

# transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 253 - FEVEREIRO 1985 - CR\$ 4.000,00

  
Editora TM Ltda

**INSCREVA-SE**



**CONCURSO  
PINTURA  
DE FROTAS**



## Os novos caminhões da GM

O que o transporte  
espera da  
Nova República

O escandaloso  
naufragio  
da Sunamam

# FRAS-LE

*Ponha Fras-Le na frota.  
O pessoal vai fazer até festa.*

“É batata. Equipou a frota com lonas e pastilhas para freios Fras-Le e as queixas param num instante. Os motoristas vão elogiar a segurança. O chefe de manutenção, a durabilidade. O comprador, a economia. E o dono da firma vai elogiar você, porque as despesas diminuiram e o faturamento aumentou. Isso é o que dá trabalhar com Fras-Le. Todo fim de mês tem motivo pra festa”.



*Fras-Le. Quem mais entende de breque depois do Moreira da Silva.*

## Ônibus de BH têm ordem de embarque invertida

Cerca de sessenta ônibus estão trafegando no transporte urbano de Belo Horizonte com inversão da ordem de embarque-desembarque, visando a coibir a evasão de renda do faturamento das empresas permissionárias. A solução, já implantada em cidades como Curitiba, Brasília e Ribeirão Preto, transfere o embarque dos passageiros para a porta da frente e permite ao motorista controlar o fluxo, inibindo a incidência de caronas. Uma fiscalização quase impossível de ser exercida pelo cobrador, pela sua posição pouco estratégica.

Segundo a Metrobel, cerca de 1,56 milhão de usuários deixam de pagar a tarifa na capital mineira mensalmente,

gerando um prejuízo de Cr\$ 700 milhões/mês. Ou seja, 5% de todo o movimento é gratuito.

A continuar o sucesso da medida, a evasão nas três linhas-protótipos — uma curta, uma média e outra longa — baixou a zero, o presidente da Metrobel, Sérgio Werneck, convocará uma reunião com os empresários a fim de promover as alterações necessárias para que se estenda o sistema à toda frota.

“A eliminação da evasão”, afirma Clésio Andrade, da Viação Santa Mônica, “além de significar uma economia para a câmara de compensação, poderá também significar para os usuários uma tarifa 5% mais econômica.”

## Abea forma comissão técnica de combustíveis

A ABEA (Associação Brasileira de Engenheiros Automotivos), nascida em julho de 1984, esquenta suas caldeiras formando as primeiras comissões técnicas. A mais quente, a de “Combustíveis”, já em fase final de composição será presidida pelo Engº Luso Martorano Ventura, da Mercedes. No mesmo ritmo, a próxima comissão será a de “Emissões”. Haverá uma terceira, embrionária ainda, de “Assuntos de Qualidade”.

Se a Abea, de um lado não inova no tema, de outro, estréia uma novidade: além dos membros efetivos, essas comissões também, terão membros ouvintes. “Nossa intenção é promover um grande fórum de debates e estudos so-

bre transportes automotivos e, assim, as comissões terão uma composição multimodal”, acrescenta Augusto Cesar Salvia de Aguiar, presidente da associação.

Quando setembro vier, a idéia do fórum será estimulada por um grande simpósio, sem data marcada, que já atraiu entidades congêneres internacionais, como a SAE americana, que manifestou seu desejo em participar.

Acolhida pela NTC, de quem recebeu teto, apoio de pessoal e incentivo, “sem interesses e de maneira desvanecedora”, a Abea pretende fornecer, sempre que chamada, subsídios científicos aos tecnocratas que normalmente campeiam pelos gabinetes oficiais do governo.

## Protesto quase pára SP

Vinte assaltos por dia e três mortes na última quinzena de fevereiro levaram cerca de 3 000 ônibus paulistas a parar no dia 26 para clamar por segurança. Mais de um ano de pedidos insistentes não comoveram as autoridades e o terror tem-se espalhado em forma de tensão a cada cobrador e motorista dos 7 000 coletivos da capital paulista.

Os prejuízos são incalculáveis, porque o número real de assaltos ninguém sabe. Os de pequena monta sequer valem o registro de ocorrência na delegacia.

Para o Secretário Getúlio Hanashiro, dos Transportes, porém, não é verdade que nada tem sido feito. “Ampliamos de trinta para mais de cem o número de postos de vendas de passes

e estamos colocando cofres em todos os carros”, diz.

Pedro Paulo de Andrade, presidente do Sindicato dos Condutores, entretanto, não acredita nos cofres e só vê como solução a cobrança das tarifas através de passe, porque “os assaltantes procuram dinheiro”.

No dia da greve, porém, os ânimos só foram serenados quando o secretário Michel Temer, da Segurança Pública, apelou: “vamos colocar a Rota nas ruas de novo”. Foi aclamado. Só para lembrar, a Rota é a mais violenta polícia ostensiva paulistana, já responsabilizada pela morte de 212 pessoas.



São Paulo tornou-se um imenso estacionamento

## Volks produz picape a gás metano

A Volkswagen entregou à Sanepar (Companhia de Saneamento do Paraná), em meados de janeiro último, uma frota de 22 Saveiro movidas a gás metano e produzidas em série, mais 38 veículos movidos a álcool dos quais futuramente 28 também serão transformados para queimar gás.

O desenvolvimento do kit (carburador Rodagás e bujões Gifel) iniciou-se em 1981,

quando a engenharia da Volks entregou, à própria Sanepar, um protótipo da picape para iniciar os testes de desenvolvimento. As Saveiro gaseificadas possuem uma válvula excesso de fluxo instalada em cada cilindro do motor, uma outra de fechamento rápido e mais uma eletroválvula de fluxo de gás ligada à chave de ignição. Esses componentes garantem, além de maior segurança, uma dosagem

gás/ar adequada à solicitação do motor e também que o gás seja liberado apenas quando a ignição é acionada.

Esses veículos, podem funcionar também com álcool, através do simples acionamento de uma chave seletora instalada no painel. Quando o gás acaba, basta mudar a posição da chave e prosseguir rodando com o álcool.

Os dois cilindros-reservatório de metano são construídos em aço especial sem costuras e têm capacidade para 30 litros (6 m<sup>3</sup> cada), o que proporciona uma autonomia de aproximadamente 140 quilômetros, segundo a Volks. O peso dos cilindros, instalados na caçamba, reduz a carga útil da picape em 80 quilos (de 570 kg para 450 kg).



## Aéreo será reorganizado com o próximo governo

A posse do novo governo federal marcará, para o setor aeroviário, o início de uma profunda reorganização.

"Nem sempre, o que é bom para uma companhia é bom para o país", frase cunhada por uma fonte ligada ao setor, define a nova "ótica" esperada para o poder concedente.

Em termos práticos, esta reorganização passa pela redistribuição de linhas, tanto no doméstico quanto para o internacional.

A ponte aérea deverá estar na cabeceira dos itens a serem negociados. Por que a única companhia paulista de aviação detém "apenas" 19% dos passageiros da terceira linha mundial, em termos de volume

de passageiros transportados? A pergunta toma corpo e forma, amedrontando a atual detentora de 40% desse movimento, ou seja, a Varig.

No transporte internacional, a nova equipe federal se defrontará, por volta de abril, com o acordo bilateral Brasil-EUA. Para a mesma fonte, a munição que será utilizada nesta batalha já está sendo armazenada. Referência à portaria do DAC, que, se não efetivou a nacionalização dos agentes de carga estrangeiros, impediu o acesso de novas multinacionais ao setor e demonstrou que medidas restritivas também podem ser tomadas pelo Brasil.

\*\*\*\*\*

Duas grandes do transporte rodoviário de passageiros, concessionárias de linhas da região Oeste do Estado de São Paulo, Expresso de Prata e Andorinha, estão estudando a possibilidade de transitar entre a região produtora de açúcar e álcool, e a capital paulista com ônibus movidos a gás, aliás, biogás. A economia deve chegar a 25%. Estão fazendo contatos com os usineiros, para viabilizar economicamente a operação dupla. Seriam consumidores meeiros da produção dos biodigestores das usinas.

\*\*\*\*\*

A baixa oferta de caminhões freteiros no mercado, motivada, entre outras coisas, pela substancial diminuição do número de caminhoneiros autônomos disponíveis, tem causado uma situação ilegal e incômoda para as empresas transportadoras. Estão sendo obrigadas a utilizar os tão combatidos (por elas mesmas) veículos transportadores de carga própria, proibidos pela regulamentação de efetuarem serviços para terceiros.

\*\*\*\*\*

Uma minuta de decreto-lei regulamentando a criação das entidades estivadoras chegou a ser elaborado por um grupo de armadores a pedido do Ministro Clóvaldo Severo. Ao serem chamados para discutir o assunto, os Sindicatos da Estiva, que são autônomos, negaram-se terminantemente a aceitar qualquer proposta que implicasse no estabelecimento de vínculo empregatício com as empresas, e iniciaram um movimento de bastidores. Dias depois, o Ministro recebeu ordens para sustar a iniciativa.

## Vida nova no aeroporto de Congonhas. Em abril

A partir das 5 horas dos dia 21 de abril, o Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, estará interdito para operações normais de pouso e decolagem entre 24 e 5 horas. As novas regras, expedidas pelo Departamento de Aviação Civil, DAC, serão adotadas tendo em vista a transferência da maioria das operações de Congonhas para o Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, recentemente inaugurado.

Os aviões da Ponte Aérea Rio - São Paulo e os das empresas de transporte aéreo regional, em vôos de linhas regulares, poderão pousar em Congonhas até a 1 hora.

Caso a partida dos motores tenha ocorrido antes das 24 horas e, por motivos de tráfego aéreo, o avião não tenha decolado, será dada autorização de decolagem após as 24 horas.

Os jatos das empresas nacionais de transporte aéreo regular poderão operar em Congonhas entre 5 e 24 horas apenas para manutenção. Estarão proibidas, porém, as experiências com motores no horário das 22 às 6 horas.

Uma última medida da portaria do DAC, nº 276, determina que a Diretoria de Proteção ao Vôo adote procedimentos para atenuar o ruído nas operações de decolagem, em Congonhas, após as 20 horas.



\*\*\*\*\*

A protelada reunião do Conselho de Representantes da CNTT, que incluía em sua pauta a polêmica admissão da Fenatac e das Federações de autônomos (São Paulo e Porto Alegre) aconteceu dia 27 de fevereiro. No prato de abertura, o Conselho traçou uma apimentada salada de aprovação de contas - regada com suculentas diárias - digerida até o meio da tarde, quando decidiu suspender a reunião para se aprovar a presença das três Federações.

\*\*\*\*\*

A Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, assim como os armadores individualmente, não estão querendo fazer qualquer comentário sobre a gestão do atual Governo em relação à atividade que exercem, preferindo deixar as questões mais polêmicas em banho-maria até 15 de março.

É que, em encontro mantido com o então candidato Tancredo Neves, durante sua campanha eleitoral, os armadores de longo curso tiveram indicações de que

TABELA DE FRETES DA CABOTAGEM MARÍTIMA BRASILEIRA (FRECAB)			
CLASSE	DISCRIMINAÇÃO DE CARGAS	FRETE LÍQUIDO EM CRS	
		FIXA (COLUNA C)	VARIÁVEL POR MILHA MARÍTIMA (COLUNA D)
	<b>COLUNA (B)</b>		
	<b>A - CARGAS SEM ACONDICIONAMENTO (GRANÉIS)</b>		
	1 - Alcoois Anidro e Hidratado	16.714	22.6828
	1.º - Outros Alcoois .....	41.346	21.9325
	2 - Amianto, calcário, gesso, jaspe, lítio e talco .....	25.076	18.7163
	3 - Carvão mineral .....	15.059	18.7163
	4 - Cloro e outros gases liquefeitos .....	Aberto	Aberto
	5 - Coque, ferro, gusa, ilmenita, minério de ferro, manganês e outros minérios, potássio e sucatas .....	13.091	18.7163
	6 - Farelo de soja e outros farelos	18.825	17.7570
	7 - Fertilizantes, adubos e corretivo do solo .....	13.091	18.7163
	8 - Milho, óleo vegetal comestível ou industrial, trigo em grão, soja e outros cereais .....	18.825	17.7570
	9 - Petróleo		
	9.1 - Asfalto líquido .....	12.141	75.0862
	9.2 - Gás liquefeito (G.L.P.)	23.394	17.9392
	9.3 - Lubrificantes .....	8.152	5.0712
	9.4 - Outros derivados .....	7.169	4.2138
	9.5 - Petróleo em bruto .....	9.354	5.1935
	10 - Sal Marinho e Salgema	20.343	15.5274
	11 - Outros granéis .....	Aberto	Aberto
	<b>B - CARGAS COM ACONDICIONAMENTO</b>		
II	- Densas .....	26.458	21.9325
III	- Frigorificadas .....	87.179	37.0851
IV	- Percíveis .....	24.628	18.7163
V	- Inflamáveis, Agressivas, Oxidantes e corrosivas .....	37.130	23.4230
VI	- Explosivas .....	89.043	56.4404
VII	- Espectais .....	34.230	42.2780
VIII	- Valiosas .....	Frete p/	VLR. comercial
IX	- SACARIAS		
	1 - Gêneros .....	15.924	16.1850
	2 - Demais .....	20.551	20.3522
X	- CARGA GERAL .....	25.284	25.0317
	<b>C - OUTRAS</b>		
XI	- Carga Indivisível .....	28.911	32.1960

## Cabotagem não quer regime de concessão

Não são só os agentes marítimos de carga que estão contra a sua inclusão na tutela da Superintendência Nacional de Marinha Mercante, como está tentando aquele órgão através da consolidação das normas do setor marítimo. A própria armação de cabotagem é contra passar os agentes de um sistema de livre concorrência para o regime de concessão.

Segundo o secretário-executivo da Asso-

ciação Brasileira de Armadores de Cabotagem, Comandante Benito Ribamar, a mudança "prejudica até a armação, porque é a qualidade do serviço que qualifica o agente, e determina sua própria sobrevivência". Ele considera que "se a Sunamam fosse conceder financiamentos ou garantia de usuários aos agentes, ou mesmo se a atividade fosse de segurança nacional, ainda se justificaria. Mas nada disto ocorre".

## São João Del Rei sonha com grande aeroporto

Com sorrisos irônicos, os técnicos da Diretoria Aeroportuária da Secretaria dos Transportes de Minas Gerais receberam a notícia de que, de repente, em 120 dias, São João Del Rei, terra do futuro Presidente Tancredo Neves, ganharia um moderno e grande aeroporto, com capacidade, inclusive, de suportar pousos e decolagens de aviões Boeing 737, modelo dos dois aparelhos

exclusivos da Presidência da República.

Segundo os técnicos, "como piada até que não é ruim", disseram, além de se apressarem em explicar que, só nos levantamentos preliminares, gastam-se 45 dias. A tramitação de papéis quinze dias; os trabalhos de cálculos levam mais trinta dias. Há necessidade de igual período para a licitação da concorrência, etc. Acredite, se quiser.

o apoio da nova equipe manteria o *status quo* do longo curso, enquanto que o atual Governo está tentando realizar mudanças que não estão agradando os armadores.

\*\*\*\*\*

Vários representantes e assistentes convidados às reuniões da Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores de Bens, realizadas todas as segundas-feiras, têm mostrado grande irritação com os procedimentos dos três representantes dos caminhoneiros. Segundo eles, os autônomos (Maineri,

Fioravante e Waltrick) perdem-se em discussões pessoais, tornando as reuniões morosas e improdutivas, pois não chegam a concordar nunca. "Consenso para eles não existe", dizem. Afirmam, que, se o presidente da Câmara, Moacyr Bermann, não tomar uma providência disciplinadora, muito poucas decisões serão tomadas e poder-se-ia, desde já, penizar um fórum de debates. Diário.

\*\*\*\*\*

A Mafersa suspendeu as entregas de carros para o Metrô-Rio. Motivo: falta de pagamento.

## Kommar faz acordo com o Lloyd

A Kommar firmou um acordo operacional com o Lloyd Brasileiro através do qual passou a emitir, na cabotagem, conhecimentos válidos para cargas de exportações. Isso permite reduzir a incidência do custo do transporte no preço final dos produtos, incentivando sua exportação.

A medida foi tomada em caráter experimental para avaliar, na prática, a autorização dada pela Confac - Comissão de Facilitação da Exportação, para que os portos do Rio de Janeiro e Santos passassem a ser considerados portos de trânsito para cargas de exportação originárias do Norte e Nordeste.

A Kommar, que já realizou transados de castanha e pasta de cacau de Manaus para Santos, está enfrentando seus primeiros problemas práticos. É que a Receita Federal não está permitindo que os seus contêineres, autorizados para operar somente na cabotagem, sigam diretamente de seu navio, o *Strider Crystal*, para bordo dos navios do Lloyd, sob pena dela não poder repor estes contêineres em sua frota. Com isto, a carga tem que ser transferida dos seus contêineres para outros, do Lloyd.



## DAC disciplina vôos não regulares

As empresas estrangeiras que pretendam operar vôos internacionais não regulares, de ou para o Brasil, de passageiros ou de carga, estão, a partir de agora, sujeitas às normas da portaria nº 31 do Departamento de Aviação Civil-DAC, do Ministério da Aeronáutica. As empresas deverão solicitar autorização ao DAC,

instruindo o pedido com uma série de documentos arrolados na portaria. Não estão, contudo, sujeitas às novas exigências as empresas que operam para o Brasil em caráter eventual, e cujas operações no trimestre não compreendem mais de cinco vôos, ou mais de dezesseis vôos anuais.

## Trans Invest quer voltar aos objetivos originais

O presidente do Conselho de Administração da Trans Invest S.A., Thiers Fattori Costa, está convocando nova chamada de capital, "para que a empresa possa retomar, em bases mais saudáveis, os seus objetivos iniciais".

Constituída pelos transportadores rodoviários de carga, no início de 1982, com Cr\$ 500 milhões de capital autorizado (foram subscritos cerca de Cr\$ 142 milhões), a Trans Invest tinha como objetivo transformar-se numa *holding* de serviços utilizados pelas próprias empresas de transportes.

Seu primeiro presidente, o empresário Sebastião Ubson Ribeiro, escolheu como atividades iniciais uma gráfica e uma corretora de seguros. Os dois negócios, no entanto, vinham operando com grandes prejuízos e acabaram dilapidando totalmente as reservas e endividando a *holding*.

Tão maus resultados, somados a disputas políticas, levaram à troca de Ribeiro (presidente do Seticesp) por Costa (presidente da NTC), no final de abril de 1984.

O novo presidente evita responsabilizar Ri-



Thiers Fattori Costa

beiro pelos insucessos da Trans Invest. Segundo seu diagnóstico, o que houve foi uma "capitalização insuficiente para atender aos objetivos da sociedade".

Com boa ou má administração, o fato é que Costa não teve outro remédio senão desativar completamente a corretora e a *holding*, para concentrar esforços na gráfica. Aparentemente, o saneamento funcionou. O faturamento da empresa sobrevivente saltou de Cr\$ 16,4 milhões em abril de 1984 para Cr\$ 94 milhões em dezembro do mesmo ano e o balanço saiu do vermelho.

Até o dia 15 de março, quem quiser apostar no negócio deverá pagar Cr\$ 101 971 por ação. Quase três anos atrás, quando nasceu a empresa, cada ação foi subscrita por Cr\$ 100 000.

## Os preços da inspeção periódica

O Ministério da Indústria e do Comércio aprovou a tabela de preços (ver ao lado) dos serviços de inspeção periódica de veículos e equipamentos, em uso, destinados ao transporte a granel de álcool, gasolina e óleo diesel. Os preços, cobrados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - Inmetro, entraram em vigência a partir de primeiro de janeiro e vigorarão até maio (Diário Oficial da União de 7/2).

Nota - Os preços dos códigos 620 a 624 serão aplicados quando o serviço for executado para veículo e equipamento em conjunto.

CÓDIGO	INSPEÇÃO	VALOR EM Cr\$
	<b>VEÍCULOS</b>	
600	caminhão trator	48.918
601	caminhão	48.918
602	reboque	44.157
603	semi-reboque ou chassi porta-container	44.157
	<b>EQUIPAMENTOS</b>	
610	até 10 mil litros	184.891
611	de mais de 10 mil até 20 mil litros	212.927
612	de mais de 20 mil até 30 mil litros	240.954
613	de mais de 30 mil até 40 mil litros	268.990
614	de mais de 40 mil até 50 mil litros	297.026
	<b>VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS</b>	
620	até 10 mil litros	227.288
621	de mais de 10 mil até 20 mil litros	250.370
622	de mais de 20 mil até 30 mil litros	273.460
623	de mais de 30 mil até 40 mil litros	296.592
624	de mais de 40 mil até 50 mil litros	319.623

## Retirada proposta do frete-carreteiro

Na terceira reunião da Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores Rodoviários de Bens, realizada no dia 4 de fevereiro, surgiu o primeiro impasse: não foi colocada em votação a proposta de tabela de frete para caminhoneiros autônomos apresentada pela Fecavresp.

A proposta foi barrada pelo presidente da Câmara, Engº Moacyr Berman, sob a alegação de que o número de autônomos cadastrados, até agora, no RTB, ainda é muito baixo para justificar a existência de uma tabela (veja matéria nesta seção). José Fioravante, presidente da Fecavresp, entendeu a atitude como uma "represália à categoria" e pretende reiterar sua proposta assim que o RTB tiver *quorum* suficiente de autônomos.

Antes da recusa, porém, já existia uma ou-

tra pedra no caminho da federação paulista. A Fencavir, através de um ofício assinado pelo presidente Adear Jonas Bessa, confirmava seu voto contrário à tabela "por ser prejudicial ao carreteiro", conforme TM havia adiantado em sua edição de janeiro.

Em seu arrazoado, o documento colocava cinco razões principais:

- Tanto a Lei 7092, como o decreto 89 874, não autorizam o Ministério dos Transportes, o DNER e a Câmara, a elaborarem tabela de fretes que, assim, não teria força coercitiva e obrigatória para ser cumprida;

- O que o carreteiro autônomo deseja não é uma tabela mínima de fretes, mas uma tabela justa;

- O não cumprimento da tabela, elaborada e aprovada pela Câmara,

deixaria mal esse órgão, seus componentes, o próprio DNER e o Ministério dos Transportes;

- A tabela mínima descapitalizaria o autônomo e reduziria a frota, em proveito das empresas;

- A tabela de preço mínimo é a que já está na praça, com péssimos efeitos.

Em seus últimos parágrafos a Fencavir esboça uma solução "simples". As empresas passariam a pagar o carreteiro de acordo com a sua própria tabela, cobrando do usuário um acréscimo. Seria uma taxa para cobrir suas despesas administrativas, de capital e lucro.

Fioravante não gostou da atitude, mas também não se abalou. "O voto da Fencavir não teria feito falta, pois até os empresários estavam a nosso favor" argumenta ele.

## Renascem esperanças da Ferrovia com Tancredo

O ciclo rodoviarista brasileiro, desencadeado pelo mineiro Juscelino Kubitschek, poderá ter o ímpeto contido, pelo menos em parte, por outro mineiro, Tancredo Neves. Esta foi a impressão causada nos círculos técnicos e políticos pela recente indiscrição de Tancredo, que durante sua visita a Portugal, afirmou estar sentindo saudade dos tempos que viajava de trem.

A afirmação, de pronto, levou as pitonisas políticas a acreditarem que, finalmente, a ferrovia do Aço, a Ferrovia dos 1 000 dias

do general Geisel, venha a entrar no rol das prioridades da "Nova República". Outra vez. Pelo terceiro governo federal consecutivo, três Estados esperam ver uma velha reivindicação comum atendida. Minas Gerais, Goiás e Espírito Santo teimam em solicitar a retificação e modernização do trecho Sete Lagoas-Sabará-Costa Lacerda, de aproximadamente duzentos km, também conhecido como o "gargalo", que estrangula o Corredor de Vitória e complica toda a movimentação de trens para o porto de Vitória.

## Objetivo da Embraer é revitalizar Bandeirante



Muito tem-se especulado sobre o novo projeto em cogitação pela Embraer. Fala-se, inclusive, de um grande turbopropelante, com um custo estimado de US\$ 500 milhões. Para Ozires Silveira, presidente da empresa, porém, é muito cedo para isso. Além dos cinco anos necessários para o desenvolvimento de um novo avião, os 180 técnicos estão agora envolvidos com o AMX, o avião caça que já conta com 250 pedidos de compra, a um custo unitário de US\$ 10 milhões, e que começará a ser entregue em 1986. Além das "doenças de

juventude" do Tucano. A curto prazo, explica Ozires, a tendência é atacarmos a modernização do Bandeirante, um projeto que já tem quinze anos e que, portanto, precisa ter revitalizada sua competitividade. As modificações não devem incluir, ao que tudo indica, sua pressurização, o que, fatalmente, aumentaria o consumo de combustível, mas, sim seu alongamento e modificações estruturais com o objetivo de tornar seu custo operacional ainda mais baixo.

Para isso, seriam necessários US\$ 200 milhões.

## Proposto fundo para renovação de frotas

As muitas propostas apresentadas na terceira reunião da Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores Rodoviários de Bens tumultuaram e protelaram algumas das discussões. A proposta de criação de uma espécie de fundo nacional para renovação da frota, a de maior "ibope" com vários trabalhos apresentados, acabou nas mãos do presidente e relator, Moacyr Bermann, para ser fundida numa só idéia. Segundo Geraldo Vianna, que tem assessorado a presidência da NTC nas reuniões, o assunto deverá ser discutido no próximo encontro.

Geraldo, aliás, como observador atento, estranhou tanto o veto da presidência, como a posição contrária da Fencavir, em relação a proposta da tabela de fretes para autônomos, apresentada pela federação paulista dessa categoria. Para ele, o comportamento de Bermann foi, no mínimo, peculiar, pois como presi-



Geraldo Vianna

dente ele entrou no mérito da questão e colocou tantas objeções, que chegou a criar uma espécie de mal estar. "Dessa maneira, quase como uma forma de protesto, acabou-se por retirar a proposta da tabela", comenta Geraldo Vianna.

A posição da Fencavir, por outro lado, talvez mais explicável, fez menor sentido ainda. Mas, nesse caso, Vianna imagina que "a Fencavir queria ser a dona da iniciativa de apresentar a proposta e continuar sendo dona da tabela. Explicação: surgindo a tabela oficial, a dela desapareceria do cenário, abalando o prestígio da Federação junto aos caminhoneiros".

## Fusão Clark-Volvo deve faturar US\$ 800 mi

Para fundir, a nível mundial, as operações de equipamentos de construção, a Clark Equipment Company e AB Volvo formalizaram um acordo para a constituição de uma nova companhia.

A nova empresa pretende utilizar os recursos de pesquisa, desenvolvimento, manufatura, marketing e finanças das duas subsidiárias. Isto para oferecer uma ampla linha de carregadeiras, tratores sobre pneus e caminhões fora-estrada, rígidos e articulados, além de tratores florestais e carrega-

deiras articuladas com retro-escavadeiras.

A nova companhia será formada e registrada na Holanda, com previsão de atingir um volume de vendas superior a US\$ 800 milhões e empregar, aproximadamente, 7.500 empregados.

Como reflexo deste acordo, a Clark brasileira foi desmembrada em duas companhias autônomas, sendo uma delas a Clark Michigan Máquinas e Equipamentos Ltda., originária da antiga Divisão de Equipamentos Clark.

## Abifer prevê crescimento em 85

Depois de errar em 100% as previsões de produção e vendas para o ano de 1984, a indústria ferroviária espera voltar aos trilhos de bonança em 1985. "Nós somos otimistas incorrigíveis. Acreditamos que, depois de seis anos de recessão, chegamos ao fundo do poço em 1984", diz Duarte Francisco Moraes, vice presidente da Abifer - Associação Brasileira da Indústria Ferroviária.

O ano de 1985 pode ser, assim, o começo da reescalada, mas, cautelosamente, o setor conta apenas com as encomendas dos projetos que serão implantados este ano. É o caso da ferrovia Carajás que, sozinha, deverá absorver 3.000 vagões de carga no triênio 85/87 e que deverá comprar durante 1985, um total de 1.575 unidades (veja quadro). Nos carros de passageiros, entre trens metropolitanos e metrô, a indústria ferroviária espera, pelo menos 236 encomendas que somadas as quarenta locomotivas, para Carajás, Rede e Fepasa, devem fechar suas estimativas. "Esperamos que, além disso, haja alguma renovação. Que a Rede, por exemplo, compre uns mil vagões, ou pelo menos quinhentos, porque está há uns sete anos sem com-

prar", pondera Duarte Francisco Moraes. O mesmo caso da Fepasa, que não compra desde 1978, fato que agrava a disponibilidade de vagões e a oferta de espaço. "Existe hoje uma demanda reprimida e os usuários clamam por vagões que as ferrovias não têm", reclama o vice da Abifer.

Comparados aos resultados cem por cento

errados de 1984, as estimativas para 85 representam aumentos de 16,84%, no caso dos vagões de carga, 66,19%, nos de passageiros e 42,85% nas locomotivas. Números que nem de longe chegam a se aproximar da capacidade instalada do segmento, que poderia fabricar 9.000 vagões, 800 carros de passageiros e 330 locomotivas por ano.

## O destino das encomendas

VAGÕES DE CARGA	
Destino	Quantidade
EFVM (CVRD)	74
Carajás	1.575
ICC - Petrofertil	25
Subtotal - Mercado Interno	1.674
Angola	259
Subtotal - Exportação	259
Total	1.933
CARROS DE PASSAGEIROS	
Destino	Quantidade
EBTU - Recife	80
EBTU - Belo Horizonte	40
METRÔ - São Paulo	72
CBTU - São Paulo	36
PRÉ-METRÔ - Rio de Janeiro	8
Total	236
LOCOMOTIVAS	
Destino	Quantidade
RFFSA	20
Carajás	10
FEPASA	10
Total	40
Fonte: Abifer	

\*\*\*\*\*

Num dia qualquer da primeira quinzena de março, mantido em segredo para garantir o "elemento surpresa", será desencadeada nas rodovias paulistas a "Operação Estrada" de combate ao furto de cargas e caminhões. A decisão foi tomada na terceira reunião entre a Secretaria de Segurança Pública de São Paulo, Seticisp e GSP (Grupo de Segu-

rança Patrimonial), da NTC, "por solicitação do próprio Secretário de Segurança, Michel Temer.

\*\*\*\*\*

Já no dia 28 de fevereiro, a NTC encaminhou ao CIP o pedido de aumento para os fretes rodoviários incorporando a elevação de 27,73% no óleo diesel e mais uma batelada de insumos, onde o campeão foi o Seguro de

Responsabilidade Civil com 170,25% de majoração. Com base nisso, os aumentos pleiteados giram, na média distância, em 18,25% para cargas fracionadas, 18,89% para a industrial, 18,39% na lotação e 20,04% nas grandes massas.

\*\*\*\*\*

"Oficializaram a contravenção", frase de Thiers Costa, da NTC, sobre a regulamentação dos ônibus rodoviários.

## Volvo aperfeiçoa ônibus B-58

Os modelos rodoviários dos ônibus Volvo B 58 E ganharam um novo trem de força. A inovação, opcional para o chassi 4x2 e obrigatória para a versão 6x2, começa pela substituição do motor THD 100 EC (250 cv e 905 Nm) pelo THD 100 ED (275 cv e 1050 Nm).

Quem optar pelo motor ED terá que adotar a caixa de câmbio ZF S6-90, projetada para

suportar maior torque do motor e escalonar melhor as marchas. A fábrica informa que a primeira marcha (6,98:1) é 22% menos reduzida que a da tradicional caixa S6-80. A menor redução possibilitou intervalo menor entre as demais relações, permitindo trocas de marchas mais suaves. O trem de força inclui uma nova redução para o eixo tração (3,78:1).

Tanto a linha rodoviária quanto a urbana sofreram modificações na cabina e painel, sistema elétrico, freios e tanque de lubrificante.

A alavanca de mudanças foi redesenhada e ganhou novo sistema de articulação, para ficar mais macia. O pedal de freio foi reposicionado, passando de fixo a suspenso. O pedal do acelerador agora, está 70 mm mais perto do assento do motorista. Também o pedal de embreagem foi reposicionado.

O freio de estacionamento ganhou nova alavanca. Ocupando o lado esquerdo do painel, pode ser travada na posição acionada.

Já as alavancas das luzes, sinalização e comando do limpador de pára-brisas foram colocadas no lado esquerdo

da coluna de direção. Para acioná-las, o motorista não precisa tirar a mão do volante.

O painel foi redesenhado e ganhou novos controles, como o comando de parada do motor, acelerador manual e tacômetro.

A central elétrica tem agora as mesmas características das dos caminhões. A fábrica oferece chave geral automática (opcional) e uma nova chave de partida instalada na coluna da direção.

Nos freios, também reprojeto, uma nova válvula automática de drenagem, acionada pelo compressor, elimina a umidade acumulada.

Finalmente, o tanque de óleo lubrificante foi recuado e deslocado para mais perto da longarina do chassi, para facilitar o encarroçamento e a manutenção.

## Tarifa de pedágio sobe. De novo

Não bastassem os exagerados aumentos de preços dos combustíveis e veículos, as transportadoras devem ficar atentas a mais um item dos custos operacionais: o pedágio. No Estado de São Paulo — cujo governo gritou, à época das eleições contra a bitributação TRU — pedágio e logo depois da posse dobrou o preço dos mesmos e extinguiu o período gratuito —, o pedágio acaba de sofrer um acréscimo de 48%. Para se ter idéia, um pesado em trânsito entre São Paulo e Santos tem de pagar Cr\$ 10 200 de taxa, o que equivale dizer a Cr\$ 70,83/km, deixando para trás até itens como o de salários de pessoal de oficina.



## Sugestões para moralizar consórcios

Ao inaugurar suas novas instalações em Curitiba, onde a empresa detém 25% do mercado de consórcio, o diretor administrativo da Autoplan, Antônio Carlos Maciel, abriu baterias contra a ultrapassada lei nº 5 768, de 20 de dezembro de 1971 (que regula o funcionamento dos consórcios) e propôs medidas para “moralizar o setor”.

O empresário quer substituir as atuais autorizações para funcionamento dos consórcios por cartas-patente. Assim, haveria uma seleção mais rigorosa, melhorando a credibilidade dos consórcios.

Maciel quer tornar obrigatória também a imediata devolução do crédito do consorciado que desistir da compra.

Hoje, a devolução só é feita, depois de encerrado o grupo, mesmo assim, se houver saldo. “Não acho justo que o cliente fique até cinquenta meses com o dinheiro preso, sem remuneração”, diz ele.

O empresário deseja eliminar a taxa de adesão, uma parcela de 1%, cobrada antecipadamente e nem sempre descontada da taxa de administração. Maciel pediu também a uniformização dessa última taxa, hoje de 7 a 10%, conforme o valor do veículo.

Outra sugestão é a criação de um programa unificado de computador para gerir os consórcios e “evitar improvisações”. Maciel quer mudar ainda o sistema de

amortização. “Hoje, o lance amortiza as últimas prestações. Por que não utilizá-lo para baixar o valor de todas elas?”

Segundo Maciel, uma experiência bem sucedida da sua empresa foi a substituição, há oito meses, da tradicional “carta de crédito” pelo “cheque Autoplan”. “Com esse cheque, o consorciado compra à vista seu carrona concessionária que preferir”.

Graças à inovação, a Autoplan conseguiu baixar o índice de desistência da faixa de 20/25% para menos de 10%. E suas vendas aumentaram de setecentas quotas em 1983 para 1 250 em 1984. Até o final do ano, o sistema será instalado em São Paulo.

## Pesados da GM só a longo prazo

Se a GM vier a fabricar um caminhão pesado no Brasil, isso só acontecerá a longo prazo. A informação é do presidente da General Motors Corporation-GMC, Roger Smith, durante entrevista coletiva em São Paulo, dia 13 de fevereiro, ao responder pergunta formulada pelo diretor editorial de *TM*, Neuto Gonçalves.

Em sua pergunta, Neuto lembrou que, “no passado, a GM teve uma posição de destaque, até mesmo de liderança, no mercado de caminhões”. Hoje, no entanto, “essa posição está reduzida, praticamente, aos veículos a álcool, para o mercado canavieiro”. Mesmo a nova linha de caminhões “atingirá mais o mercado de transporte urbano e de curta distância”. Cabe então indagar “quando é que a GM vai realmente acreditar no mercado para um caminhão estradeiro, pesado, para as longas distâncias brasileiras?”

Na sua resposta, Smith afirmou que o mercado de caminhões pesados preocupa a GM há muito tempo e que já tem até “projetos para colocá-los no mercado, a longo prazo”. Se isso acontecer, será depois que a GM avaliar a receptividade à sua nova linha. “Temos que tomar muito cuidado”, concluiu.



Roger Smith



Editora TM Ltda

Diretores: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi, Vitu do Carmo.

## transporte moderno

Diretor Editorial: Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis

### REDAÇÃO

Redator chefe: Eng.º Pedro Bartholomeu Neto

Redatores: Franklin Marques Machado, Marco A. Souto-Maior, Jaime A. Mendes (São Paulo) Roberto Galletti (Rio)

Colaboradores: Antonio Arnaldo Rhormes, Fernando Barros

Redação (São Paulo): R. Said Aiach, n.º 306 tel 884-2122

Sucursal Rio: Praça Tiradentes n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefons: 221-9404

Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamarandá, 667/675 - 2.º andar - fone: 270-6022 - São Paulo, SP.

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

Diretor Responsável: Vitu do Carmo

Diretor de Produção: Ryniti Igarashi

Consultor Jurídico: João Pablo Lopez Teruel

### DEPARTAMENTO COMERCIAL

Gerente comercial: José Maria dos Santos

Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo (São Paulo)

Rio de Janeiro: Intermedia, Praça Tiradentes, n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefons: 224-7931.

### Representantes internacionais:

**África do Sul:** Bosman & Genrich Travel (PTY) Ltd - Howard House - 23, Loveday Street, P.O. Box 1062 - Johannesburg;

**Alemanha Ocidental:** Publicitas GmbH - 2, Hamburg 60 - Bebelallee 149;

**Austrália:** Exportad PTY LD - 115-117 Cooper Street - Surry Hills, Sydney;

**Áustria:** Internationale Veriaggventretungen - A-1037, Wien - Veitgasse 6;

**Bélgica:** Publicitas Media S.A. - 402, Avenue de Tiervueren - 1150 - Brussels;

**Canadá:** International Advertising Consultants Ltd - 195, Carlton Towew - 2, Carlton Street - Toronto - Ontário M5B 1J3;

**Coréia Média:** Representative Korea Inc. - Mr. H.M. Kough - C.P.O. Box 4100 - Seoul;

**Espanha:** Publicitas S.A. - Ppelayo 44 - Barcelona;

**Estados Unidos:** The N. SDe Filippes Co. - 420, Lexington Avenue - New York, N.Y. 10017;

**Finlândia:** Admark OY - Mikonkatu 11D - QD100 Helsinki 10;

**Francia:** Agence Gustav Elm - 41, Avenue Montaigne - 41, Avenue Montaigne - Paris 75008;

**Holanda:** Publicitas B.V. - Plantage Middenlaan, 38 - Amsterdam 1004;

**Inglaterra:** Frank L. Limited - 50, Fleet Lane - London EC4A 1AA;

**Itália:** Publicitas S.p.a. - Vila E. Filiberto, 4 - Milano 20-149;

**Japão:** Tokyo Representative Corp. - Ssekiya Building 2-F-3 16-7 Higa Shinakano Nakano-Ku, Tokyo 164;

**Polónia:** Agpol (Advertising Department) - Warszawa ul. Sienkiwca, 12 - P.O. Box 136;

**Portugal:** Garpel Ltda - Rua Custódio Vieira, 3 - 2DT - Lisboa 2;

**Suécia:** Publicitas AB - Kungsgatan 62 - S-101 29 Stockholm;

**Suíça:** Mosse Aannoncen AG - Limmatouai 94 - 8023, Zurich.

### REDAÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO

rua Said Aiach n.º 306, São Paulo, SP.

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia Maria Simões Pereira

Circulação: Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição: Distribuidora Lopes

CPD: Lina Saito

### ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): Cr\$ 43.000,00. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 - seqüencial - telex 36907 - CEP 04003 - São Paulo, SP. Preço de exemplar avulso: Cr\$ 4.000,00. Edições especiais: Cr\$ 6.000,00. Temos em estoque apenas as últimas seis edições.



TEL.: 884-2122

TELEX: 36907

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas e equipamentos de transporte, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave da transportadoras, usuários, fabricantes e órgãos do governo ligados ao transporte, movimentação de materiais e construção pesada. Autorizada na D.C.D.P. do Departamento de Polícia Federal sob n.º 1655-P-209/73. Registrada no 2.º Cartório de Títulos e Documentos sob n.º, em 29/3/63. Alteração sob n.º 1058, em 22/11/76, C.G.C. n.º 47.878.319/0001-88. Inscrição Estadual n.º 109.661.640. Rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 (seqüencial) - CEP 04003 - São Paulo, SP.



