facilitarão as atividades de encomendas expressas.

No entanto, o presidente daquela que, há 32 anos, foi a pioneira de remessas expressas inter-

nacionais critica a exigência de colocar a carga no aeroporto quatro horas antes do voo. “Para encomendas, ainda é possível cumprir esse prazo, mas ele se torna um grande obstáculo no caso dos documentos, comprometendo até mesmo o conceito de rapidez da atividade”, afirma.

Transversal Nordeste está fora do orçamento

Ao contrário do que se tem alardeado, o governo Collor não alocará recursos, este ano, para a construção da ferrovia Transversal Nordeste, com 1 000 km de extensão, ligando Estreito (MA) a Salgueiro (PE), e aí conectando com a futura Transnordestina.

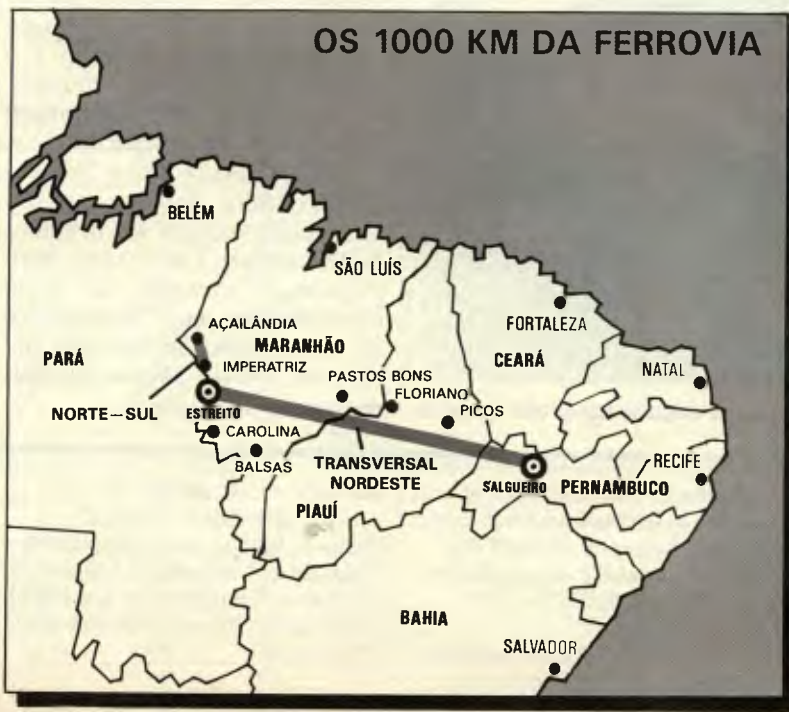
A revelação, prestada a **TM** por Sérgio Misse, diretor do Departamento Nacional de Transporte Ferroviário, no dia 4 de março, baseava-se no fato de que “essa ferrovia não consta no Plano Plurianual de Atividades nem no Plano Nacional de Viação”.

A implantação da Transversal Nordeste permitiria o escoamento de grãos de várias cidades da região, principalmente Balsas

(MA), grande produtora de soja, Uruçuí, Floriano e Oeiras (PI). O estudo sobre a viabilidade econômica custou NCz\$ 5 milhões, em agosto de 1989, e, depois de analisado pela Valec, foi encaminhado à Secretaria Nacional dos Transportes, que não descarta a idéia de transferir sua construção para a iniciativa privada.

Porém, segundo Elias dos Santos Paula, secretário de Administração da prefeitura de Estreito, nenhum empresário da região manifestou interesse em participar do projeto dessa ferrovia devido à absoluta falta de informação. “Aqui, não sabemos nem a rota nem as cidades que serão beneficiadas”, afirmou, argumentando que o trecho entre Estreito e Balsas, com 280 km, apresenta terrenos acidentados e rochosos nas proximidades de Carolina.

A seu ver, a ferrovia poderia transportar, a partir de Estreito, arroz, milho, mandioca, madeiras dos tipos jatobá e ipê, que servem ao consumo interno, e a aroeira, vendida para o Sul do Pará. Além disso, a cidade possui um rebanho com 80 mil cabeças de gado Nelore.