## General Motors lança seus novos caminhões

A GM apresenta uma nova e sofisticada linha de caminhões, dando ênfase ao conforto dos motoristas, além de, segundo afirma, colocar no mercado uma série de veículos econômicos e eficientes. Conheça toda a linha a partir da página 22

## Muitas esperanças dos especialistas com o novo governo

Especialistas dos mais variados segmentos dos transportes analisam a última gestão do Ministério e lançam uma série de propostas, que esperam ver realizadas pelo próximo mandatário. Reivindicações que, para eles, devem corrigir as distorções de todo sistema. Pág. 36



## Sunamam: o último milagre brasileiro

Uma grande tormenta abala o esquema protecionista da maior financiadora dos estaleiros brasileiros: a Sunamam. A bonança surge depois de anos de muitos desperdícios e que os credores, um grande elenco de bancos, estão cobrando, em dólares. Página 42

Atualidades .....	3
Neuto escreve .....	10
Assistência técnica .....	14
Carroçarias .....	31

Distribuição .....	34
Política .....	47
Últimas Notícias .....	48
Entrevista: Silvio de Almeida ...	50

Capa: Fernando Barros

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.

# O caminhão, réu sem crime

No final de 1975, o engenheiro, consultor e professor José Carlos Mello estreava como escritor. Obra didática e pioneira, seu primeiro livro, "Planejamento dos transportes", pretendia "apresentar, de forma sistemática, métodos e técnicas utilizados na elaboração de planos de transporte".

Era o primeiro passo de uma promissora caminhada, que levaria Mello à Secretaria de Viação e Obras Públicas do Distrito Federal e a uma incansável peregrinação por todo o Brasil, já como disputado conferencista.

Agora, quase dez anos depois, a EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, toma a iniciativa de reunir as conferências de Mello (um dos mais destacados técnicos saído dos seus quadros) no livro "Transporte e desenvolvimento econômico". São dezesseis trabalhos, curtos e objetivos, embora um tanto repetitivos. Alguns deles, especialmente, o ensaio "Brasília: concepção, consolidação e perspectivas", não tem nenhuma relação com o título da obra.

São, no entanto, deslizos menores, que não chegam a tirar o mérito do trabalho – especialmente, diante da escassez de literatura nacional sobre o assunto. "Transporte e desenvolvimento econômico" revela um José Carlos Mello muito mais versátil do que o autor de "Planejamento dos transportes". Rompendo as barreiras da literatura acadêmica e demonstrando invejável conhecimento dos problemas brasileiros, o autor dedica um bom espaço ao transporte urbano de passageiros. Nem por isso, no entanto, a obra deixa de se constituir em profunda e útil reflexão sobre temas vitais, como o papel do transporte no desenvolvimento econômico, a distribuição intermodal de cargas, o inevitável descompasso entre o aparecimento da demanda e a criação de meios para atendê-la, ou a difícil tarefa de compatibilizar os interesses dos usuários com as necessidades do país.

Ao mergulhar em tais questões, Mello não poderia escapar de um inevitável truismo – nem por isso dispensável. "Não haverá, jamais, país desenvolvido (...) com sistema de movimentação de pessoas e cargas deficientes", afirma. Afinal, ninguém pode negar a "alta correlação entre Produto Interno Bruto e qualidade dos transportes".

A essa mesma conclusão já havia chegado, 26 anos atrás, o acatado Wilfred Owen, na verdadeira "bíblia" dos planejadores do setor, "Estratégia para os transportes". Segundo o autor americano, "nenhum país onde haja carência crítica de facilidades de transportes está se movimentando com rapidez no caminho do desenvolvimento".

Embora Owen tenha constatado que mobilidade e riqueza caminham juntas, não se furta a um alerta muito importante – o transporte, sozinho, não faz o desenvolvimento. "Algumas nações, possuidoras de expressivo sistema de transporte, não estão indo para lugar nenhum", constata.

Investir na medida certa e distribuir corretamente os recursos entre as diversas modalidades de transporte é um problema que desafia, permanentemente, os técnicos de planejamento. A primeira dificuldade: o setor não tem controle sobre a sua própria demanda ou sobre a localização das fontes produtoras. Como diz Mello, em linguagem mais técnica, "o transporte é uma atividade-meio". Assim, "a decisão de produzir cargas é exógena ao sistema de movimentação".

De fato, nem sempre é fácil atender aos fantásticos e inesperados aumentos de demanda. A produção brasileira de soja é um exemplo. Em 1968, concentrava-se em dois Estados e não passava de 650 mil toneladas. Em 1980, superou as 15 milhões de toneladas e alastrou-se por vários Estados. Em doze anos, diz o autor, é praticamente impossível alterar a estrutura de transportes para movimentar tamanha produção. Realmente, no caso do Paraná, a projetada "ferrovia da soja" não saiu do papel e o centenário ramal Curitiba-Paranaguá ameaça estrangular o escoamento ferroviário.

---

*Em 1974, o caminhão foi colocado no banco dos réus. Mais de dez anos depois, contudo, continua sendo o meio básico de transporte do País*

---

Se não há ferrovias ou hidrovias, o remédio é mesmo transportar por caminhão. Isso encarece o produto e leva o governo a subsidiar pesadamente as exportações. Seria melhor investir diretamente no transporte, sugere o autor.

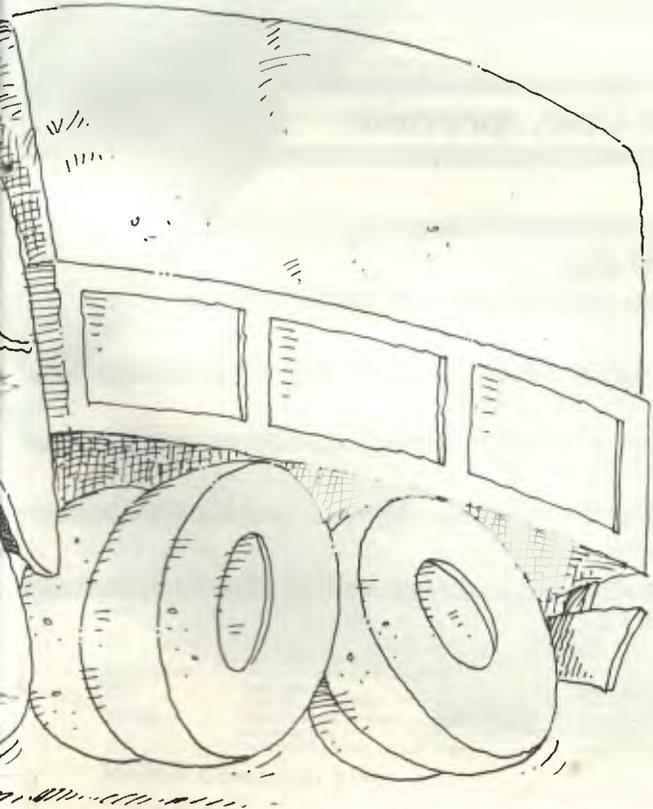
Com ou sem subsídio, fica claro que nosso sistema



de transportes não está à altura do grau de desenvolvimento do país. Essa constatação leva o atual ministro dos Transportes, Cloraldino Soares Severo, a advertir, como prefaciador da obra, que, sem “um programa mínimo de recuperação e manutenção de nossas redes rodoviárias e conexões modais e intermodais”, o controle da inflação e o equilíbrio da balança de pagamentos acabarão comprometidos “pelos altos custos dos transportes e pela absoluta impossibilidade de levar até os portos o excedente exportável de nossa produção”.

Quando se fala em investir em rodovias, a discussão desemboca, inevitavelmente, na grande participação dos caminhões em nosso sistema de transportes. Eles escoam 60% das cargas, deixando apenas 23% para as ferrovias e 17% para as demais modalidades. Dos 23% das cargas ferroviárias, mais de metade é o minério de ferro movimentado pela Companhia Vale do Rio Doce, num trecho de apenas 3% da extensão total (30 mil quilômetros) da nossa rede ferroviária.

Nossa distribuição intermodal estaria errada? “O ideal é que a repartição fosse mais equilibrada”, responde Mello. Seria recomendável maior participação das ferrovias e hidrovias, ambas poupadoras de energia. Infelizmente, porém, reconhece o autor, é uma ilusão imaginar que essa situação se alterará em poucos anos. Tanto o trem quanto o navio exigem investimentos elevados e obras demoradas. As inacabadas ferrovia do aço e hidrovias do álcool são bons exemplos das dificuldades para se mudar o quadro atual. No início da “crise do petróleo”, o caminhão, colocado no banco dos réus, entrou para a lista dos grandes vilões da nossa economia. Mais de dez anos depois, contudo, continua sendo o meio básico de transporte de todo o país.



Num regime de mercado, o usuário pode escolher livremente seu meio de transporte. E o custo energético não chega a influir decisivamente nessa opção. Para dificultar ainda mais as mudanças, e como admite o próprio Ministro dos Transportes, “diferenças reais de consumo energético entre modalidades de transporte, na prática, não confirmam os valores técnicos geralmente apresentados”.

Compatibilizar o desejo dos consumidores e empresários de transportes com as necessidades macroeconômicas — redução do consumo de petróleo e do déficit do balanço de pagamentos — constitui, segundo Mello, o maior desafio com que se defrontam os planejadores de transportes.

---

*“Devemos planejar obras compatíveis com a nossa realidade.” Pena que, somente agora, nossos técnicos estejam aprendendo tão importante lição*

---

Na verdade, o usuário não está preocupado apenas com o custo energético ou o custo operacional de cada modalidade. Decidindo de maneira livre e racional, a sua preferência recairá no meio capaz de garantir o menor “custo generalizado”. Isto é, procurará minimizar a soma dos “custos de operação na linha e nos terminais, dos seguros, das avarias, perdas, roubos, despesas com mão-de-obra, valor atribuído ao tempo — e assim por diante”.

Visto sob esse contexto, o vilão acaba absolvido da acusação de que tem merecido atenções exageradas. Pelo contrário, “o sistema rodoviário é bastante incipiente no país”, constata Mello. De fato, apenas 5% da rede de estradas (1,4 milhão de quilômetros) são pavimentados. Devido à grande extensão do país, o índice de estradas asfaltadas por quilômetro quadrado resulta um dos mais baixos do mundo. E, enquanto os países desenvolvidos têm cerca de 20 km de rodovia pavimentada para cada quilômetro de ferrovia, o Brasil tem apenas 3.

A distorção pode dificultar até mesmo o desenvolvimento de outras modalidades — parece pacífico que os meios de transportes são complementares, nunca, competitivos. Frequentemente, destaca Mello, a competição resulta da dificuldade de se investir. E querer expandir as ferrovias às custas de cortes nos investimentos rodoviários é um tiro que pode sair pela culatra. O máximo que se conseguirá, adverte o autor, será estagnar o único modal que ainda funciona — graças, muito mais, aos pecados dos outros que às suas próprias virtudes.

Como afirma o ministro Cloraldino Severo no prefácio da obra, “projetos de elevados investimentos e longa maturação não mais se enquadram em um contexto no qual a sociedades não se mostra mais propensa a sacrificar um mínimo de bem-estar no presente por perspectivas de ganhos excepcionais em um futuro distante”. Para Severo e para o próprio Mello, “devemos planejar e implantar obras compatíveis com a nossa realidade. E essa realidade impõe soluções para os problemas de hoje”. Pena que só agora nossos planejadores estejam aprendendo tão importante lição.

# **UM SCANIA USADO E O PARA COMPRAR UM S**



**Com qualquer idade o Scania tem o mais alto  
valor de revenda do mercado. Portanto, facilita muito  
a compra de um Scania novo. Quem entra nesse ciclo, aproveita  
ao máximo toda a economia que um Scania pode dar.**

**9,18%  
mais potência  
com  
menor consumo.**

**SCANIA  
INTERCOOLER**

# **CAMINHO MAIS CURTO CANIA NOVO.**



# **SCANIA**

*O nome mais respeitado em caminhões.*



# Bom atendimento ganha maior destaque na estratégia das fábricas

*Na hora de renovar sua frota, o transportador já não olha apenas o preço. Na decisão pesam, cada vez mais, os serviços que pode comprar junto com o veículo. A mudança obrigou as montadoras a estruturarem departamentos especializados em atendimento, pós-venda e assessoria técnica.*

A engenharia de vendas, a assistência técnica e o bom atendimento durante toda a vida do veículo estão ganhando cada vez maior peso na escolha de uma marca de caminhões. É o que constatou uma pesquisa realizada pela Scania em 1984, para avaliar, entre outros aspectos, a importância atribuída pelo frotista aos vários fatores que influem na decisão.

Empurrados pela crise e, em consequência, por uma administração mais austera de seus negócios, os empresários de transportes estão cada vez mais técnicos e exigentes em suas decisões de compra. Assim, entre os benefícios incluídos, o fator preço do veículo, ao contrário do que ocorria anos atrás, foi colocado em sétimo lugar, enquanto o desempenho figurou em primeiro, seguido pelo valor de revenda, economia de combustível e assistência técnica. "O cliente está mais profissional e vem levando em conta tudo aquilo que compra com o produto", confirma Rolf Hedberg, gerente de assistência técnica da Scania.

Dinheiro escasso, os lucros corroídos e um avanço substancial nas técnicas de administrar transportes ajudam a explicar os motivos dessa nova mentalidade empresarial. Mas existem

outros. Nos caminhões, principalmente, mudou não só a mentalidade como também o perfil do principal comprador. "Há três ou quatro anos, 70% das vendas eram feitas a autônomos, tanto que predominavam o preço e os caminhões de 11 t. Hoje, esses negócios não atingem a 10%", argumenta Jorge

técnicas de uma boa administração e, além de tudo, voltados para uma maior utilização de caminhões pesados. "Geralmente, quanto maior o produto, maior a necessidade de uma assistência mais ampla ao comprador. Os caminhões grandes dão mais trabalho que os médios e leves", distingue Renato Zirk, gerente de Engenharia de Vendas da General Motors.

Mas não apenas os usuários mudaram. Fabricantes e concessionários, principalmente esses, também. Rolf Hedberg concorda que o "preconceito" de que os serviços prestados por revendas eram sempre mais caros e não ofereciam nada a mais "era verdade alguns anos atrás. Com o passar da crise, todo mundo se preparou para enfrentar o mercado de maneira diferente".

Seja como for, fabricantes de veículos que, há anos, vinham pregando as vantagens de uma compra técnica numa espécie de deserto, hoje se agitam em novas batalhas de marketing, na tentativa de se

colocarem em dia com a nova ordem mercadológica. E, nessa briga, onde a técnica começa a valer mais que o preço, não faltam novidades nas operações de vendas envolvendo engenharia de produto, peças e serviços.



Os cartões Mercedes ganham impulso na rede; o Cargo terá uma venda técnica apurada, como a do treminhão Volvo da Transportes Ela



Boihagian, gerente da área de Vendas da Volkswagen Caminhões.

O lugar do pouco organizado autônomo está sendo ocupado por pequenos e grandes frotistas, com estrutura suficiente para perceberem as sutilezas

Os exemplos mais recentes estão no Programa de Atendimento Scania ou no Departamento de Pós-Vendas da Volvo que, como a Assessoria de Transportes da Mercedes, mais antiga na denominação, procuram uma maior integração de todos esses serviços, oferecendo-os num só pacote.

Na operação de pré-venda, primeira etapa de contato com o cliente, não existe, hoje, fabricante que não tenha um Departamento de Engenharia de Vendas para assessorar sua rede. Algumas revendas também já inovam montando estruturas próprias. Assim, a conversa informal que, anos atrás envolvia vendedor e comprador, hoje, a gosto do freguês, pode transformar-se num verdadeiro estudo de engenharia e definir desde um único veículo para aplicação específica, até um frota ou todo um sistema de transportes.

O Departamento de Engenharia da Scania, que acelerou seus trabalhos a partir de 1981, ainda na base dos cálculos feitos na ponta do lápis, hoje pode chegar até a utilizar o STRASS (Scania Transport Simulation System). Trata-se de um pequeno computador que simula os acidentes de percurso em determinada rota, para dar todas as instruções básicas da operação ao motorista sobre troca de marchas, velocidade média etc, garantindo menor consumo de combustível e diminuição dos custos operacionais.

## *A engenharia de vendas dá o primeiro passo na pré-venda*

Com outro pequeno computador, o Departamento de Engenharia da Scania já realizou mais de setecentos trabalhos de dimensionamento de frota e estudos de sistemas de transportes, desde que iniciou suas atividades. "Nós temos hoje um sistema que nos permite reponder rapidamente à rede sobre viabilidade técnica, custos operacionais e aplicação do produto", explica José Henrique Menezes Senna, assessor do Departamento de Vendas de Caminhões. Conforme o caso, essa resposta pode ser dada por telefone no mesmo instante da consulta, por telex ou, se depender de um estudo maior, por carta.

Embora gratuito, o trabalho desses departamentos, contudo, nem sempre tem sido bem compreendida pelo mercado. Em resumo, esse tipo de envolvimento da Engenharia de Vendas das fábricas na fase de pré-venda leva à conclusão errônea de que o trabalho é feito para "forçar" a venda. "Mas, os vários casos em que o cliente opta por outra marca utilizando todo um plano de operação feita por uma primeira,



Hedberg: "clientes profissionais"

são a melhor comprovação de que a finalidade não é vender. Pelo menos, na filosofia da Mercedes", ressalva Nelson G. Taveira, gerente do Departamento de Aplicação do Produto dessa fábrica, que corresponde à Engenharia de Vendas de outras marcas. É uma das poucas vezes onde o fator preço e condições de financiamento pesam mais na decisão de compra que os fatores técnicos. Ou, como diz Taveira, o cliente "atende a um aceno do concorrente".

Num sentido mais amplo, como na Mercedes, esses departamentos estariam à disposição de qualquer proprietário ou administrador de um ou mais caminhões ou ônibus que necessita de respostas para duas perguntas básicas: "quer implantar, ampliar ou renovar a frota? Tem problemas de transporte e quer discuti-los?". Esse trabalho de assessoria, assim, não resume-se apenas à atividade de pré venda. A Fiat Caminhões, por exemplo, depois de um detalhado estudo de frequência rota/carga na distribuição da Liquigás, conse-



Boihagian: novo perfil do comprador

guiu convencer o cliente a adotar os Fiat 80 para os percursos mais longos em substituição a alguns dos ágeis F-4000, de menor capacidade de carga. Hoje beirando a casa dos cem veículos distribuídos nas praças de Belo Horizonte, Caxias do Sul, Canoas, Curitiba e São Paulo, os Fiat 80 fazem sucesso na manutenção e têm proporcionado algumas economias nos custos operacionais porque transportam 144 bujões de 13 quilos, contra 110 dos F-4000.

Alguns técnicos da Liquigás chegam a confessar um certo receio inicial na troca, devido "à opinião de terceiros, não muito boa em relação à marca". Mas, "a frota não tem apresentado qualquer problema grave. Resta apenas um pequeno receio de qualquer problema de peças mais tarde", diz Alberto Pereira de Carvalho Júnior, supervisor de manutenção da empresa.

## *A compra, hoje, é um verdadeiro estudo técnico*

Dessa maneira, a Engenharia de Vendas pode até reorientar um sistema já implantado, sugerindo mudanças para melhorar o fluxo, racionalizar a frota ou melhorar o desempenho dos modelos nela já existentes. Até mesmo pedidos de avaliação de fretes praticados por um determinado cliente, segundo Menezes Senna, da Scania, hoje em dia, provocam muitas consultas, assim como estudos de renovação de frota. "Temos recebido, ultimamente, solicitações para trocar idéias sobre planilhas de custos operacionais", complementa Taveira, da Mercedes.

Um exemplo comum do funcionamento da engenharia, já numa fase chamada de pós-venda, é o estudo feito pela General Motors para a Monroe Auto Peças, que envolveu mais do que a simples seleção de modelos mais adequados ao problema de transporte apresentado: dimensionar e caracterizar uma frota com capacidade para transportar amortecedores ou tubos hexagonais, de menor peso. As soluções propostas pela GM, num pequeno estudo, levavam em conta a distribuição de carga por eixo, dimensões da carroceria e posicionamento dos racks sobre o veículo e, a partir disso, tempo de viagem e tempo de operação, para dimensionar os veículos necessários.

A Engenharia de Vendas de caminhões da fábrica concluiu que uma frota mista (quatro D 78 para amortecedores e dois D 88 para tubos) garantiria maleabilidade para cobrir defasagens de entregas ou cargas pequenas nas emergências. Já a frota uniforme (com cinco D 88, sendo dois para tu-



Rennebeck: "Estreitar mais os laços"

bos e três para amortecedores), além de possibilitar o intercâmbio entre as duas cargas e atender às emergências, com tempo de folga prevista de quatro dias por mês, ainda assegurava economia de operação, graças ao investimento inicial 10% menor.

Tipos de recomendações como essa, onde teoricamente a fábrica perde negócios mais polpidos, para melhor atender o cliente, parecem ser comuns. Um dos casos acompanhados de perto pela Engenharia de Vendas da Volvo, através do concessionário mineiro Betim Diesel, resultou na viabilização de um treminhão estradeiro tracionado por cavalos N 1233 (6x4) para 73 toneladas de PBT e 48 t úteis, no lugar de duas unidades 4x2, para puxar cimento de Montes Claros a Uberlândia, pela transportadora Ela. Nesse caso, além do acompanhamento junto ao DNER para aprovar a composição. Revenda a Engenharia desceram a detalhes de medirem o desgaste de pneus em relação ao 4x2. Concluíram que a durabilidade era apenas 18% menor que na tração simples, com desgaste de 0,73 mm a cada 4.100 quilômetros rodados com pneus SN 66.

Na ponta do processo, a especificação correta do veículo em função do trabalho, sempre perseguida pelas fábricas, representa, além da satisfação para o cliente, a glória ou a ruína de um produto. Ainda mais quando se trata de um bem de produção. "Se o veículo não for adequado, daí pra frente, toda a estrutura de pós-vendas, serviços e peças, vai por água abaixo", resume Jorge Boihagian, da Volkswagen.

Com essa preocupação, as fábricas têm levado para as concessionárias um maior entrosamento com as virtudes técnicas do produto. Algumas delas chegaram até a criar departamentos próprios de engenharia de vendas. É o caso das concessionárias Codema, Su-

vesa e Itaipú, da Scania, que com míni-departamentos instalados em suas matrizes conseguem um alcance muito grande, pois trabalham para todo o grupo de vendas.

Definir a importância da fase seguinte de pós-venda, onde entra toda parte de serviços de assistência técnica e peças, para Francisco Albuquerque Filho, da Fiat Caminhões, pode resumir-se numa frase. "O primeiro caminhão Vendas vende. A partir do segundo, é o pós-venda que vende", diz. Por isso, a Volvo criou um Departamento específico para cuidar desse assunto. Para a montadora, os veículos são apenas uma parte do que os clientes compram. O cuidado individual e a satisfação conjunta de todas as suas necessidades constituem outra importante parte, freqüentemente decisiva. "A intenção é buscar essa maior integração entre vendas, peças e serviços, proporcionando o mesmo *status* a cada uma dessas operações", explica Oswaldo Tuacek, diretor do novo Departamento.

## Volvo criou o Pós-vendas e a Scania o Pro

Dentro do Pós-Vendas a Volvo embute o seu sistema Voar (Volvo Atendimento Rápido) implantado em 1981 para cobrir a inexistência de uma rede de apoio de concessionárias. O Voar, apenas no primeiro semestre de 1984, atendeu a 327 chamados. Delas, 55% foram resolvidos no mesmo dia, 31% em até 24 horas e 13% em até 48 horas. Quanto aos meios utilizados na solução, 20% foi resolvido por telefone, 75% pelos concessionários e 5% através da fábrica ou por terceiros. Mas a Volvo faz questão de explicar que os

casos correspondem a 7% dos veículos dessa marca no país e que mais de 50% estavam fora da garantia.

No mesmo guarda-chuva do novo Departamento inclui-se ainda o "Velox", sistema de fornecimento de peças lançado em 1983 e que se propõe a entregar qualquer componente, em qualquer concessionário do país, em até 24 horas. "O que garante essa eficiência, diz Tuacek, é um computador que, alimentado com o pedido, em menos de 5 minutos, emite toda a documentação para o embarque". Despachadas por avião ou caminhão, as peças recebem prioridade absoluta incluída em acordos com as transportadoras. O programa, assim, já conseguiu o recorde de entregar as peças solicitadas em cinco horas entre Curitiba e Goiânia.

Para garantir a precisão da entrega nos dias atuais, onde fornecedores nem sempre têm acompanhado o ritmo imposto pelos crescentes aumentos da produção, a fábrica sueca mantém um estoque de segurança atualizado em seus limites máximos e mínimos, de acordo com a demanda. Numa emergência, admite até mesmo retirar peças da linha de produção. Inspirado em sistemas semelhantes existentes da Europa, onde a Volvo possui dois armazéns de peças (Gotemburgo e Ghent), o Velox brasileiro só difere do europeu nos meios de transporte. Lá, é possível contar com o rigoroso horário das ferrovias, enquanto, aqui, quem garante a rapidez, na maioria dos casos, é o avião. "A evolução planejada para o Velox consistirá em integrar os computadores da fábrica com toda a rede", adianta Tuacek.

Ainda que não admita que a providência seja uma resposta imediata ao novo Departamento da "concorrente mais para o Sul", a Scania colocou



Tuacek: "mesmo *status* para vendas, peças e serviços, para buscar integração"



**Katrip: para atender, até peças da linha**

todas suas áreas de Engenharia de Vendas, Serviços e Peças sob o guarda-chuva do Pro Scania com o mesmo intuito de agregar debaixo de um nome genérico toda a série de serviços prestados. "Já tínhamos os serviços e agora mostramos o pacote total", acrescenta Rolf Hedberg, da Assistência Técnica. São, basicamente, dezessete serviços existentes em quase todos os concessionários, alguns assessorados pela própria fábrica, que incluem, entre os menos conhecidos, assessoria em financiamentos, manutenção e hospedagem para motoristas.

De qualquer maneira, como estratégia de *marketing* o Pro Scania, como os similares de outros fabricantes, procura agarrar o cliente pela ampliação do pacote. "Nós, já há alguns anos, estamos colocando peças em qualquer ponto do país em 24 horas no máximo", frisa Pedro Katrip, gerente do Departamento de Peças de Reposição. Um maior cuidado com determinadas áreas como a da rodovia Cuiabá-Porto Velho, onde um frotista de ônibus já chegou a enfrentar sérios problemas com peças Scania, vem sendo tomado para evitar desgastes com clientes. Nos atendimentos de emergência, procurando não deixar cair a peteca da rapidez, a Scania já chegou a desmontar veículos e tirar peças da linha, para não deixar de atender.

Por outro lado, especificamente nas peças, as atenções das fábricas têm se redobrado nos dias atuais, já que os frotistas estão regulando milimetricamente seus estoques para segurar na mão o capital de giro. "E nós, igualmente, estamos trabalhando com uma margem de segurança para atender os casos de emergência de itens com problemas de entrega, mas não temos reserva para o frotista estocar", acrescenta Katrip.

O investimento maciço dentro do Pro Scania, no ano de 1985, estará vol-

tado para o treinamento do pessoal de concessionárias e a expansão do treinamento regional iniciado pelo centro da concessionária Irmãos Lopes, de Londrina, com seqüência em Guaíba e Belém. São centros formados pela iniciativa das próprias revendas com a colaboração da fábrica e destinados a treinar também a frotistas e pessoal de outras concessões. Com o de Belém, a região Nordeste, que sempre foi muito prejudicada pelo próprio tamanho do mercado, estará coberta.

Idéias comuns na Europa, como o contrato de manutenção preventiva, que poderia melhorar substancialmente os índices de quebra, contudo ainda não pegaram por aqui. "É um serviço oferecido normalmente por nossa rede para frotistas com poucas unidades, onde não compensa investir em oficina própria, mas que até agora, encontrou poucos adeptos", explica Rolf. Esse contrato garante manutenções normais a um preço pré determinado para a frota e que, normalmente, funciona na Europa nas vendas por *leasing*. "Algo como existe no ramo da computação. Mas, nos veículos comerciais, o *leasing* ainda não pegou no Brasil. Por isso torna-se mais difícil vender esse serviço", acrescenta Katrip.

Nesse caso, a Mercedes-Benz logrou melhores resultados. Sua rede já conseguiu firmar, aproximadamente, trinta contratos para trezentos veículos, entre eles os da Danone e Atlantic, em pouco menos de dois anos de trabalho. São contratos que incluem manutenção preventiva com mão-de-obra, também para a corretiva mais as peças previstas na preventiva. Dependendo do tamanho da frota e do relacionamento cliente-concessionário, podem haver descontos substanciais para esse serviço. Mas, a preço de janeiro, um contrato firmado em São Paulo para um 1113 com um ano de uso e programado para rodar 60 mil quilômetros num



**Albuquerque: mais cuidado com o 190**

período idêntico, custaria mais ou menos Cr\$ 44,00 por quilômetro. "Com a vantagem e o preço ser fixo em cruzeiros pelos seis meses de vigência", esclarece J.H. Rennebeck, gerente de Serviço da Mercedes.

Na área de serviços ele aponta uma nova tendência: a desativação de muitas oficinas de frotistas. "No passado, quando as coisas eram mais fáceis, os empresários faziam o 'quebra-galho' próprio. Em 1984, contudo, com os custos de instalação e operação sempre mais altos, muitos fecharam e partiram para o concessionário". No caso dos ônibus urbanos, por exemplo, depois de desativarem suas oficinas, pequenos frotistas fazem acordo com revendas para realizarem os serviços à noite. Uma prática que vai ao encontro da filosofia de serviços e peças da Mercedes "de estreitar os laços entre cliente concessão e fábrica".

## *Os contratos de manutenção surgem entre as novidades*

Partindo de uma política de abrir as portas para qualquer interessado em conhecer os veículos de sua fabricação, desde sua instalação no Brasil, a Mercedes não traça grandes planos para combater a nova onda da compra técnica. Entre as novidades incluiu, em meados do ano passado, a organização para a rede do "Cartão de Cliente Especial" para frotistas e autônomos. Em pouco mais de seis meses conseguiu distribuir 1058 cartões, alguns sem limite, a serem utilizados por 3 500 veículos e envolvendo um total de Cr\$ 2,5 bilhões em créditos.

A Fiat Caminhões, por sua vez, acha que os 38 concessionários hoje instalados são suficientes para suas finalidades comerciais, mas apressa-se em nomear novos Postos de Assistência Técnica (PAT) porque os quinze existentes ainda são insuficientes. "Estamos passando por uma reestruturação muito grande e pretendemos nomear, ainda em 1985, pelo menos dez novos PATs", diz Francisco Albuquerque Filho. Segundo ele, nos planos dos postos figuram um total de nada menos que sessenta deles. Uma das características mais notáveis, nesses PATs, é que existem postos que prestam serviços para outras marcas de caminhões, também, à semelhança do modelo americano.

Na área de peças de reposição, segundo Albuquerque, o atendimento tem sido do mesmo nível de qualquer montadora. Mas, existem problemas de fornecimento no caso dos Fiat 190 turbinados, que ainda não encontram mercado paralelo de reposição. "Não é

# REMOL

## Recondicionamento de Motores com Venda de Peças

### PRECISÃO E RAPIDEZ

Motores a Base de Troca com Super Garantia

### DIESEL - GASOLINA - ÁLCOOL

*Condições de Pagamento Especiais para Frotistas*

Av. dos Autonomistas, 6.746  
Quitaúna - Osasco  
Tel: 803-2977 - PABX

## INVESTINDO 1 NA POUPANÇA **ENERGEX** GANHARÁ 5 NOS SEUS COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

Maior vida útil dos seus motores.

Economia e Potência com:

- ERGONEX** AD - para óleo diesel
- ERGONEX** AN - para gasolina
- ERGONEX** P 20 - para álcool
- ENERGOL** - um tipo para cada lubrificante

Informações e consultas:

Energex Brasileira S/A  
R. Francisco Ceará Barbosa, 125  
13.100 - Campinas, SP  
Tel: (0192) 42.7404

## Cargo muda a estrutura da Ford

Quando lançar os modelos Cargo, ainda neste primeiro semestre, a Ford Brasil abrirá também as portas de seus concessionários para uma nova filosofia de atendimento a caminhões. Com uma estrutura de comercialização até hoje voltada quase que exclusivamente para os automóveis e comerciais leves, a empresa teve que reformular-se interna e externamente, tanto na área de vendas como na de serviços, para fortalecer o atendimento aos pesos médio e pesado dos novos caminhões. "Pretendemos um profissionalismo muito mais acentuado, desde o vendedor até o mecânico que dá assistência a esse veículo", adianta Hans J. Wilhelm, gerente geral de vendas e marketing da Ford Caminhões.

Nos concessionários, a base da reestruturação consistiu na separação física de atendimento a automóveis e caminhões. Dos quatrocentos revendedores da marca, 97 deles, localizados em praças de maior porte, investiram entre Cr\$ 300 a 500 milhões em novas instalações e ferramental para se amoldarem aos novos padrões. Afora esses, duzentos outros também deverão passar por ampliações e modificações para assistirem aos novos caminhões. Nessa nova logística, foi incluída uma estratégia fundamental para o novo produto: em função da aplicação rodoviária dos Cargo, instalações muito centralizadas e, obviamente, com pouco fluxo de caminhões, foram rejeitadas pela Ford. O resultado final, segundo Wilhelm, não chega a ser uma rede totalmente nova, mas bem definida quanto a instalações.

No âmbito dessa reformulação, está o treinamento de pessoal, dirigido exclusivamente para os caminhões e

baseado no fato concreto de que "o profissional de transportes não quer ser atendido por especialistas em automóvel". Assim, do mecânico ao vendedor, a Ford espera oferecer um suporte mais técnico e especializado. "A idéia é ter uma venda mais técnica suportada por uma assistência idem", completa Wilhelm.

Na área de vendas, os vendedores serão equipados com pequenos computadores de bolso que, por meio de programas básicos, definirão rapidamente o veículo ideal para a aplicação solicitada pelo cliente, seus custos operacionais e outras análises financeiras envolvidas na venda. Em resumo, vendedores treinados para a venda técnica que poderão até mesmo sugerir, no lugar do Cargo uma opção da linha F que, tudo leva a crer, ficará numa faixa de preços mais acessível. Toda essa estrutura de pré e pós-vendas, por tabela, beneficiará a linha antiga.

Com exceção da filosofia de assistência mais técnica, porém, o gerente da Ford não deixa escapar muita coisa mais dos planos para o Cargo. Na área de serviços, ele afirma que "nós não vamos inventar a roda, mas tudo que existe e tem boa aceitação vamos aproveitar. Com certeza, nenhum fabricante no Brasil terá condições de oferecer o que nós vamos oferecer".



Wilhelm: "rede Ford amplia instalações para oferecer o que ninguém tem condições"

# Aplique em um papel com renda garantida.

Decidir. Fazer bons negócios. Analisar e aproveitar as oportunidades do mercado. Investir e garantir o progresso de uma empresa é o papel desempenhado por um homem de negócios. E estar muito bem informado e atualizado é fator imprescindível para quem quer ser bem sucedido. **Aplice na Gazeta Mercantil e tenha a certeza de estar investindo no melhor.**

Todas as informações necessárias para tomar decisões acertadas e ter sucesso, você obtém lendo a Gazeta Mercantil.

Leia diariamente a Gazeta Mercantil e depois disso, tome suas decisões tranquilamente. Não dê um passo em falso! Assine hoje mesmo a Gazeta Mercantil, o papel mais importante da sua vida profissional.

**Oferta válida até 31/03/85**

Não mande dinheiro agora!  
Basta enviar o cupom.  
Não é preciso selar.



## **SIM!** Quero assinar o jornal de negócios que está entre os 6 melhores do mundo.

Sim, quero assinar Gazeta Mercantil pelo prazo de 1 ano. Se preferir autorize o débito em seu cartão de crédito. Autorizo debitar à vista em meu cartão de crédito:

American Express  Credicard-Visa  Diners  Elo  Nacional

Nº do Cartão \_\_\_\_\_ Validade \_\_\_\_\_

Praças	Gde São Paulo Gde Rio de Janeiro Brasília, Porto Alegre Salvador	Interior de BA, SP, RJ e RS e Estados MG, PR, SC, GO, ES, MT, MS	Demais Estados
Gazeta Mercantil			
à vista Cr\$	<input type="checkbox"/> 179.500	<input type="checkbox"/> 199.500	<input type="checkbox"/> 239.500
a prazo Cr\$	<input type="checkbox"/> 3x73.450	<input type="checkbox"/> 3x81.650	<input type="checkbox"/> 3x98.000

Nome \_\_\_\_\_

Endereço \_\_\_\_\_

Bairro \_\_\_\_\_ CEP \_\_\_\_\_

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

Cargo do Assinante \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

CGC/CIC \_\_\_\_\_ Data \_\_\_\_\_

Assinatura \_\_\_\_\_

# Aproveite estas vantagens de Gazeta Mercantil



ISR - 40 - 984/83  
UP Agência Central  
DR/São Paulo

## CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por:

**GAZETA MERCANTIL S.A.**

EDITORA JORNALISTICA

### 1 - **Preço Especial**

Economize 46,9% sobre o preço dos exemplares de Gazeta Mercantil nas bancas.

### 2 - **Preço Garantido**

Você congela o preço dos seus exemplares durante um ano.

### 3 - **Que comodidade!**

Receba no endereço de sua preferência, sem ter que sair, gastar tempo ou combustível, e sem perder uma única edição.

como acontece com outras marcas que em qualquer lugar da esquina você encontra componentes”, revela o gerente Nacional de Vendas.

Mas, nada disso é problema: estrategicamente instalado próxima do aeroporto do Galeão, e com dois faturamentos diários – um ao meio dia e outro à tarde – o Departamento de Peças já conseguiu colocar peças com 4 horas de prazo. “É mais fácil embarcar pelo Galeão para qualquer parte do país, do que de Curitiba, por exemplo”, diz.

Procurando se afinar mais com os novos parâmetros de mercado, a Volkswagen Caminhões ampliou o terreno do seu controle de qualidade também para o campo. Segundo Jorge Boihagian, talvez, uma iniciativa inédita que permite direcionar os ouvidos para o consumidor. Além disso, o “controle reporta-se diretamente ao vice-presidente executivo que pode fechar a linha em caso de pane grave”. “Esse controle de campo” conta ele, “tem trazido muito para o desenvolvimento e 90% dos problemas foram apresentados pelos compradores”.

### *Volks atende peças com uma secretária eletrônica*

A empresa acredita, por outro lado, que o mercado na faixa de 6 a 13 toneladas irá crescer nos próximos seis anos e, assim, planeja ampliar sua rede de 110 revendas para 150 unidades, até meados de 1986. Conforme Boihagian a expansão inclui uma busca de “mais assistência técnica fora das áreas metropolitanas. Na área de peças, também inovou no estilo: contratou uma “secretária eletrônica” que faz plantão durante as 24 horas por dia no Departamento, que garante a entrega também em um dia. E, como estimulou aos revendedores, a fábrica dá aos pedidos urgentes o mesmo desconto concedido para os normais.

“Uma precaução que tomamos na rede é não admitir mecânico comissionado. Em caminhões, isso não deve ser aplicado porque pode gerar serviços desnecessários”, explica ele.

Boihagian, contudo, não acredita que a entrada da Ford Cargo ainda este ano possa alterar essa estrutura já que, devido ao fator preço, ele vai incomodar mais aos Mercedes que aos caminhões VW. Mas é certo que, pela medida do segredo que a Ford faz de suas armas (veja quadro), a batalha do marketing no pré e pós vendas, deverá apresentar em breve novos e emocionantes lances.

# Estas rodas chamaram a atenção de todo mundo.



Normalmente as rodas raiadas de aço fundido que a Cobrasma faz não chamam a atenção por um motivo muito simples: nos últimos 25 anos não apresentaram nenhum defeito. E pretendem continuar assim por muito tempo. A Cobrasma, fabricante de muitos itens vitais de caminhões e ônibus, orgulha-se de manter a mais avançada tecnologia a serviço da indústria automotiva pesada. Seu objetivo é a tranqüilidade do irmão da estrada. Com segurança, durabilidade e economia de manutenção. Mais de meio milhão de rodas de aço percorrendo o país atestam isso. Portanto, conte com a Cobrasma nas rodas do seu veículo. Porque aço é força - a força da Cobrasma.



**COBRASMA S.A.**

Rua da Estação, 523 - Tel.: (011) 801-8000  
Telex: (011) 33330 - 33687 - Osasco - SP

## VOCÊ SABIA QUE O MUNDO FORD DE CAMINHÕES ERA TÃO GRANDE?

Na verdade, os caminhões Ford rodam desde que caminhões rodam. E nas suas milhares de voltas pelo mundo, eles passaram e deixaram marcas hoje muito, muito difíceis de ultrapassar: as marcas de um complexo industrial mundial. Que engloba 17 fábricas de caminhões, nos EUA, Canadá, México, Brasil, Argentina, África do Sul, Inglaterra, Bélgica e Austrália. E mais 30 anos de experiência e qualidade em motores diesel, com mais de 4 milhões de unidades produzidas e 2 grandes fábricas — no Brasil e na Inglaterra —, mais 4 linhas de montagem nos EUA, México, Índia e Bélgica. Mas grande mesmo é o que a Ford Caminhões no Brasil vai fazer por você agora.

## NO LIMAR DO ESPAÇO SIDERAL, A CONQUISTA DA SUA TERRA.

A terra do caminhão é uma estrada que não tem fim. E que precisa urgentemente de veículos mais modernos para encurtar as distâncias do dia-a-dia de quem dirige frotas e caminhões. Você sabe que demanda anos e anos, e imensos investimentos, para realmente melhorar essa indispensável ferramenta de trabalho chamada caminhão.

A Ford Caminhões no Brasil responde a esse desafio com um empreendimento que está mobilizando toda a sua experiência internacional, seus recursos humanos, tecnológicos e financeiros, como nunca se viu neste país. Partindo para um novo marco histórico: o Brasil na era do Caminhão Classe Mundial. Ninguém mais capacitado que a Ford para levar você a todos os seus destinos com mais conforto, segurança e menor custo operacional.

## IMAGINE O NOVO CAMINHÃO FORD.



- 1 \_\_\_\_\_ Minnesota (USA)
- 2 \_\_\_\_\_ Kansas (USA)
- 3 \_\_\_\_\_ Missouri (USA)
- 4 \_\_\_\_\_ Michigan (USA)

# OS FABRICANTES DE CAMINHÕES DO MUNDO.



5 \_\_\_\_\_ Ohio (USA)  
6 \_\_\_\_\_ Virginia (USA)  
7 \_\_\_\_\_ Kentucky (USA)  
8 \_\_\_\_\_ Louisville (USA)

9 \_\_\_\_\_ Cuautitlan (MÉXICO)  
10 \_\_\_\_\_ Toronto (CANADÁ)  
11 \_\_\_\_\_ São Paulo (BRASIL)  
12 \_\_\_\_\_ Pacheco (ARGENTINA)

13 \_\_\_\_\_ Southampton (GB)  
14 \_\_\_\_\_ Langley (GB)  
15 \_\_\_\_\_ Genk (BÉLGICA)  
16 \_\_\_\_\_ Neave (ÁFRICA)  
17 \_\_\_\_\_ Broadmeadows (AUSTRÁLIA)

# GM lança nova linha



**Com o lançamento de uma linha completa de veículos comerciais, a GM espera aumentar significativamente sua participação neste mercado. Para isso, os novos modelos estão recheados de modernas soluções**



Na reta final dos lançamentos programados para este ano, a nova família GM chega na frente. Toda a linha de comerciais 85 traz profundas alterações estéticas e mecânicas, demonstrando que o acirramento da disputa entre marcas, tanto para o mercado nacional quanto do exportador, se fará através de frotas equipadas com modernos componentes. É o caso do modelo 22 000 canavieiro (foto a esquerda), que além do redesenho da cabina, chassi e painel, ganhou requintado padrão de conforto para o motorista.

O repórter Jayme dos Santos e o fotógrafo Fernando Barros foram ao campo e surpreenderam o primeiro usuário da série 22 000, estrategicamente confiado para testes à Usina Roçadinho, em São Miguel dos Campos, localizada a 130 km de Maceió, em Alagoas.

Rodando entre a palhada e a sede da empresa, num percurso médio de 10 km, completamente carregado, este protótipo da Engenharia de Desenvolvimento não foi poupado de nenhuma das agruras típicas de sua utilização.

A tração 6x4 utilizada — também existe opção para o 6x2 — garantia facilidades ao transporte da carga média de 20 t, durante as nove viagens/dia efetuadas no período de testes.

Após 1 370 km rodados, a média de consumo indicava o patamar de 0,93 km/litro, considerada próxima à do modelo A 70, cujo índice de consumo, nesta empresa, é de 0,9 km/litro. O único desafio poupado a esta unidade foi o reboque, não utilizado devido à falta de engate traseiro. Os caminhões da Usina, todos trafegando com julieta, transportam em média 30t/viagem.

A aprovação deste novo modelo não se restringiu ao torque, característica bastante conhecida da marca. Para Giovanni Santos, motorista da unidade testada em Roçadinho, as alterações efetuadas na embreagem resolveram os problemas apresentados na versão anterior. “O A 70 quebrava muito disco, enquanto este melhorou tanto que até o pedal ficou mais macio”.

Certamente, Giovanni não havia sido informado da incorporação de discos cerâmicos no modelo canavieiro, mas sua declaração traduz o objetivo da montadora ao realizar esta modificação. Segundo Fernando Satkunas, gerente de Marketing da montadora, até hoje, apenas caminhões pesados contavam com este tipo de disco. Além do disco, os outros 4 000 novos itens desenvolvidos para esta família servirão como principal argumento de vendas aos frotistas, que hoje absorvem 60% dos caminhões e 40% das picapes da GM.

Outra novidade, elogiada por Giovanni, é o sistema de direção. A caixa

utilizada para a linha de caminhões — 13 000, 19 000, 21 000, 22 000 e opcional para o modelo 11 000 — é integral hidráulica, ou seja, o próprio movimento de óleo no interior da caixa aciona a barra de direção, através de engrenagens. Este sistema substituiu o anterior, servo-assistida, com a barra



movida por dois pistões.

A suspensão foi redimensionada e recebeu um feixe de molas maior. A transferência do jumo para o segundo engate aumentou a eficiência da deflexão do sistema e ampliou de 38° para 42° o ângulo de torção. O resultado é um raio de giro, de 22,30 m, para o modelo 22 000.

No sistema de frenagem encontra-se uma das grandes inovações desta família. Equipada com freio a ar de duplo circuito — dois reservatórios — e freio de estacionamento acoplado — *spring brake* —, a segurança da composição é total. O *spring brake* é acionado toda vez que não houver abastecimento de ar suficiente em qualquer dos reservatórios.

Entre o disparo da sirene e luz vermelha no manômetro indicador de pressão do freio, no painel, e a ultrapassagem do ponto crítico do sistema, há tempo suficiente para o estacionamento da unidade e reabastecimento dos reservatórios. Ao atingir o ponto crítico, o freio de estacionamento — *spring brake* — entra em ação, travando completamente o caminhão. Este componente equipa os caminhões a partir do 13 t, e é oferecido como



Os modelos a álcool começam a rodar no transporte urbano com a série 40. Nas picapes a pintura em duas cores é um dos opcionais. E uma das maiores preocupações com a nova família foi o estilo avançado



opcional para o 11 t.

Foi concebida uma segunda utilização para tais reservatórios de ar — efetuar o engate da reduzida do câmbio. Em outras palavras, o acionamento da caixa de transferência é pneumático, ocasionando maior eficiência e rapidez nestas mudanças. O sistema de câmbio com duas velocidades — Clark CL 450 — tornou-se opcional no modelo 11 t, equipado em linha com a caixa CL 450 de apenas uma velocidade.

A existência de regiões que ainda não recebem, com regularidade, o álcool, é o motivo que levou a GM a oferecer a opção canavieiro diesel. “Além disto”, declara Satkunas, “determinadas usinas continuam ampliando sua frota diesel, caso, por exemplo, da São João, em Araras”.

O chassi também recebeu inovações. Conta, na atual família, com longarinas

# Pra deixar seu diesel você troca a bateria, coloca turbina

Se você acha que regular a Bomba Injetora sai caro, compare com os outros custos que você tem. E pode ter.

A Bomba Injetora faz a distribuição do combustível que vai para a câmara, no momento certo e na quantidade adequada para uma perfeita queima. Ela funciona como um verdadeiro coração do motor do seu diesel, sendo responsável pelo seu desempenho, economia e durabilidade.

Por isso, é um equipamento que precisa estar sempre em perfeita ordem, para que você não tenha prejuízos com atrasos ou paradas imprevistas na estrada.

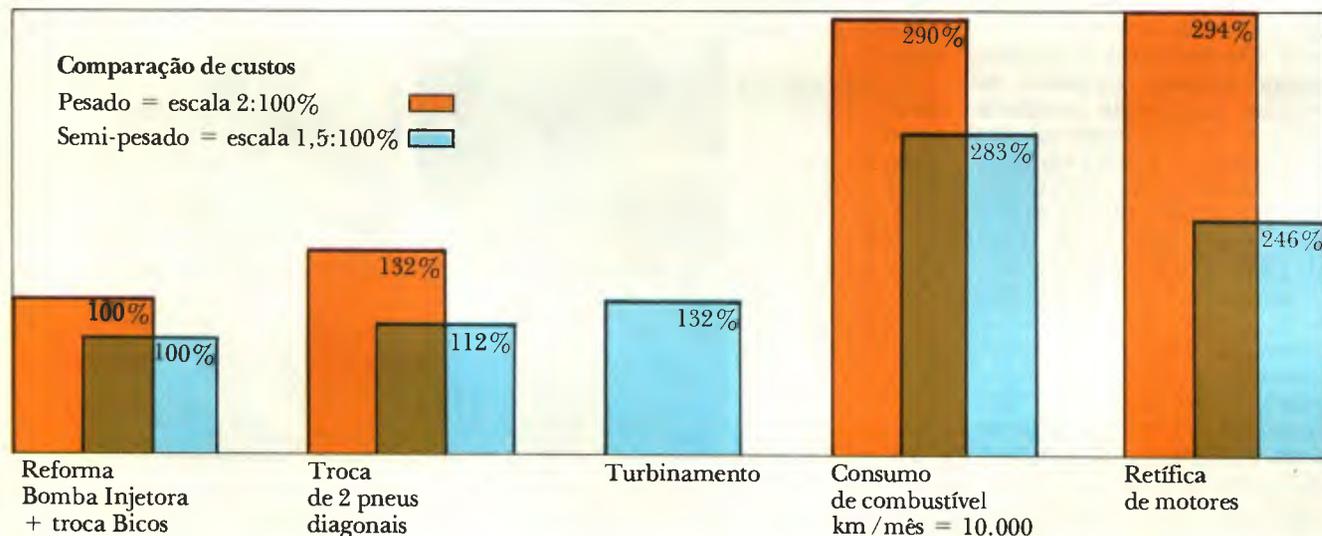
O custo de uma boa regulagem não é tão grande quanto você imagina. Veja uma comparação com outros custos do seu diesel:

Uma boa regulagem é tão importante que só deve ser feita por quem entende de diesel.

É a Bosch quem fabrica a Bomba Injetora do seu diesel. Então, só especialistas treinados na própria Bosch são capazes de realizar uma perfeita regulagem de todo o sistema, para que ele mantenha toda a sua qualidade.

Vá ao Serviço Autorizado Bosch. Você ainda pode ter certeza que o seu diesel vai ser tratado com ferramental apropriado, para o mais preciso diagnóstico. E que as peças de reposição serão sempre originais Bosch, ou seja: as únicas especificadas dentro de normas para apresentarem um elevado desempenho no seu diesel.

Além disso, você terá uma garantia de 6 meses ou 10.000 km, válida em todo o território nacional.



Fonte: revistas "Transporte Moderno" e "Caminhoneiro".

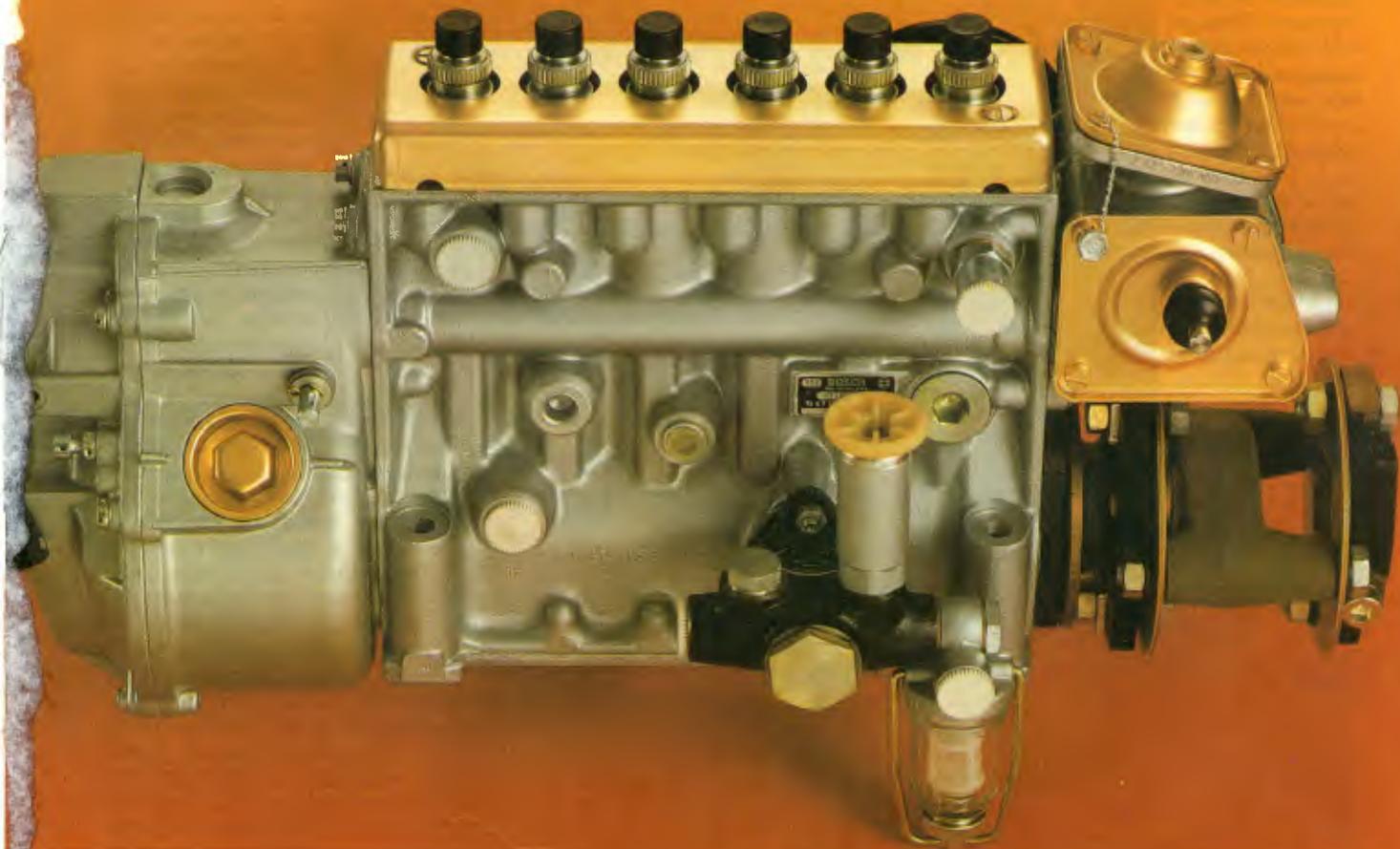
# E na Bomba.



**BOSCH**

Só Bosch pode substituir Bosch.

**...sel em ordem,  
...os pneus,  
...a, abastece, licencia.**



**... não vai nada?**

Rede Nacional de Serviços  
Autorizados Bosch.



retas de travessas fixadas na alma. Além da robustez superior, este tipo de fixação facilita a colocação de carrocerias, uma vez que não existem parafusos nos cantos da longarina. Quanto ao desenho reto, isto facilita o atendimento de pedidos especiais, possibilitando o corte em dimensões não oferecidas pelos modelos de série.

A cabine recebeu redesenho, mas a versão convencional continua sendo usada. Segundo Fernando Satkunas, a cabine avançada, ou semi-avançada, provoca maior concentração de peso no primeiro eixo, aumentando a possibilidade de afundamento deste no solo. Quanto ao uso urbano, filão disputado pela montadora através dos modelos 11, 13, 19 e 21 t, a posição do motorista e ajudante ao nível do solo evita maiores dificuldades para entrar e sair do caminhão, facilitando, desta maneira, o trabalho.

Justificativas à parte, o certo é que, ao menos no setor canavieiro, a GM poderá ficar quase sozinha no mercado de unidades convencionais, com a saída dos Dodge, em breve, dos canaviais (a Volkswagen testa seu cabine avançada para este segmento). Embora encontre a concorrência da Ford, no transporte urbano, que não retirará sua linha convencional com o lançamento do Cargo, o novo *design* dos modelos GM, certamente, será utilizado como forte argumento de vendas.

A inclusão de um banco com suspensão — Istringhausen — no modelo canavieiro foi muito elogiada. Para Giovanni Medeiros, motorista da Usina Roçadinho, “este banco não estoura a camisa da gente, como o anterior, que acabava rasgando tudo”. A GM já sabia disso, pois ouvia, freqüentemente, dos motoristas, a afirmação de que seus canavieiros eram “enroladores de camisas”. Motivo para adequar sua nova linha com um padrão de conforto equivalente, no mínimo, ao do Mercedes.

Esta verdadeira guinada da montadora em busca de uma maior fatia do mercado, proporcionou profundas alterações também na faixa de uso urbano, ou seja, a de quatro toneladas.

A nova série 40 — motores álcool e gasolina, de seis cilindros, e diesel de quatro cilindros —, além do novo *design*, apresenta soluções mecânicas que a aproximam de *performances* obtidas por automóveis.

É o caso do sistema de freios, que recebeu duplo circuito hidráulico com

ênfase Satkunas, “existe garantia de dirigibilidade a plena carga”.

A linha 40 também inclui em suas novidades uma suspensão dianteira redesenhada com bandejas independentes amparando molas helicoidais para serviço pesado e amortecedores telescópicos de dupla ação, com capacidade para 1 700 kg.

Cuidados especiais foram tomados para a linha de picapes — versões álcool e gasolina no modelo de 1/2 tonelada e diesel, álcool e gasolina para 1 tonelada de capacidade —, já que representam o filão mais promissor para exportações.

Destacando a divisão das capacidades de carga, foi adotada uma nova nomenclatura, onde a série 10 corresponde aos veículos de 1/2 t, enquanto a série 20 enquadra os modelos destinados ao transporte de 1 tonelada. O maior reforço encontra-se nesta última série, para a qual o motor diesel utilizado,

Q 20B4 da Perkins, é o mesmo que equipa os veículos de 4 toneladas.

Em termos de motores álcool e gasolina, a maior preocupação da fábrica concentrou-se nos carburadores, já que o de corpo duplo, utilizado anteriormente, havia sido muito criticado. Desta

maneira, toda a nova linha inclui carburadores de corpo simples, com exceção da série 10 — picapes — que utilizam carburador corpo-duplo no motor à álcool, além do motor 4.1 litros, que está equipado com carburador de duplo estágio, para o modelo álcool, e de corpo duplo, para a versão a gasolina.

Segundo Fernando Satkunas, esta providência não significa a desaprovção, por parte da montadora, deste tipo de carburador. “A GM brasileira não produz carburadores, como acontece com a americana e, desta forma, optamos pelo melhor modelo oferecido por fornecedores, no caso, Solex, que aumentou nosso torque na baixa rotação, para a série 40”.

Os modelos diesel da nova linha GM marcam a estréia de outra nova família, a dos motores Q 20, da Perkins. Se os novos caminhões ainda não introduzem essa montadora na produção de unidades mundiais, para a Perkins este estágio já foi alcançado com os moto-



Nos caminhões da nova linha, o sistema de freios foi redimensionado assim como as lanternas que, maiores, dão mais segurança

disco ventilado na dianteira e tambor autoajustável na traseira, através de uma válvula equalizadora de frenagem de aço proporcional ao peso de carga. Desta forma, a distância necessária para a frenagem da unidade alcança valores muito próximos aos obtidos por automóveis de passeio.

Esse sistema de equalização é acionado por um braço, instalado no eixo traseiro, num plano paralelo ao chão da carroceria, que é flexionado pelo peso da carga transportada. Em outras palavras, quanto mais pesada a carga, maior pressão sofrerá o braço, que acionará a válvula para fornecer maior pressão no tambor de freio. “Assim”,

res atualmente lançados.

O Q 20B6 é produzido em nove países, enquanto o Q 20B4 possui dez fábricas produtoras. "Utilizamos este argumento para aquelas montadoras que desejam exportar seus modelos", declara Walter Kazakevicius, supervisor de vendas da empresa.

As modificações apresentadas por estas versões podem ser definidas em duas palavras: economia e durabilidade. A nova linha conta com bomba injetora de quatro pistões rotativos, que proporcionam uma menor força interna de trabalho que as anteriores de dois pistões.

São utilizados bicos de baixa inércia, trabalhando em um período mais reduzido que os convencionais, obtendo-se, desta forma, respostas mais rápidas no interior da câmara de combustão e melhor queima do combustível. Para maior eficiência da queima, a sede de válvulas foi desenhada em forma de *venturis*, originando maior turbulência no interior da câmara.

Com estas modificações, espera-se que os motores da família Q 20 sejam 8% mais econômicos que os convencionais, em idênticas condições de trabalho.

No aspecto durabilidade, algumas características típicas dos motores Perkins garantem maior vida útil. A utilização de camisas removíveis, além de sedes de cabeçotes e guias de pistão substituíveis, garantem a manutenção do motor no ponto 0,0, mesmo após a retífica.

Para esta família, foram utilizadas camisas de pistão sem flange, dificultando o aparecimento de fissuras no interior da câmara, usualmente denominadas de "quebra do colarinho".

O estabilizador da temperatura do óleo deverá aumentar 20% o período de trocas, estimado pela empresa, a partir da introdução deste equipamento, em 7 500 km. O estabilizador funciona como uma espécie de radiador, onde o óleo passa por feixes de tubos internos envoltos por água.

O turbinamento destes motores — o Q 20B4 equipa a linha 40 e 20, enquanto, para os caminhões, é utilizado o Q 20B6 — depende apenas de algum projeto para a sua utilização. "Nosso motor de seis cilindros deverá equipar um cavalinho", declara Walter Kazakevicius.

Os US\$ 100 milhões gastos pela montadora para desenvolver 4 000 novos itens resultaram em uma família apta a concorrer, no mercado Saudita, com os famigerados modelos japoneses, no segmento de picapes. A B 10, especialmente concebida para exporta-

ção, é o trunfo que a montadora lança para deter o avanço da Toyota e Nissan naquela região. Antes do lançamento da linha nacional, houve uma série de visitas internacionais ao campo de provas da Cruz Alta, para conhecer a nova versão, emblemada pelo símbolo GMC, para a Arábia Saudita.

O mercado nacional não mereceu cuidados menos apurados. Além dos três dias — para jornalistas, funcionários e concessionários — de apresentação no Clube Monte Líbano, serão realizadas 21 mini-convenções para frotistas, reunindo cerca de 1 500 pessoas, além de 31 convenções regionais de revendedores.

Tais preparativos apenas cercam de garantias a expectativa de melhores índices, em termos de comercialização, para toda a linha. O melhor resultado é esperado na linha 40, onde o modelo a



As bandejas independentes e a válvula equalizadora garantem a dirigibilidade a plena carga



álcool não encontra similar no mercado. "Detectamos grande anseio, por parte dos consumidores, pela oferta desta opção e acreditamos que atinja o mesmo patamar alcançado pela opção álcool no segmento de picapes, ou seja, cerca de 35% do volume de vendas", declara Fernando Satkunas. O preço das novas



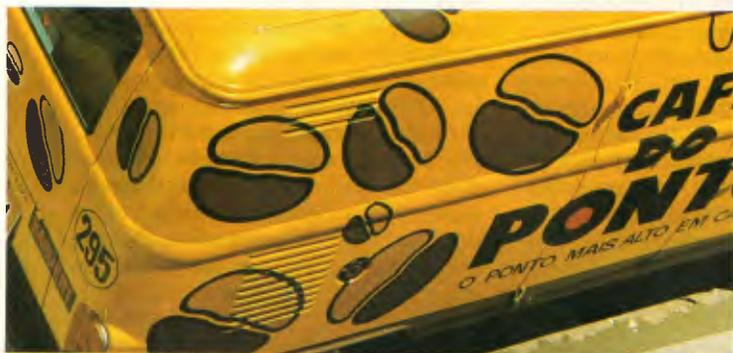
unidades GM está sendo negociado com o CIP, órgão federal que controla o setor. Ainda segundo Satkunas, a filosofia seguida pela empresa, expressa no lema "marca de valor", norteará a composição final destes preços.

"Somos muito conscientes nesta questão pois sabemos que é possível perder posição no segmento se aplicarmos uma política de preços errônea". Segundo Satkunas, o usuário será surpreendido pela pequena diferença de preços da nova linha, em comparação à linha anterior. "Queremos ganhar no volume de comercialização e não no preço unitário".

Em termos de picapes, as inovações implantadas buscam fornecer à montadora uma melhor posição de competitividade com a principal concorrente, a linha Ford. Em determinados segmentos, como o das picapes city, o avanço da concorrente deveu-se, segundo os técnicos, ao não oferecimento de modelos mais luxuosos.

Além disto, outra desvantagem da antiga linha era sua desatualização de uma década mais antiga que a da Ford. Situação revertida através do lançamento das novas séries 10 e 20. "Nossa linha anterior foi desenvolvida há vinte anos atrás, enquanto a da Ford data de

# Na Kombi cabem empre



As pequenas, médias e grandes empresas deste país têm um ponto em comum: todas elas andam de Kombi. Seja a álcool, diesel ou gasolina. Pode reparar! **Tem Kombi trabalhando na construção civil, na agricultura, nos transportes, na educação, na saúde pública, na indústria de base,** enfim, em todos os setores da economia. Pode continuar reparando. Na contabilidade

das empresas que trabalham com a Kombi, o item despesas com veículos é sempre menor.

**É que a Kombi tem o mais baixo custo de manutenção.** E o mais alto índice de aproveitamento.

**Repare no espaço interno da Kombi.** Tem espaço até para a imaginação. É por isso que as empresas criativas estão sempre imaginando novas

# formas de qualquer tamanho.



formas de ganhar dinheiro com ela.

Mas, além de espaçosa, a Kombi também é ágil e resistente. Qualidades fundamentais para quem trabalha na cidade ou no campo.

Quando o assunto é Kombi, até mesmo a concorrência concorda. Porque a Kombi é capaz de mudar conforme a cara do freguês, sem nunca

perder a personalidade.

Vá a um Concessionário e reserve a sua Kombi, Pick-up ou Furgão, Standard, Luxo ou Cabine Dupla. Sua empresa também cabe dentro dela.



## Linha Kombi

Qualidade e Tecnologia do Líder.

## Especificações dos novos modelos GM

Série	Modelo	Carga Nominal (t)	Tara	Peso Bruto (t)	Capacidade Máxima (t)	Entre Eixo	Pneus
22 000	993 alc/gas	15	5 965	20,5	21,1	5,79	100x20 1
21 000	993 diesel	15	6 215	20,5	21,1	5,79	1 000x20 2
	953 alc/gas	15,5	4 795	20,5	21 100	5,08	900x20 d 1
19 000	953 diesel	15,5	5 045	20,5	21 100	5,08	1 000x20 t
	983 alc/gas	15,5	4 900	20,5	21 100	5,66	900x20 d 2
	983 diesel	15,5	5 150	20,5	21 100	5,66	1 000x20 t
	853 alc/gas	14	4 560	18,5	19 000	5,08	900x20 d 1
13 000	853 diesel	14	4 810	18,5	19 000	5,08	825x20 d 2
	883 alc/gas	14	4 655	18,5	19 000	5,66	900x20 t
	883 diesel	14	4 905	18,5	19 000	5,66	825x20 d 1
	743 alc/gas	9	3 907	13	21 100	3,99	900x20 d 2
	743 diesel	9	4 157	13	21 100	3,99	1 000x20 t
	753 alc/gas	9	3 930	13	21 100	4,44	900x20 d 1
	753 diesel	9	4 180	13	21 100	4,44	1 000x20 t
	783 alc/gas	9	3 970	13	21 100	5,00	900x20 d 2
11 000	783 diesel	9	4 220	13	21 100	5,00	1 000x20 t
	643 alc/gas	7,5	3 576	11	19 000	3,99	825x20 d 1
	643 diesel	7,5	3 826	11	19 000	3,99	900x20 t
	653 alc/gas	7,5	3 599	11	19 000	4,44	825x20 d 2
	653 diesel	7,5	3 849	11	19 000	4,44	900x20 t
	683 alc/gas	7,5	3 640	11	19 000	5,00	825x20 d 1
40	683 diesel	7,5	3 890	11	19 000	5,00	900x20 t
	443 alc/gas	4	2 200	4	9 000	4,05	825x20 d 2
20	443 diesel	4	2 360	4	9 000	4,05	900x20 t
	244 alc/gas	1	1 750	3,02	---	2,92	600x16 d 1
10	244 diesel	1	1 870	3,02	---	2,92	750x16 t
	254 alc/gas	1	1 850	3,02	---	3,23	700x16 3
	254 diesel	1	1 685	3,02	---	3,23	700x16 4
	144 alc/gas	1/2	1 580	2,125	---	3,23	650x16 5

(1) Chevrolet 4,81, (2) Perkins Q20B6, (3) Chevrolet 4,11, (4) Perkins Q20B4, (5) Chevrolet 2,51.

cerca de oito anos. Com o novo produto, avançaremos alguns pontos percentuais pela oferta de um estilo mais moderno.

Para Fernando Satkunas, o segmento de picapes será atendido por um modelo de características avançadas batizado de Custom. As principais características desta picape, encontram-se na pintura em duas cores, espelho retrovisor em ambos os lados, tipo "West Coast" e faróis halógenos, entre outras.

"Procuramos desenvolver um conceito de opcionais visando beneficiar aqueles que necessitam de tais equipamentos", explica o técnico não esquecendo que o mercado de utilitários sofisticados vem tendo uma sistemática expansão.

Em termos de variações para esta linha, o modelo com cabine dupla deverá ser lançado antes do final deste semestre. Aproveitando as alterações realizadas na nova família, a picape de cabine dupla ganhará treze centímetros internamente, sem que, entretanto, suas dimensões externas sejam modificadas.

Paralelamente, a Veraneio não será retirada do mercado, desfrutando das inovações mecânicas adotadas para a nova linha de utilitários. Espera-se, para o ano que vem, sua substituição pela Blaser, modelo com desenho bastante atualizado.

### MOTORES

Série	10	10/20	10/20	10/20
Modelo	Chevrolet 2,5 1	gasolina	Chevrolet 4,1 1	gasolina
Combustível	álcool	gasolina	álcool	gasolina
Tipo	4 cilindros em linha	gasolina	6 cilindros em linha	gasolina
Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	2 470	gasolina	4 093	gasolina
Diam. do cilindro				
X Curso do pistão (mm)	101,6 X 76,2		98,4 X 89,7	
Relação de compressão	11,0:1	8,0:1	10,0:1	8,0:1
Potência máx. líquida: cv (Kw) a rpm	88 (65) a 4 000	82 (60) a 4 400	135 (99) a 4 000	118 (87) a 4 000
Torque máx. líquido: mkgf (Nm) a rpm	19,4 (190) a 2 000	17,1 (168) a 2 500	30 (295) a 2 000	28 (275) a 2 000
Especificação de ensaio	ABNT - NBR - 5484		ABNT - NBR - 5484	
Sistema de alimentação	Carb. corpo duplo	Carb. simples	Carb. duplo estágio	Carb. corpo duplo
Sistema de ignição	eletrônica		eletrônica	
Sistema elétrico: Bateria	12 v/55 Ah	12 v/Ah	12 v/55 Ah	12 v/45 Ah
Alternador	42 A	32 A	55 A	37 A

Série	11 000/22 000	40/20	11 000/22 000
Modelo	Chevrolet 4,8 1	Perkins Q 20 B4	Perkins Q 20 B6
Combustível	álcool	gasolina	Diesel
Tipo	6 cilindros em linha	4 cilindros em linha	6 cilindros em linha
Cilindrada (cm <sup>3</sup> )	4 777	3.87:1	5 801
Diam. do cilindro			
X Curso do pistão (mm)	98,4 X 104,6	98,4 X 127,0	98,4 X 127,0
Relação de compressão	10,8:1	7,5:1	16,0:1
Potência máx. líquida: cv (Kw) a rpm	148 (109) a 3 800	130 (36) a 3 800	90 (66,2) a 2 800
Torque máx. líquido: mkgf (Nm) a rpm	34,7 (340) a 2 000	32 (313,6) a 1 600	28,1 (275,4) a 1 600
Especificação de ensaio	ABNT - NBR - 5484		Din - 70.020
Sistema de alimentação	Carburador de corpo simples		Din - 70.020
Sistema de ignição	eletrônica		injeção direta
Sistema elétrico: Bateria	12 v/55 Ah	12 v/45 Ah	12 v/2 x 45 Ah
Alternador	55 A	37 A	37 A

# Novas aplicações garantem mercado para o alumínio

Em 1982, a Alcan — Alumínio do Brasil — apresentou a novidade das carroçarias abertas produzidas integralmente em alumínio, em substituição à madeira, com a perspectiva de garantir, num prazo de três anos, uma participação de 5% neste segmento do mercado, o equivalente a produção de cerca de 700 unidades/mês.

Hoje, às vésperas do final desse período, tal previsão ainda se encontra muito longe de se concretizar. A crise que se abateu sobre a economia brasileira, aliado ao desconhecimento do produto, um certo preconceito em relação ao metal, e seu custo superior, quando comparado com a madeira, foram, sem dúvida, fatores que contribuíram para inviabilizar aquela meta. Sem, contudo, tirar o ânimo daquela multinacional e das encarroçadoras associadas, que continuam acreditando nas virtudes dessa alternativa, testada e utilizada amplamente em países europeus e no Japão.

Seus argumentos principais, para justificar tal otimismo, baseiam-se na convicção de que a utilização do alumínio nas carroçarias abertas proporciona um aumento sensível dos lucros na medida em que, sendo mais leve que sua concorrente direta (com diferenças de tara de até 1500 kg), permite transportar mais carga, sem contar a redução de desgaste dos componentes do caminhão, quando este rodar vazio.

“Além do mais — comenta Deodécio J. Pignataro — gerente de marketing de laminados, da divisão de semi-manufaturados da Alcan —, o alumínio é um produto reciclável, o que lhe dá um alto valor residual”.

Isso significa que, em caso de avaria, ou acidente com o implemento, a própria Alcan garante a recompra do material, como sucata, ao preço do

*Contrariando as previsões otimistas de três anos atrás, a moda das carroçarias abertas de alumínio ainda não pegou. Mas, sua procura tem sido cada vez maior.*

mercado do dia, o que pode representar, em alguns casos, até 50% do valor do alumínio novo. Reembolso que pode ser utilizado na amortização da compra de uma nova carroçaria ou, nos gastos com a reparação daquela danificada.

A esses fatores se somam a maior durabilidade do metal, quando compa-



**Transporte de suínos e granéis: duas opções que aproveitam as virtudes do alumínio.**



rado à madeira (cerca do dobro da vida útil), a facilidade de manutenção e substituição de partes avariadas, sem contar a diferenciação visual que o alumínio proporciona, o que permite a sua utilização como elemento de divulgação e promoção de frotas.

Por essas e outras razões é que, mesmo carente de uma divulgação mais ampla, o alumínio, aos poucos, vai conquistando a atenção dos usuários. “A tendência desse mercado é crescer cada vez mais, em função das inúmeras vantagens que o metal apresenta — confessa José Rossetti, diretor industrial da Iderol, credenciada da Alcan. E a redução do peso morto do veículo é o principal estímulo que tem motivado o comprador a experimentar o novo produto.

Prova disso é que a Cutrale, a Citrusuco e a Frutope, envolvidas com o transporte de laranjas, já vêm optando por essa novidade, com a aquisição de

carroçarias graneleiras de alumínio que permitam carregar um maior volume de carga, propiciando maior renda e retorno mais imediato do investimento.

“Essa é uma típica aplicação onde o alumínio supera com vantagens a madeira tradicional”, afirma Pignataro, com orgulho. “Além de permitir maior tara, o metal não afeta as qualidades do produto transportado que, no caso do granel, fica em contato direto com a carroçaria”.

Uma outra aplicação que aproveita suas virtudes é o transporte de suínos, devido às exigências de higiene, que obrigam a lavagens constantes da carroçaria.

Embora ainda com custo proibitivo, em razão da complexidade da estrutura e da grande quantidade de metal utilizado, um protótipo fabricado pela Iderol já foi entregue à Agroceres e, se aprovado nos testes que estão sendo feitos, certamente, abrirá um novo mercado.

Além deste, a mesma Iderol já está projetando carretas de até três eixos com grades inteiramente em duralumínio que, brevemente, deverão ser lançadas para comercialização.

No entanto, se parecem inegáveis as qualidades do metal, comparativamente à madeira, permanece ainda a questão do seu custo, cerca de duas vezes e meio superior, nos implementos construídos totalmente com este material.

Outro fator que também inibe o

crescimento desse mercado é a inexistência, ainda, de uma ampla rede de assistência técnica. “Embora os reparos numa carroçaria de alumínio possam ser efetuados por qualquer serralheiro que disponha de uma serra e uma furadeira, permanece ainda o problema da dificuldade de encontrar material de reposição” — admite José Rossetti. A saída para isso é entrar em contato com qualquer filial da Alcan (são vinte pontos em todo o Brasil) ou então com a própria montadora. No prazo máximo de três dias — garantem — o interessado receberá o material desejado para que possa efetuar o reparo.

A prova, contudo, da confiança que esta montadora paulista deposita no novo produto está no fato de que espera comercializar, já neste ano, cerca de duzentas carroçarias abertas, só com base no alumínio. Em 1984, foram produzidas apenas 45 unidades.

# A Wabco agradece e deseja a tod



# WVA

# ce a preferência os boa viagem.

A maioria absoluta dos veículos pesados brasileiros sai de fábrica com freios Wabco. É uma questão de qualidade. Pois a Wabco produz freios a ar que respeitam a todas as severas exigências e especificações dos fabricantes.

O resultado tem sido segurança, durabilidade das peças e economia na manutenção. É por isso que a Wabco recomenda a todos os motoristas e a todas as empresas de transporte, que façam como a Mercedes, Scania, VW Caminhões, Volvo, Ford, Fiat: prefiram sempre freios Wabco. E boa viagem.

## WABCO

O freio original



# BECO

## DISTRIBUIÇÃO

# Cimenteira cria agenciadora para manipular frete

A lista telefônica registra: Maporte Transportadora Ltda - Carga e Encomenda, 64 CS2, Rua 19, fone 333-7095. Mas, ao atender, a telefonista dá outra identificação "Cimento Campeão, às suas ordens".

Ao contrário do que possa parecer, não se trata de nenhum engano. Segundo apurou uma Comissão Parlamentar de Inquérito da Assembléia Legislativa de Minas Gerais, instalada em 1983, por requerimento do deputado João Ferraz, a Maporte não passa de empresa fantasma. Ou melhor, uma agenciadora de fretes com ares de transportadora, funcionando como intermediária entre a Companhia Nacional de Cimento Portland-CNCP (fabricante

*CPI mineira descobre que cimenteira usa transportadora fantasma para cobrar gordas comissões sobre os fretes, sonegar impostos e aumentar o preço do produto*

de cimento Campeão) e as empresas de transportes. Além de 94% do seu capital ser estrangeiro, não tem equipamento e nem frota suficiente para as finalidades declaradas.

Tudo começou no princípio de 1981, quando a CNCP exigiu, em "carta reservada", assinada pelo seu presidente Michel Rose, uma participação de 25% nos fretes cobrados aos seus clientes pelo Expresso Figueiredo, para remunerar "serviços prestados".

O diretor da transportadora, Isauro Figueiredo recusou a proposta e sua

empresa acabou alijada do transporte de cimento do CNCP, Desafiando todos os regulamentos e leis da época sobre funcionamento de empresas de transportes, a CNCP criou a Maporte, para intermediar e manipular os fretes.

O capital, por exemplo, é de apenas Cr\$ 500 mil e, segundo a CPI, 94% está na mão de estrangeiros. Ora, a lei nº 6 813, de 10 de julho de 1980 (conhecida como "lei do capital estrangeiro") determina que 4/5 do capital das transportadoras deve pertencer a brasileiros. A Maporte não tinha também as 60 t de capacidade de carga exigidas pela portaria DG-05 do DNER, em vigor, na ocasião.