A General Motors fez 66 anos

Uma das primeiras empresas multinacionais a fabricar caminhões no país, a General Motors do Brasil completou, em janeiro deste ano, 66 anos. Com a fábrica instalada em São José dos Campos, a GM tirou, em 4 de dezembro de 1958, seu primeiro motor de ferro fundido, forjado e usinado no local. Começou produzindo apenas caminhões, mas em 1968 resolveu ampliar sua linha de produtos com o lançamento do Opala. De 1980 até hoje, a GM produziu cerca de 60 mil caminhões nos modelos 14 000, 12 000, 21 000, e da série D, na versão D-40, a álcool e a gasolina. O caminhão de maior venda, carro-chefe da linha de caminhões da montadora, é o 12 000, que absorveu mais da metade de toda a produção da década.



Foto: Arquivo TM

Primeiros veículos são da década de 50

Menor quantidade com maior variedade

A linha de produção de caminhões da fábrica da Autolatina, de onde saem veículos da Volkswagen e da Ford, será bastante prejudicada no processo de enxugamento de pessoal iniciado pela holding Autolatina a partir de fevereiro. No total, mais de 3 000 funcionários já entraram no esquema de demissões voluntárias antes de 26 de fevereiro, e até o final de março mais voluntários poderão optar por demissões para que a empresa possa chegar às 4 750 dispensas que ainda pretende fazer. A linha de caminhões perderá 22% desse total de funcionários, representados por 1 050 trabalhadores que, somados aos 186 que entraram no primeiro voluntariado proposto, totalizam 1 236 funcionários. Segundo a assessoria de Comunicação da holding, a diminuição do quadro objetiva adequar a produção às atuais condições de mercado. A produção de caminhões cairá pela metade a partir de quando os empregados voltarem das férias remuneradas, em primeiro de abril, passando de 250 veículos/dia para 125 veículos/dia. A estratégia para ganhar mais mercado é o lançamento de novos produtos, já anunciados pela Volkswagen para abril e maio deste ano (veja TM nº 324). A linha de pesados deve saltar de nove para onze modelos básicos. Os dez anos da Volkswagen Caminhões, completados no presente ano, serão comemorados com o aumento de participação no mercado para 25%, afirma Miguel Barone, presidente da empresa.

No Nordeste, ramais são desativados

A baixa densidade de tráfego é o principal motivo da desativação de inúmeros ramais ferroviários na região Nordeste. Esta afirmação, de Edilson Nunes de Souza, chefe da Divisão de Programação Orçamentária do Departamento Nacional de Transporte Ferroviário, procura justificar a paralisação dos trechos de Sobral — Camocim (CE), Petrolina (PE) — Paulistana (PI), Campo Formoso — Iaçú (BA) e Paquevira — Garanhuns (PE).

“A existência de uma modalidade concorrente, em melhores condições de transportar mercadorias é, com certeza, a segunda razão”, salientou Edilson Souza, citando, como exemplo, a Estrada de Ferro Central do Piauí, que operava a ‘rota 14’ da Rede (São Luís — Teresina), em direção a Parnaíba, no litoral. “Trata-se de uma ferrovia em péssimas condições operacionais, pois movimentava, por semana, apenas um trem de carga, com menos de três vagões.” Para que esse trecho fosse rentável, seria necessário realizar operações com uma composição com oitenta vagões de carga.

Desde 1984, a SR-1 — Superintendência Regional da Rede, em Recife, desativou a Linha Centro, o ramal de Recife a Salgueiro (PE), com 594 km de extensão. Hoje, porém, esse ramal consta do plano de recuperação da malha de influência da Transnordestina (ver matéria nesta edição), e deverá estar concluído até fins de 1994, ao custo de US\$ 48,6 milhões.

PISCA

■ A Mercedes-Benz do Brasil já está recebendo os sedimentadores de corpo duplo Lucas para os motores dos caminhões pesados e extra-pesados L e LS 1625, 1630, 1635 e 1941.

■ Mais de 2 000 fabricantes brasileiros de autopeças já confirmaram sua

presença na 54ª edição da IAA — Internationale Automobil Ausstellung, que será realizada em Frankfurt, Alemanha, em setembro deste ano. É a sétima vez que o setor de autopeças do país participa desta feira bienal.