A perda do seu principal cliente levou Figueiredo a graves dificuldades. Seu faturamento reduziu-se em Cr\$ 200 milhões por ano (em cruzeiros da época), ameaçando de desemprego cerca de 250 funcionários.

Inconformado, o empresário levou suas denúncias para a Assembléia Legislativa e acusou a Maporte de realizar manobras de super-faturamento. Além da tabela "cheia" do CIP-Conet, a empresa cobra dos clientes uma sobretaxa ilegal de 5%. Na hora de pagar ao verdadeiro transportador, no entanto, utiliza os preços de mercado. O artifício rende gorda margem de lucro, admitiu Neton Porto Gadelha, diretor financeiri-

**BUS CLEANER**  
**LIMPA UM ÔNIBUS**  
**EM APENAS**  
**2 MINUTOS.**

*BUS CLEANER é um super e revolucionário aspirador de pó. Desenvolvido para minimizar o tempo dispensado na limpeza de grandes frotas de ônibus, já vem sendo utilizado por diversos países no mundo inteiro, com absoluto sucesso.*

*De utilização simples e rápida, BUS CLEANER atua através de sistema de sucção, com velocidade e eficiência bem superiores aos métodos convencionais. Sem causar poeira ele remove por completo toda a sujeira e resíduos, até onde escovas e vassouras jamais conseguem alcançar. Reduza para 2 minutos toda a rotina de limpeza diária de sua frota, economizando tempo e garantindo um serviço eficiente e completo.*

*Dispomos de Video-Tape para demonstrações.*



 **Electrolux**

**ELECTROLUX COMERCIAL  
E SERVIÇOS MARÍTIMOS LTDA.**

Rua Libero Badaró, 842 - CEP 09720 - Vila Paulicéia - São Bernardo do Campo - SP - Tel.: (011) 457-0099 - Telex: (011) 44859 ELEX BR.

ISR - 40 - 984/83  
UP Agência Central  
DR/São Paulo

# CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por:

**GAZETA MERCANTIL S.A.**

EDITORA JORNALISTICA

01098 - São Paulo - SP

ISR - 40 - 984/83  
UP Agência Central  
DR/São Paulo

# CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por:

**GAZETA MERCANTIL S.A.**

EDITORA JORNALISTICA

01098 - São Paulo - SP

# ISTOÉ

A revista que fala o que as outras  
não tem coragem de pensar

Oferta  
especial para  
novos assinantes

Oferta válida até <sup>8</sup>  
31/03/85

Não é preciso selar. Basta enviar o cupom.  
Não mande dinheiro agora.

Sim, quero assinar ISTOÉ pelo prazo de 1 ano, no valor  
de  Cr\$ 199.000, ou  5 parcelas de Cr\$ 50.000  
Se preferir autorize o débito em seu cartão de crédito.  
Autorizo debitar à vista em meu cartão de crédito:

- American Express  Credicard-Visa  Diners  Elo  
 Nacional

N.º do Cartão \_\_\_\_\_ Validade \_\_\_\_\_

Nome \_\_\_\_\_

Endereço \_\_\_\_\_

Bairro \_\_\_\_\_ CEP \_\_\_\_\_

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

CGC/CIC \_\_\_\_\_ Data \_\_\_\_\_

Assinatura \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

# ISTOÉ

A revista que fala o que as outras  
não tem coragem de pensar

Oferta  
especial para  
novos assinantes

Ofereça este para <sup>8</sup>  
um amigo.

Não é preciso selar. Basta enviar o cupom.  
Não mande dinheiro agora.

Sim, quero assinar ISTOÉ pelo prazo de 1 ano, no valor  
de  Cr\$ 199.000, ou  5 parcelas de Cr\$ 50.000  
Se preferir autorize o débito em seu cartão de crédito.  
Autorizo debitar à vista em meu cartão de crédito:

- American Express  Credicard-Visa  Diners  Elo  
 Nacional

N.º do Cartão \_\_\_\_\_ Validade \_\_\_\_\_

Nome \_\_\_\_\_

Endereço \_\_\_\_\_

Bairro \_\_\_\_\_ CEP \_\_\_\_\_

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

CGC/CIC \_\_\_\_\_ Data \_\_\_\_\_

Assinatura \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

A revista brasileira e inteligente como você.



Figueiredo recusou a proposta da Maporte e sua empresa perdeu o cliente.

ro e jurídico da Maporte e representante do presidente da CNCP, André Michel Rose, em seu depoimento na CPI.

A CPI conclui que essa rentabilidade extra atingia Cr\$ 1,8 bilhão por ano. Por sua vez, Figueiredo informou que a Maporte tem apenas 38 funcionários, entre Minas e Rio de Janeiro. Não precisou, no entanto, quantos ficam em Minas, onde a empresa não tem sequer um veículo.

Segundo Figueiredo, só numa operação de transporte de 1 100 sacos de cimento, em 1982, a Maporte cobrou, a preços da época, Cr\$ 369 362 e repassou apenas Cr\$ 87 540 à transportadora contratada.

O prejudicado final é sempre o consumidor. Além de pagar um frete artificialmente alto, ainda acaba onerado pelo ICM adicional sobre a tarifa. Mas, há casos em que a Maporte serviu de trampolim para a sonegação de impostos. Numa nota fiscal em poder da CPI, o cimento foi faturado a Cr\$ 530 o saco. Neste dia, o produto estava sen-

do vendido a Cr\$ 1 487. Ao tentar esclarecer a irregularidade, o Diretor Regional da CNCP alegou que, nesse dia, o computador não estava funcionando. Teria havido uma complementação dos tributos no final do mês. Mas, o fato não chegou a ser comprovado.

O mesmo diretor confirmou a possibilidade de um revendedor de Matozinhos haver pago frete à Maporte, mesmo tendo transportado o cimento em caminhões próprios.

Segundo a CPI, irregularidades como essas não são privilégio da CNCP. Todas as produtoras de cimento cobram o transporte diretamente na nota fiscal (preço CIF), provocando aumento do ICM. E todos os fabricantes (mineiros), exceto a Ciminas, manipulam os fretes, para aumentar o preço do produto ou sonegar IPI.

Diante disso, a comissão sugeriu a uniformização do preço do cimento em todo o País, como já acontece na distribuição do petróleo.

## Ninguém fala pela Maporte

Foram infrutíferas as tentativas de TM de ouvir a Maporte sobre as conclusões da CPI. Depois de várias tentativas, o repórter Aluísio Alberto Ribeiro conseguiu identificar em Belo Horizonte um certo senhor Francisco Rios, encarregado de falar pela empresa. Mas, Rios nunca era encontrado. Ora estava "viajando", "em reunião", "em outro telefone" ou tinha acabado de sair.

Finalmente, Aloísio conseguiu um contato telefônico. Desculpando-se maneiramente pelos desencontros, Rios passou a batata quente para o Sr. José Maria Cantídio, advogado da empresa. Depois de se esquivar bastante, Cantídio atendeu o telefone. "Maporte? Não sei com quem está a Maporte. Sou diretor jurídico da CNCP. Temos por normas não dar entrevistas. Por que não tenta o Rio?"

# legislação nos transportes

- Carta quinzenal, para empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

- Preparada por uma equipe especializada de jornalistas, advogados e técnicos em transportes.

- Peça informações completas por carta, telex ou telefone.



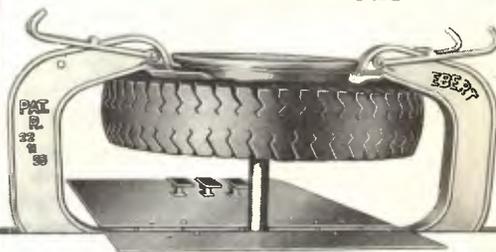
Editora TM Ltda

(Revistas "Transporte Moderno" e "Caminhoneiro")

Rua Said Aiach 306, telefone 884-2122, telex 36907, CEP 04003 São Paulo, SP.

## Nova Ebert Super

Em 2 minutos esta máquina monta e desmonta um pneu sem deixar marcas



A máquina Ebert Super 1001/0001 é a mais revolucionária máquina de montar, desmontar e abrir pneus. Sistema hidráulico perfeito, comandada por pedais, fácil de operar e não dá problemas de mecânica. Por tudo isso, já conquistou a preferência de mais de 3 mil empresas no Brasil e no exterior. Mas nem por isso deixamos de aperfeiçoá-la. A nova Ebert Super está melhor ainda com o novo motor de 4 CV: mais pressão na válvula de segurança; braços mais reforçados que lhe proporcionam maior rapidez e segurança no trabalho. Peça uma relação das empresas que preferiram a EBERT SUPER e certifique-se.



**CAMINHÕES E AUTOMÓVEIS**  
Rodovia Federal BR 116, nº 3104 e 3116 - End. Tel. "ADEBERT", Fone (0512) 95.1954 e 95.2458 - C. Postal 32 CEP 93.300 NOVO HAMBURGO-RS  
TELEX (051) 5073 MQEB

# O que os empresários e técnicos de transporte esperam de Tancredo

*Também nos transportes, a Nova República começa ressuscitando muitas esperanças para a solução de velhos problemas. Estradas esburacadas, ferrovias deficitárias e mal equipadas, carroçadoras, indústrias de equipamentos ferroviários e de navios quase falidas, escândalos nunca vistos na construção naval, transporte urbano caótico, hidrovias abandonadas e combustível caro constituem desafios de sobra para o (já praticamente confirmado) ministro Affonso Alves de Camargo Netto.*

*Se a simples mudança de governo não é suficiente para resolver, num passe de mágica, todos os problemas, espera-se, pelo menos, que a transição pacífica de um longo regime autoritário para um governo democrático possibilite maior discussão e transparência dos gargalos do transporte.*

*Para iniciar esse debate, TM reuniu depoimentos de políticos e técnicos das diversas áreas. Veja a seguir os caminhos que cada um deles aponta para vencer as dificuldades do setor.*

## DENISAR ARNEIRO

### “Precisamos de uma política de transporte”

*Sem uma política clara, o transporte é, hoje, um gargalo perigosamente estreito e pode estrangular a economia*

“Não se pode conceber que o Brasil continue tentando promover o desenvolvimento social e econômico sem, antes, assentar as bases de uma verdadeira “Política Nacional de Transporte de Bens.”

O alerta é um dos pratos de resistência do substancial trabalho “Subsídios para a formulação de uma Política Nacional de Transporte de Bens”, encaminhado ao presidente Tancredo Neves pelo deputado federal e empresário de transportes Denisar Arneiro.

Fundador da Transportadora Sideral (ferro e aço), por duas vezes presidente da NTC, ex-presidente do Intra, eleito em 1982 pelo PMDB do Rio de Janeiro com invejável votação, Arneiro transformou-se rapidamente num dos políticos mais atuantes do Congresso Nacional. É vice-líder do seu partido, foi vice-presidente da Comissão de

Transportes da Câmara e participou ativamente da montagem do documento “Nova República”, elaborada pelo PMDB como contribuição ao próximo governo.

Detentor de tão respeitáveis credenciais, Arneiro já é, portanto, mais do que mero porta-bandeira dos interesses rodoviaristas. E isso só aumenta o peso das suas graves advertências.

Segundo o parlamentar, “a falta de uma política consistente e coerente para o setor acabou transformando num gargalo perigosamente estreito, capaz de provocar um gigantesco congestionamento na economia brasileira”.



Denisar Arneiro

Só não teria faltado transporte nos últimos anos graças à ‘providencial’ recessão econômica. Mas, o certo, constata Arneiro, “é que, no segundo semestre de 1984, diante dos primeiros indícios de uma ligeira recuperação dos negócios, o mercado já passou a apresentar sinais evidentes de dificuldades, no escoamento da produção. É fácil imaginar o que poderá ocorrer daqui para frente”, completa.

Para o deputado-transportador, “o que se chama hoje de Política Nacional de Transportes não passa de um amontoado de conceitos e preconceitos, fortemente condicionados pela escassez de recursos e, principalmente, pelas diretrizes equivocadas da ‘política energética.’”

Não se diga que o Brasil não vem investindo em transportes. “Ao contrário, em relação às nossas possibilidades, até que temos investido muito”, conclui o estudo.

Mas, a verdade, prossegue Arneiro, “é que, relativamente às nossas necessidades e aos padrões internacionais, temos investido pouco. E, qualitativamente, temos investido mal”. No Brasil, “os investimentos sempre foram direcionados para a infra-estrutura (hardware), jamais para a melhoria das operações (software).”

Mesmo os investimentos em infra-estrutura, especialmente, a rodoviária, emagrecem a olhos vistos. Ultimamente, não temos empregado nem o suficiente para conservar e manter nosso

imenso patrimônio. "O próprio ministro Cloraldino Severo, em recente palestra na Escola Superior de Guerra, reconheceu que cerca de 20% da malha rodoviária e aproximadamente 25% da ferroviária estão em mau estado de conservação", argumenta Arneiro.

Dados oficiais indicam que, em 1979, os dispêndios federais com transportes representavam 1,5% do PIB. Hoje, não chegam a 0,7%. A modalidade rodoviária foi a mais duramente atingida pelos cortes. Sua participação nas verbas do Ministério dos Transportes despencou de 55% em 1973 para 19% em 1984.

Essa política, de pão e água, tem prevalecido desde o primeiro "choque" do petróleo. Foi quando "começaram a prosperar entre nós alguns mitos que ganharam fôrum de verdade", afirma o trabalho. "O primeiro deles era o que asseverava serem todos os males do País fruto de uma suposta 'política rodoviarista' que nos teria levado a uma indesejável dependência desse meio de transporte. Outro mito (...) afirmava ser o transporte rodoviário menos eficiente que os outros modais, como o ferroviário e o hidroviário", prossegue Arneiro.

*"Não podemos conviver  
com os preços  
artificialmente altos  
do óleo diesel"*

No entanto, "longe de ter se constituído num investimento oneroso, perdulário e desproporcional às necessidades do País, a tão decantada e criticada 'opção rodoviarista' resultou na implantação de uma rede de aproximadamente 90 mil quilômetros de rodovias pavimentadas, que ainda deixam o Brasil numa situação modestíssima nos comparativos internacionais."

Arneiro reconhece que, na média, a rodovia "consome mais energia por tonelada/quilômetro que os demais modais". Mas, "como acabou constatando o próprio ministro Cloraldino Severo, o consumo de energia, para quem se utiliza do meio de transporte, é uma informação abstrata. O que conta são os custos finais, neles incluídos não apenas os custos operacionais, mas as variáveis prazo, segurança e regularidade."

Por tudo isso, mesmo rodando contra o vento, o caminhão manteve, nos últimos anos, seu elevado quinhão, de 60% das cargas transportadas. Foram inúteis as "ações e omissões do governo que visavam, claramente, diminuir a eficiência natural, através da elevação artificial de seus custos operacionais" ou da transferência de cargas,

"por decreto" para outros modais, constata o estudo.

A carga mais cerrada, porém, foi reservada aos "preços artificialmente altos do óleo diesel". Para ele, "esses custos adicionais têm sido, naturalmente, repassados a toda a economia e têm ajudado a realimentar, diariamente, o processo inflacionário."

*"O controle de fretes  
pelo CIP constitui  
o refinamento da  
discriminação ao TRB"*

Não faltam também farpas contra o controle de fretes pelo CIP, classificado por Arneiro como "o refinamento da discriminação". "Duramente atingido, nos últimos anos, por essa política perversa, discriminado e prejudicado por todos os lados, o TRB acabou se descapitalizando de vez", diz o trabalho. Impossibilitado de renovar sua frota, por falta de recursos, empresários e carreteiros pararam de comprar caminhões. Nos últimos quatro anos, a indústria automobilística deixou de produzir 200 mil caminhões, elevando a idade média da frota nacional ao perigoso patamar de dez anos.

Para piorar as coisas, milhares de carreteiros mudaram de ramo. "Os que, apesar de tudo, continuam trabalhando (...) são obrigados a fugir das viagens de longa distância e recolhem-se às operações urbanas", afirma Arneiro.

O documento denuncia outros graves problemas, como o "aumento incontrolável de roubos e assaltos nas estradas e nas cidades" ou a "falta de um sistema mais adequado de seguro para cobrir os múltiplos riscos que caracterizam a atividade".

A intrincada legislação de produtos perigosos, a falta de terminais de cargas e a ausência de fiscalização para o ISTR também não escapam da mira da metralhadora giratória de Arneiro.

Desse completo diagnóstico, emergem incontáveis propostas para uma política de transportes "formulada a partir do livre debate com todos os segmentos interessados".

Do debate proposto por Arneiro, não poderá escapar a questão energética. O deputado pede, principalmente, "maior transparência da estrutura de preços dos derivados de petróleo, de forma a ficarem evidentes os subsídios e impostos nela embutidos."

Quer também "critérios mais justos" para os reajustes de combustíveis e para a forma de anunciá-los, para evitar que isso se transforme em segredo de Estado, em benefício de poucos e em prejuízo do conjunto da sociedade".

O parlamentar não poupa nem mesmo o Proálcool. "É preciso conhecer os volumes de subsídios embutidos nesse programa e como eles vêm sendo repassados à economia", adverte.

No caso específico do TRB, Arneiro pede prioridade para a "transformação do DNER num órgão destinado, precipuamente, a operar as rodovias brasileiras. E aproveita para desfraldar outra velha bandeira dos engenheiros rodoviários — a "criação de um fundo destinado exclusivamente à manutenção e conservação de rodovias."

Como se vê, também para os transportadores rodoviários de carga, a Nova República começa ressuscitando muitas esperanças de solução para velhos problemas.

**DUARTE FRANCISCO**

**"Só a criatividade  
pode quebrar o  
círculo vicioso"**

*A ferrovia recusa carga porque não tem material rodante. Mas, a indústria de vagões opera com mais de 90% de ociosidade*



*Francisco Duarte*

"A indústria ferroviária brasileira, como um setor diretamente dependente da ferrovia, vem também amargando nos últimos anos um processo de descapitalização semelhante ao das ferrovias, dado o pequeno volume de investimentos em material rodante durante um período prolongado. Criou-se um grande paradoxo, qual seja, de um lado a ferrovia necessitando de vagões, locomotivas e carros de passageiros, sem capacidade para investir, e de outro lado, a Indústria Ferroviária tentando sobreviver, amargando uma capacidade ociosa que, em muitos segmentos, atinge até 90%".

A reflexão, extraída do trabalho "Deficits Ferroviários - Causas e Repercussões", elaborado pela Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer) para servir de base filosófica das atividades da Comissão de Estudos de Transporte Ferroviário da Secretaria de Transportes de São Paulo, dá uma amostra concisa da situação desse setor às portas do novo governo.

A história dessa crise profunda que se abateu sobre os ferroviaristas, porém, inicia-se nos anos 60. Duarte Francisco de Moraes, atual vice-presidente da Abifer e diretor presidente da Fresinbra, localiza no início daqueles anos o começo da queda na curva de investimentos no setor ferroviário em contraste com a elevação verificada no rodoviário. Em sua análise, o cruzamento dessas duas curvas só foi ocorrer em 1975 quando o setor ferroviário passou a ter maiores recursos "mas, ainda assim, altamente concentrados numa única obra de prioridade duvidosa, que era a ferrovia do aço".

A "era rodoviária" e os desvios desses investimentos dos trilhos da necessidade para os da política levaram o trem para uma situação que requer investimentos maciços em todas as frentes - via permanente, pátios, sinalização, sub-estações e material rodante - como único meio de reanimar o transporte ferroviário e, por conseqüência, a própria indústria de material. Além disso, mais do que se reabilitar materialmente, a ferrovia precisará limpar "a imagem negativa de administração e maus serviços prestados", granjeada nesses últimos anos.

Os problemas não foram gerados apenas pela falta de investimentos. "Acredito que nem por administração deficiente", ressalva Duarte Francisco, "mas por tarifas tanto de carga como de passageiros controlados politicamente". Qual a saída? O vice presidente da Abifer propõe dividir a ferrovia em duas partes distintas: transporte de cargas e de passageiros, como caminho para uma normalização contábil conveniente e bem feita.

Em sua opinião, o transporte de passageiros, principalmente de massa, constitui obrigação social do governo e "tem que ser subsidiado, uma vez que se destina, em sua grande parte, a um segmento pobre da população". Já a área de carga, precisa ser deixada à vontade, na mão dos administradores. A meta é um serviço bom e competitivo com os demais modais e tarifas reais a partir do comportamento do mercado". Esse seria o único meio de se resgatar a ferrovia do processo autopofágico de depauperação crescente.

"A ferrovia não presta um bom serviço porque não tem capacidade de investimento. Não tem capacidade de in-

vestimento porque não tem clientela e não tem clientela porque não tem um bom serviço, estabelecendo-se aí um ciclo vicioso", acentua ele. Paradoxalmente, em que pese essa situação de maus serviços prestados, o trem entrou em 1985 com uma demanda reprimida de serviços. Para a Abifer, ela existe em duas formas.

"É declarada ou visível, na medida em que a ferrovia é obrigada a recusar serviços por não reunir condições necessárias de atendimento, quase sempre por falta de material rodante, especialmente vagões". E também é "potencial ou oculta, quando referente aos usuários que nem chegam a consultar as ferrovias, devido a perpetuação da imagem negativa".

---

*"Já que a ferrovia não  
pode investir em vagões,  
por que os usuários não  
compram material rodante?"*

---

Sanar todas essas dificuldades exigem muito mais que maciças injeções de recursos nas linhas ferroviárias brasileiras. "E não é dinheiro que resolve isso. É dinheiro, homens e tempo", ensina Duarte Francisco. A indústria ferroviária, assim, espera dos administradores da ferrovia planos maduros, devidamente estudados para que se estabeleça uma escala de prioridade baseada nas necessidades reais dos usuários. Seu vice-presidente imagina que este será um processo demorado de recuperação que poderá levar de dez a quinze anos, que já começaram. "A Fepasa, hoje, transporta 22 milhões e a Rede chegou aos 78 milhões de toneladas ao ano, mas temos potencial para chegar aos 200 milhões", calcula. Isso representaria um incremento na participação da ferrovia de 17% para 35%, "sem prejudicar os demais modais e até com maiores interligações". Para atingir a essa meta, já existem indícios de progresso. Duarte Francisco afirma que os índices de eficiência - ton/km útil transportada, divididas pela ton/km disponível - arranham os padrões internacionais.

"É preciso criar um processo monolítico, estabelecendo as prioridades tanto para massa quanto para carga e idéias criativas", resume. Uma idéia criativa: por que os usuários não compram material rodante, já que a ferrovia não pode investir? Volta aí o problema tarifário, pois a justificativa desse investimento está num rebote no frete, por exemplo, como vantagem do custo. "Ocorre que, até hoje, a ferrovia teve suas tarifas tão comprimidas que a parcela que ela teria disponível para repassar tão pequena que não chega a ser

vantagem para o usuário investir na compra. Quem compra, compra por uma questão de segurança empresarial, buscando garantir o transporte de suas mercadorias", diz Duarte Francisco. Situação que, certamente, seria diferente com fretes mais competitivos e liberados de controles ferrenhos.

Desses planos bem traçados a longo prazo e de toda a criatividade que for possível gerar nos trilhos das estradas de ferro sairá, conseqüentemente, a recuperação da indústria ferroviária, hoje puxando vagões de ociosidade, mas, nem por isso, desatualizada na questão tecnológica. "Estamos no último grito da tecnologia" afirma Duarte Francisco que teme apenas por problemas na tecnologia de produção "já que, passados cinco anos, as máquinas operatrizes se automatizam muito".

O novo governo, sem grandes exercícios de criatividade; poderá desafogar imediatamente parte dos problemas econômicos do setor abrindo as portas para a exportação, hoje também reprimida. "A indústria ferroviária tem uma capacidade muito grande de exportar. Já chegamos a US\$ 80 milhões esse ano, mas temos problemas para aumentar essas cifras", explica o vice presidente da Abifer. E não são poucos.

---

## MAC DOWELL DA COSTA

---

### **"Transporte eficiente, a base do crescimento"**

*Para o professor e consultor Mac Dowell da Costa, as metas do crescimento econômico passam pela melhoria do transporte*

---

A quantificação da capacidade econômica dos corredores de exportação, para atingir o menor custo total de todo o sistema de exportação e definir melhor os investimentos em todo o sistema, é essencial para que o novo governo atinja as metas de crescimento econômico.

A opinião é do engenheiro Fernando Mac Dowell da Costa, consultor independente e professor de pós-graduação do Instituto Militar de Engenharia. "Em 1980, quando o Brasil teve recortes de safra, eu já havia previsto que os ganhos financeiros não iriam ser proporcionais. Logo depois, o Ministro Delfim Neto admitiu que a safra tinha sido boa mas não produziu a receita esperada", diz Mac Dowell para confirmar sua afirmação.

Na área rodoviária, ele coloca como prioritária a conservação das estradas existentes, para "não se perder um pa-

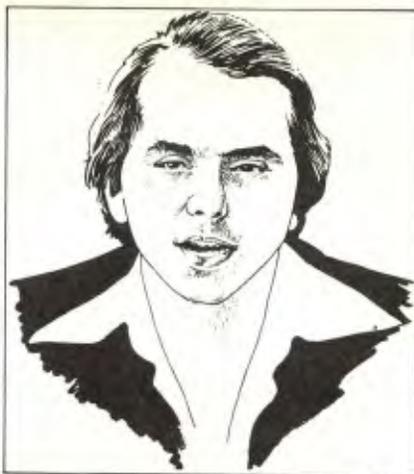
trimônio fundamental para o sistema". Atualmente, o país possui cerca de 98 mil quilômetros de estradas federais, estaduais e municipais pavimentadas e 1 milhão 300 mil quilômetros não pavimentados.

Apesar de considerar que a ferrovia jamais conseguirá substituir o transporte rodoviário, e que este não perderá sua importância no contexto nacional, Mac Dowell alerta para a tentação de que se vá fazer um "governo sobre apenas um modal de transporte. "A experiência nos mostra que a época do rodoviário significou o abandono dos outros modais".

"Os investimentos voltados para o aqui e agora são importantes para a sobrevivência, mas é necessário equilibrar todo o sistema para que este produza os maiores benefícios aos menores custos", diz ele, considerando que o Ministro Cloraldino Severo foi o primeiro que "demonstrou uma preocupação em incutir uma mentalidade operacional" aos transportes.

Mac Dowell considera que a safra agrícola de 1980 ficou prejudicada porque os preços internacionais da soja davam margem a "um esbanjamento com o custo operacional no escoamento da produção". Isto não ocorre, no entanto, com a exportação de ferro, onde a Vale do Rio Doce tem pouca margem de manobra e, por isso, demonstra tanta preocupação com seus custos operacionais.

"Eu posso estar dizendo o óbvio, mas é justamente isto que muitas vezes é difícil de ser visto", afirma ele ao destacar a importância da coordenação de todo o sistema rodoviário, ferroviário,



Mac Dowell da Costa

rio, portuário e aquaviário para se atingir as metas de exportação. "Importar petróleo para poder exportar não traz benefício algum", arremata ele.

Segundo o engenheiro, também a adoção de centrais de frete permitiriam racionalizar a comercialização, com redução do custo final do produto internamente, ao mesmo tempo em que evitaria o desperdício do diesel e reduziria os custos operacionais da frota. "Numa pesquisa realizada há alguns anos, nos deparamos com a constatação de que 36% da frota de caminhões anda vazia", diz ele.

No transporte rodoviário, Mac Dowell não vê qualquer problema para uma perfeita coordenação, já que o DNER dispõe de uma ampla pesquisa registrada em computador com o cadastramento rodoviário de todas as estradas federais e estaduais, quilômetro por quilômetro, com informações

físicas da malha rodoviária e de origem e destino das cargas que transitam por elas.

Mac Dowell considera de grande importância que o novo Governo dê mais ênfase também ao transporte hidroviário nos próximos anos, chamando a atenção, principalmente, para uma maior coordenação na política de construção das hidrelétricas no país.

"Não é admissível pensar em hidrelétrica sem o transporte aquaviário. É necessária uma maior coordenação porque não se tratam de estudos isolados. Mesmo que o transporte ainda não seja efetuado, não é possível que a hidrelétrica mate a hidrovia", diz ele.

É na área portuária, no entanto, que Mac Dowell identifica o ponto nevrálgico de todo o sistema, já que, na maioria dos casos "os portos não têm velocidade operacional para receber carga do vagão e do caminhão simultaneamente".

Ele aponta como exemplo o caso do porto de Paranaguá. Considera que sua operacionalidade poderia ser bastante elevada com o melhor aproveitamento de seu sistema de esteiras, reduzindo-se a superposição de serviços prestados aos diversos embarcadores ali instalados, em benefício do aumento da capacidade de escoamento do porto como um todo.

Mac Dowell considera essencial definir melhor uma política tarifária, por um sistema de compensação, para que as linhas de transporte coletivo que servem à periferia permitam menor custo ao operário no seu traslado de casa para o trabalho.

## CUBOS DE RODA FRUM



Construídos em ferro fundido nodular, os cubos de roda Frum são aplicados como peças originais em todas as principais montadoras. Portanto, ao necessitar de cubos de roda, solicite nosso centro técnico e ele lhe indicará a peça exata para seu projeto ou reposição, pois a Frum possui 33 anos de experiência e a linha mais completa do mercado.

VENDAS E ASSISTÊNCIA TÉCNICA

R. Prof. Ulpiano P. de Souza, 89 - Vila Maria - São Paulo Fone: 291-2911 - PBX - Vendas - Telex: (011) 25890 - IMEF - BR

Além disto, ele retoma uma proposta sua, da adoção do passe com base no consumo de energia elétrica. De acordo com ele, todo domicílio que registrasse um consumo até 70 quilowatts/hora por mês teria direito a um bloco de quarenta viagens, pagando apenas o custo de impressão do bilhete. "Isto garantiria ao operário o direito de trabalhar", diz Mac Dowell.

No caso do Rio de Janeiro, segundo suas pesquisas, a adoção do passe reduziria em apenas 3% a receita das empresas, "o que poderia ser facilmente coberto por um maior racionalização do transporte".

## MACEDO SOARES

### **"É hora de mudar o organograma do Ministério"**

*O primeiro presidente da Sunamam propõe a reformulação completa do Ministério e a criação de superintendências*

Em seu livro "Transportes no Brasil — Sua grandes metas", o almirante José Celso de Macedo Soares Guimarães principia propondo uma reformulação completa do Ministério dos Transportes, com a adoção de quatro Superintendências; de transportes terrestres, de portos e marinha mercante, de transportes fluviais e de transporte aéreo.

Ele considera, no entanto, que o sistema atual adotado no transporte aéreo, através do Departamento de Aeronáutica Civil vem respondendo satisfatoriamente a este segmento, não sendo necessária a sua adoção imediata. Nos demais casos, ele vê necessidade de mudanças para tornar o sistema mais eficiente, citando como exemplo o fato de que "enquanto nos Estados Unidos a tonelada da soja colocada a bordo do navio custa US\$ 6 no Brasil ela fica em US\$ 30".

Apesar de propor tais mudanças administrativas, o almirante José Celso não vê problemas intrínsecos aos transportes rodoviário e ferroviário. "Nossa tecnologia está suficientemente desenvolvida nestas áreas para responder por nossas necessidades. A questão é de falta de recursos", diz ele.

Na área rodoviária, a solução proposta por ele para contornar esta carência seria de entregar a construção das rodovias a empresas privadas, entregando-lhe em contrapartida a exploração do pedágio. "As ferrovias no Brasil foram construídas assim", justifica

Na opinião dele, inclusive, o sistema ferroviário brasileiro deveria passar por uma descentralização com a finalidade de dar maior autonomia de decisão regional, permanecendo a Rede Ferroviária como empresa *holding* do sistema, nos mesmos moldes adotados atualmente na estrutura organizadora da Eletrobrás ou da Telebrás.

Ele considera essencial, no entanto, que, juntamente com estas medidas, seja feita também a unificação gradativa de todas as bitolas em 1,60m, iniciando-se pelo Tronco Sul, e atingindo depois a Sorocabana, Vitória-Minas e trecho da Central entre Nova Era e Belo Horizonte.

Também a eletrificação dos trechos que apresentem densidade de tráfego que justifique tal medida é uma das propostas do Almirante José Celso. "Devido ao alto custo de instalação dos equipamentos, deveriam ser realizados estudos quanto às prioridades. Entretanto, deve se ter como meta a eletrificação de todas as ferrovias", diz ele.

O Almirante José Celso acredita que esteja no transporte fluvial a necessidade de maior esforço governamental. "Estamos atrasados duzentos anos neste segmento e é necessário tirar a hidrovia da condição de primo pobre dos outros modais do transporte", afirma ele.



Macedo Soares

Em seu livro ele apresenta alguns cálculos que demonstram a vantagem deste modal sobre os demais em termos de economia de combustível. Segundo ele, uma força de tração de 1 cv pode deslocar 150 quilos na rodovia, 500 quilos na ferrovia e 4 mil quilos na aquavia.

"No Brasil, costuma-se justificar a ausência de eclusas nos projetos de construção de hidrelétricas devido a inexistência de transporte fluvial que, no entanto, nunca poderá se desenvolver sem elas. É o caso de se perguntar quem nasceu primeiro, o ovo ou a galinha", questiona José Celso.

## CLÁUDIO REGINA

### **"Recomposição das tarifas é a única saída"**

*Para o Presidente da Fabus, só a correção gradual da tarifa pode reerguer o transporte urbano de passageiros no país*

Os substantivos crise e recessão, colocados naturalmente no centro das explicações de queda de produção dos vários setores da economia, deveriam igualmente servir para a indústria de carroçarias de ônibus. Servem, mas apenas em parte. "Um setor onde a queda de produção alcançou níveis de 60 a 65% deixou de passar pelos efeitos de uma crise para sofrer uma verdadeira catástrofe. E nós encontramos a explicação desse fenômeno mais na ordem política que na econômica", pondera Claudio Regina, presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Carroçaria para Ônibus (Fabus) e atual presidente do Grupo Caio.

No fio de sua lógica, Cláudio Regina puxa a abertura política que se pronunciava no final de 1981, com perspectivas de eleições diretas em 1982, como a geradora da catástrofe. "Ansiosos para conquistarem seu espaço político, os partidos investiram, com maior ou menor dose de demagogia, no setor de transportes de passageiros para conquistarem a simpatia dos eleitores", resume. Maiores simpatias, é claro, para o transporte urbano de passageiros, onde está a massa eleitoral, mas também para o rodoviário.

Embarcados nesse ônibus da demagogia, os empresários de transporte viram seus capitais minguaem sob o peso de tarifas achatadas e a indústria de carroçarias, no mesmo passo, sem ter a quem vender. "Menos propriamente pela incapacidade gerencial das empresas, mas muito pelo temor dos empresários de investirem no setor, praticamente, paramos nossas linhas de produção", conclui Claudio Regina. Temor refletido numa renovação de frota de apenas 5,73% em 1983 e de 4,2% em 1984. E na indústria por uma produção que caiu de exatas 15 267 unidades (Mercedes e Fabus) em 1981, para 6 695 em 1983 e 5 376 em 1984. O balanço mostra que, dos 133 mil ônibus, admitidos oficialmente pelo Geipot em estatística de dezembro de 1983, segundo Cláudio Regina, pelo menos, 50 mil já são sucata e uma boa parte já tem mais de dez anos de vida.

“Tudo isso foi alertado como um clamor ao deserto durante esses três anos e meio de tarifas políticas”, lembra o presidente da Fabus.

A solução das indústrias de carroçarias que restaram do furacão, portanto, está umbilicalmente ligada à recuperação tanto do transporte urbano de passageiros como do rodoviário. Para tanto, Cláudio Regina entende existirem três caminhos, dois dos quais ele mesmo julga inviáveis.

“Uma injeção maciça de recursos no setor, coisa que entendemos difícil, ou a estatização apreçoada por alguns, que representaria a multiplicação dos volumosos e terríveis déficits públicos”, explica. Estatizar seria incluir os 90% dos serviços prestados por particulares nas contas do Estado, o que em sua opinião, seria, no mínimo, um descalabre total.

Se existe um terceiro caminho, tão razoável quanto lento e gradual, ele estaria em dar prioridade, à correção tarifária para a recuperação do setor. “Essa recuperação é lenta e tem que obedecer a um cronograma, pois não estamos defendendo o aumento de tarifas contra o poder aquisitivo do trabalhador. Esse é outro departamento”.

Mas não só isto aumentaria a chama de luz no fim do túnel. Antes, é preciso recuperar a confiança dos empresá-



Cláudio Regina

rios de transportes no setor e, para ele, isso só será possível a partir de uma recuperação do nível de relacionamento, onde esses empresários fossem encarados como prestadores de serviços públicos “e não como indesejáveis, como bandidos”.

Paralelamente a esse verdadeiro estado de degradação geral a que chegaram os transportes públicos por ônibus, Cláudio Regina analisa o governo que termina. “Existiu racionalização dos transportes?”, pergunta ele, para responder que “não”. “Muitos tecnocratas

falando e muito poucos entendidos em meio a eles”, ressalta. Complicou-se o que era simples e pouco se fez nos últimos anos, deixando de legado para o novo governo pendências de vias exclusivas, ônibus de maior porte e mais simples, eliminação de sobreposição de linhas, programas de ônibus elétricos e, até, um diesel mais barato. Mas não só isso.

“O pior agente sobre o setor de transporte de passageiros, tanto urbano como rodoviário, é a falta de hierarquia, traduzida pelo problema jurisdicional, onde cada município é dono de sua vida, cada estado é dono de sua vida e a união comanda apenas o tráfego interestadual. “Então, dependendo do interesse de cada cidade e do apetite político de cada prefeito, o transporte fica ao sabor disso”, traduz ele..

Existe, no entanto, um otimismo para 1985 voltado para a expectativa da filosofia do novo governo. Cláudio Regina acredita, porém, que se de um lado esse governo democrático tem que vir pra corrigir, de outro sofrerá pressões populares que irão forçá-lo a não tomar certas atitudes. “Nós chegamos ao fundo do poço, junto com os empresários de transportes. O que queremos é esquecer o passado e começar um futuro novo”. conclui ele.

# “Nós crescemos com segurança....”

Desde 1979, a Borlenghi vem confiando sua frota ao sistema de controle por *Tacógrafo* VDO.

Os resultados alcançados foram consideráveis, como: *Redução de Acidentes*, melhor aproveitamento de horário, economia de combustível, redução geral de custos, etc.

Além da frota própria, a Borlenghi vem dando assessoria à instalação de aproximadamente 400 *Tacógrafos* VDO em veículos de caminhoneiros que nos prestam serviços atendendo assim às normas da nova regulamentação e integrando-os ao controle geral da frota.

## REPRESENTANTES E ASSISTÊNCIA TÉCNICA

RIO GRANDE DO SUL  
PORTO ALEGRE  
SANTA CATARINA  
JOINVILLE

- Cascos Representações Ltda.  
Fone: (0512) 49-5159  
- Sulcave - Com. e Repres.  
Veículos Peças Ltda.  
Fone: (0474) 33-6727

PARANÁ  
CURITIBA

- Radiante Comercial de  
*Tacógrafos* Ltda.  
Fone: (041) 264-1045

SÃO PAULO  
CAPITAL

- MIP - Medidores e  
Instrumentos Precisão Ltda.  
Fone: (011) 571-1517  
-570-5879  
- Irmãos Fernandes Com.  
e Ind. Auto

INTERIOR  
CAMPINAS

Fone: (011) 292-5171  
- Segar Instrumentos de  
Precisão Ltda.  
Fone: (011) 832-2732

RIBEIRÃO PRETO

- Souza Barbosa Instrum.  
de Precisão  
Fone: (0192) 31-0797

SANTOS

- Alves & Cavarzani Ltda.  
Fone: (016) 626-7149  
- MIP Comercial Ltda.  
Fone: (0132) 35-6139

BAURU

- Antonio Carlos Ramos  
Fone: (0142) 22-4644

LEME

- Gilma Lopes de Moraes  
Fone: (0195) 71-3671

SÃO JOSÉ DO RIO  
PRETO

- Santa Mônica Esc. para  
Autos Ltda.  
Fone: (0172) 32-3457

BARRETOS

- Flávio Silva Com. de Peças  
p/Veículos Ltda.  
Fone: (0173) 22-3801

MINAS GERAIS  
BELO HORIZONTE

UBERLÂNDIA

GOIÂNIA

RIO DE JANEIRO  
CAPITAL

GOIÁS  
DISTRITO FEDERAL  
BRASILIA

ESPIRITO SANTO  
VITORIA

GUIABA  
MATO GRSSO

CAMPO GRANDE  
MATO GROSSO DO SUL  
BAHIA

PERNAMBUCO  
RECIFE

PARAIBA  
JOÃO PESSOA

CEARA  
PARA  
BELEM  
TERESINA  
PIAUI

- CSC - Com. Serv. e Contr.  
p/Equip. Perigosos  
Fone: (031) 212-1006

- Imenal - Ind. Met. Nacional  
Ltda.  
Fone: (034) 232-3223

- Polipeças Com. Imp.  
Representações Ltda.  
Fone: (062) 233-7700  
-233-7938 -233-7451

- PIt-Painéis  
Fone: (021) 260-4345

- Polipeças Com. Imp.  
Representações Ltda.  
Fone: (061) 562-5135  
-562-4312

- Acropole Comercial e  
Distr. Ltda.  
Fone: (027) 223-7940

- Brasauto Peças Ltda.  
Fone: (069) 321-3035  
-321-5652

- Ari Gurvitz  
Fone: (067) 382-1785

- Arlindo Oliveira Araújo  
Fone: (071) 243-3984

- J. B. Lucena  
Fone: (081) 268-2661

- J. B. Lucena  
Fone: (083) 221-0146

- Jairo Ferreira Leite  
Fone: (085) 223-0288  
- Auto Globo Ltda.  
Fone: (091) 222-2025

- Piaui Gas. Com. Ltda.  
Fone: (086) 222-4143



**VDO Comercial Ltda.**  
Rua Lisboa, 78 - Cep: 05413  
São Paulo - SP. - Brasil  
280 1166

**Henrique Borlenghi**  
Presidente da  
**Irmãos Borlenghi Ltda.**

## Escândalos e dívidas, o amargo saldo do II PCN

Para um país como o Brasil, que detém a maior dívida externa do terceiro mundo, impossível só é mesmo convencer os credores como, numa conjuntura dessa, um governo pode subsidiar integralmente um setor industrial cujos produtos sempre tiveram uma duvidosa competitividade internacional. O II PCN, Plano de Construção Naval, se propôs a guindar a armação brasileira para o segundo lugar entre todos os países do mundo, custasse o que custasse. A Sunamam, Superintendência Nacional da Marinha Mercante, a tanto tempo se comprometeu em financiar o absurdo que já na década passada mereceu o apelido de "Sunamãe", dado pela TM. Um decreto, de 1980, deu autonomia à superintendência, que passou a ser a financiadora de uma fantástica frota que, se não era adquirida pelas estatais (Docenave, por exemplo), aguarda maus compradores, até hoje, estacionada.