■ A Granero Transportes Ltda. está de cara nova, depois da reformulação total de sua programação visual. Veículos e uniformes da empresa ganharam duas faixas horizontais, azul e laranja, que se entrelaçam e terminam formando uma seta.

Congestão no mercado de jatos de 100/135 lugares

A Airbus está desenvolvendo uma variedade de 130 lugares no A320, o bem-sucedido bijato de 150 lugares. A decisão irritou os acionistas da Airbus, que desenvolvem projetos semelhantes por conta própria. A British Aerospace anunciou em 1990 o projeto BAe 146-NRA, uma versão expandida da linha 146, para 125 ou 139 passageiros. A Deutsche Airbus e a Aerospaziale (outras acionistas), mais a italiana Alenia, pensam num jato para 130 passageiros. Além disso, a Fokker holandesa (fora da Airbus), tenciona construir uma versão maior de seu F100.

Charles Manfield, diretor da British Aerospace, explica que os "operadores querem um jato para 125/130 passageiros que seja silencioso, rápido e econômico, com alcance de 4 000 km. Uma pesquisa indica a necessidade de 2 000 aviões desse tipo a partir da metade desta década". Hoje, tal mercado é atendido com exclusividade quase absoluta pelo Boeing 737, o jato mais vendido do mundo.



Mais concorrência para o Boeing 737

Rodoviário articulado em vez de double-deckers

A partir de julho, a França vai liberar suas estradas ao tráfego de ônibus articulados, que já circulam no resto da Europa. Como a França é 'corredor' para o



Articulados farão tráfego Norte/Sul da Europa a partir de julho deste ano

tráfego turístico entre o Norte e o Sul do continente europeu, rodoviários articulados estarão, pela primeira vez, disponíveis para viagens internacionais sem restrições de rota. A Van Hool, da Bélgica, acha que o mercado vai 'explodir', pois os articulados oferecem mais conforto para passageiros, mais espaço para carga e, devido ao fato de possuírem menor altura, podem atingir localidades antigas, cujas pontes e portais baixos impedem a passagem de *double-deckers*.

A empresa está remodelando seus articulados, e esperando uma avalanche de pedidos. O mais moderno deles, o TG822, de 18 m de comprimento e 3,76 m de altura, tem capacidade para 66 passageiros (24 na parte articulada) e espaço para o guia e para o segundo motorista. A alta plataforma proporciona 16,5 metros cúbicos de espaço de carga na parte inferior, que também abriga um banheiro, um bar e camas para oito pessoas.

A Maxi Coach Tours, da Bélgica, está renovando sua frota rodoviária com uma série de ônibus TG822 que vêm equipados com motor diesel de 12 l e 420 HP da MAN alemã, com turbo e intercooler. Entre os recursos opcionais, incluem-se freios ABS antitravamento e sistema antiderrapagem ASR.

Vans Mercedes serão montadas na Coreia

O grupo coreano Ssangyong começará a montar, sob licença, as pequenas vans MB100 da Mercedes alemã. O acordo prevê 50 mil vans e 80 mil motores diesel por ano a partir de 1994. A Ssangyong usará os motores extras em sua linha de veículos 4x4. Até o ano 2000, a produção deverá chegar a 100 mil veículos e 140 mil

motores por ano. Parte das vans produzidas na Coreia será exportada pelos mercados asiáticos por intermédio de subsidiárias Mercedes. O acordo é o primeiro no qual a Mercedes oferece sua tecnologia a uma empresa fora da Alemanha. A linha MB100 é uma das ausentes na linha de produção da Mercedes brasileira. Ela pode transportar uma tonelada de carga ou nove pessoas na versão microônibus.



Pela primeira vez fora da Alemanha

Limitadores de velocidade propostos na Inglaterra

O governo inglês pensa em tornar obrigatório o uso de limitadores de velocidade em caminhões acima de 7,5 t de PBT, ajustados ao máximo de 60 milhas por hora (96 km/h), o limite legal no país para veículos comerciais. Além de diminuir acidentes, o governo acredita que essa medida economizará uma quantidade de combustível da ordem de 1 509 milhões de litros por ano, caso toda a frota do país venha a ser equipada. O governo quer introduzir a nova lei em 1º de agosto de 1992. Associações de transporte da Inglaterra olham a proposta com simpatia, desde que, com sua implantação, o custo dos aparelhos diminua. Hoje, um limitador instalado chega a custar US\$ 1 000,00.

O Código gera polêmica

Conflitando com o regulamento
do TRB, o Código
de Defesa do Consumidor causa
muitas dúvidas

■ Às vésperas da sua entrada em vigor, a lei nº 8 078, de 11 de setembro de 1990, mais conhecida como Código de Proteção ao Consumidor (*veja quadro*), ainda nem começou a ser digerida pelo setor de transportes rodoviários de carga.

Conflitando em muitos pontos com a legislação específica da atividade, o código promete gerar muitas polêmicas. As divergências começam nas próprias definições de consumidor e de transporte. “Toda vez que a empresa de transporte de carga assina contrato com uma pessoa jurídica, essa relação não é regida pelo Código do Consumidor”, afirmou, por exemplo, o diretor do Procon de São Paulo e professor de Direito da PUC-SP, Marcelo Sodré, durante debate sobre o assunto, promovido nos dias 6 e 7 de fevereiro pela NTC — Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga, na sua sede, em São Paulo. “Trata-se de uma relação entre dois fornecedores, onde não há consumidor”, completou.

“De acordo com o Código, consumidor, no caso do transporte, é a pessoa física ou jurídica que contrata o frete”, retrucou, no mesmo debate, Renato Seixas, professor de Direito Civil da PUC e da FMU.

A definição parece pacífica para os contratos de frete pago na origem

(FOB). No entanto, há muitos casos onde o frete é pago no destino (CIF). “Mesmo nessa situação, o destinatário não é parte do contrato”, sustenta o jurista.

A posição de Seixas contradiz uma opinião unânime dos advogados que militam no transporte rodoviário de cargas. “Se o destinatário indica a transportadora, assume os direitos e deveres do consumidor”, diz o advogado Julio Nicollucci, que presta serviços ao Setcesp.

“Desde que o destinatário escolha a transportadora, passa a ser consumidor”, reforça o advogado Marco Aurélio Ribeiro, assessor da Presidência da NTC. “De acordo com o próprio Código, se o destinatário não pediu o serviço, não precisa pagar, pois esse transporte equipara-se à simples amostra grátis”, conclui.

A discussão, na verdade, é irrelevante, pois o Código equipara ao consumidor todas as vítimas, abrindo as portas às reclamações do destinatário, mesmo que não tenha pago o frete.

Prazos incompatíveis — Mas há outras divergências menos acadêmicas. A principal delas gira em torno do prazo de reclamação contra os maus serviços do transportador. De acordo com o decreto 89 874/84,



que regulamenta o transporte rodoviário de bens, o destinatário deve conferir as mercadorias e registrar as perdas e danos no recibo de entrega. Se não fizer isso, perde direito a qualquer reclamação posterior.

O Código de Processo Civil prevê prazo de três a cinco dias para reclamações sobre vícios da mercadoria transportada. Já o Código de Proteção ao Consumidor fixa prazos bem maiores e, na opinião de alguns empresários, incompatíveis com a realidade dos transportes. De acordo com a lei, o consumidor tem prazo de sete dias para desistir do pedido e de trinta dias (noventa, se o vício for difícil de ser comprovado) para fazer suas reclamações. “Acho que vão prevalecer as legislações específicas, pois o código é uma lei geral”, prevê Seixas.

Medida inócua — As novas disposições vão interferir também com a prática usual de contratos verbais e consensuais, seguidos da emissão do conhecimento de carga. Trata-se de prática reconhecida como legal pela lei nº 89 874, que admite o conhecimento como documento hábil para formalizar o contrato entre as partes. “O conhecimento confunde-se com o contrato, mas não é contrato”, alerta Renato Seixas.