Um negócio da China: um navio japonês de porte médio custava US\$ 18 milhões, enquanto o brasileiro alcançava US\$ 33 milhões. O que fazer? Bancar a diferença. E quem paga? A Sunamam.

Portanto, qual a preocupação de racionalizar custos se essa não era a preocupação? Nenhuma. Se se pensar, ainda, que o grande empuxo ao desenvolvimento tecnológico, atualmente, é o de se fazer o produto mais econômico e eficiente, esse paternalismo só serviu, efetivamente, para amarrar o como fazer deste ramo industrial.

*Concebido para colocar o Brasil no fechado clube das potências navais, o II Plano de Construção Naval deixa como herança escândalos e muitas dívidas*

Com toda essa filantropia, como não poderia deixar de ser, os cofres da Sunamam não resistiram e, pior ainda, em 1981, a autarquia teve a desgraçada idéia de permitir aos estaleiros emitir duplicatas com seu aval, facilmente descontáveis na rede bancária. Ou seja, a Sunamam passou a fazer concorrência com o



**- CREIO QUE  
ESTAMOS  
AFUN... GLUB!  
GLUB!**

Banco Central. Praticamente, emitia dinheiro.

Paralelamente, a política econômica do governo das maxi e mini desvalorização do cruzeiro tornar-se-ia um complicador fatal. Sem competir em preço e sem consolidar uma imagem de tradicional construtor, além disso, suportando uma grande crise internacional na armação, a qual não mais recebia

os navios que encomendava, nem pagavam, claro, os estaleiros chegaram ao fundo do poço. Situação agravada com o "jeitinho brasileiro", pois, em 1983, a Sunamam resolveu que os estaleiros podiam levantar dinheiro nos bancos e que, em garantia, a superintendência daria uma promessa de crédito, batizada de caução de crédito.

A estratégia de tornar o Brasil um dos maiores fabricantes foi, sem dúvida, um sucesso. Dos 150 navios por ano produzidos no início da década de setenta, a média entre 1979, 80 e 81 chegou a 1 200 embarcações anuais. A custo de pesados encargos. Segundo os estaleiros, as dívidas da Sunamãe, que, de repente, resolveu ser madrastra, chegam a meio bilhão de dólares. O ministro Cloraldino Severo, dos Transportes, porém, não dá "caução de crédito" a esses números, afirmando que o aceitável não passa de um terço deste total.

Na realidade, o que menos importa é se a soma integra US\$ 545 milhões ou US\$ 120 milhões, como já foi admitido o lamentável é a constatação de que, inacreditavelmente, tudo pode

estar sendo levado à mesma maneira. Ou seja, na brincadeira. Suicidou-se a ferroviária, não há dinheiro para conservar a rede viária brasileira, as hidrovias são soluções regionais, mas, quase 0,5% da dívida externa brasileira é comprometida numa aventura, promovida não pelos estaleiros, mas por alguns megalomaniacos do "milagre brasileiro".

Realmente a ânsia maior, depois de tudo isso, é a de mudanças que promovam a responsabilidade e a eficiência. Afinal, essa barca furada só estava navegando até agora, porque, em banho maria, esperava-se a definição das pro-

babilidades do Ministro Mario Andreazza, um dos envolvidos, ter acesso a uma certa rampa. No palácio do Planalto.

Derrotado Andreazza, não restou ao seu fiel companheiro Severo outro remédio, senão destampar a mal cheirosa panela da Sunamam. Sem dúvida, o último milagre brasileiro, mais uma incômoda herança para o novo governo.

## Um decreto-lei de 1980 dava carta branca à Sunamam para garantir as dívidas

O Decreto-lei nº 1801, de 18 de agosto de 1980, deu poderes, e autonomia, à Superintendência Nacional de Marinha Mercante para conceder garantias com base em "receitas a auferir" para financiar a construção de navios pela indústria naval brasileira. Além do presidente da República, assinaram o decreto os Ministros Ernane Galveas, da Fazenda, Eliseu Resende, dos Transportes, e Delim Neto, do Planejamento.

Em seu artigo 99, o Decreto diz que "a Sunamam, autorizada pelo Ministério dos Transportes e demais órgãos governamentais competentes e observada a legislação aplicável, poderá operar com os recursos do Fundo de Marinha Mercante de forma a compatibilizar as variações de sua receita com os programas de aplicações futuras. Para esse fim, fica autorizada a caucionar, ou ceder, receitas a auferir, contrair empréstimos, dar garantias e adquirir Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional - ORTN e Letras do Tesouro Nacional - LTN".

### O II PCN queria construir 5 milhões de tpb e custaria "apenas" US\$ 3,3 bilhões

Apesar de não prever, na época, a dimensão quase apocalíptica que tomara a administração dos recursos do Fundo de Marinha Mercante, o regimento interno da Sunamam, aprovado pela Portaria nº 939, de 16 de agosto de 1975, em sua alínea c, do item III, também dava à Sunamam a competência de "promover, nos mercados internos e externos de capitais, com a participação do Banco Central do Brasil, as negociações relacionadas com as operações de financiamento dos programas de construção civil, observada a preservação do valor real dos recursos destinados a esse programas".

Um ano antes, e novamente no mês de agosto - talvez um bom prato a numerologia - as primeiras pinceladas do quadro que se formaria na Sunamam estavam sendo dadas pelo então presi-

dente Ernesto Geisel. Dentro dos moldes da tradicional megalomania brasileira, no dia 8 de agosto de 1974, o Governo lançava um programa de construção naval que pretendia, em apenas cinco anos, dobrar a frota mercante brasileira através da construção de 5 milhões de toneladas de porte bruto, a um custo, na época de US\$ 3,3 bilhões.



João Donato: nas contas, "índices extremos"

A euforia reinante não deixava ver o baque que a crise do petróleo, já deflagrada, produziria nas finanças brasileiras. Em agosto de 1975, os fretes internacionais de granéis sólidos e líquidos - base de contratação do II Programa de Construção Naval - caíam vertiginosamente no mercado. Segundo os corretores londrinos Eggar Forrester, de um índice de 400 na escala mundial (World Scale), os fretes de petróleo caíram para menos de 20 no final de 1978, com tendência semelhantes para o carvão embarcado em Hampton Roads e do trigo no Golfo do México, principais granéis na importação brasileira.

O volume de paralisações crescia a cada mês, chegando a 60 milhões de toneladas de porte bruto em 1978 e atingindo frotas mercantes de grande poderio como a liberiana, a grega e a japonesa. Os estaleiros em todo o mundo - Inglaterra, Alemanha, Noruega, França, etc - viam suas carteiras de pedidos se reduzirem. Somente o Japão ainda se mantinha, através de um sistema fortemente subsidiado.

No Brasil, tratava-se não apenas o II PCN, (altamente subsidiado), mas também se investia fortemente em outras áreas, como a Ferrovia do Aço, Itaipu, portos de Sepetiba, Praia Mole e Itaquí, além de usinas nucleares.

A obrigatoriedade de elevar os índices de nacionalização dos navios do II PCN levou ainda a investimentos suplementares para a criação de uma indústria sub-

sidiária de navieças, ainda incipiente. Instalaram-se empresas como a CEC Vicinay, CEC Equipamentos Marítimos, Helistone, Lips do Brasil e muitas outras. A Villares, a Mecânica Pesada e a Ishikawajima tiveram aprovadas suas licenças para a produção de grandes motores marítimos.

Em 1979, o broker Rosalvo Gomes, da Schoen & Gomes Afretamentos, alertava que os navios graneleiros nacionais mostravam-se inadequados para o tipo de *trade* brasileiro e sugeria que os armadores vendessem as embarcações, com algum prejuízo, contratando navios mais adequados, evitando, assim, prejuízos maiores no futuro. Segundo ele, era necessário elevar a eficiência do transporte num mercado de fretes apertados, através da operação de navios de maior porte, na faixa de 70 a 80 mil toneladas de porte bruto, como já se observava no mercado mundial, enquanto o II PCN previa navios entre 25 a 40 mil toneladas de porte bruto, cujo custo operacional se tornaria incompatível com o mercado.

### Desde o início, já se sabia que o II PCN levaria a um grande excesso de tonelagem

Mais tarde, o presidente da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso, Comandante Arthur Ramos de Figueiredo, veio a admitir que "alguns *experts* realmente previram, infelizmente sem muita ressonância entre os operadores de navios petroleiros, que estávamos caminhando para um grande excesso de tonelagem ofertada".

Em 1982, impossibilitados de continuar operando devido ao alto custo de construção em relação ao baixo mercado de fretes, os graneleiros sólidos construídos no II Plano ganharam uma moratória do Governo, que dura até hoje e se estenderá até junho deste ano.

A opinião do Almirante José Celso de Macedo Soares Guimarães, primeiro Superintendente Nacional de Marinha Mercante, em 1968, no entanto, é bem mais contundente. Ele considera que toda a situação gerada em torno da Sunamam se deve "à falta de empresários no setor marítimo, tanto na marinha mercante, como na indústria naval".



João Donato: variação nos critérios

A dívida de quase US\$ 600 milhões junto aos bancos de investimento não chega a ser uma novidade. Apesar do Almirante José Celso considerar que, por não ter renegociado a dívida antes, o Ministro Clóvaldo é responsável pelo aumento de US\$ 100 milhões, de julho de 1983 até agora, porque os bancos não vão perdoar os reajustes”, já em 1982, a Sunamam, reservadamente, alertava o Ministério que “o potencial de desequilíbrio orçamentário embutido na sistemática de reajuste dos eventos é enorme e se materializou como descomunal”.

O reajuste era dado após a comprovação de justa causa no atraso da construção dos navios.

Nesta época, as dívidas geradas pela duplicatas de serviço dos estaleiros, previstas na Resolução nº 6043, da Sunamam, já atingiam a US\$ 270 milhões, conforme alertou o órgão.

Ainda antes disto, em junho de 1980, insistentes boatos davam como certa a demissão do Ministro Eliseu Resende devido à existência de um “rombo” de Cr\$ 14 bilhões no Fundo de Marinha Mercante, devido à má administração dos recursos.

### *A diferença entre as contas do governo e da Sunamam beiraram os US\$ 600 milhões*

Na época, o coordenador de transportes do Ministério, Marcelo Perrupato, apressou-se em declarar que não havia nenhum caso de apropriação indébita de recursos da Sunamam, e que os gastos da empresa eram cuidadosamente acompanhados pela Inspeção Geral de Finanças do Ministério, a qual “não deixaria passar nenhum ato ilegal de dinheiro”. Ao mesmo tempo em que Perrupato dava estas declarações, o Ministério convocava com urgência a Brasília o então Superintendente da Sunamam, Comandante João Carlos Palhares dos Santos, para “presenciar esclarecimentos”.

Dias depois, o Ministro explicava à imprensa que não se tratava de má administração de verbas, mas que a Sunamam se ressentia de falta de recursos orçamentários, o que a obrigou a autorizar os estaleiros a

emitirem duplicatas, a serem descontadas em bancos com seu aceite, para cobrir o atraso na liberação das parcelas das verbas de financiamento.



**Petroleiros de grande calado estavam entre as principais metas do II PCN**

No mesmo mês de junho, o Ministro Eliseu Resende ordenou a suspensão dos aceites e, em agosto, o estaleiro Verolme viu-se na iminência de uma greve por não dispor de Cr\$ 80 milhões para pagar seus 6 mil empregados.

Segundo explicou, na época o Comandante João Carlos Palhares dos Santos, somente os atrasos no II Programa haviam onerado o orçamento original em Cr\$ 12,8 bilhões, a preços da época. Em 1982, a Sunamam alertava ao Ministério que “o extremado zelo na aplicação do argumento de indústria emergente, para proteger a construção naval, levou a uma certa magnanimidade no que concerne às causas justificativas de atraso na entrega das embarcações. Com isto, avolumou-se enormemente o número de pedidos de justa causa, os quais, atendidos em sua quase totalidade, dilataram consideravelmente o prazo de entrega das embarcações, onerando vultosamente o seu custo final”.

Com todos conhecendo, ou desconhecendo, a real situação financeira da Sunamam, o fato é que a dívida che-

gou a atingir praticamente a US\$ 1,1 bilhão. Deste total, segundo explicou o presidente da Comissão de Tomadas de Contas, Clóvaldo Pinto, cerca de US\$ 300 milhões referentes à notas promissórias emitidas no mercado financeiro interno pela Sunamam já foram assumidas pela União e saldadas através de operações 63, além de mais 200 milhões de dólares referentes à operações 63 contratadas diretamente pela Sunamam.

Restaram quase US\$ 600 milhões, que se não são a pedra no sapato do presidente do Banco Central na renegociação da dívida externa brasileira — a dívida da Sunamam representa 0,6% da dívida brasileira — já exerceram suficiente pressão interna para que o armador e construtor Paulo Ferraz desse um “basta” à vida no último dia 7 de fevereiro, como deixou escrito em sua agenda particular. Segundo o Ministério dos Transportes, 50% do total da dívida refere-se ao estaleiro Mauá, do empresário.

A dívida, na verdade, é uma questão de critério. Enquanto o presidente da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro, e do estaleiro Caneco, Arthur João Donato, reconhece que “houve variação na conceituação dos critérios para a emissão de créditos, no passado”, o presidente da Comissão de Tomadas de Contas, Clóvaldo Pinto, raciocina num outro sentido ao afirmar que “a comissão se deparou com uma série de impropriedades sobre diversos tipos de cálculos de contas”.

A Comissão vem trabalhando desde julho de 1983, quando foi baixada o Decreto-lei nº 2035, acabando com a Superintendência Nacional de Marinha Mercante como autarquia federal e tornando-a um órgão da administração direta, além de passar o encargo de financiar a indús-



**Paulo Ferraz deu um “basta” à vida**

tria naval para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

Segundo Clodoaldo Pinto, são dois os tipos gerais de incorreções encontradas. A primeira, quanto a valores de eventos e parâmetros contratuais, envolvendo cinco tipos específicos de incorreções. E a segunda, quanto à emissão e reajustamento de duplicatas, envolvendo outros seis tipos de "anormalidades".

Com relação ao primeiro tipo de "anormalidade", o ex-Superintendente da Sunamam, Elcio Costa Couto, em seu depoimento à comissão de inquérito instaurada pelo Ministério por sugestão da comissão de tomada de contas, afirmou que autorizou a cobrança dos eventos "pelos índices extremos", tendo por base a Resolução nº 6043, que autorizava a Sunamam a "regular o pagamento aos estaleiros nacionais, de eventos provenientes de contratos de embarcações".

### *"A conduta moral do Governo nunca chegou a tão baixo nível como no caso Sunamam"*

Da mesma forma, o ex-diretor financeiro da autarquia, Comandante Luiz Rodolpho de Castro, ao depor na mesma comissão, apresentou parecer do Ministro do Tribunal de Contas da União, Ewald Pinheiro, de setembro de 1981, em que ele considerava válida a emissão de aceites pela Sunamam. Segundo o voto do Ministro, "o aceite de duplicatas, em si, por conseguinte, não deve ser questionado. A falha, segundo parece, encontra-se no comprometimento de recursos inexistentes para tal fim. Decorreu ele de decisão interministerial, o que acaba por eximir a administração da autarquia de sanções por atos de gestão dos quais não participou volitivamente. Isso não torna o fato menos impróprio, mas retira à entidade o caráter de ilegitimidade da questão".

O caráter volitivo da assinatura dos aceites ou garantias bancárias, no entanto, está bastante explícito nos documentos assinados pela Sunamam, na opinião do Almirante José Celso de Macedo Soares Guimarães, hoje na diretoria do Comind, um dos bancos credores. A discussão da validade ou não de tais documentos, levou, inclusive, o Almirante a considerar que "o Governo nunca desceu a tão baixo nível como agora em matéria de conduta moral".

Esta, no entanto, não é a opinião de uma alta fonte da Superintendência Nacional da Marinha Mercante, ao revelar a existência de sete tipos de cartas de garantia que, segundo ele, "implicam num maior ou menor grau de comprometimento da Sunamam". Para



Castro: recursos usados não existiam

esta fonte, algumas destas cartas, guardadas a sete chaves pela Comissão de Tomada de Contas, representam um real comprometimento da Sunamam, enquanto outras "não resistiriam à mínima argumentação jurídica".

O Procurador-Geral da Fazenda, Cid Heráclito Queiroz, no entanto, vai mais além ao considerar que nem todas as dívidas dos estaleiros terão que ser assumidas pelo Tesouro, porque, em alguns casos, "não há nada assinado". Ele disse que as dívidas que tenham fiança terão que ser honradas pelo Governo, mas as cauções de crédito não significam, absolutamente, que o Tesouro tenha que cobri-las. Da mesma forma, caso a comissão de inquérito chegue à conclusão que houve fraude, Cid Heráclito considera que o Governo estará isento, cabendo-lhe apenas punir os eventuais culpados.

Para o Almirante José Celso, "os bancos não estão interessados se houve irregularidade entre os estaleiros e a Sunamam. O fato é que os bancos tiveram um desembolso ao financiar os estaleiros com crédito na Sunamam, e vão querer receber seus recursos". Esta

certeza de que as dívidas serão totalmente pagas, inclusive, já foi manifestada pelo presidente da Associação Nacional dos Bancos de Investimento, Ronaldo Cesar Coelho, ao afirmar que se considerava "tão tranqüilo em receber as dívidas como estaria um depositante de poupança da Caixa Econômica Federal".

Do Ministério do Planejamento, aliás, já partiram vozes afirmando que "se os bancos credores dos estaleiros nacionais que obtiveram empréstimos com aval da Sunamam entrarem na justiça exigindo que seus contratos sejam honrados, certamente, terão êxito", segundo publica o jornal "O Globo" em sua edição de 5 de fevereiro.

O jornal diz ainda que esta fonte "com trânsito no Palácio do Planalto" considera que poderão ser cobradas mesmo as duplicatas que foram descontadas mais de uma vez sobre o mesmo evento, "porque as operações não foram feitas com a mesma instituição".

Vários armadores e empresários da indústria naval, no entanto, estão vendo a cobrança das dívidas por outro prisma. Eles acreditam que, independente de cobrança, esteja em marcha uma campanha de desmantelamento da marinha mercante, com vistas à sua desnacionalização, através das denúncias sistemáticas que vêm sendo feitas em torno das dívidas da Superintendência Nacional da Marinha Mercante.

Quando deixou a presidência da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval, o armador Mauro Orofino Campos chegou a identificar "forças estranhas nestas denúncias sistemáticas". Para ele, elas "fragilizam a construção e, mais adiante, a armação nacional".

O fato é que a Sunamam foi menos afortunada que sua co-irmã, a Rede Ferroviária Federal que, no ano passado, teve suas dívidas externa (US\$ 3 bilhões) e interna encampada pela União. O fato no entanto, passou em brancas núvens e não mereceu destaque nos jornais.

## DESMONTADORA HIDRÁULICA PARA PNEUS DE CAMINHÕES E ÔNIBUS



SOLICITE DEMONSTRAÇÃO



Emeb do Brasil Ltda.

Rua Barata Ribeiro, 345 - Caixa Postal 118 - CEP 13300  
Itu - SP. Fone: (011) 409-1921 - Telex: (011) 35516 EEBL-BR

Mod. DPH-700  
Monta e Desmonta Pneus de  
7.00 x 16" até 13.00 x 24".  
Montada sobre rodas  
facilitando sua locomoção  
Não requer  
instalação especial.

## As encomendas mudam pouco com o novo decreto

o dia 14 de fevereiro último, antecedendo o "democrático" tríduo momesco e de maneira inesperada para a maioria dos envolvidos, o presidente

da República, João Batista Figueiredo, aprovou o decreto 90 958 do Regulamento dos Serviços Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Transporte Coletivo de Passageiros. O documento contém poucas modificações importantes em relação ao anteprojeto proposto pelo Ministério dos Transportes em 24 de agosto do ano passado. A bem da verdade, o órgão máximo dos transportes, acabou dando marteladas no cravo e na ferradura, aliviando um pouco os rigores da lei para os empresários de ônibus e, ao mesmo tempo, mantendo um pouco do prometido aberto no setor.

As discussões entre Rodonal e Ministério desaguararam num impasse sobre a redação, de nada menos que 15 artigos (ver TM 252) e, no final, os empresários saíram perdendo. De outro lado, os transportadores rodoviários de carga, há muito aguardando um pacote que colocasse freios no transporte de encomendas por ônibus, viram-se traídos pela aprovação da lei, antes mesmo de obterem respostas para suas propostas sobre o assunto, formuladas num extenso memorial.

Interesses de grupos à parte, o 90.958, traz algumas mudanças favoráveis ao empresário de ônibus. A começar, pela caracterização de monopólio, com a qual eles não concordavam. No parágrafo 2º do artigo 9º, eles conseguiram aumentar de 0,85 para 1,15 o índice médio de aproveitamento do serviço (passageiro x quilômetro transportado/lugar x quilômetro oferecido) a ser considerado na avaliação de "mercado quantitativamente suprido". Outra das pendências criada na proibição pura e simples do transporte de animais nos ônibus pelo anteprojeto, mereceu "panos quentes" do Ministério com a reformulação da letra "G" do artigo 25º, onde foi acrescentado que "os animais domésticos poderão ser transportados quando devidamente acondicionados".

*Baixado ao apagar das luzes, o novo regulamento do transporte rodoviário de passageiros cria poucas restrições ao transporte de encomendas em ônibus*

No capítulo que trata da forma de execução dos serviços, a Rodonal discordava de muitos dos critérios para fusão, prolongamento e alteração definitiva de itinerários, mas obteve apenas pequenas modificações. Conseguiu excluir, para a fusão, a exigência de que "a duração da viagem na linha resultante não exceda 60 horas ou sua extensão não ultrapasse a 3 200 quilômetros". O Ministério concedeu que, nos prolongamentos, a distância entre o terminal atual e o da nova localidade não seja superior a 15% (contra 10% do anteprojeto). Além disso, retirou a limitação de 50 quilômetros, no máximo, para a extensão do prolongamento.

Novidade, também nessa seção, foi a inclusão de artigo estabelecendo as condições para o prolongamento das linhas semi-urbanas. Logo a seguir, o Ministério despacha para a Embratur a tarefa de disciplinar os padrões de conforto e preços dos veículos utilizados nos serviços de turismo, mas reserva



As encomendas foram oficializadas

para si a fiscalização dos aspectos técnicos e de segurança desses veículos. A martelada final está na proibição dos "turistas" operarem linha regular, como permitiu o Ministério da Indústria e Comércio, tempos atrás.

Em relação a veículos, aliás, os empresários conseguiram espichar o percentual de unidades com mais de 10 anos de uso na frota de 10% para 20%. Isso representa um grande alívio para alguns frotistas brasileiros que operam distantes dos grandes centros. Outra vitória foi em relação ao transporte de detentos. Mais abrandada, a nova redação admite os detentos, desde que requisitada pela autoridade e com escolta.

No artigo que trata dos terminais, pontos de parada e pontos de apoio, a Rodonal conseguiu aumentar de 200 para 400 quilômetros a distância entre os pontos de apoio para manutenção e socorro. Como conseguiu aumentar de 7% para 9% a comissão sobre venda de passagem e livrar-se da obrigatoriedade de imprimir nos bilhetes uma bateria de artigos falando no prazo de validade, aceitação de desistência com devolução do pagamento e pesos admitidos na bagagem, que, certamente, orientariam melhor o passageiro sobre seus direitos.

A questão mais polêmica — a da bagagem e das encomendas — se de um lado não foi inteiramente modificada pela pena do Rodonal, acabou, no final das contas, dando respaldo oficial para esse tipo de transporte. Nesses pontos, suas maiores vitórias iniciaram-se com mudanças na redução de 40 para 30 quilos a bagagem permitida para cada passageiro no bagageiro do ônibus mais 5 quilos no porta embrulhos. A certeza de que os ônibus continuarão transportando suas "encomendas" é dada pelo artigo 89, que admite essa prática, desde que "garantida a prioridade de espaço, no bagageiro, para a condução dos volumes de passageiros e malas postais e respeitadas as disposições legais de PBT e peso por eixo".

Aí os empresários só tiveram que engolir a emissão do "conhecimento" que não queriam e uma sistemática, a ser estudada pelo DNER, para o controle técnico operacional desse transporte "extra". Vão ter, também, que tomar maiores cuidados com seus "ônibus fantasmas", já que o decreto proíbe o transporte dessas encomendas "no espaço destinado aos passageiros", ameaçando com a retenção do veículo.

Vitórias menos significativas ficaram para a diminuição do teto da indenização de bagagem de 30 para 20 ORTNs (valor de referência com a qual a Rodonal não concordava) e para a diminuição do prazo de reclamação do passageiro, pelo extravio de seus pertences, de cinco dias para 24 horas.

## Conheça o provável Ministro dos Transportes

*Construtor de prédios e político habilidoso, fez escola em cinco partidos e esteve sempre presente nas disputas paranaenses*

Vinte dias antes da posse do presidente Tancredo Neves, toda a imprensa dá como certo o nome do engenheiro e senador biônico paranaense Affonso Camargo Neto, 56 anos, para o Ministério dos Transportes.

Cuidar de estradas esburacadas, ferrovias deficitárias e uma construção naval literalmente falida não chega a ser o sonho dourado do poderoso secretário geral do PMDB. Cotado, inicialmente, para o Gabinete Civil, Camargo acabou deslocado para o Ministério da Agricultura, até aportar, finalmente, no Ministério dos Transportes, onde, aparentemente, encontra-se firmemente ancorado.

Oficialmente, no entanto, o futuro ministro prefere negar qualquer convite. "Ainda é muito cedo para entrevistas", declarou por telefone, antes do carnaval, ao diretor editorial de *TM*, Neuto Gonçalves dos Reis. "Não há nada certo e as coisas ainda podem mudar", afirmou. "Só teremos uma definição depois do dia 3 de março".

### ARNEIRO NO BANCO

Essa remota possibilidade de mudança animou a NTC-Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas a mobilizar seu poderoso "lobby" para "fazer" o Ministério dos Transportes.

O objetivo inicial da entidade era entronizar, com o apoio do influente líder transportador e deputado federal (PMDB-RJ) Denisar Arneiro, o engenheiro José Carlos Mello, atual secretário de Viação e Obras Públicas do Distrito Federal. Homem de confiança dos governos militares, Mello, no entanto, acabou descartado por Tancredo, preocupado em não reeditar as resistências enfrentadas ao nomear o sobrinho Francisco Dornelles ministro da Fazenda.

A NTC, no entanto, não se deu por vencida. Com o apoio da pequena bancada fluminense do PMDB, voltou à carga, desta vez empunhando o nome do próprio Denisar. Não faltaram argumentos a favor da candidatura, levada a Tancredo dia 23 de fevereiro. "Meta do Ministério dos Transportes está

no Rio", constatava o chefe do escritório da NTC em Brasília, Alfredo Peres.

O mais provável, no entanto, é que Arneiro continue no banco à espera de uma futura oportunidade. "Num governo democrático, os ministros não são estáveis e pode aparecer uma vaga a qualquer momento", consolava-se Vianna.

### PIANO E SANFONA

Camargo, por sua vez, já parece igualmente consolado com a atual divisão do bolo do Ministério. Logo após o carnaval, tratava de promover as primeiras reuniões com o Secretário de Transportes do Paraná para traçar seus planos de governo.

Até recentemente pouco conhecido no cenário nacional, Affonso Camargo Neto é, na verdade, um dos mais atuantes homens dos bastidores da política brasileira. Reconhecido como um dos principais articuladores da candidatura Tancredo Neves à Presidência da República, foi aliancista de primeira hora e despontou rapidamente como um dos prováveis ministros da Nova República.



Affonso Camargo

Engenheiro formado em 1953, pela Universidade do Estado do Paraná, aprovado em primeiro lugar no vestibular, foi colega do ex-ministro Karlos Rischbieter e do ex-prefeito de Curitiba Saul Raiz.

Em 1961, já no Partido Democrata Cristão-PDC, tornou-se secretário da Justiça do governo Ney Braga e nomeou o odontólogo José Richa para seu chefe de gabinete. Um ano depois, era presidente da Codepar-Companhia de Desenvolvimento do Paraná, onde admitiria como diretor técnico — por concurso — o colega Rischbieter. "Camargo era muito rigoroso nisso", disse o ex-ministro à revista "Senhor" de 6/2/85. "Jamais aprovaria alguém apenas por ser seu amigo."

Introspectivo e muito calmo, o novo ministro só se solta quando toca piano. Para animar seus comícios, po-

rém, prefere a popular sanfona que, em 1964, segundo a "Senhor", tocou a favor do golpe militar. "Foi contra-golpe, defende-se. Pensávamos que Goulart ia fundar uma república sindicalista e reagimos."

### DO MDB PARA A ARENA

Participante ativo da movimentada ciranda da política paranaense, Camargo rompeu com Ney Braga, pela primeira vez, em 1965, quando foi preterido para vice-governador, em favor do então secretário da Agricultura, Paulo Pimentel.

Em 1966, extinto o PDC (como os demais partidos), pelo AI-2, seus militantes foram quase todos para a Arena, menos Richa (que tinha mandato popular) e Camargo, que não quis navegar no mesmo barco de Pimentel. "Alegro-me de nunca ter ficado ao lado dele", vangloria-se Camargo.

No mesmo ano, candidatou-se a senador, pelo antigo MDB, contra Ney Braga, mas obteve apenas 9% dos votos. Desgostoso (o governador era Pimentel) decide nunca mais voltar à política. Une-se a Canet Jr. e tornam-se sócios na Habitação S.A., a maior construtora de prédios do Estado.

Pimentel passa pelo governo, vem a cassação do corrupto Haroldo Leon Perez e o novo governador, Emílio Gomes, da Arena, ex-pedecista nomeia Camargo para presidir o Banco do Estado do Paraná-Banep.

Em 1978, já afinava a sanfona para os comícios de candidato a senador, quando foi nomeado bionicamente pela Arena pelo presidente Geisel. Choveram acusações de todos os lados, lideradas pelos jornais do inimigo de sempre, Paulo Pimentel.

### DO PP AO PMDB

Com a criação do PP, Camargo torna-se vice-presidente do novo partido, mais tarde incorporado pelo PMDB, para onde levaria Richa e Canet.

Embora engenheiro, sua experiência específica em transportes é escassa. Talvez, possa alegar a seu favor apenas que o primeiro Camargo, o alferes Antônio Joaquim de Camargo, que ganhou de Pedro II uma sesmaria no Paraná, lidava com muares, fazendo o trânsito entre São Paulo e Rio Grande do Sul.

A política, no entanto, pode-se dizer, está no sangue. O filho do Alferes, Visconde de Guarapuava abriu caminho para a chegada ao poder estadual do avô de Affonso Camargo Neto, Affonso Alves Camargo, em 1916. Seu pai, Pedro Alípio de Camargo, 76 anos, nunca gostou de política. Em compensação, o cunhado Bento Munhoz da Rocha governou o Paraná de 1950 a 1954 e nomeou Ney Braga chefe de polícia do seu governo.

## CURTAS

● Segundo os especialistas em transporte da indústria, a regulamentação dos transportes de bens deverá acarretar um aumento nos custos operacionais de distribuição de 40 a 50% que, sem dúvida, serão repassados às mercadorias. Ou seja, uma injeção catalizadora de inflação. Para os técnicos, será necessária um análise profundo dos sistemas CIF e FOB na comercialização dos produtos.

● O Conselho Nacional do Petróleo — CNP baixou portaria que disciplina o consumo de óleo diesel, querosene iluminante e óleos combustíveis para este ano. O documento aprova também rotinas para obtenção de cotas para novas unidades consumidoras e adicionais.

De acordo com o documento, distribuidoras terão como cotas autorizadas de óleo diesel, querosene iluminante e óleos combustíveis, neste ano, quantidades iguais às vendidas no ano passado. Transportadores revendedores e retalhistas terão como cotas autorizadas de óleo diesel, querosene iluminante e óleos combustíveis, neste ano, quantidades iguais às adquiridas no ano passado, até o limite das cotas autorizadas (portaria 29/85, Diário Oficial da União de 11/2).

● A Flying Tigers, a maior empresa de transporte de carga aérea do mundo, tem novo endereço: rua Carlos Pinto Alves, 26 — tel. (011) 543-5155, telex 36 471 FTGR — São Paulo.

### Limpeza por sucção

A Electrolux Brasil já está fabricando no país o "Bus cleaner", um equipamento de limpeza por sucção, especialmente indicado para ônibus, trens e aviões. Afirmam os técnicos da empresa, que, através do método *Windcleaner*, um ônibus pode ser inteiramente limpo em apenas dois minutos. "Se o veículo sofrer limpeza regular pelo método, o tempo total não ultrapassa

● Pela primeira vez, doze empresas do Grupo setorial de Peças Estampadas do Sindipeças estão participando da SAE, Exposição Internacional de Autopeças, que se está realizando de 25 de fevereiro a 1º de março. Mais dólares à vista.

● Comentando as informações de que um grande grupo japonês está negociando a compra da Puma — que serviria como ponta de ariete para atingir o mercado brasileiro — André Beer, presidente da Anfavea, disse não ter nada contra a investida, desde que as regras do jogo sejam mantidas e não haja qualquer favorecimento.

● Em fins de abril, início de maio, o consórcio Marcopolo — Tectronic — Scania, deverá entregar à CMTC o primeiro



● Com entregas programadas a partir do final deste ano, a Rede Ferroviária Federal contratou com a Equipamentos Villares o fornecimento de 45 locomotivas diesel-elétricas, modelo GT-22 CUM-1, com 2 475 cv de potência e 120

trinta segundos", dizem os especialistas, pois o veículo fica cada vez mais limpo.

O "Bus cleaner" é tecnicamente considerado um tubo contêinerizado que aciona uma corrente de ar de aproximadamente mil metros cúbicos por minuto. A corrente de ar desloca-se, da frente ao fundo dos veículos, removendo todos os resíduos e sujeira que são tragados pelo tubo. O equipamento limpa, inclusive, lugares inacessíveis às vassouras ou escovas.

protótipo do trolebus articulado.

O outro grupo encarregado da tarefa, formado pela Caio — Villares-Volvo, também deverá entregar o seu produto no mesmo prazo. Esses protótipos dão partida na possibilidade de aumento nas encomendas de trolebus, esperança dos fabricantes, que tantas vezes saíram frustrados. Lembrem-se da Ciferal.

Claudio Regina, presidente da Caio, no entanto, coloca seus planos de produção em compasso de espera. "Nós estamos achando que existem muitos fabricantes para poucas encomendas", explica, comentando a oferta de fabricação, também, por indústrias do setor ferroviário, além da entrada da própria Mercedes-Benz. Cautela, no caso, não faz mal a ninguém.

toneladas de peso próprio. As locomotivas, semelhantes às 52 anteriormente fabricadas pela Villares, são de bitola estreita e produzidas sob licença da Electro-Motive Division, da General Motors Corporation americana.

*Electrolux Comercial e Serviços Marítimos — rua Gal. Bertoldo Klinger, 270, tel.: (011) 457-0099 — São Bernardo do Campo, SP.*



## PESSOAL

● **Joseph John Sanchez**, Joe, ex-presidente da General Motors do Brasil, faleceu em Lansing, Estados Unidos, de ataque cardíaco. Sanchez, 54 anos, acumulava os cargos de vice-presidente da GMC e presidente da Saturno Corporation.



**Joseph John Sanchez**

● **Luís Carlos Secco** deixou a Ford Brasil e ingressou na Fiat Automóveis, onde coordenará, a partir de agora, a assessoria de imprensa da montadora mineira. A base do departamento ficará em São Paulo.

● **Eduardo Mendes Machado** deixou a Chefia da Divisão de Planejamento de Distribuição Física da Copersucar e é o novo gerente de Importação, Exportação e Tráfego da Monsanto.

● Foi eleita a 17ª Diretoria da Associação dos Armadores Brasileiros de Longo Curso. Foram empossados logo após a eleição, dr. **Ariosto Mesquita Amado** (Netumar), Presidente; comte. **Flávio Gonçalves Reis Vianna**, (Cia Marítima Nacional), vice-Presidente; engº **Mauro Orofino Campos**

## F-4000 agora tem freio a disco

(Flumar), diretor geral; dr. Roberto Moreira Penna (Aliança) e o eng<sup>o</sup> Ivan Nogueira de Moraes (CBTG) como primeiro e segundo suplentes.

• A posse solene do reeleito presidente da NTC, Thiers Fattori Costa, será feita em abril com a presença do Presidente da República Tancredo Neves. Falta apenas acertar uma data na agenda do novo presidente já que o convite, feito quando Tancredo ainda era candidato, foi aceito. Thiers, dessa maneira, será empossado pela segunda vez com a presença do mandatário máximo da nação.

• Edward E. Hagenlocker assumiu o cargo de vice-presidente de Operações da Ford Brasil, em substituição a Thomas A. Turner, promovido a novas funções na Ford Motor Company.



Edward E. Hagenlocker

• O engenheiro Iberê Santos Paiva Rio é o novo diretor de Vendas e Marketing da Freios Varga.



Iberê Paiva Rio

• Hércules Camillo Antonio Silva é o novo Diretor Administrativo da Saab-Scania do Brasil, cargo para o qual foi eleito pelo Conselho de Administração.

A Freios Varga desenvolveu, e está fornecendo para a Ford Brasil, o freio a disco RB 76 A, que passa a equipar o primeiro caminhão do Hemisfério Sul a contar com tal equipamento: o F-4000. O freio é do tipo deslizante, com guias seladas e lubrificadas, que garantem menor tempo de resposta do sistema, além de melhor desempenho, não permitindo desvios de trajetória e proporcionando maior vida útil.

Para os técnicos da Varga, o RB proporciona aos motoristas o mais avançado e seguro sistema de frenagem, simplifica a manutenção, reduz o peso e o número de peças.

Estruturalmente, o freio usa o sistema de via de reação, *reatin beam*, que oferece várias vantagens sobre o modelo fixo. Entre elas, citam os técnicos, o tipo requer menor



torque inicial, menor absorção de fluídos, não fica sujeito à vaporização de fluídos, a força de frenagem é separada do torque e há possibilidade de se incorporar ao sistema o freio de estacionamento.

Instalado no F-4000, garantem, ocorrerá a eliminação das forças residuais de arrasto

e a separação da força de aperto e das forças de frenagem, isto sem falar na maior capacidade de dissipação de calor.

O Ford Cargo, também, virá equipado com freio a disco, o RB 73 C 73, já totalmente desenvolvido pela Varga.