Outras novidades jurídicas do código, tais como a inversão do ônus da prova (cabe ao réu provar que a

LAMAÇÕES



culpa é exclusivamente de terceiros ou do próprio consumidor) e a responsabilidade objetiva (o transportador é responsável pelo bom resultado da operação), não trarão grandes problemas para o setor. Acontece que a lei nº 89 872 e as anteriores já responsabilizavam o transportador pelas falhas, suas e de seus prepostos ou subcontratados, exceto nos casos de bloqueio ou interrupção de tráfego rodoviário (por motivo alheio ao controle do operador), recusa de recebimento dos bens pelo destinatário, erro ou negligência do embarcador ou destinatário, inadequação da embalagem, vício intrínseco dos bens ou o caso em que o manuseio, embarque ou descarga são executados pelo embarcador ou destinatário.

Acionar o governo — Os advogados aconselham que, por exemplo, ao receber embalagem de má qualidade, as transportadoras façam tal ressalva no conhecimento. Outra maneira de se exonerar do risco seria acionar o governo sempre que a reclamação resultar da precariedade do sistema viário. O próprio Código reza que os órgãos públicos são obrigados a fornecer “serviços adequados, eficientes, seguros e, quanto aos serviços essenciais, contínuos”.

Outra válvula do código é a limitação da responsabilidade civil quando o consumidor é pessoa jurídica.

O transportador pode, por exemplo, exonerar-se contratualmente dos riscos quando utiliza, a pedido do cliente, uma rodovia onde ocorrem muitos assaltos.

No caso dos seguros do transporte, também não haverá muitas mudanças. “O Código reforça a responsabilidade da corretora pelo seguro”, analisa Antonio Carlos Marques Mendes, diretor jurídico da Pamcarry.

De acordo com o Código, os transportadores terão prazo de um ano para mover ações contra as seguradoras e estas, de até cinco anos para entrar com ações regressivas contra outras seguradoras.

Muitos juristas não acreditam que o código vá ‘pegar’. No final de fevereiro, fortes lobbies já lutavam pelo adiamento de quatro meses na data de entrada em vigor da legislação, alegando necessidade de tempo para adequar-se às novas exigências.

Haverá dificuldades também para aplicar a lei. “O que o código pune são condutas fluidas, como emitir dizeres ou deixar de organizar dados”, afirma o jurista Davi Azevedo, professor de Direito Penal da Universidade de São Paulo. “Os dispositivos acabarão sendo interpretados de maneira benigna, trazendo descrédito à justiça”, vaticina.

Neuto Gonçalves dos Reis

O que diz o código

A nova legislação parte do princípio de que o consumidor é a parte mais fraca da relação consumidor-fornecedor — sua saúde e segurança devem, portanto, ser protegidas contra riscos e serviços perigosos ou nocivos.

O fornecedor é obrigado a informar ao consumidor de maneira clara e adequada sobre características, composição, qualidade, preços e riscos dos produtos e serviços que oferece.

O código protege o consumidor contra publicidade enganosa, modelos comerciais coercitivos e desleais (por exemplo, vendas ‘cansadas’) e cláusulas e práticas abusivas.

O vendedor não pode fornecer serviços ou produtos sem solicitação prévia do consumidor. Os produtos e serviços assim fornecidos são considerados amostra grátis, salvo no caso em que constituem prática anterior entre as partes.

O código de defesa do consumidor prevalece sobre qualquer contrato entre as partes. São nulas as cláusulas do contrato: a) que exoneram o fornecedor de responsabilidades previstas no código; b) que colocam o consumidor em desvantagem exagerada; c) que prevêem prestações desproporcionais ou excessivamente onerosas; d) redigidas de maneira a dificultar a compreensão do consumidor ou em corpo gráfico reduzido; e) que deixam de fixar prazo ou preço.

Os contratos serão interpretados da maneira mais favorável ao consumidor e devem destacar as cláusulas restritivas ao direito do comprador. Deverão também informar sobre taxas de juros de mora e preços com e sem financiamento.

Todas as garantias de produtos e serviços foram ampliadas para cinco anos. O consumidor tem até noventa dias (bens duráveis) ou trinta dias (bens não-duráveis) para exigir a troca do produto defeituoso ou o seu dinheiro de volta. O consumidor pode exigir também que os serviços defeituosos sejam refeitos.