## LEGISLAÇÃO

• A substituição de motor a gasolina por motor a álcool ou a diesel já não mais depende de prévia autorização da autoridade de trânsito. A Resolução nº 639/85 do Conselho Nacional de Trânsito - Contran - revogou a exigência, estabelecida pelo parágrafo 2º do artigo 2º da Resolução nº 596 do Contran, de 23 de junho de 1982. Na justificativa para a revogação o Contran considerou "que já não persistem as razões que determinaram a proibição da

substituição de motor original a gasolina por motor novo a álcool ou convertido para esse combustível".

A resolução nº 638/84 do Contran fixou os prazos para licenciamento de veículos (veja tabela). Entenda-se como licenciamento, no caso, o carimbo da TRU.

A mesma resolução estabelece o modelo, as especificações e normas para a licença anual. A licença passa a conter, daqui para frente, o nú-

mero de registro do veículo no Renavam. Tratando-se de caminhão com mais de 8 t, será obrigatório também o número de registro no RTB.

PRAZO PARA LICENCIAMENTO	FINAL DE PLACA
30-05	1 e 2
30-06	3 e 4
30-07	5
30-08	6
30-09	7
30-10	8
30-11	9
30-12	0

## Dosador para aditivos de radiador

"Radiágua", um aparelho dosador de água/aditivo para radiadores, foi lançado recentemente pela Reacil Comércio e Indústria Ltda, de Belo Horizonte. Sua vantagem principal é misturar diretamente na proporção correta água e aditivo, ou óleo solúvel, no momento do abastecimento. Segundo a Leone, distribuidora exclusiva para todo o país, o Radiágua consegue misturar um litro de óleo solúvel a 260 litros de água, aproximadamente. Para o aditivo, a pro-



porção deve ser quase a mesma, já que sua viscosidade está próxima do óleo solúvel. Com aplicação em postos de abastecimento, oficinas de frotas e de concessões, o Radiágua custa cerca de Cr\$ 800 mil.

O Radiágua é garantido por doze meses contra defeitos de fabricação e, garantem os técnicos, é a forma mais segura de proteção aos radiadores. *Reacil Comércio e Indústria, tel. (031) 227-5102 - Belo Horizonte, MG.*

## “Regulamento de cargas perigosas é impraticável”

**TM** — Qual é, atualmente, a maior preocupação da indústria em relação às recentes medidas de regulamentação do transporte tomadas pelo governo?

**Almeida** — Nossa maior preocupação, sem dúvida, é o decreto 88 821, que rege o transporte de produtos perigosos. Para cargas fracionadas, o decreto trás um problema de estrangulamento operacional muito difícil de resolver. As franquias que oferece são ridículas para quem conhece a realidade brasileira. Nos 3021 produtos, a isenção varia de cinco a trezentos quilos, o que, pela área geográfica do país, com 3 957 municípios, que se subdividem em 13 156 polos de distribuição, inviabiliza completamente a distribuição de produtos no Brasil.

**TM** — Não há possibilidade de ser promovida uma adequação às novas regras?

**Almeida** — É impossível. A única solução é deixar de vender para muita gente, porque não podemos comprar 400 000 Kombi. Não podemos ter um caminhão com tacógrafo para levar 250kg para o sertão do Nordeste. Isso não existe. Para atender ao 88 821, temos que subordinar as vendas à solução logística. Ou seja, fazer com que as vendas ocorram nos grandes centros, para poupar, ao menos um pouco, o custo operacional que, logicamente, recairia sobre os produtos, tornando seu preço absurdo. Além disso, sessenta por cento das vendas estão concentradas no grande eixo Rio-São Paulo, que engloba também Curitiba, Belo Horizonte e um trecho do Espírito Santo, variando de 58 a 65%. No Cemat, estamos estimando que, para sairmos do Interior, reduziríamos em 46% as vendas físicas. Entretanto, conseguiríamos reduzir em 72% a área geográfica por nós atingida. Isso muda todo o perfil do mercado.

**TM** — Então há necessidade de mudar a lei?

**Almeida** — Realmente, se a lei for aplicada, chegamos a um impasse e a indústria não teria condições de arcar com o ônus nem, tampouco, os compradores de seus produtos. Este es-

*Para Sílvio de Almeida, consultor da Abia, com a vigência da regulamentação de cargas perigosas fracionadas, toda a distribuição no país será inviabilizada*

queima não dá, nem deu, resultado em nenhum país do mundo. A única solução, dessa forma, é passar dos 1 521 529 pontos de venda atuais para apenas 218 000. Há que se lembrar que 90% da indústria nem sabe que existe a lei, só os que trabalham com produtos altamente perigosos a conhecem.



**Almeida**: vendas só nos grandes centros

**TM** — Se ninguém sabe, a divulgação não foi correta. . .

**Almeida** — Mais que isso. Além de falar divulgação dentro do próprio setor, o governo não teve visão suficiente para projetar o que ocorreria com a vigência do decreto, não teve sensibilidade. Analisou-se friamente a lei. Adotou-se um projeto da ONU de 1944, portanto completamente desatualizado. Faltou uma adaptação apurada para sincronizar o projeto às nossas necessidades. Estamos preparando um trabalho no qual provamos a inviabilidade do transporte se a lei for cumprida.

**TM** — A centralização nos grandes polos provocaria a abertura de distribuidoras regionais?

**Almeida** — Exigiria a montagem de filiais e a criação de distribuidoras, ou seja, o desenvolvimento dos transpor-

tes regionais, já que, no Brasil, as transportadoras conseguem fazer apenas a movimentação entre pontos e não são especialistas em distribuição, o que exige um grande respaldo de logística.

**TM** — O que acontecerá com as cargas não fracionadas?

**Almeida** — A indústria, através de todos os seus setores, é a fonte geradora de uma fatia acima de 80% das cargas movimentadas no país. Com essa regulamentação, teremos que estudar novas estruturas. Seremos obrigados a usar como alternativas o *roll on-roll off* e a cabotagem, estudar áreas especiais e promover a reclassificação da oferta de transporte ferroviário. Isso, além de, com uma maior participação terrestre, ter de incrementar a frota de carga própria.

**TM** — Com a legislação em vigor e fiscalizada, há mais algum complicador?

**Almeida** — Não digo que a regulamentação não seja salutar, mas, ao nível de exagero como foi colocada, ela foge ao bom senso. Falando claramente, a regulamentação do jeito que está é um grande incentivo ao caixa dois. Isto porque a movimentação terá de continuar a acontecer.

**TM** — Quais os reflexos mais imediatos com o RTB e a regulamentação?

**Almeida** — Com o transportador conquistando, finalmente, o direito adquirido, isto lhe dará condições e segurança para que ele invista no seu próprio negócio e possa se desenvolver. Obviamente, no momento em que ele começa a desenvolver sua estrutura própria, os custos operacionais passarão a ser reais e acontecerá, então, um acréscimo substancial no sistema tarifário brasileiro rodoviário. Este é o impacto que o usuário, tanto indústria quanto comércio, deverá ter a curto prazo. Um choque irreversível.

**TM** — O que a indústria pensa em reivindicar ao novo governo?

**Almeida** — Já que a maior preocupação de um país com grande dívida externa é o volume de exportações, as autoridades têm de deixar a postura obtusa que encamparam. Concordamos integralmente que o subsídio à produção não é a solução, mas, devemos adotar as soluções de maior sucesso aplicadas em outros países. O que o governo deveria fazer é subsidiar o transporte para as mercadorias para exportação, a níveis compatíveis com sua capacidade. Para se ter idéia, a grande competitividade de alguns países acontece em razão da aplicação deste dispositivo. O Japão e a Itália, como exemplos, subsidiam o transporte de suas cargas de exportação em 100 e 50%, respectivamente.



## VEÍCULOS

### Desempenho criticado

A kombi furgão diesel não cumpre o que promete, alegam 16 torrefadoras de café que querem indenização da Volkswagen

Insatisfeitas com o desempenho de suas frotas de kombis furgão diesel, dezesseis empresas torrefadoras de café (encabeçadas pela Cia. Capital de Produtos Alimentícios) pretendem obter em juízo indenização da Volkswagen do Brasil, a fabricante do veículo. Patrocinada pelo escritório Maurício dos Reis Advogados, do Rio, a causa conjunta das empresas corre pela 4ª Vara Cível de São Bernardo do Campo (SP).

Apesar de a ação ter sido ajuizada em novembro do ano passado, a montadora ainda não tem conhecimento oficial dela (ou seja, ainda não foi chamada a apresentar defesa). Normalmente, a "citação" judicial já teria sido feita, mas a demora se explica pelas tentativas de acordo que estão em andamento. Nesse caso, não haveria interesse das torrefadoras em apressar a chamada da montadora a juízo.

A informação sobre o possível acordo foi prestada pelo advogado Roberto Mello, que representa as torrefadoras em São Paulo, e confirmada pela Volkswagen, que não quis porém revelar o teor das conversações. A montadora prefere não comentar o assunto, por estar "sub judice".

#### Refrigeração deficiente

Na longa petição que encaminharam ao juiz da 4ª Vara Cível de São Bernardo do Campo, as torrefadoras historicam ter comprado, entre 1981 e 1983, 63 kombis furgão diesel. A compra, comentam, teve como objetivo obter redução de custos com combustível, e levou em conta a qualidade das kombis a gasolina. "Usadas de forma normal... as kombis a diesel começaram, logo nos primeiros 20 mil quilômetros, a apresentar defeitos no motor", queixam-se as empresas.

As torrefadoras atribuem os defeitos dos veículos ao sistema de refrigeração e à bomba injetora. Reclamam de falhas nas velas de pré-aquecimento, dificuldade no sistema de partida com o motor

"frio", debilidade do motor de arranque, que não suportaria "apelos constantes", e "deficiência" do sistema de filtragem de óleo combustível, "acarretando constantes obstruções no filtro".

As empresas sustentam que, por causa desses defeitos, o motor da kombi furgão diesel tem durabilidade média de apenas 50 mil quilômetros. A petição relaciona diversos defeitos comunicados a concessionárias da montadora. A maioria dos problemas mecânicos indicados pelas torrefadoras teria sido detectada durante os primeiros 50 mil quilômetros rodados.

As empresas afirmam que, antes de ingressarem na Justiça, tentaram compor-se com a montadora. Relatam ter contactado a diretoria da Volkswagen no Rio, que teria proposto a compra dos veículos, pelas concessionárias, pelo preço de Cr\$ 3 milhões cada um. Faria parte do acordo a venda simultânea, às torrefadoras, de kombis a álcool, diretamente da fábrica, com desconto de 20% sobre o preço de venda a consumidor. Recusada essa proposta pelas empresas, a montadora teria feito outra — substituição dos motores a diesel das kombis por motores a álcool. As tratativas, contudo, não seguiram adiante, acrescentam as torrefadoras.

#### Processo lento

Depois de tecerem considerações sobre a responsabilidade civil do fabricante, as torrefadoras pedem à Justiça que condene a Volkswagen a devolver o preço pago pelos veículos, a pagar perdas e danos e a reembolsar os custos de reposição ou recondicionamento

das peças do motor, com correção monetária.

Ações dessa natureza dificilmente tem solução — caso não haja acordo entre as partes — antes de no mínimo três anos, de acordo com os advogados ouvidos por *Legislação nos Transportes*. O processo é lento. Chamado o fabricante a Juízo, tem ele quinze dias para apresentar defesa (no caso, esse prazo não começou a correr). A seguir, o queixoso se manifesta sobre a defesa e o juiz determina a realização de perícia.

Segue-se audiência para ouvir as partes e as eventuais testemunhas, podendo também ser ouvidos os peritos. As partes fazem suas "alegações finais" e o juiz sentencia o caso, acolhendo, no todo ou em parte, o pedido do reclamante, ou rejeitando-o. Qualquer que seja a decisão, cabe recurso ao Tribunal estadual. Contra a decisão do Tribunal, a parte vencida pode intentar recurso ao Supremo Tribunal Federal.

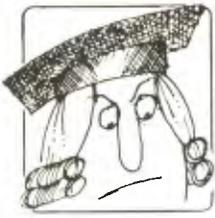
Para ter sucesso numa demanda dessa natureza (reclamações de consumidores contra fabricantes são raras no Brasil), a parte que alega prejuízo deve provar os danos sofridos, montante, extensão e natureza, e a responsabilidade da indústria, por uma relação de causa e efeito entre as perdas e os defeitos, vícios ou falhas do produto. É discutível também a responsabilidade, subsidiária ou solidária, do intermediário entre a indústria e o consumidor. No caso, as dezesseis torrefadoras preferiram ingressar com ação diretamente contra a montadora, sem envolver no processo as concessionárias.

Kombi Furgão Diesel / Produção			
Ano	Mercado Interno	Exportação	Total
81	4.737	2	4.739
82	11.540	84	11.624
83	3.541	8	3.549
84	548	10	558
Totais	20.366	104	20.470

Fonte: Volkswagen do Brasil S/A

#### NESTA EDIÇÃO

Kombi diesel em juízo . . . . .	página 1	Microempresa . . . . .	página 6
Judiciário . . . . .	página 2	ISTR . . . . .	página 7
Curtas . . . . .	página 3	Protesto de títulos . . . . .	página 8
Seguros . . . . .	página 4	Frete-valor . . . . .	página 11
Imposto de Renda . . . . .	página 5	Depreciação de peças . . . . .	página 12



## Finsocial em 82 é ilegal

TFR decide que o governo não pode cobrar o Finsocial no mesmo ano em que foi criado. Mas, o assunto ainda depende de julgamento do STF

O Tribunal Federal de Recursos está remetendo ao Supremo Tribunal Federal, em consequência de recursos da União, os processos em que decidiu que as contribuições ao Fundo de Investimento Social — Finsocial não são devidas em 1982, ano em que o tributo foi criado pelo decreto-lei nº 1.940.

Quando o caso foi julgado no Tribunal Federal de Recursos, formaram-se três correntes. Uma levantava a inconstitucionalidade integral do decreto-lei que criou o Finsocial (segundo essa corrente, somente a lei poderia instituir a contribuição). A segunda defendia a validade do decreto-lei. A terceira, vencedora, via inconstitucionalidade na cobrança do Finsocial apenas no exercício em que o tributo foi criado (1982).

O debate foi travado pelo plenário da Corte no julgamento do mandado de segurança nº 97 775-DF, que serviu de precedente para as demais decisões do Tribunal Federal de Recursos.

### TFR garante exclusão de sócio

A Empresas Reunidas Paulistas de Transportes Ltda. obteve, no Tribunal Federal de Recursos, liminar em mandado de segurança contra a Justiça estadual da Bahia. Em outro mandado de segurança ajuizado pelas empresas Viazul Transportes Rodoviários Ltda. e Viação Cidade de Salvador Ltda., a justiça baiana havia concedido liminar contra a Junta Comercial do Estado. A Junta recusou registro de alterações nos contratos sociais das empresas, relativas à exclusão de sócios.

A Junta Comercial baiana sustenta no mandado de segurança da Viazul Transportes Rodoviários e Viação Cidade de Salvador que a “competência” para julgar o caso é da Justiça Federal. O juiz da 5ª Vara da Fazenda Pública da Bahia recusou esse argumento e concedeu a segurança, confirmando a liminar.

Sem meios de ver deslocado o feito para a Justiça Federal, diante da posição assumida pelo juiz da 5ª Vara da Fazenda Pública da Bahia e do próprio Tribunal de Justiça estadual, que negou recurso da Empresas Reunidas Paulistas de Transportes Ltda., interessada no caso, esta entrou com mandado de segurança no Tribunal Federal de Recursos, que concedeu a liminar, suspendendo os efeitos da medida judicial atacada.

Contra essa concessão de liminar na Justiça Federal, as empresas Viazul

A corrente da plena inconstitucionalidade do decreto-lei do Finsocial sustenta que, destinando-se a contribuição à intervenção no domínio econômico, somente poderia ser instituída, por lei. Não era válida portanto, sua imposição por decreto-lei. Além disso, como a arrecadação estava vinculada a determinado fundo, somente poderia ser instituída por lei complementar.

A corrente da plena constitucionalidade do decreto-lei do Finsocial argumenta basicamente que está consagrada pela jurisprudência a possibilidade de se criar tributo através de decreto-lei, quando urgente ou relevante o interesse público que o motiva. “É evidente que há de ser relevante e também urgente a sua cobrança”, alegavam os defensores da tese.

A corrente vencedora conclui pela inconstitucionalidade da cobrança da contribuição para o Finsocial apenas no mesmo ano que entrou em vigor o decreto-lei que o criou (1982). Prevaleceu

Transportes e Viação Cidade do Salvador apresentaram pedido de reconsideração, que foi negado pelo ministro William Patterson, do Tribunal Federal de Recursos.

Ele anotou que a jurisprudência do Tribunal Federal de Recursos é pacífica em reconhecer a competência da Justiça Federal para examinar atos das juntas comerciais que importem em medidas de ordem técnica, “como são, na verdade, os registros dos contratos e suas alterações” (registro do comércio). À Justiça estadual, segundo o ministro, caberia o exame dos atos das juntas comerciais que tratem de sua disciplina interna, como o provimento de cargos, remuneração dos funcionários e organização dos serviços.

Escreveu ainda o ministro que o Tribunal Federal de Recursos tem legitimidade para intervir nas causas cuja matéria, de competência da Justiça Federal, estejam sendo processadas na justiça local, “principalmente quando se cuida de mandado de segurança”.

Com essas razões, o ministro William Patterson manteve a liminar, até posterior julgamento da questão pelo Tribunal, “mesmo porque presente a perspectiva de dano irreparável”.

Ô despacho foi publicado no Diário da Justiça de 15/2.

o princípio da “anualidade tributária”, previsto no artigo 153, parágrafo 29, da Constituição Federal.

Ao determinar que os casos sejam reapreciados pelo Supremo Tribunal Federal, anota o ministro Lauro Leitão, vice-presidente do Tribunal Federal de Recursos, que o assunto é de “alta indagação jurídica”.

Além de constituir questão teórica de alta voltagem, a discussão sobre o Finsocial de 1982 no Supremo — cuja decisão deverá ser conhecida ainda neste ano — terá importantes efeitos práticos para as empresas contribuintes. Se o Supremo confirmar o entendimento do Tribunal Federal de Recursos, estará também garantindo o sucesso das demandas ajuizadas por contribuintes que pleiteiam a devolução do Finsocial pago em 1982, com juros e correção. Se entender, porém, como quer a União, que o Finsocial é devido também em 1982, os contribuintes, certamente, perderão os processos em que pedem a devolução.

O mais recente precedente do Supremo sobre a questão é favorável aos contribuintes. Ao julgar a legalidade do Imposto sobre Operações Financeiras — IOF cobrado em 1980 sobre contratos de câmbio nas importações, o Supremo concluiu que a cobrança era inválida, devido ao princípio da anualidade dos tributos. ■

### Aumento do IPTU exige lei

Negando recurso da Prefeitura do Guarujá (SP), a Primeira Turma do Supremo Tribunal Federal decidiu que a orientação da Corte é no sentido da ilegalidade do aumento da base de cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano — IPTU, tornando-o mais oneroso que o simples acréscimo da correção monetária do período, por decreto do prefeito. Para esse aumento exige-se lei aprovada pela Câmara Municipal (recurso extraordinário nº 103.962, Diário da Justiça de 15/2).

### Imóveis: rescisão mais fácil

A Segunda Turma do Supremo Tribunal Federal, negou recurso de Francisco Chekalski e decidiu que, se o contrato de promessa de compra e venda de imóvel, não estiver registrado em cartório, pode ser rescindido, por falta de pagamento do comprador, sem prévia interposição judicial apresentada pelo vendedor, reclamando o pagamento do preço.

Segundo a decisão, a jurisprudência do Supremo dispensa prévia interposição do comprador para caracterização da falta de pagamento, nos contratos de compra e venda de imóvel que estipulem pagamento do preço a prazo, “se não se encontrarem eles registrados no registro geral de imóveis”. A decisão é do recurso extraordinário nº 98.558-1 (Diário da Justiça de 15/2).

## Para quem quer exportar

O novo Regulamento dos Serviços Rodoviários Interestaduais e Internacionais de Transporte Coletivo de Passageiros (decreto federal nº 90.958/85) e o recente Regulamento dos Transportes Ferroviários (decreto federal nº 90.959/85) foram publicados no Diário Oficial da União de 15/2. O decreto do transporte coletivo de passageiros entrou em vigor na data de sua publicação. O regulamento dos transportes ferroviários entrará em vigor em agosto deste ano.

## Publicadas normas do TRP

A Carteira de Comércio Exterior-Cacex, do Banco do Brasil, divulgou comunicado contendo as regras essenciais das exportações. Publicado a partir da página 2.527 do Diário Oficial da União de 14/2, o comunicado, de nº 119/85, dedica um capítulo ao transporte internacional. Esse capítulo divulga informações básicas sobre as diversas modalidades de transporte no comércio exterior brasileiro, com indicação dos nomes e endereços dos órgãos ligados a cada uma das modalidades.

## Aéreo ganha dois decretos

O presidente João Figueiredo assinou dois decretos sobre transporte aéreo. O de nº 90.802 regula o processo de autorização, para funcionar no País, de empresas estrangeiras de transporte aéreo e serviços acessórios. O de nº 90.801 estabelece normas para entrada no País e sobrevôo do território nacional por aeronaves civis que não estejam em serviços aéreos regulares. Ambos os decretos foram publicados no Diário Oficial da União de 14/1.

## FNT: a defesa da União

Os argumentos jurídicos que a União Federal utilizará nas ações contra ela movidas por usuários de serviços de telefonia e de telex, alegando inconstitucionalidade da cobrança das contribuições ao extinto Fundo Nacional de Telecomunicações - FNT, constam de longo parecer da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional publicado no Diário Oficial da União de 20/2.

Segundo a Procuradoria, o FNT não tem caráter tributário, mas, sim, de preço, devido em virtude da utilização de um serviço industrial, cuja exploração se dá por concessão do poder público. Não sendo tributo, não estaria sujeito ao princípio da "legalidade estrita", ou seja, pode ser exigido por outros textos legais que não a lei ou decreto-lei.

## Registro de armador tem prazo

Quando o Tribunal Marítimo fizer exigências em processos de registro de propriedade, de hipoteca e de armador,

ou, ainda, nos casos de averbações e cancelamentos, o interessado terá o prazo de trinta dias para cumpri-las, contado a ciência. O prazo somente será prorrogado por requerimento do interessado e por motivo justificado. Fim do prazo, as capitâneas dos portos impedirão o tráfego da embarcação e o exercício da armação, quando se tratar de cumprimento de exigência em processo de registro de armador. A medida foi adotada em portaria do Tribunal Marítimo, considerando que, em muitos casos, as exigências não vêm sendo cumpridas nos prazos. A portaria tem o nº 1/85 e foi publicada no Diário Oficial da União de 8/2.

## Limites para a Zona Franca

Decreto do presidente João Figueiredo fixa em US\$ 500 milhões FOB, para este ano, o limite global das importações a serem realizadas através da Zona Franca de Manaus. Nesse limite, não estão incluídas as importações relativas a trigo, petróleo e derivados, sujeitas a controles especiais. O decreto exclui também importações efetuadas por órgãos ou entidades governamentais, sujeitas aos limites estabelecidos pelo Conselho de Desenvolvimento Econômico-CDE (decreto nº 90.931, Diário Oficial da União de 12/2).

## Escala para avulsos da estiva

A assiduidade profissional dos trabalhadores avulsos nos serviços de estiva, de bloco, conserto, conferência e vigilância portuária foi regulamentada em decreto assinado pelo presidente João Figueiredo. Assiduidade - define o documento - é a obrigação dos avulsos de atender à escalação para realizar os serviços que lhes forem atribuídos, de acordo com o rodízio numérico organizado pelos sindicatos. O decreto tem o nº 90.927/85 e foi publicado no Diário Oficial da União de 8/2.

## CNTur regula convenções

O Conselho Nacional de Turismo-CNTur baixou resolução que aprova as condições operacionais a que estão sujeitas as empresas prestadoras de serviços remunerados para a organização de congressos, convenções, seminários e outros eventos do gênero. A resolução, de nº 14, foi publicada no Diário Oficial da União de 31/1.

## Lista telefônica impugnada

As listas telefônicas de São Paulo e Guarulhos foram novamente impugnadas na Justiça. No começo de fevereiro, o Tribunal Federal de Recursos anulou a concorrência realizada pela Telesp, para a edição das listas, vencida pela OESP Gráfica S/A, ligada ao jornal O Estado de São Paulo. Em função disso,

autorizada pelo Ministério das Comunicações, a Telesp contratou uma única edição das listas, com a própria OESP. Essa segunda contratação foi agora suspensa por liminar do Tribunal Federal de Recursos, passada em mandado de segurança ajuizado pela Guias Telefônicas do Brasil-GTB. A Telesp pode entrar com recursos contra as duas decisões, mas, até novo julgamento, a edição das listas está suspensa.

## As feiras isentas da TMP

Bens exportados para participar de feiras e exposições no exterior não estão sujeitos ao pagamento da Taxa de Melhoramento dos Portos-TMP quando retornam ao País, dispõe a instrução normativa nº 12/85, da Secretaria da Receita Federal, publicada no Diário Oficial da União de 22/2.

## Isenção para metrô e trem

Portaria do ministro da Fazenda, Ernane Galvão, regula a aplicação do decreto-lei nº 2.180/84, que concedeu isenção de impostos às empresas concessionárias de serviços de transporte ferroviário ou metroviário. O Fisco somente reconhecerá a isenção mediante declaração do Ministério dos Transportes de que o importador, na qualidade de concessionário, é beneficiário da isenção. O interessado deve declarar ainda que os bens serão destinados a emprego exclusivo na execução dos serviços da concessão, e são necessários e adequados, em espécie, quantidade e valor, à execução dos serviços. A declaração será anexada às vias 2 e 3 da guia de importação emitida pela Carteira do Comércio Exterior do Banco do Brasil (portaria nº 9, Diário Oficial de 23/1).

## Normas para refeição-convênio

O Ministério do Trabalho (governo João Figueiredo) disciplinou, em portaria, o registro das empresas especializadas em refeições-convênio. A portaria, de nº 13/85, que regula também o funcionamento do sistema, arrola as cláusulas que devem constar dos contratos com as empresas beneficiárias das refeições-convênio. (Diário Oficial da União de 15/2).

## Advogado pode gravar processo

Advogados, estagiários e outros profissionais que tenham autorização para manusear autos de processos podem, livremente, "mediante leitura da própria voz, gravar o conteúdo das peças dos processos que desejarem", decidiu o Conselho Superior da Magistratura paulista, especialmente a respeito de consulta de processos nos cartórios e secretarias judiciais. A comunicação foi feita pelo Diário da Justiça paulista de 13/2.



SEGUROS

## Disciplinada a correção

Resolução do CNSP fixa prazos para pagamento das indenizações e disciplina a aplicação da correção monetária sobre todos os seguros.

Em 1968, a lei federal nº 5.488 determinou que as seguradoras devem pagar correção monetária sobre a indenização de sinistros cobertos por seguros de pessoas, bens e responsabilidades, quando a liquidação não for feita no prazo. A lei, que adotou o índice da variação das ORTN, autorizou o Conselho Nacional de Seguros Privados - CNSP a fixar os prazos de pagamento, a partir dos quais passa a haver a correção.

Agora, o assunto foi disciplinado pela resolução 1/85, do CNSP, que entrou em vigor na data de sua publicação na imprensa oficial da União, feita na edição de 6/2. A resolução, além de fixar os prazos para pagamento das indenizações, estabelece regras gerais sobre o assunto.

O pagamento da correção será feito independentemente de notificação ou interpelação judicial ou extrajudicial, de uma só vez, junto com a indenização. Quando parte da indenização houver sido paga no prazo, a correção incidirá sobre o saldo devedor. Ressegurador, co-segurador e retrocessionário estão sujeitos ao pagamento corrigido da indenização, na proporção de suas responsabilidades. Estabelece ainda o CNSP que a instauração de processo administrativo não prejudicará a fluência dos prazos estabelecidos na resolução, a partir dos quais será devida a correção monetária. Seguros contratados em moeda estrangeira, por já estarem garantidos pela variação cambial, estão excluídos da regra da correção monetária.

### Os prazos

Em obediência à lei nº 5.488/68, a resolução do CNSP fixa os prazos para pagamento das indenizações. A indenização de sinistro coberto pelo seguro obrigatório de danos pessoais causados por veículos automotores de via terrestre - o DPVAT, deve ser paga no prazo de cinco dias úteis, a contar da entrega à seguradora dos documentos.

O reembolso de despesas de assistência médica e suplementares, quando feito pela seguradora à Previdência Social, tem prazo de pagamento de até trinta dias, contados a partir da apresentação mensal das faturas dos atendimentos prestados.

No seguro de pessoas (acidentes pessoais e vida), a indenização será paga no prazo de dez dias, a contar da entrega dos documentos à seguradora.

Nos demais seguros (bens e responsabilidade), a resolução estabelece que a indenização será paga dentro de dez

dias, contados: a) da data em que a seguradora concluir a "regulação" do sinistro (ou seja, a conclusão do processo administrativo que manda liberar o pagamento), não podendo esta exceder a sessenta dias, contados do recebimento do aviso do sinistro; e b) da data em que a seguradora receber autorização do Instituto de Resseguros do Brasil - IRB, nos sinistros por este "regulados".

As disposições da lei federal nº 5.488/68 e da resolução nº 1/85 do CNSP são



Lacroix Leivas

### Os documentos exigidos

De acordo com a resolução nº 1/85 do CNSP, os prazos para pagamento das indenizações começam a correr na data da entrega dos documentos pelo segurado ou beneficiário. A resolução arrola esses documentos.

Para receber o DPAVT, devem ser entregues à seguradora os seguintes documentos:

- no caso de morte, certidão de autarquia policial sobre a ocorrência; certidão de óbito; e documento comprobatório da qualidade do beneficiário;

- no caso de invalidez permanente, certidão policial sobre a ocorrência; prova de atendimento da vítima por hospital, ambulatório ou médico-assistente; e relatório do médico assistente que ateste o grau de invalidez do órgão ou membro atingido;

- no caso de reembolso de despesas de assistência médica e suplementares, certidão policial; e prova de atendimento da vítima por hospital, ambulatório ou médico-assistente.

Nos seguros de pessoas, são estes os documentos:

- no caso de morte acidental, certidão de óbito; certidão da ocorrência policial; certidão do inquérito, se houver, com a

completadas pelas normas da lei nº 6.899, de abril de 1981, que ordena a correção monetária de qualquer débito exigido judicialmente.

### Casos omissos

Em geral, afirma o técnico em seguros de transporte Luiz Lacroix Leivas, sócio da Lacroix Leivas Serviços Técnicos de Seguros de Transportes S/C, as seguradoras liberam as indenizações em prazos menores que os fixados na resolução do CNSP. A seu ver, a nova legislação, contudo, tem o mérito de fixar prazos e estabelecer a incidência da correção, tendo em vista especialmente casos em que ocorram abusos. Para Lacroix Leivas, com mais de trinta anos de atividade no mercado de seguros, os prazos estabelecidos pelo CNSP são "razoáveis" e atendem o interesse dos segurados, nas hipóteses em que houver negligência ou mesmo má-fé da seguradora.

Em boa hora, na opinião de Lacroix Leivas, a resolução do CNSP estabelece que casos omissos serão resolvidos pela Superintendência de Seguros Privados - Susep. Há vários casos omissos, diz ele. Um deles, exemplifica, é quando as condições gerais da apólice estabelecem prazos menores para pagamento. Isso acontece com o seguro de transporte terrestre (seguro de mercadoria), cuja apólice, homologada pela Susep, estabelece o prazo de trinta dias para "regulação" do sinistro e pagamento da indenização. Para Lacroix Leivas, num caso como esse, deve prevalecer o prazo da apólice, porque o contrato faz lei entre as partes e não pode ser revogado por uma norma do CNSP.

conclusão final; laudo cadavérico; e documento comprobatório da qualidade do beneficiário e, quando necessário, alvará judicial que autorize o pagamento;

- no caso de morte natural, certidão de óbito; e documento que comprove a qualidade do beneficiário e, quando necessário, alvará judicial que autorize o pagamento;

- no caso de invalidez permanente, certidão policial sobre a ocorrência, no caso de lesão resultante de acidente; e relatório médico atestando o grau de invalidez do órgão ou membro atingido;

- no caso de reembolso de despesas de assistência médica e suplementares, certidão policial, se a ocorrência tiver dado origem a inquérito, quando se tratar de seguros de acidentes pessoais; atestado médico, indicando a lesão ou enfermidade que tenha acarretado o tratamento; e prova do pagamento da conta médica ou hospitalar.

Para os demais seguros (bens e responsabilidade), a resolução do CNSP não diz quais são os documentos necessários. Isso se deve, na interpretação do técnico Lacroix Leivas, ao fato de que as hipóteses são múltiplas.



## Prazos do computador

A Receita Federal fixou em cinco anos a depreciação de computadores e periféricos. O mesmo prazo vale para amortizar programas

A Secretaria da Receita Federal limitou a cinco anos o prazo de vida útil para fins de depreciação de computadores e periféricos ("hardware"). Na mesma instrução normativa, nº 4/85, a Receita fixou em cinco anos o prazo mínimo para amortização de custos e despesas de aquisição e desenvolvimento de programas ("software"), utilizados em processamento de dados.

A instrução da Receita foi baixada com base no parágrafo 1º do artigo 202 do Regulamento do Imposto de Renda. Esse artigo dispõe que a taxa anual de depreciação será fixada em função do prazo durante o qual o contribuinte pode utilizar o bem, na produção.

O parágrafo 1º acrescenta que a Receita deve publicar o prazo de vida útil admissível, em condições normais ou médias, para cada espécie de bem, assegurado, contudo, ao contribuinte, o direito de computar a cota efetivamente adequada às condições de depreciação de seus bens, desde que faça prova da adequação, quando adotar taxa diferente das divulgadas pelo Fisco.

A instrução foi publicada no Diário Oficial da União de 19/2.

### Recolhimento centralizado

Pessoas jurídicas possuidoras de mais de um estabelecimento podem recolher o Imposto de Renda retido na fonte de forma centralizada, pelo estabelecimento-sede da empresa ou pelo estabelecimento que registra os fatos geradores do imposto. Para isso, a empresa, deve, cumulativamente: adotar procedimentos centralizados para registrar os fatos geradores do imposto; e comunicar à repartição fiscal de seu domicílio quais as filiais ou agências que terão recolhimento centralizado.

A instrução, nº 8/85, foi publicada no Diário Oficial da União de 8/2, data em que entrou em vigor.

### Receita extingue o CCA

A partir deste ano, não mais será emitido o Certificado de Compra de Ações-CCA, do "Fundo 157", criado pelo decreto-lei nº 157, de 10 de fevereiro de 1967. É o que determina instrução normativa da Secretaria da Receita Federal, nº 6/85.

A extinção do CCA foi autorizada porque a redução do Imposto de Renda das pessoas físicas previstas no decreto-lei nº 157/67 foi revogada pelo artigo 14 do decreto-lei nº 2.065, de 26 de outubro de 1983.

Se ocorrer algum caso de contribuinte com direito ao benefício, o valor correspondente será deduzido do valor do imposto a pagar ou restituído em moeda, através de documento de restituição de receitas federais - DR, acrescenta a instrução.

Ainda segundo o documento, publicado no Diário Oficial da União de 7/2, no caso de cancelamento indevido de aplicação em Fundo 157, o valor da aplicação cancelada será paga ao beneficiário através de DR, a partir da data prevista para seu resgate, pelo valor da cota na época da emissão do DR.

### Carnê Leão aumenta limite

As pessoas físicas que receberem menos de Cr\$ 1,8 milhão de rendimento bruto por trimestre, neste ano, estão dispensadas de antecipar Imposto de Renda pelo "carnê-leão", por instrução normativa da Secretaria da Receita Federal. A instrução, que tem o nº 11/85 e foi publicada no Diário Oficial da União de 15/2, vale para os rendimentos percebidos a partir de 1º de janeiro.

O "carnê-leão" foi criado pelo decreto-lei nº 1.705, de 1979, que determina o recolhimento antecipado do Imposto de Renda pela pessoa física que perceber de outra pessoa física rendimentos resultantes do exercício, sem vínculo de emprego, de profissão legalmente regulamentada. Também estão sujeitos a antecipação rendimentos decorrentes de locação, sublocação, arrendamento e subarrendamento de imóveis (estão dispensados do recolhimento os rendimentos gerados pela prestação de serviços de transporte de passageiros e carga em geral).

A alíquota do "carnê-leão", de acordo com o decreto-lei nº 2.065/83, é de 20%.

### Unificadas normas do Finor

A Portaria da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste-Sudene consolidou as disposições sobre incentivos de redução e isenção do Imposto de Renda do Fundo de Investimentos do Nordeste-Finor. A portaria tem por objetivo consolidar as disposições em vigor sobre incentivos de redução e isenção do tributo, que se encontram esparsas em diversos textos legais do órgão, dificultando sua consulta e aplicação. A portaria foi publicada no Diário Oficial da União de 14/2.

## Correção do capital

Parecer normativo da Secretaria da Receita Federal esclarece dúvidas sobre o termo inicial da correção monetária de balanço aplicada aos aumentos de capital por subscrição pública. O parecer conclui que os valores pagos por subscritores de elevação de capital, já deliberada por assembleia de sociedade anônima, para integralização do aumento, não se enquadram na categoria dos depósitos ou adiantamentos ainda não formalizados definitivamente. Por essa razão, podem sofrer correção monetária desde a data do recebimento, anterior à assembleia geral que homologa o aumento de capital.

Em manifestações anteriores, o Fisco não autorizara a correção dos depósitos ou adiantamentos para aumento de capital enquanto esse aumento não fosse definitivamente formalizado, iniciando-se o período de correção na data da formalização. Esse entendimento foi adotado pelos pareceres normativos nºs 133, de 1975, 86, de 1977, 23, de 1981, e também pelo ato declaratório normativo nº 9, de 1976.

O novo parecer normativo entende que os valores pagos por subscritores de elevação de capital, já deliberada em assembleia, para integralização do aumento, não se enquadram na categoria dos depósitos ou adiantamentos "provisórios", em razão da irretratabilidade da subscrição.

Segundo o parecer, considera-se integrado ao patrimônio líquido da sociedade o capital novo, desde o momento da integralização das ações subscritas. Considera a Receita ser comum a realização de duas assembleias gerais, uma que delibera o aumento do capital mediante subscrição de ações novas, e outra, posterior, que homologa o aumento do capital.

Para a Receita, o patrimônio líquido fica definitivamente aumentado com o recebimento de cada parcela de integralização. "Tais aumentos devem ser levados em conta nos procedimentos de correção monetária das demonstrações financeiras, a qual se reflete não somente no resultado do exercício, como na determinação do lucro real, base de cálculo do Imposto de Renda".

Ressalva a Receita o entendimento do parecer nº 23, de 1981, segundo o qual os adiantamentos feitos para futuro aumento de capital não integram o patrimônio líquido da pessoa jurídica. Esse parecer, esclarece o Fisco, analisa adiantamentos levando em conta aumento futuro e incerto de capital. Trata-se, dessa forma, "de situação reversível, de transferência feita por quem não está compelido a fazê-lo, e que o faz na expectativa de aumento de capital incerto no tempo, no montante e na própria efetivação".



## MICROEMPRESA

# MIC disciplina registro

O setor competente do MIC baixou portaria disciplinando o registro das microempresas nas Juntas Comerciais de todo o País

O Departamento Nacional do Registro do Comércio-DNRC, do Ministério da Indústria e do Comércio, regulou o registro especial de microempresas nas juntas comerciais. Esse registro, de acordo com o regulamento do Estatuto da Microempresa, possibilita ao empreendimento de pequeno porte obter favores fiscais, trabalhistas e creditícios previsto no Estatuto.

A portaria do DNRC reitera que o registro especial é o enquadramento que dá à empresa a condição de "micro". Ele se efetua com o arquivamento da comunicação na junta comercial, obedecendo o seguinte procedimento:

### Empresa já existente

No caso de empresa já constituída, o registro especial será realizado através de simples comunicação, da qual constarão o nome comercial da empresa, o nome e identificação do titular da firma individual ou dos sócios, quando se tratar de sociedade mercantil; o número de inscrição da empresa no registro do comércio (NIRC); declaração do titular da firma individual ou de todos os sócios, quando se tratar de sociedade, assinada sob as penas da lei, de que o volume da receita bruta anual da empresa não excedeu, no ano anterior, o limite de 10 mil ORTN, tomando-se por referência o valor desses títulos no mês de janeiro do mesmo ano, e que a empresa não se enquadra em qualquer das hipóteses de exclusão relacionadas no artigo 3º do Estatuto.

### Empresa nova

Tratando-se de empresa em constituição, para os efeitos do registro especial, da declaração do titular ou de todos os sócios, conforme o caso, deverá constar que a receita bruta anual da empresa não excederá o limite fixado no artigo 2º do Estatuto (10 mil ORTN anuais), e que a empresa não se enquadra em qualquer das hipóteses de exclusão arroladas no Estatuto. A declaração deve acompanhar o pedido de arquivamento dos atos constitutivos ou de registro da firma individual.

### Seis diplomas

Com a portaria do DNRC, nº 1/85, publicada no Diário Oficial da União de 7/2, são seis os diplomas federais sobre o assunto. A lei nº 7.256/84 estabeleceu o Estatuto da Microempresa. A lei complementar nº 48/84 estabeleceu normas integrantes do Estatuto relativas a isenção do Imposto de Circulação de Mercan-

dorias e do Imposto Sobre Serviços. O decreto nº 90.880/85 regulamentou o Estatuto da Microempresa. E o decreto nº 90.573/84 reduziu alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados de diversos produtos, fabricados predominantemente por empresas de pequeno porte.

No Município de São Paulo, as microempresas têm dois diplomas. A lei nº 9.801/84 concedeu isenção do ISS. E o decreto nº 20.643/85 regulamentou as disposições da lei nº 9.801. Até junho, o Estado de São Paulo deverá aprovar a legislação que concede isenção de ICM para as microempresas.

Para completar, a Junta Comercial do Estado de São Paulo divulgou a deliberação 5/85, que aprova instruções relativas ao registro especial e ao cancelamento de microempresas. Adverte a Jucesp que, na declaração ou comunicação do registro especial como microempresa, a firma individual ou a sociedade adotará, em seguida ao nome comercial, a expressão "microempresa" ou, abreviadamente, "ME". Em todos os documentos ou petições posteriores, a empresa, obrigatoriamente, deverá identificar-se desse modo. A deliberação foi publicada no Boletim Jucesp de 14/2.

### Alíquotas zeradas

Recente decreto do governo federal, adotado no conjunto das medidas destinadas a favorecer as microempresas, reduziu a zero diversas alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (decreto nº 90.573, Diário Oficial da União de 28/11/84). Esse decreto na sua ementa, afirma que os produtos "zerados" são fabricados predominantemente por empresas de pequeno porte. Esclarecendo o alcance do decreto, ato da Secretaria da Receita Federal declara que a redução a zero das alíquotas "favorece indistintamente todos os produtos ali indicados, independentemente de serem ou não microempresas seus respectivos fabricantes". O ato declaratório tem o nº 10/85 e foi publicado no Diário Oficial da União de 20/2.

## "Contabilidade é necessária"

O Estatuto da Microempresa (lei federal nº 7.256/84) considera facultativa a escrituração contábil, ao dispor, no artigo 15, que "a microempresa está dispensada de escrituração, ficando obrigada a manter arquivada a documentação

relativa aos atos negociais que praticar ou em que intervier". A dispensa de escrita é criticada pelo presidente do Sindicato das Empresas de Assessoramento, Perícias, Informações e Pesquisas no Estado de São Paulo - Seapipesp, Annibal de Freitas, para quem a contabilidade não está ligada ao porte do empreendimento. É técnica necessária à defesa dos direitos da empresa, em várias circunstâncias.

Annibal de Freitas indica várias circunstâncias em que a contabilidade é imprescindível, e cuja dispensa pelo Estatuto pode causar problemas:

- A caracterização da microempresa no plano federal está vinculada à receita bruta de até 10 mil ORTN. Segundo o presidente da Seapipesp, como o Estatuto estabelece penalidades àqueles que infringirem suas disposições, como o desenquadramento de microempresa, multas e até mesmo sanções criminais, somente a contabilidade poderá provar que o pequeno empreendimento não ultrapassou a receita prevista no Estatuto.

- Reclamações trabalhistas muitas vezes só permitem defesa com invocação dos lançamentos contábeis.

- Divergências entre sócios; falecimento e prestações de contas são hipóteses que, muitas vezes, vão a juízo. Nesses casos, segundo Annibal de Freitas, apurações de valores somente são possíveis com a exibição da escrituração contábil.

- Concordatas e falências envolvem a necessidade de demonstração de que o ativo é superior ao passivo e da inexistências de fraudes, fatos que somente podem ser provados pela escrita contábil.

- A concessão de crédito por estabelecimentos bancários não dispensa a exibição do balanço patrimonial do tomador do dinheiro.

Com esses exemplos, o presidente do Sindicato das Empresas de Assessoramento no Estado de São Paulo sustenta que a microempresa não pode abrir mão da escrituração contábil, "independentemente do Estatuto dispensá-la". Para Annibal de Freitas, "é preciso que haja conscientização dessa necessidade em benefício do próprio microempresário". Se o Estatuto dispensa a obrigatoriedade de escrituração contábil, também, por certo, não proíbe sua manutenção, acrescenta.

A dispensa de escrituração contábil no Estatuto da Microempresa resultou de veto do presidente João Figueiredo ao artigo 15 da redação aprovada pelo Congresso. Com efeito, o artigo 15 encaminhado à sanção presidencial dispunha que a microempresa está dispensada de "escrituração fiscal...". O veto atingiu a palavra "fiscal", ficando o artigo 15 redigido de tal forma que a dispensa de escrituração atingiu também, além da fiscal, a contábil, sob protestos do presidente do Sindicato das Empresas de Assessoramento no Estado de São Paulo.



ISTR

## Carga própria está isenta

O STF reitera decisão anterior e diz que é inconstitucional a cobrança do ISTR no transporte de carga em veículos próprios

Duas novas decisões do Supremo Tribunal reiteram que é inconstitucional a exigência do Imposto Sobre Serviços de Transporte-ISTR sobre o transporte de bens do transportador, quando o serviço é executado em veículo próprio (Diário da Justiça de 22/2).

As decisões consideram inconstitucional o inciso III do artigo 3º do decreto-lei nº 1.438, de 1975, com a redação dada pelo decreto-lei nº 1.582, de 1977.

Segundo esses dispositivos, são contribuintes do ISTR pessoas físicas ou jurídicas que exerçam, com objetivo de lucro, remuneração ou interesse econômico, em veículos próprios ou operados em regime de locação ou forma similar, "transporte rodoviário de mercadorias ou bens próprios destinados a comercialização ou industrialização posterior".

### Cobrança ilegal

Nas duas recentes decisões, o Supremo Tribunal Federal, por votação unânime da Segunda Turma, negou recursos da União Federal em litígio com as empresas Distribuidora de Bebidas Bom Pastor Ltda. e Matadouro e Frigorífico Olhos D'Água Ltda., ambas de São Paulo (recursos extraordinários nºs 100.168-8 e 101.202-1).

O advogado em São Paulo Gerson Marques da Silva Jr., um dos patronos do caso Matadouro Frigorífico Olhos D'Água *versus* União Federal, conta que, logo após a edição do decreto-lei nº 1.592, em 1977, exigindo o ISTR sobre a carga própria, muitas empresas ingressaram na Justiça Federal com o objetivo de afastar o tributo. Na maioria dos casos, as empresas ajuizaram mandados de segurança, pedindo que a Justiça proibisse o Fisco de atuar por falta de recolhimento do tributo.

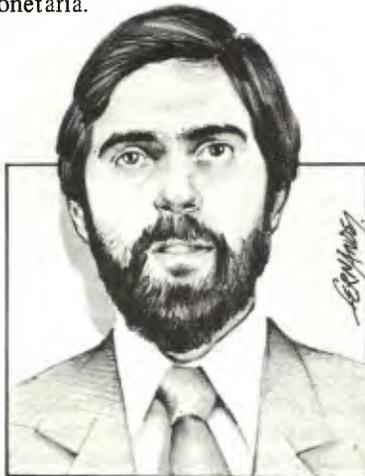
A questão chegou ao plenário do Supremo Tribunal Federal, que, ao julgar o recurso extraordinário nº 100.642 de São Paulo, considerou ilegal a cobrança.

Pacificada a questão, com a decisão do plenário do Supremo, Marques da Silva Jr. resume para "Legislação nos Transportes" a situação dos contribuintes, separando-os em dois grupos — os que entraram na Justiça e os que não ingressaram com ações contra a União.

### Dinheiro de volta

Os transportadores de carga própria que venceram mandados de segurança podem invocá-los contra eventuais atuações do Fisco, porque as decisões valem para outros casos semelhantes (transporte de carga própria em veículo próprio).

Os transportadores que entraram com "ações declaratórias" (para obter decisão judicial que "declarasse" não ser devido o tributo, e obtiveram sentença favorável, hipótese mais provável, devido ao precedente do Supremo) estão na mesma situação dos que venceram mandados de segurança. Mas, se além da ação, tiverem depositado em juízo o tributo em discussão, receberão o ISTR depositado acrescido de juros e correção monetária.



Marques da Silva Jr.

Os contribuintes que não ingressaram com demandas judiciais podem ser separados em dois grupos — os que pagaram o tributo e os que não recolheram o ISTR. Estes últimos, se acaso forem executados pela União, podem alegar em defesa que o tributo não é devido, invocando os precedentes do Supremo Tribunal Federal.

Os que recolheram o tributo, ainda que apenas por um período, têm, de acordo com Marques da Silva Jr., boas possibilidades de obter sua devolução, também com base nos precedentes.

Pode ser pleiteada em juízo a devolução do tributo pago nos últimos cinco anos (se a ação, por exemplo, é proposta neste mês de março, alcança o ISTR sobre carga própria recolhido desde março de 1980). O contribuinte pode pleitear o tributo pago acrescido de juros de 1% ao mês e correção monetária, esta contada da data de cada recolhimento. Em caso de sucesso, a União Federal arcará ainda com as custas do processo, despesas com perícia e honorários do advogado contratado pela empresa.

O advogado, do escritório Marques & Mergulhão Advogados Associados, aconselha a empresa a pedir a realização de perícia nesses processos. Isso porque há uma antiga discussão sobre a impossibi-

lidade de ser pedida a devolução dos tributos que houverem "repercutido", ou seja, cujo valor tiver sido repassado aos custos dos produtos e serviços.

Embora as manifestações mais recentes do Tribunal Federal de Recursos conclua que, na esfera jurídica, só "repercutem" os chamados "impostos indiretos" (como o IPI e o ICM), a perícia poderá afastar definitivamente as discussões sobre o assunto. Além do argumento de que o ISTR é um "imposto direto" — e que, por isso, não "repercutem", do ponto de vista jurídico —, a prova pericial pode deixar claro, pelo exame da contabilidade, que o tributo não foi repassado ao custo dos produtos ou serviços.

Outra vantagem da perícia, acrescenta o advogado, é possibilitar o reexame do processo pelo Supremo Tribunal Federal, caso o contribuinte seja vencido no Tribunal Federal de Recursos.

## O ISTR do grupo de empresas

Grupo de empresas de Minas Gerais consultou o advogado em São Paulo Gerson Marques da Silva Jr. sobre o ISTR no transporte de carga das empresas coligadas. No estudo que realizou para o grupo, o advogado concluiu que é sustentável a tese que tais empresas estão isentas de tributo.

Uma das empresas do grupo mineiro tem como um de seus objetivos sociais o transporte de carga de seus produtos e também das mercadorias das empresas coligadas. O advogado separa duas hipóteses — grupo de empresas ou empresas simplesmente coligadas.

O grupo de sociedades é definido na lei de sociedades anônimas. A sociedade controladora e suas controladas podem constituir grupo, mediante convenção pela qual se obrigam a combinar recursos ou esforços para a realização dos seus objetivos, ou a participar de atividades ou empreendimentos comuns. As empresas são coligadas quando uma participa, com 10% ou mais, do capital da outra, sem porém controlá-la, conceitua a lei.

Se é um grupo de empresas (ou seja, com convenção, segundo exige a lei de sociedades anônimas), conclui o advogado ser possível, com maior facilidade, sustentar-se a não incidência do ISTR, no transporte de cargas (mesmo que os caminhões sejam de uma empresa, e a mercadoria seja de outra, sempre do grupo)".

O advogado justifica sua conclusão afirmando que empresas agrupadas estão obrigadas a combinar recursos ou esforços para realizar seus objetivos sociais. "Assim, constando do contrato social de uma delas que haverá transporte de cargas de empresa do grupo e em caminhões pertencentes a uma das empresas, também do grupo, fica mais aceitável o argumento da isenção do ISTR".



## Normas consolidadas

A Corregedoria Geral da Justiça paulista divulga as regras do protesto de letras e títulos, e também as leis em vigor sobre o assunto

A Corregedoria Geral da Justiça Paulista consolidou as normas em vigor sobre protesto de títulos, que constituem o capítulo 15 das "normas de serviço" do órgão. São estas as principais normas consolidadas:

- Não podem ser apontados ou protestados títulos, letras ou documentos em que falte a identificação do devedor, pelo número de inscrição no cadastro geral de contribuintes (CGC) ou no cadastro de pessoa física (CPF), ambos do Ministério da Fazenda, ou pelo número da cédula de identidade, ou do título eleitoral ou da carteira de trabalho. As certidões devem transcrever o elemento de identificação.

- Também não podem ser apontados ou protestados letras de câmbio sem aceite, nas quais o sacador e o beneficiário-tomador sejam a mesma pessoa, "salvo se tiverem circulado por endosso".

- Cheque levado a protesto deve conter a prova da apresentação ao banco sacado e o motivo da recusa do pagamento, salvo se o protesto tenha por fim instruir medidas pleiteadas contra o estabelecimento bancário.

- O cartório de protesto deve examinar apenas as formalidades e requisitos do título, não podendo examinar eventual prescrição ou caducidade.

- Somente podem ser protestados ou protocolados títulos, letras e documentos pagáveis ou indicados para aceite nas praças localizadas no território da comarca na qual o título é levado a protesto.

- Quando não for requisito do título, e não houver indicação da praça de pagamento ou aceite, será considerada a praça do estabelecimento do sacado ou devedor. Mas, caso não constem essas indicações, será observada a praça do credor ao sacador.

- O prazo para tirada do protesto é de três dias úteis, contados da apresentação do título, letra ou documento em cartório. Na contagem do prazo, exclui-se o dia do começo e se inclui o do vencimento. Considera-se não útil o dia em que não há expediente bancário.

- O protesto não será lavrado antes de completadas 24 horas da efetivação da intimação do devedor.

- Se o cartório exceder o prazo de três dias para tirada do protesto, a cir-

constância deve ser mencionada no instrumento, com o motivo do atraso.

- Duplicata de prestação de serviços não aceita, somente pode ser protestada com a apresentação de documento que comprove a efetiva prestação dos serviços e o vínculo contratual que a autorizou.

- Pode ser protestado título de crédito em moeda estrangeira e emitido fora do Brasil, desde que acompanhado de tradução feita por tradutor público. Constará obrigatoriamente do instrumento a descrição do título e da tradução.

- Em caso de pagamento em cartório do título de crédito em moeda estrangeira, emitido fora do Brasil, este será feito em cruzeiros, "cumprindo ao tabelião obter o valor do câmbio, para a conversão da data da apresentação".

- Títulos emitidos no Brasil em moeda estrangeira estão sujeitos às disposições do decreto-lei nº 857, de 11 de setembro de 1969, que declara "nulos de pleno direito" contratos, títulos, documentos e obrigações que, exequíveis no Brasil, estipulem pagamento em ouro ou em moeda estrangeira. A nulidade não se aplica: aos contratos e títulos referentes a importação e exportação de mercadorias; aos contratos de financiamento ou de prestação de garantias relativos às operações de exportação de bens de produção nacional, vendidas a crédito para o exterior; aos contratos de compra e venda de câmbio; aos empréstimos e outras obrigações cujo credor ou devedor seja pessoa residente ou domiciliada no exterior, excetuados os contratos de locação de imóveis situados no Brasil; e aos contratos que tenham por objeto a cessão, transferência, delegação, assunção ou modificação das obrigações referidas no item anterior, ainda que ambas as partes contratantes sejam residentes ou domiciliadas no Brasil.

- No caso de pagamento em cartório de título expresso em obrigações reajustáveis ou sujeito a correção monetária, será considerado o valor da atualização no dia da apresentação, no valor indicado pelo portador.

- O deferimento do pedido de concordata não impede a tirada do protesto.

- O protesto será tirado por falta de pagamento ou por falta de aceite. Este último somente pode ser tirado antes do vencimento do título e após o decurso do prazo legal para o aceite e

devolução. Após o vencimento, o protesto é sempre tirado por falta de pagamento.

- Quando o sacado retiver a letra de câmbio ou a duplicata enviada para aceite, além do prazo legal, o protesto por falta de aceite poderá ser baseado nas indicações da duplicata, ou por segunda via da letra de câmbio ou por triplicata mercantil.

- O termo do protesto para fins de pedido de falência do devedor deve conter os mesmos elementos do protesto comum. Mas, somente podem ser protestados, para fins de falência, os títulos de responsabilidade das pessoas sujeitas às consequências da legislação falimentar.

- O pagamento de títulos e letras apresentados para protesto só pode ser feito por cheque visado e cruzado emitido pelo interessado, ou de cheque administrativo, emitido por estabelecimento bancário, sempre no valor correspondente apenas ao da obrigação, em nome e à ordem do apresentante, pagável na praça do cartório, sem prejuízo das custas e emolumentos devidos, que serão pagos no ato e em apartado.

- Não serão levados em conta juros e comissão de permanência para o cálculo da importância total do resgate, a ser paga pelo devedor, salvo nos casos permitidos por lei.

- Considera-se prorrogado o prazo de pagamento até o primeiro dia útil se o vencimento cair em feriado bancário que não o seja também no cartório de protesto (feriado do foro extrajudicial).

continua na página 11

### Os textos legais

Nas novas normas consolidadas do protesto de títulos, a Corregedoria Geral da Justiça paulista arrola as leis que regulam o assunto:

1) decreto nº 2.044, de 31 de dezembro de 1908 (artigos 13, 19, 26 a 35 e 44). Esse diploma define a letra de câmbio e a nota promissória e disciplina as operações com esses títulos de crédito;

2) Código de Processo Civil, artigos 882 a 884;

3) Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, com as modificações introduzidas pelo decreto-lei nº 436, de 27 de janeiro de 1969, artigo 13 e seguintes, e pela lei nº 6.458, de 1º de novembro de 1977. A lei nº 5.474 regula as duplicatas;

4) Decreto nº 2.591, de 7 de agosto de 1912, que disciplina o cheque;

5) Leis uniformes sobre cheques, letras de câmbio e notas promissórias (decretos nºs 57.663 e 57.595, de 1966);

6) Lei nº 6.268, de 24 de novembro de 1975, artigo 3º. A lei dispõe sobre a averbação de pagamento de títulos protestados e sobre a identificação do devedor em títulos cambiais e duplicatas;

7) Lei nº 6.690, de 25 de setembro de 1979, que permite o cancelamento de protesto de títulos;

8) Lei de falências, decreto-lei nº 7.661, de 21 de junho de 1945, com alterações posteriores.

# Siga os bons exemplos.

## Assine

## legislação NOS transportes

As empresas mais avançadas do País já estão assinando **LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES**. Não fique para trás. Siga os bons exemplos. Contrate a assessoria permanente de uma equipe altamente qualificada de advogados, técnicos em transportes e jornalistas especializados.

Carta quinzenal condensada, com *circulação restrita a um pequeno e selecionado grupo de pessoas*, **LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES** organiza, interpreta e analisa as leis que interessam de perto aos empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição.

Além da legislação específica de transporte, aborda projetos em andamento, leis aprovadas, decisões judiciais, falências e concordatas, economias fiscais e tributárias, salários, problemas trabalhistas e investimentos.

Tudo isso com *a mesma qualidade técnica e jornalística* que garante, há 21 anos, o sucesso editorial da revista **TRANSPORTE MODERNO**.

Quanto mais cedo você fizer a sua assinatura, mais economia vai fazer. O preço de venda de **LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES** será de 10 ORTNs por ano. Mas, como promoção de lançamento, *ainda estamos aceitando assinaturas a apenas 6 ORTNs por ano*. E, na hora de calcular o valor da ORTN, prevalece a data do carimbo do correio.

Junto com a primeira edição da sua assinatura,  *você receberá uma bonita pasta para guardar todos os exemplares*. Portanto, preencha logo o certificado abaixo.

E ainda  
receba esta  
linda pasta

**Grátis**



**Aproveite  
esta promoção**

Ainda estamos  
aceitando  
assinaturas a  
**apenas 6 ORTNs por  
mês**. Para o  
cálculo da ORTN,  
prevalece a data  
do carimbo do  
correio.



Editora TM Ltda

Rua Said Aiach, 306  
04003 - São Paulo, SP  
Telefone 884-2122  
Telex 36 907

**CERTIFICADO ESPECIAL DE ASSINATURA**

**SIM, quero assinar  
LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES  
pelo prazo de um ano.**

Autorizo a cobrança bancária de \_\_\_\_\_ ORTN.  
Enviar recibo em nome da  pessoa física  pessoa jurídica

Nome \_\_\_\_\_ Cargo \_\_\_\_\_

Empresa \_\_\_\_\_ Fone \_\_\_\_\_

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

Endereço \_\_\_\_\_ CEP \_\_\_\_\_

Bairro \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_ Est. \_\_\_\_\_

Data \_\_\_\_\_ Assinatura \_\_\_\_\_

**NÃO MANDE DINHEIRO AGORA.  
Para a ORTN, vale a data do carimbo.  
Depois de preencher, basta colocar no correio.**

# Assinantes de "Legislação nos Transportes" (Relação Parcial)

ABAD-Associação Brasileira de Atacadistas e Distribuidores  
ABCAM-Associação Brasileira dos Caminhoneiros  
Açucareira Zillo Lorenzetti S.A.  
AFRETUR-Associação das Empresas de Transportes de Fretamento e Turismo do Rio de Janeiro  
Alcoa Alumínio S.A.  
América Latina Cia. de Seguros  
Associação das Empresas de Transporte Coletivo do ABC  
Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga-NTC  
Atlas Copco  
Banco Brasileiro de Descontos S.A.  
Brasilit S.A.  
Brazul Transporte de Veículos S.A.  
Casa Sendas Com. Ind. S.A.  
Cattalini Transportes Ltda  
Caterpillar Brasil S.A.  
Cheim Transportes S.A.  
Citrosuco Paulista S.A.  
Codema Comércio e Importação Ltda  
Companhia Brasileira de Distribuição  
Companhia de Cigarros Souza Cruz  
Companhia Ind. Merc. Paoletti  
Companhia São Geraldo de Viação  
Companhia Siderúrgica Nacional  
Companhia Vale do Rio Doce  
Consórcio Nacional de Engenheiros Consultores-CNEC  
Construtora Com. Camargo Correa S.A.  
Dow Química S.A.  
Du Pont do Brasil S.A.  
Ela-Transportes e Comércio Ltda  
Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos  
Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos-EMTU  
Empresa de Transportes Atlas S.A.  
Empresa de Transportes Rodovia SL Ltda

Eternit S.A.  
Expresso Araçatuba S.A.  
Expresso Sul Fluminense Ltda  
Expresso Universo S.A.  
Federação das Empresas Transp. Rodov. Sul e Centro-Oeste do Brasil - FETRASUL  
Freios Varga S.A.  
Frigorífico Kaiowa S.A.  
GEIPOT-Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes  
Henrique Stefani & Companhia Ltda  
Henkel S.A.  
Iderol S.A. Equipamentos Rodoviários  
Indústria Confeções Vila Romana  
Irmãos Borlenghi Ltda  
Lazinho Transportes Ind. Com. Ltda  
Lacrois Leivas Servs. Tecns. Segs. Transportes  
Liquid Carbonic Ind. S.A.  
Luxor Transportes Ltda  
Marcopolo S.A.  
Mesquita S.A. Transportes e Serviços  
Metrobel  
Minas Goiás S.A. Transportes  
Nacional Expresso Ltda  
Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRÁS  
Petybon Inds. Alimentícias Ltda  
Philip Morris Marketing S.A.  
Prefeitura Municipal de Diadema  
Polisul Petroquímica S.A.  
Portomar Serviços Marítimos Ltda  
Randon S.A. Veículos e Implementos  
Real Encomendas e Cargas Ltda  
Resana S.A. Indústrias Químicas  
Reunidas-Transp Rodov. de Cargas S.A.  
Rigesa, Celulose, Papel e Emb. Ltda  
Ripasa S.A. Celulose e Papel  
Rodoviário Líderbrás S.A.  
Rodoviário Ramos Ltda  
Rodoviário Santa Cruz Ltda  
São Paulo Alpargatas S.A.  
Secretaria de Est. dos Transp. do Paraná

Secretaria de Obras de Teresina  
Secretaria de Tecnologia Industrial  
Shell Brasil S.A.  
Sindicato dos Condutores Autônomos de Veículos Rodoviários de Campinas  
Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado de Minas Gerais  
Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado do Paraná  
Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Belo Horizonte  
Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Minas Gerais  
Sindicato dos Estivadores de Santos  
TMT Transportes Terrestres Ltda  
Tora Transportes Industriais Ltda  
Transcunha Ltda  
Transdroga S.A.  
Transportadora Colatinense Ltda  
Transportadora Fink S.A.  
Transportadora Itapemirim  
Transportadora Latinoamérica  
Transportadora Rodotigre S.A.  
Transportadora Rolantense Ltda  
Transportadora Sinimbu Ltda  
Transportadora Tresmaiese Ltda  
Transportes Andorinha S.A.  
Transporte Coletivo Brasília S.A.  
Transporte Goiás II Ltda  
Transporte Sideral S.A.  
Trans-Postes Transportes  
União Transp. Interestadual de Luxo - UTII  
Universidade Federal do Rio de Janeiro  
Universidade Federal do Rio G. do Sul  
Usina Barra Grande de Lençóis S.A.  
Viação Caprioli Ltda  
Viação Princesa do Agreste  
Viação Santos - São Vicente Ltda  
Vito Transportes Ltda  
Volvo do Brasil S.A.  
White Martins  
Xerox do Brasil S.A.

ISR-40-2065/83  
U.P. Central  
DR/São Paulo

## CARTÃO RESPOSTA COMERCIAL

Não é necessário selar

O selo será pago por  
**EDITORA TM LTDA**

01098 São Paulo-SP

**É fácil entrar para o seletor clube de assinantes de "LEGISLAÇÃO NOS TRANSPORTES".**

**Basta preencher este cartão e colocar no correio.**

**Não é preciso selar.**

**E não é preciso mandar dinheiro agora.**



# O frete valor é legal

Estudo da Assessoria Jurídica do Seticesp conclui que o frete-valor, sobre o qual incide o ISTR, pode ser cobrado do usuário

As transportadoras rodoviárias de carga podem exigir legalmente o frete-valor dos usuários. Esse componente tarifário é previsto na legislação tributária, e sobre ele incide o Imposto Sobre Serviços de Transporte Rodoviário - ISTR.

A conclusão é do advogado em São Paulo Julio Nicolucci Junior, assessor jurídico do Sindicato das Empresas de Transporte Interestadual de Carga do Estado de São Paulo - Seticesp, em estudo que realizou a pedido de empresa transportadora associada.

A empresa consultou a entidade sobre a legislação do frete-valor, especialmente para saber se é legal sua cobrança dos usuários.

O estudo de Nicolucci Junior esclarece que esse componente tarifário foi adotado em 1966 por decisão plenária do Conselho Nacional de Estudos de Transportes e Tarifas - Conet, órgão colegiado da Associação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga - NTC, "na esteira do que dispõe a legislação sobre o transporte rodoviário".

## Componente do frete

Depois disso, prossegue o estudo, o componente tarifário foi reconhecido pela legislação fiscal. Nicolucci Junior historia a legislação tributária, lembrando que o decreto-lei nº 1.438, de 26 de dezembro de 1975, ao alterar o decreto-lei nº 284, de 28 de fevereiro de 1967, estendeu a incidência do ISTR ao transporte rodoviário de carga (até essa data, o tributo só incidia sobre o transporte rodoviário de passageiros). Esse decreto-lei, no artigo 12, dispôs que o Poder Executivo, em 90 dias, deveria regulamentar a disposição.

A regulamentação foi baixada pelo decreto nº 77.789, de 9 de junho de 1976. No capítulo sobre a base de cálculo e alíquota de tributo, o decreto determinou que a base de cálculo do imposto é o preço do serviço, representado pela soma dos seus componentes tarifários, "o qual deverá ser declarado no bilhete de passagem, no conhecimento de transporte, na nota fiscal ou em outro documento que instrumentalizar a operação, na forma das instruções baixadas pela Secretaria da Receita Federal".

## Ganhando força de lei

No ano seguinte, 1977, o decreto nº 80.760 (17/11/77) manteve essa disposição, ou seja, reiterou a atribuição da Secretaria da Receita Federal de "instrumentalizar e até mesmo de interpre-

tar as disposições contidas no decreto regulamentador do ISTR", prossegue o assessor jurídico do Seticesp.

Pouco depois, viria a Instrução Normativa nº 13, da Receita Federal, que faz referência ao frete valor para fins fiscais.

Portanto, escreve o advogado, "através da Instrução Normativa nº 13, a Receita, por delegação dos decretos nºs 77.789/76 e 80.760/77, concedeu força de lei à cobrança do "ad-valorem" (frete-valor)".

## Campo no conhecimento

Outro documento da Receita Federal, a instrução normativa nº 136, de 19/12/80, ao tratar da alteração dos documentos do ISTR, ratificou o "ad-valorem" como componente tarifário, lembra ainda o advogado. Além disso, o modelo do conhecimento de transporte

rodoviário de carga, publicado junto com a instrução normativa nº 136 (Diário Oficial da União), relaciona entre os componentes tarifários sujeitos à incidência do ISTR, o "frete-valor", que ganhou campo específico para seu lançamento.

Há ainda outro documento da Receita a respeito do assunto, lembra o trabalho de Nicolucci Junior. É o parecer normativo nº 1, de 22/1/79. Segundo esse parecer, a base de cálculo do ISTR é a soma de todos os componentes tarifários, "com exceção apenas daqueles que a legislação excluiu". Para o advogado, não é o caso do frete valor.

"Se as instruções baixadas pela Secretaria da Receita Federal, na forma do artigo 11 do decreto nº 77.789/76, e do decreto nº 80.760/77, arrolam o frete-valor como componente tarifário sujeito à tributação, e se o usuário do transporte rodoviário de bens (nomenclatura adotada pela lei nº 7.092/83 e pelo decreto nº 89.874, de 28 de junho de 1984) é responsável por essa tributação, não há dúvida quanto à legalidade desse componente e quanto à sua cobrança. É certo também que, sobre o 'ad-valorem' cobrado, incide o ISTR".

## (conclusão) protestos

- O cartório, recebendo o pagamento do devedor, "ou de quem queira efetuar-lo", passará quitação e entregará o título. Nesse caso as despesas competem ao devedor e são margeadas no título. O pagamento ao credor é feito contra recibo, do qual constará também a devolução do depósito das custas.

- O protesto não será tirado se for verificada qualquer irregularidade formal após o protocolo do título; se o apresentante desistir do protesto; se o título for pago em cartório; e no caso de sustação do protesto, por ordem judicial.

- A desistência será formalizada por pedido escrito do apresentante, cumprindo-lhe o pagamento das despesas apenas permanecerão em cartório à disposição da Justiça os títulos cujo protesto for sustado por decisão judicial. O título cujo protesto for sustado judicialmente só poderá ser pago, protestado ou retirado com autorização judicial. Revogada a ordem da sustação, não é necessário renovar a intimação do devedor e responsável para a tirada do protesto).

- Somente depois de tirado o protesto, poderão ser fornecidas certidões ou informações a terceiros estranhos aos títulos, letras e documentos levados aos cartórios. O livro de protocolo, porém, é sigiloso, e dele somente serão fornecidas certidões e informações às pessoas vinculadas ao título ou por requisição judicial.

- As certidões diárias dos protestos tirados e cancelamentos efetuados que são fornecidas às associações comerciais e bancárias são reservadas e não podem ser publicadas pela imprensa, "nem mesmo parcialmente".

- Sempre que algum interessado na expedição de certidão considerar que o protesto de responsabilidade de pessoa com nome idêntico a ele não se refere, e não constarem do cadastro do cartório elementos individuais identificadores, deverá juntar ao pedido da certidão: cópia autenticada da carteira de identidade; atestado de duas testemunhas que declarem conhecer o interessado e que não se referem a ele aqueles protestos. No pedido, o interessado afirmará sob pena de responsabilidade civil e criminal, que se trata de homônimo.

- O cancelamento do protesto é feito por ordem judicial ou prova de pagamento do título. A primeira hipótese depende de ação judicial. A segunda é regulada pela lei nº 6.690, de 1979, que autoriza o cancelamento. As averbações de pagamento feitas até a data em que entrou em vigor a lei nº 6.690/79 serão havidas como cancelamento.

- Cancelado o protesto, não mais constarão das certidões expedidas nem o protesto nem o cancelamento, a não ser por requerimento escrito do devedor ou requisição judicial.

As normas foram publicadas no Diário da Justiça paulista de 21/2.



# A depreciação de peças

Peças e componentes constituem ativo fixo, sujeito à correção monetária? Um parecer da SRF diz que sim. Mas, a lei diz que não

Tradicionalmente, as peças e componentes de reposição são contabilizados como parte do estoque. Mais tarde, quando essas peças ou partes são aplicadas ou incorporadas às máquinas e equipamentos imobilizados, a empresa, conforme o caso, lança seu valor como ativo fixo (imobilizado) ou como despesa. Bom exemplo são as partes e peças aplicadas na manutenção e conserto de veículos.

Relata o advogado Plínio Marafon, responsável pelo departamento de impostos da Roberto Dreyfuss Auditores Independentes, em São Paulo, que essa prática conta com o apoio da lei, doutrina e jurisprudência do Conselho de Contribuintes. Recentemente, contudo, a Receita Federal, em parecer normativo, concluiu pela imediata classificação no ativo fixo, quando as partes e peças tiverem vida útil superior a um ano (parecer normativo nº 2/84).

## Parecer ilegal

Mas, as empresas que pretendam manter a tradição de lançar partes e peças no estoque, até posterior e definitiva classificação contábil, contam com boas chances de terem a prática endossada pelo Conselho de Contribuintes, afirma Plínio Marafon. Segundo eles o parecer da Receita está em desacordo com as disposições legais que regem o assunto.

No caso de veículos, a manutenção e o conserto não tem disciplina contábil e fiscal específica. Contudo, são genericamente, regulados pelo artigo 193 e parágrafos do Regulamento do Imposto de Renda. Segundo esse artigo, o custo de aquisição de bens do ativo permanente é capitalizado e não pode ser deduzido como despesa operacional. A lei abre duas exceções: a) quando o bem adquirido tem valor unitário não superior a Cr\$ 172 mil (valor para 85); b) o prazo de vida útil do bem não ultrapassa um ano. Nesses dois casos, cabe a classificação imediata como despesa.

O parágrafo 2º desse artigo acrescenta que o custo dos bens adquiridos ou das melhorias realizadas, "cuja vida útil ultrapasse o período de um ano", deverá ser capitalizado para ser depreciado ou

amortizado. Ou seja, não ultrapassado o período de um ano, não há obrigatoriedade de capitalização.

## Motor e carburador

Interpretando essa disposição, o Conselho de Contribuintes vem decidindo, reiteradamente, que em relação ao prazo de um ano, deve ser levada em conta a vida útil do bem "melhorado", e não a vida útil da "melhoria". Tome-se por exemplo o caso de peças aplicadas no reparo de motores de veículos. Se a reforma proporciona prorrogação da vida útil do veículo por mais de um ano, consideradas as taxas de depreciação aceitas pelo Fisco, o custo é classificado como ativo fixo. Mas, se apenas proporcionar a manutenção do prazo de vida útil, o veículo, é despesa.

Os casos levados ao Conselho de Contribuintes vêm sendo decididos à luz desse entendimento, explica o advogado. No caso de troca de motor, por exemplo, que aumenta a vida útil do veículo por mais de um ano, a classificação é ativo fixo. Uma substituição de carburador, que apenas mantém a vida útil original, é entendida como despesa.

Os efeitos fiscais da classificação são significativos, alerta Plínio Marafon. Se é despesa, há dedução. Se é ativo fixo, há correção monetária, aumentando, portanto, a antecipação do Imposto de Renda.

Esse quadro foi alterado pelo Fisco com o parecer normativo nº 2/84, em prejuízo das empresas. Mas não são conhecidas decisões do Conselho de Contribuintes sobre o assunto depois de publicado o parecer.

A Receita adota nesse parecer, como critério de classificação, a vida útil da "melhoria", e não a do bem "melhorado". Diz ela que partes, peças e equipamentos de reposição de bens do imobilizado, quando tiverem vida útil superior a um ano, devem ser imediatamente classificados no ativo imobilizado.

## Correção monetária

Diante dessa nova orientação da Receita (o parecer vincula o Fisco, mas não o Conselho de Contribuintes e o Judiciário, que podem decidir de modo diver-

so), as empresas devem decidir entre adotar o entendimento do parecer, imobilizando antecipadamente partes e peças que tiverem vida útil superior a um ano, ou continuarem mantendo em almoxarifado essas peças e partes, realizando depois a classificação definitiva. No primeiro caso, será necessário controlar a depreciação e a correção separadamente, para cada parte ou peça.

Com a orientação do parecer, perde são as empresas. De acordo com o advogado Plínio Marafon, parte ou peça que vai para o ativo fixo sofre correção (sem a contrapartida da depreciação), sujeita à antecipação do Imposto de Renda. Quando a parte ou peça for aplicada ou incorporada, converte-se em despesa, mas a correção incidirá até a data da baixa da parte ou peça do ativo fixo.

## Riscos de multas

O parecer autoriza essa passagem para despesa se da substituição de partes ou peças não resultar aumento da vida útil prevista no ato da aquisição do bem no qual tiverem sido aplicadas. O parecer, nessa parte, anota Plínio Marafon, abandonou o critério temporal da lei (aumento de vida útil por mais de um ano).

Se não seguirem o parecer normativo, adverte o advogado, as empresas poderão ser autuadas por omissão de correção monetária. Por isso, ele aconselha que a decisão seja tomada levando em conta também o peso dos valores envolvidos (volumes de partes ou peças em estoque).

O assunto ganha importância porque o Fisco relata Plínio Marafon, tem se concentrado em verificar o que está sendo lançado como despesa pelas empresas, item que diminui o lucro tributável. As empresas, por seu lado, constata o advogado, interessadas em jogar em "despesa" tudo o que puderem, muitas vezes, adotam essa classificação contábil sem documentação hábil que suporte o registro, ficando, dessa forma, "vulneráveis" à fiscalização.

É a seguinte a ementa do parecer normativo nº 2/84, da Secretaria da Receita Federal, publicado no Diário Oficial da União de 17 de fevereiro de 1984:

"As contas que registrem recursos aplicados na aquisição de partes, peças, máquinas e equipamentos de reposição de bens do imobilizado, quando referidas partes e peças tiverem vida útil superior a um ano, devem ser classificadas no ativo imobilizado."

Legislação nos Transportes, carta quinzenal para empresários, advogados, economistas, contadores e administradores de transporte e distribuição, é uma publicação da Editora TM Ltda (revista Transporte Moderno).

Redação e circulação: Rua Said Aiaçh, 306, fone 884-2122, telex 36907, CEP 04003, São Paulo, SP.

Jornalista responsável: Neuto Gonçalves dos Reis (MTPS nº 8538).

Consultor jurídico: João Pablo Lopez Teruel.

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

Para aplicar a legislação citada, consulte um especialista. Os assinantes podem obter cópias da legislação, em nossa redação. Assinatura anual: 6 ORTNs (inclui pasta para colecionar a publicação).

Registrado no 5º Cartório de Títulos e Documentos sob número 4022.



Editora TM Ltda

# transporte moderno

# MERCADO



# VEÍCULOS

FEVEREIRO '85

# TENDÊNCIAS

## A NOVA BRIGA PELO MERCADO

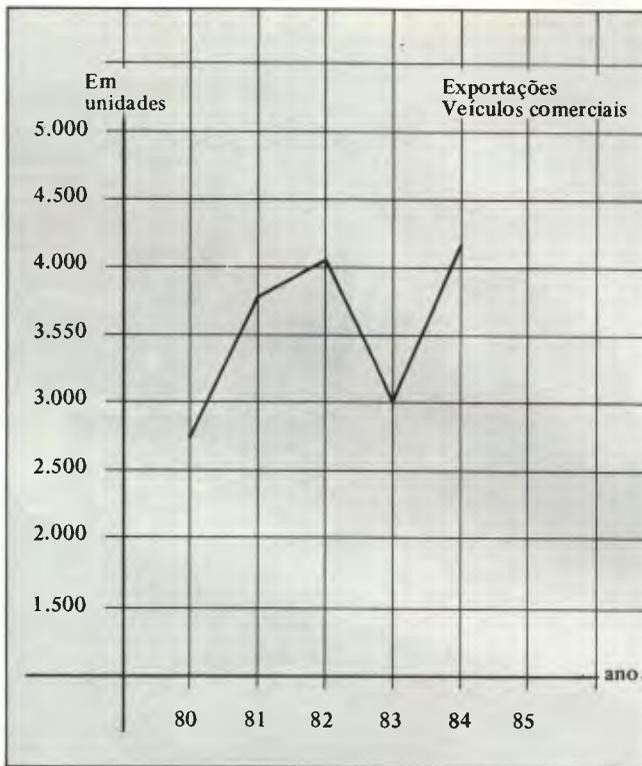
O crescimento inesperado das vendas da indústria automobilística, aos poucos, vai superando até mesmo as mais conservadoras expectativas para 1985, anunciadas no final do ano passado pela própria Anfavea, que previam um crescimento global da ordem de 5 a 8%. Com efeito, em janeiro, as vendas da indústria cresceram 16,5% em relação ao mês anterior. Isso equivale a um acréscimo de nada menos de 35%, sobre os índices obtidos em janeiro do ano passado.