O consumidor tem até sete dias para se arrepende da compra de um produto vendido pelo reembolso postal ou no serviço porta-a-porta.

A lei estabelece a inversão do ônus da prova. A critério do juiz, a obrigação de provar as alegações (de que o produto não tem defeito) passa a ser do fabricante (réu) e não do consumidor (autor).

Quando não há um único prejudicado, os processos podem ser movidos por associações de defesa do consumidor, pelo Ministério Público ou pelo Procon.

O fornecedor que transgredir o código poderá ser punido administrativamente com suspensão do fornecimento do serviço, suspensão da atividade, cassação do serviço ou atividade, interdição, intervenção administrativa, imposição de contrapropaganda (desmentido de propaganda anterior) e multas.

Outras infrações são consideradas crimes. Por exemplo, deixar de alertar sobre o real perigo de produto ou serviço, fazer afirmação falsa, omitir informação sobre a validade do produto ou serviço, deixar de organizar dados que dão base à publicidade, empregar na manutenção peças e componentes usados, usar coação para cobrar dívida etc.

O novo e a confirmação

Apesar do mercado incerto

Nielson e JV

afiam oficinas e lançam

novos rodoviários

■ Uma clareira se abre na densa mata do mercado de carroçarias de ônibus, onde desfilam pelo menos as novidades de dois fabricantes. O fato é tomado como ousadia num momento em que os fabricantes espreitam mais que atacam. Por ironia ou fatalidade, quem se arrisca à selvageria econômica do pós-guerra do Golfo são um iniciante, que anuncia toda uma linha de ônibus, e um veterano, que complementa sua nova linha com um híbrido.

Este último completa a polêmica linha Busscar, alardeada pela Nielson no ano passado após um longo período de silêncio, numa operação que envolveu toda a linha de produção, treinamento de funcionários e até mudança no nome do produto. Nielson, muitos clientes confirmam, já era uma grife, a ponto de ter o mesmo efeito sonoro aos ouvidos dos frotistas que um nome como Scania ou Mercedes-Benz. A radicalização de Harold Nielson, diretor da empresa e responsável pela virada em sua linha, acabou assustando muito os costumeiros clientes. "Procuramos apenas modernizar. Nielson continua sendo a empresa. A diferença é que agora sua linha de produtos é Busscar, da qual fazem parte os modelos Jum Buss e El Buss", esmiuça.

Por trás desse orgulho, Harold

deixa entrever os motivos da mudança. Fora o susto dos clientes nacionais, ele sabe muito bem que o mercado externo exige essa modernização. E por que não estendê-la ao mercado interno? "A novidade básica é o conceito de estrutura tubular, usado mundialmente. Entendíamos que chegara a hora de entrar nesse conceito", afirma, após admitir que, de início, muitas arestas tiveram de ser aparadas para que o produto ficasse acertado como se acha no momento.

O motivo da polêmica também foi o maior trunfo para as futuras negociações. "Os tubos são feitos de aço galvanizado, material de alta resistência à corrosão", pontua Harold. Esse fator facilitou a assimilação do produto, juntamente com a praticidade de manuseio da estrutura tubular em consertos e manutenções. Além, é claro, de beneficiar o fluxo da produção.

Lance de dados — A Nielson tinha em vista que a concorrência no mercado externo, potencialmente no mercado latino, era feita por empresas desenvolvidas e, em sua maioria, européias. Pesquisar, testar e constituir uma nova linha de produção foi um lance de dados arriscado. Aliás, na soma dos pontos, em dezembro de 1990, faltaram 9% na

Foto: Paulo Igarashi



produção relativamente ao ano anterior. "É normal para um projeto dessas proporções. O índice de performance ficou pelos tropeços iniciais e posteriores adaptações", aponta o diretor da Nielson, referindo-se às modificações que teve de fazer por força da legislação de transporte vigente no mercado latino.

Emergindo desses fatos e confiante na modernização de sua empresa, Harold anuncia, neste início de ano, o produto que, na sua opinião, falta-