No segmento de caminhões, os pesados continuaram registrando novos recordes de crescimento. Bom exemplo é o sensível acréscimo registrado na produção, de dez para dezesseis veículos/dia, no caso da Scania, e de oito unidades/dia em 1984, para treze unidades que a Volvo produz atualmente.

Tais resultados justificam plenamente a euforia quase incontida dos fabricantes desse segmento, que já esperam taxas de crescimento maiores. Devem chegar à ordem de 15 a 20% para Ake Norrman, presidente da Saab-Scania do Brasil e até 50%, segundo Tage Karlsson, diretor Superintendente da Volvo. O que, indiscutivelmente, servirá para esquentar ainda mais a "briga" pelo mercado, com inevitáveis alterações no ranking atual.

Nessa saudável disputa, o aumento das exportações certamente deverá ser alvo de atenção especial. Somente a Scania espera duplicar, nos primeiros três meses desse ano, o número de veículos vendidos ao exterior, graças a dois únicos contratos que, se efetivados, totalizarão 353 unidades para Angola, superando, em muito, as 130 unidades exportadas no ano inteiro de 1984.

Junte-se a isso o fechamento do contrato de exportação de mil caminhões na faixa de 11 t com motor MWM de 130 cv, em várias versões, concretizado pela Volkswagen



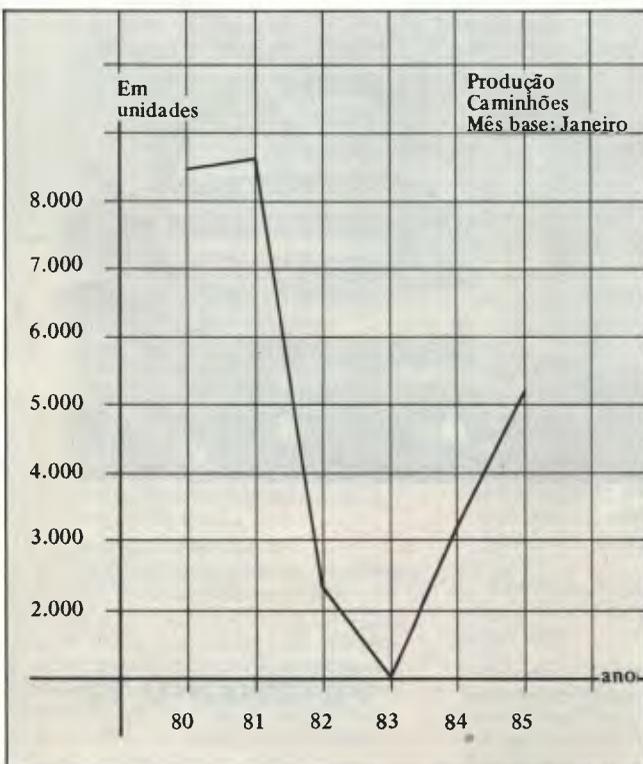
para a República Popular da China, no valor aproximado de US\$ 15 milhões, com previsão de entrega entre março e junho deste ano, via Porto de Santos.

A nível interno, também se esperam rounds com disputas acirradas, embora em ringues diferentes, a partir dos lançamentos dos novos caminhões da General Motors e Ford, na categoria dos médios e semi-pesados (ver matéria nessa edição).

A GM brigará para afirmar ainda mais a sua vocação urbana, com incursões mais agressivas nas aplicações agroindustriais, enquanto o Cargo, pegando as pistas das rodovias, procurará desbancar a hegemonia da Mercedes, confiando num argumento irrefutável: o fator preço.

Como se não bastasse, os fabricantes prometem ainda acionar a todo vapor o enorme aparato montado para conquistar a preferência do usuário, expresso num atendimento cada vez mais sofisticado nas operações de pré e pós-venda, implantando, dessa forma, um novo relacionamento fábrica-consumidor.

São lances que deverão esquentar o ano de 1985, fortalecidos pela recuperação da economia brasileira e brindando, de forma especial, o novo governo que se inicia, na luta que terá para baixar os índices inflacionários.



Vendas de Veículos Comerciais			
Categoria	Mês base: janeiro		
	1984	1985	Variação (%)
Pesados	439	476	+ 8,42
Semi pesados	868	1158	+ 33,41
Méd. diésel	640	664	+ 3,75
Méd. gas.	54	5	-90,74
Leves	985	1800	+ 82,74
ÔNIBUS	626	466	-25,55

# MERCADO DE USADOS

TABELA DE VEÍCULOS USADOS (CAMINHÕES, ÔNIBUS E UTILITÁRIOS) (em Cr\$ 1.000)											
	1984	1983	1982	1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975	1974
<b>VOLKS CAMINHÕES</b>											
D 400 DD	-	-	15.000	13.500	12.500	12.000	10.000	8.500	6.500	6.000	4.500
D 700 DI	-	-	17.000	15.000	14.000	13.000	11.000	9.500	8.000	7.000	6.000
D 950 D	-	-	20.000	18.000	17.000	16.500	16.000	15.000	14.000	13.000	11.000
11-130	50.000	45.000	40.000	35.000	-	-	-	-	-	-	-
13-130	60.000	52.000	45.000	40.000	-	-	-	-	-	-	-
6-80	37.000	33.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6-90	39.000	36.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>FIAT-DIESEL</b>											
70	-	-	-	-	-	12.500	11.000	9.500	-	-	-
80	38.000	33.000	26.000	21.000	18.000	16.000	-	-	-	-	-
120 N3	43.000	35.000	28.000	24.000	22.000	18.000	-	-	-	-	-
130	-	-	-	-	-	14.000	13.000	12.000	11.000	-	-
140	46.000	38.000	30.000	26.000	22.000	20.000	-	-	-	-	-
140 N3	50.000	43.000	36.000	33.000	-	-	-	-	-	-	-
210 S	-	-	-	-	-	-	-	-	20.000	18.000	-
190 E	-	-	-	-	-	-	-	26.000	22.000	-	-
190 F	-	-	-	-	-	-	-	35.000	-	-	-
190 H	90.000	75.000	70.000	65.000	60.000	45.000	40.000	-	-	-	-
190 T	125.000	105.000	95.000	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>FORD</b>											
F-1000	35.000	30.000	25.000	22.000	18.000	-	-	-	-	-	-
F-2000	32.000	27.000	22.000	19.000	15.000	-	-	-	-	-	-
F-600	-	-	-	-	18.000	16.000	14.000	13.000	10.000	8.000	6.000
F-4000	35.000	31.000	28.000	25.000	20.000	18.000	15.000	13.000	11.000	-	-
F-7000	-	-	-	-	21.000	19.000	17.000	15.000	12.000	10.000	9.000
F-11000	37.000	32.000	26.000	21.000	-	-	-	-	-	-	-
F-13000	48.000	40.000	35.000	30.000	-	-	-	-	-	-	-
<b>GM</b>											
D-60	37.000	33.000	27.000	23.000	19.000	14.000	12.000	10.000	9.000	7.000	6.000
D-70	45.000	36.000	28.000	25.000	20.000	15.000	14.000	12.000	9.500	8.000	8.500
D-10	17.000	13.000	10.000	9.000	7.500	-	-	-	-	-	-
<b>MERCEDES</b>											
L 608 D	40.000	38.000	34.000	32.000	29.000	27.000	25.000	23.000	19.000	17.500	15.000
L 1113	56.000	50.000	45.000	40.000	38.000	34.000	31.000	28.000	25.000	23.000	20.000
L 1313	65.000	55.000	48.000	45.000	41.000	38.000	35.000	32.000	29.000	27.000	-
L 1513	68.000	59.000	53.000	49.000	45.000	42.000	38.000	36.000	33.000	30.000	-
L 2013	84.000	75.000	68.000	62.000	54.000	49.000	44.000	40.000	37.000	34.000	-
L 1519	76.000	64.000	58.000	52.000	47.000	41.000	37.000	34.000	-	-	-
LS 1924/A	-	-	90.000	80.000	70.000	62.000	-	-	-	-	-
LS 1929	135.000	120.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>SCANIA</b>											
L-110-38	-	-	-	-	-	-	-	-	44.000	35.000	30.000
L-110-42	-	-	-	-	-	-	-	-	55.000	50.000	40.000
L-111-42	-	-	-	105.000	95.000	85.000	75.000	70.000	60.000	60.000	-
LT-111-42	-	-	-	125.000	115.000	105.000	95.000	90.000	80.000	80.000	-
LK-140-35	-	-	-	-	-	-	75.000	60.000	50.000	-	-
LK-141-38	-	-	-	105.000	90.000	80.000	-	-	-	-	-
T-112MA	140.000	125.000	115.000	105.000	-	-	-	-	-	-	-
T-112H	145.000	130.000	120.000	110.000	-	-	-	-	-	-	-
R-112MA	140.000	125.000	115.000	105.000	-	-	-	-	-	-	-
R-112H	145.000	130.000	120.000	110.000	-	-	-	-	-	-	-
<b>VOLVO</b>											
N1020A	-	115.000	100.000	95.000	83.000	-	-	-	-	-	-
N1020G	137.000	122.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N1033	155.000	138.000	115.000	-	-	-	-	-	-	-	-
N1220	-	130.000	112.000	105.000	-	-	-	-	-	-	-
N1233	-	175.000	140.000	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOYOTA</b>											
Pick-up	29.000	26.000	23.000	20.000	17.000	15.000	13.000	12.000	11.000	10.000	9.000
Apo	27.000	24.300	22.000	18.000	14.500	12.500	11.000	10.000	9.000	8.000	7.000
Perua	33.000	30.300	27.000	23.500	20.000	18.000	16.000	14.000	12.000	10.000	9.000
<b>VOLKSWAGEN</b>											
Furgão	13.000	11.000	10.000	8.000	6.000	4.200	3.000	2.600	2.300	2.000	1.800
Kombi ST	15.000	12.000	9.000	8.000	6.500	5.500	4.500	4.000	3.500	3.000	2.700
Pick-up	16.000	12.000	8.500	6.000	4.000	3.500	3.000	2.700	2.300	2.000	1.800
Kombi diesel	16.000	10.000	8.000	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>GM</b>											
C-10 (4 cilindros)	18.000	15.000	11.000	9.000	8.000	7.000	6.000	5.500	5.000	4.500	4.000
C-10 (6 cilindros)	19.000	16.000	12.000	10.000	9.000	8.000	7.000	6.000	5.500	5.000	4.500
Varanteo LX	25.000	22.000	17.000	14.000	11.000	9.000	8.000	7.000	6.500	6.000	5.500
<b>FIAT</b>											
Fiat 147 Fiorino	11.500	10.000	8.700	7.400	6.000	-	-	-	-	-	-
Fiat 147 Panorama	13.000	11.000	9.000	7.500	6.500	-	-	-	-	-	-
Fiat 147 Furgoneta	10.000	8.000	6.500	5.500	5.000	4.200	3.500	2.700	-	-	-
Fiat 147 Pick-up	11.000	10.000	9.000	7.500	6.500	5.500	4.500	3.700	-	-	-
<b>MERCEDES*</b>											
O-355 Rod.	-	-	-	-	-	-	41.000	36.000	32.000	26.000	25.000
O-362 Rod.	-	-	-	-	-	-	34.000	30.000	25.000	23.000	20.000
O-362 Urb.	-	-	-	-	-	-	19.000	16.000	14.000	12.000	10.000
Micro Rod.	83.000	73.000	55.000	37.000	28.000	24.000	-	-	-	-	-
Micro Urb.	73.000	63.000	48.000	33.000	23.000	20.000	-	-	-	-	-
O-364/5 Rod.	115.000	100.000	88.000	76.000	70.000	60.000	-	-	-	-	-
O-364/6 Rod.	155.000	125.000	105.000	97.000	93.000	78.000	-	-	-	-	-
O-364/5 Urb.	84.000	60.000	55.000	50.000	45.000	40.000	-	-	-	-	-
LPO Urb.	88.000	76.000	73.000	68.000	38.000	26.000	-	-	-	-	-
*Plat O-364/6	170.000	155.000	135.000	115.000	100.000	60.000	70.000	60.000	50.000	40.000	30.000
*Plat O-355/6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>SCANIA</b>											
B-110/111	-	-	140.000	120.000	95.000	82.000	72.000	54.000	42.000	37.000	33.000
BR-115/116	-	-	150.000	160.000	117.000	102.000	65.000	72.000	48.000	42.000	37.000
S 112	240.000	160.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
K 112	270.000	200.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-

\*Preço médio entre encarroamento Nielson e Marcopolo.

Tabela elaborada com base em preços médios levantados em São Paulo (capital) junto a concessionários (autorizados) e mercado paralelo. \*\* Preço médio elaborado com base no mercado paulistano e de outras capitais. Os preços equivalem a veículos usados sem qualquer equipamento especial. Inclui carroceria de madeira ou 5.ª roda. Pesquisa feita entre 10 a 25 de fevereiro. Agradecemos a colaboração de (SP) Radial Diesel, Codema, Pacaembus, Comolatti, Cia. Sto. Amaro, Toyobra, Abravo, Marginal Veículos, Benevel, Uruslima, Givema (PR), Transrio (RJ)

# Assine e leia "Legislação nos

# MERCADO DE NOVOS

CAMINHÕES PESADOS											
MERCADO		ENTRE EIXO (m)	TARA (kg)	CARGA (kg)	PESOS BRUTO (kg)	3º EIXO ADAPTADO (kg)	POTÊNCIA (cv/rpm)	CAPACIDADE MÁXIMA (kg)	PNEUS	PREÇOS S/ ADAPTAÇÃO (C\$)	
FIAT DIESEL	190 H - caminhão	3,71	6,280	13 090	18 000	-	270 DIN/2 2280	50 000	1 100 x 22" 14 PR	134 053 255.	
	190 H - caminhão trator fullor com 5.ª roda aplicada	3,71	6,280	13 090	18 000	-	270 DIN/2 200	50 000	1 100 x 22" 14 PR	129 100 959.	
	190 Turbo - caminhão trator fullor com 5.ª roda completa	3,71	7,060	19 000	19 000	-	306 DIN/2 000	50 000	1 100 x 22" 14 PR Radial	153 212 850.	
MERCEDES-BENZ	L-1519/42 - chassi com cabina	4,20	5 400	9 600	15 000	22 000	215 SAE/2 200	32 000	1 000 x 20" PR 16	-	
	L-1519/48 - chassi com cabina	4,83	5 510	9 490	15 000	22 000	215 SAE/2 200	32 000	1 000 x 20" PR 16	107 116 283.	
	L-1519/51 - chassi com cabina	5,17	5 569	9 431	15 000	22 000	215 SAE/2 200	32 000	1 000 x 20" PR 16	107 819 546.	
	LK-1519/42 - chassi com cabina	4,20	5 430	9 570	15 000	22 000	215 SAE/2 200	32 000	1 000 x 20" PR 16	108 156 514.	
	LS-1519/36 - chassi com cabina (caminhão-tractor)	3,60	5 395	26 605	15 000	-	215 SAE/2 200	32 000	1 000 x 20" PR 16	-	
	LS-1519/42 - chassi com cabina (caminhão-tractor)	4,20	5 590	26 410	15 000	-	215 SAE/2 200	32 000	1 000 x 20" PR 16	109 809 839.	
	LK-2219/36 - chassi com cabina reest. tração 6x4 - freio a ar (+ 1,30)	3,60	6 120	15 440	22 000	-	215 SAE/2 200	32 000	1 000 x 20" PR 14	154 699 221.	
	L-2219/42 - chassi com cabina reest. tração 6x4 - freio a ar (+ 1,30)	4,20	6 166	15 834	22 000	-	215 SAE/2 200	32 000	1 000 x 20" PR 14	154 508 273.	
	L-2219/48 - chassi com cabina reest. tração 6x4 - freio a ar (+ 1,30)	4,83	6 210	15 790	22 000	-	215 SAE/2 200	32 000	1 000 x 20" PR 14	155 547 244.	
	LB-2219/36 - Para betoneira: tração 6x4 (+ 1,30)	3,60	6 120	15 880	22 000	-	215 SAE/2 200	32 000	1 000 x 20" PR 14	154 109 542.	
	LS-1924/36 - chassi com cabina reest. (caminhão-tractor)	3,60	6 705	33 295	15 000	-	268 SAE/2 200	40 000	1 000 x 22" PR 14	-	
	LS-1924/42 - chassi com cabina-leito (caminhão-tractor)	4,20	6 885	33 115	15 000	-	268 SAE/2 200	40 000	1 000 x 22" PR 14	-	
	LS-1924/36-A - chassi com cabina reest. (caminhão-tractor)	3,60	6 750	33 250	15 000	-	310 SAE/2 200	40 000	1 000 x 22" PR 14	-	
	LS-1924/42-A - chassi com cabina reest. (caminhão-tractor) - leito	4,20	6 930	33 070	15 000	-	310 SAE/2 200	40 000	1 000 x 22" PR 14	-	
	LS-1929/42 - chassi com cabina-leito (reestilizada)	4,20	7 035	37 550	15 000	-	310 SAE/2 200	45 000	1 100 x 22" PR 14	159 573 531.	
SAAB-SCANIA	T112 H 4 x 2 38 (A)	3,80	6 120	13 880	20 000	-	305/2 000	45 000	1 100 x 22" x 14	164 645 003.	
	T112 H 4 x 2 42 (B)	4,20	6 130	13 690	20 000	-	305/2 000	45 000	1 100 x 22" x 14	168 941 918.	
	T142 H 4 x 2 42	4,20	6 970	13 030	20 000	-	388/2 000	45 000	1 100 x 22" x 14	185 106 496.	
	T142 H 4 x 2 38	3,80	6 780	13 220	20 000	-	388/2 000	45 000	1 100 x 22" x 14	180 805 581.	
	T112 H 4 x 2 42 (Intercooler)	4,20	6 970	13 030	20 000	-	333/2 000	45 000	1 100 x 22" x 14	187 468 335.	
	T112 H 4 x 2 38 (Intercooler)	3,80	6 780	13 220	20 000	-	333/2 000	45 000	1 100 x 22" x 14	183 171 420.	
	T112 E 6 x 4 38 (A)	3,80	8 665	27 345	36 000	-	305/2 000	120 000	1 100 x 22" x 14	229 360 040.	
	T112 E 6 x 4 42 (B)	4,20	8 665	27 135	26 000	-	305/2 000	120 000	1 100 x 22" x 14	233 656 954.	
	T142 E 6 x 4 38 (A)	3,80	9 100	26 900	36 000	-	375/2 000	120 000	1 100 x 22" x 14	243 899 643.	
	T142 E 6 x 4 42 (B)	4,20	9 270	26 730	36 000	-	375/2 000	120 000	1 100 x 22" x 14	248 196 556.	
	R112 H 4 x 2 38 (B)	3,80	6 230	13 770	20 000	-	305/2 000	45 000	1 100 x 22" x 14	169 202 478.	
	R112 E 6 x 4 38 (B)	3,80	8 830	28 170	32 000	-	305/2 000	80 000	1 100 x 22" x 14	232 134 082.	
	(A) Cabina estândar, 5.ª roda completa com pára-lama, plataforma e super alimentação.										
	(B) Cabina leito, dois tanques de combustível, um de 300 e outro de 400 litros, 5.ª roda completa com pára-lama, plataforma e super alimentador.										
	VOLVO	N10 H 4x2 - cabina leito	4,10	6 371	9 129	15 500	-	275 DIN/2 200	42 000	1 100 x 22" x 14	142 450 234.
N10 XH 4x2 - cabina leito		4,10	6 561	11 939	18 500	-	275 DIN/2 200	70 000	1 100 x 22" x 14	159 276 796.	
N10 XHT 6x4 - cabina simples (B)		5,40	9 035	23 465	32 500	-	330 DIN/2 050	120 000	1 100 x 22" x 14	192 876 879.	
N12 XH 4x2 - cabina leito		4,10	6 711	11 789	18 500	-	330 DIN/2 050	70 000	1 100 x 22" x 14	173 037 549.	
N12 XHT 6x4 - cabina leito		4,20	9 358	23 142	32 500	-	330 DIN/2 050	120 000	1 100 x 22" x 14	218 047 011.	
A,B - Cabina simples, tanque 300 l, turbo, aro, ferramentas, água, óleo.											
CAMINHÕES SEMI-PESADOS											
GENERAL MOTORS	D-70 - chassi curto com cabina	3,98	3 578	9 122	12 700	18 000	142 cv/3 000 rpm	19 000	900 x 20 x 12	1 000 x 20 x 14	59 838 387.
	D-70 - chassi médio com cabina	4,43	3 632	9 068	12 700	19 000	142 cv/3 000 rpm	19 000	900 x 20 x 12	1 000 x 20 x 14	60 113 728.
	D-70 - chassi longo com cabina	5,00	3 632	9 008	12 700	19 000	142 cv/3 000 rpm	19 000	900 x 20 x 12	1 000 x 20 x 14	61 276 571.
VW CAMINHÕES	E-13 curto - (Alcool) (Chrysler 318)	3,99	3 400	9 600	13 000	20 500	156 ABNT/4 000	22 500	900 x 20 x 12	1 000 x 20 x 14	57 433 375.
	E-13 médio - (Alcool) (Chrysler 318)	4,45	3 450	9 550	13 000	20 500	156 ABNT/4 000	22 500	900 x 20 x 12	1 000 x 20 x 14	57 612 412.
	E-13 longo - (Alcool) (Chrysler 318)	5,00	3 680	9 320	13 000	20 500	156 ABNT/4 000	22 500	900 x 20 x 12	1 000 x 20 x 14	58 320 879.
	E-21	5,25 (+ 1,34)	5 974	14 526	20 500	22 000	156 ABNT/4 000	26 000	1 000 x 20 x 14	1 000 x 20 x 14	100 072 858.
	D-1400-TD - chassi cab diesel (MWM D229.6)	5,25 (+ 1,34)	6 100	14 400	20 500	21 300	123 ABNT/3 000	21 330	1 000 x 20 x 14	1 000 x 20 x 14	99 727 685.
13-130/36 - curto (MWM D229.6)	3,67	3 974	9 026	13 000	21 000	130 ABNT/3 000	21 000 (21 600)	1 000 x 20 x 14	1 000 x 20 x 14	78 525 097.	
13-130/41 - médio (MWM D229.6)	4,12	4 070	8 930	13 000	21 000	130 ABNT/3 000	21 000 (21 600)	1 000 x 20 x 14	1 000 x 20 x 14	78 768 737.	
13-130/46 - longo (MWM D229.6)	4,68	4 117	8 883	13 000	21 000	130 ABNT/3 000	21 000 (21 600)	1 000 x 20 x 14	1 000 x 20 x 14	79 692 993.	
FORD	F-13000 - chassi médio MWM	4,42	4 066	8 934	13 000	20 500	127 ABNT/2 800	20 500	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	67 575 201.
	F-13000 - chassi longo MWM	4,92	4 132	8 868	13 000	20 500	127 ABNT/2 800	20 500	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	67 898 631.
	F-13000 - chassi ultra longo MWM	5,38	4 234	8 766	13 000	20 500	127 ABNT/2 800	20 500	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	68 372 998.
	F-13000 - chassi médio Perkins	4,42	4 048	8 954	13 000	20 500	123 ABNT/3 800	20 500	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	-
	F-13000 - chassi longo Perkins	4,92	4 115	8 895	13 000	20 500	123 ABNT/3 800	20 500	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	-
	F-13000 - chassi ultra longo Perkins	5,38	4 190	8 810	13 000	20 500	123 ABNT/3 800	20 500	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	-
	F-21000 - chassi curto	4,67	5 185	15 315	20 500	-	127 ABNT/2 800	21 160	900 x 20 x 10	900 x 20 x 14	94 026 140.
	F-21000 - chassi médio	5,18	6 230	15 270	20 500	-	127 ABNT/2 800	21 160	900 x 20 x 10	900 x 20 x 14	94 467 974.
	F-21000 - chassi longo	5,79	5 276	15 224	20 500	-	127 ABNT/2 800	21 160	900 x 20 x 10	900 x 20 x 14	95 116 003.
	F-22000 - mot. MWM 6x4 ch. longo	5,79	6 000	14 500	20 500	20 500	127 ABNT/2 800	-	900 x 20 x 10	1 000 x 20 x 14	103 663 326.

# Transportes", carta quinzenal

# MERCADO DE NOVOS

CAMINHÕES SEMI-PESADOS											
MERCADO		ENTRE EIXO (m)	TARA (kg)	CARGA (kg)	PESO BRUTO (kg)	3.º EIXO ADAPTADO (kg)	POTÊNCIA (cv/rpm)	CAPACIDADE MÁXIMA (kg)	PNEUS DIANTEIROS	PNEUS TRASEIROS	PREÇOS S/ ADAPTAÇÃO (C\$)
<b>MERCEDES-BENZ</b>											
L -1313/42	- chassi com cabina	4,20	3 890	9 110	13 000	21 500	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		83 385 293,
L -1313/48	- chassi com cabina	4,83	3 960	9 040	13 000	21 500	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		84 758 054,
LK-1313/36	- chassi com cabina eixo traseiro HL-5	3,60	3 890	9 110	13 000	21 500	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		90 246 698,
LS-1313/36	- chassi com cabina eixo traseiro HL-4	3,60	3 940	17 710	13 000	21 500	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		
L -1316/42	- cabina reast. freio a ar dir. hidrául. altern.	4,20	4 015	8 985	13 000	21 500	172 SAE/2 800	22 500	900 x 20" PR 14		86 854 860,
L -1316/48	- cabina reast. freio a ar dir. hidrául. altern.	4,83	4 085	8 915	13 000	21 500	172 SAE/2 800	22 500	900 x 20" PR 14		88 203 041,
LK-1316/36	- chassi com cabina: eixo traseiro HL-5	3,60	4 015	8 985	13 000	21 500	172 SAE/2 800	22 500	900 x 20" PR 14		93 593 477,
L -1513/42	- chassi com cabina	4,20	4 295	10 705	15 000	21 650	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 16		
L -1513/48	- chassi com cabina	4,83	4 325	10 675	15 000	21 650	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 16		
L -1513/51	- chassi com cabina	5,17	4 355	10 645	15 000	21 650	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 16		89 959 389,
LK-1513/42	- chassi com cabina	4,20	4 295	10 705	15 000	21 650	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 16		101 214 484,
L -1516/42	- chassi com cabina	4,20	4 340	10 660	15 000	22 000	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 16		
L -1516/48	- chassi com cabina	4,83	4 412	10 588	15 000	22 000	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 16		92 645 844,
L -1516/51	- chassi com cabina	5,17	4 450	10 550	15 000	22 000	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 16		93 410 086,
LK-1516/42	- chassi com cabina	4,20	4 340	10 660	15 000	22 000	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 16		104 044 805,
L -2013/42	- chassi com cabina: tração 6x2	4,20	5 386	16 264	21 650	-	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		
L -2013/48	- chassi com cabina: tração 6x2	4,83	5 458	16 192	21 650	-	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		110 502 413,
L -2213/42	- chassi com cabina: tração 6x4	3,60	5 450	16 200	21 650	-	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 14		122 373 754,
L -2213/48	- chassi com cabina: tração 6x4	4,83	5 522	16 126	21 650	-	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 14		123 425 584,
LK-2213/36	- chassi com cabina: tração 6x4	3,60	5 385	16 265	21 650	-	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 14		122 591 094,
LB-2213/36	- chassi com cabina: tração 6x4	3,60	5 385	16 265	21 650	-	147 SAE/2 800	21 650	1 000 x 20" PR 14		121 868 413,
L -2216/42	- chassi com cabina: tração 6x4	4,20	5 496	16 504	22 000	-	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 14		
L -2216/48	- chassi com cabina: tração 6x4	4,83	5 568	16 432	22 000	-	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 14		127 944 990,
LK-2216/36	- chassi com cabina: tração 6x4	3,60	5 431	16 569	22 000	-	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 14		127 110 510,
LB-2216/36	- chassi com cabina: tração 6x4	3,60	5 431	16 569	22 000	-	172 SAE/2 800	22 500	1 000 x 20" PR 14		126 387 822,
LA-1313/42	- chassi com cabina:	4,20	4 190	6 735	13 000	-	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		101 088 407,
LA-1313/48	- chassi com cabina:	4,83	4 260	8 735	13 000	-	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		102 720 975,
LAK1313/36	- chassi com cabina: tração 4x4	3,60	4 190	8 670	13 000	-	147 SAE/2 800	21 650	900 x 20" PR 14		101 962 708,
<b>CAMINHÕES MÉDIOS</b>											
<b>FORD</b>											
F-11000	- chas. médio MWM	4,42	3 533	7 467	11 000	19 000	127 ABNT/2 800	19 000	900 x 20" x 10		53 867 785,
F-11000	- chas. longo MWM	4,92	3 599	7 401	11 000	19 000	127 ABNT/2 800	19 000	900 x 20" x 10		54 137 386,
F-11000	- chas. méd. Perkins inj. dir.	4,42	3 510	7 490	11 000	19 000	127 ABNT/2 800	19 000	900 x 20" x 10		-
F-11000	- ch. longo Perkins inj. dir.	4,92	3 546	7 454	11 000	19 000	127 ABNT/2 800	19 000	900 x 20" x 10		-
<b>GENERAL MOTORS</b>											
C-80	- chas. curto c/cab. gas.	3,98	2 990	8 010	11 000	18 500	151 cv/3 800	19 000	825 x 20 x 10	900 x 20 x 12	36 298 525,
C-80	- chas. médio c/cab. gas.	4,43	3 025	7 975	11 000	18 500	151 cv/3 800	19 000	825 x 20 x 10	900 x 20 x 12	36 392 471,
C-80	- chas. longo c/cab. gas.	5,00	3 210	7 790	11 000	18 500	151 cv/3 800	19 000	825 x 20 x 10	900 x 20 x 12	37 152 021,
D-80	- chas. curto Perkins c/cab.	3,98	3 300	7 700	11 000	18 500	142 cv/3 800	19 000	825 x 20 x 10	900 x 20 x 12	48 013 693,
D-80	- chas. médio c/cabo	4,43	3 350	7 650	11 000	18 500	142 cv/3 800	19 000	825 x 20 x 10	900 x 20 x 12	48 077 369,
D-80	- chas. longo Perkins c/cab.	5,00	3 525	7 575	11 000	18 500	142 cv/3 800	19 000	825 x 20 x 10	900 x 20 x 12	48 653 621,
A-80	- chas. curto c/cab. álcool	-	-	-	11 000	-	-	-	-	-	37 129 888,
A-80	- chas. médio c/cab. álcool	-	-	-	11 000	-	-	-	-	-	37 225 781,
A-80	- chas. longo c/cabo álcool	-	-	-	11 000	-	-	-	-	-	38 003 225,
D-80	- chas. médio c/cabo diesel	-	-	-	18 500	-	-	-	-	-	66 986 725,
D-80	- chas. longo c/cabo diesel	-	-	-	18 500	-	-	-	-	-	67 562 969,
<b>MERCEDES-BENZ</b>											
L -1113/42	- chassi com cabina	4,20	3 765	7 235	11 000	18 500	147 SAE/2 800	19 000	900 x 20" PR 12		71 362 739,
L -1113/48	- chassi com cabina	4,83	3 835	7 165	11 000	18 500	147 SAE/2 800	19 000	900 x 20" PR 12		72 504 412,
LK-1113/36	- chassi com cabina	3,60	3 715	7 265	11 000	18 500	147 SAE/2 800	19 000	900 x 20" PR 12		71 593 902,
<b>VW CAMINHÕES</b>											
E-11	- ch. curto (Aic. Chrys. 318)	3,99	2 970	7 880	10 850	18 500	156 ABNT/4 000	19 000	8,25 x 20" 10	9,00 x 20" x 12	41 382 026,
E-11	- ch. méd. (Aic. Chrys. 318)	4,45	3 000	7 850	10 850	18 500	156 ABNT/4 000	19 000	8,25 x 20" 10	9,00 x 20" x 12	41 414 400,
E-11	- ch. longo (Aic. Chrys. 318)	5,00	3 200	7 850	10 850	18 500	156 ABNT/4 000	19 000	8,25 x 20" 10	9,00 x 20" x 12	42 206 608,
11-130/36	- ch. curto (MWM D229,6)	3,67	3 650	7 350	11 000	19 000	130 ABNT/3 000	19 000	9,00 x 20" 12	9,00 x 20" x 12	63 713 993,
11-130/41	- ch. médio (MWM D229,6)	4,12	3 673	7 327	11 000	19 000	130 ABNT/3 000	19 000	9,00 x 20" 12	9,00 x 20" x 12	63 764 133,
11-130/48	- ch. longo (MWM D229,6)	4,69	3 920	7 880	11 000	19 000	130 ABNT/3 000	19 000	9,00 x 20" 12	9,00 x 20" x 12	67 410 500,
<b>CAMINHÕES LEVES, PICKUPS E UTILITÁRIOS</b>											
<b>AGRALE</b>											
TX 1200	- Álcool	2,80	1 670	1 200	2 870	-	90 cv a 4 200	-	6,50 x 16" x 8		32 224 500,
TX 1200	- Álcool	2,50	1 670	1 200	2 870	-	90 cv a 4 200	-	6,50 x 16" x 8		sob consulta
TX 1600	- Diesel	2,50	3 570	1 600	3 570	-	63 cv a 2 800	-	7,00 x 16" x 8		sob consulta
TX 1600	- Diesel	2,80	3 570	1 600	3 570	-	63 cv a 2 800	-	7,00 x 16" x 8		39 462 900,
<b>FIAT AUTO</b>											
Furgoneta	- Gasolina	2,225	780	420	1 200	-	57 SAE/5 800	-	145 SR 13 rad. c/cinta de aço		13 705 530,
Fiorino	- Gasolina	2,225	840	520	1 260	-	61 SAE/5 400	-	145 SR 13 rad. c/cinta de aço		17 181 200,
Pickup	- Gasolina	2,225	786	570	1 365	-	61 SAE/5 400	-	145 SR 13 rad. c/cinta de aço		17 003 310,
Furgoneta	- Álcool	2,225	780	420	1 210	-	62 SAE/5 200	420	145 SR 13 rad. c/cinta de aço		13 088 200,
Fiorino	- Álcool	2,225	840	520	1 365	-	62 SAE/5 200	520	145 SR 13 rad. c/cinta de aço		16 438 830,
Pickup	- Álcool	2,225	786	570	1 340	-	62 SAE/5 200	570	145 SR 13 rad. c/cinta de aço		16 234 890,
<b>FIAT-DIESEL</b>											
80 S/C	- com barra estabilizadora	3,00	2 440	5 360	7 800	-	112 SAE 2 400	13 000	750 x 16 x 12		50 607 212,
80 S/N	- com barra estabilizadora	3,60	2 460	5 340	7 800	-	112 SAE 2 400	13 000	750 x 16 x 12		51 209 646,
80 S/L	- com barra estabilizadora	4,17	2 480	5 320	7 800	-	112 SAE 2 400	13 000	750 x 16 x 12		51 864 629,

para empresários, técnicos,

# MERCADO DE NOVOS

CAMINHÕES LEVES, PICKUPS E UTILITÁRIOS										
MERCADO		ENTRE EIXO (m)	TARA (kg)	CARGA (kg)	PESO BRUTO (kg)	3.º EIXO ADAPTADO (kg)	POTÊNCIA (cv/rpm)	CAPACIDADE MÁXIMA (kg)	PNEUS	PREÇOS S/ ADAPTAÇÃO (Cr\$)
FORD										
F-100	- Álcool	2,05	1 610	660	2 270	-	-	-	650 x 16-6	28 609 394,
F-1000	- Diesel	2,91	2 010	1 005	3 015	-	83 ABNT/3 000	-	700 x 16-8	46 160 855,
F-2000	- motor Ford/MWM	3,41	2 095	2 010	4 105	-	83 ABNT/3 000	-	750 x 16-10	43 087 032,
F-4000	- motor Ford/MWM	4,03	2 444	3 556	6 000	-	83 ABNT/3 000	-	750 x 16-10	47 959 745,
GENERAL MOTORS										
146 NFE	- perua veraneio álcool	2,92	1 910	-	2 510	-	122 cv/4 000	-	710 x 15 x 6	38 224 707,
A-10 144 NDE	- cab. e caç. álcool	2,92	1 570	555	2 125	-	75 cv/4 200	-	710 x 15 x 6	24 304 685,
A-10 144 NFE	- cab. e caç. álcool	2,92	1 680	625	2 305	-	122 cv/4 000	-	650 x 16 x 6	24 775 213,
A-10/1000 244 NFE	- cab. e caç. álcool	3,92	1 555	1 485	3 020	-	122 cv/4 000	-	700 x 16 x 8	28 329 002,
A-10/1000 254 NFE	- chas. lg. c/caç. álcool	3,23	1 870	1 150	3 020	-	122 cv/4 000	-	700 x 16 x 8	29 347 694,
C-10 144 NEE	- chas. cab. e caç. gas.	2,92	1 000	545	2 125	-	90 cv/4 500	-	710 x 15 x 6	25 015 315,
C-10P 144 NHE	- cab. e caç. gas.	2,92	1 680	625	2 305	-	116 cv/4 000	-	650 x 16 x 8	25 407 336,
C-10/1000 244 NHE	- chas. cab. e caç. gas.	2,92	1 810	1 210	3 020	-	151 cv/3 800	-	700 x 16 x 8	29 053 003,
D-10 243 NNE	- chas. cab. e s/caç. diesel	2,92	1 665	1 355	3 020	-	78 cv/2 800	-	41 607 302,	41 607 302,
D-10 244 NNE	- chas. cab. e caç. diesel	2,92	1 870	1 150	3 020	-	90 cv/2 800	-	700 x 16 x 8	43 455 593,
D-10 254 NNE	- chas. lg. cab. e caç. diesel	3,23	1 970	1 050	3 020	-	90 cv/2 800	-	700 x 16 x 8	44 596 567,
GURGEL										
X-12 TR	- álcool	2,04	850	250	1 100	-	60 SAE 4 600	-	735 x 15" x 4	27 799 000,
X-12 Caribe	- álcool	-	-	1 050	2 100	-	60 SAE 4 600	-	-	28 876 000,
X-12 Lona	- álcool	-	-	1 050	2 100	-	-	-	-	28 876 000,
G-900	- Capota de fibra/álcool	2,20	-	1 100	-	-	-	-	-	28 125 000,
E-500 CS	- tração elétrica	1,967	-	400	-	-	10 kw/3 000-96 volts	-	175/70 SR 13 (radial)	34 533 000,
E-500 Furgão	- tração elétrica	1,967	-	400	-	-	10 kw/3 000-96 volts	-	175/70 SR 13 (radial)	43 269 000,
E-500 CD	- tração elétrica	1,967	-	400	-	-	10 kw/3 000-96 volts	-	175/70 SR 13 (radial)	43 946 000,
MERCEDES-BENZ										
L-608 D/29	- chassi com cabina	2,95	2 310	3 690	6 000	-	95 SAE 2 800	9 000	700 x 16" x 10	-
L-608 D/35	- chassi com cabina	3,50	2 475	3 975	6 000	-	95 SAE 2 800	9 000	700 x 16" x 10	49 790 029,
LO-608 D/35	- chassi c/ parede frontal e pára-brisa, para furgão integral	3,50	2 205	3 795	6 000	-	95 SAE 2 800	9 000	750 x 16" x 10	48 310 817,
LO-608 D/29	- chassi c/ parede frontal e pára-brisa, para furgão integral	2,95	2 090	3 910	6 000	-	95 SAE 2 800	9 000	750 x 16" x 10	-
PUMA										
2 T	- diesel	2,67	2 630	2 000	4 630	-	25,3 DIN/1600	2 000	750 x 16	37 791 788,
4 T	- curto - diesel	2,90	2 000	4 000	6 000	-	-	4 000	750 x 16	40 942 101,
4 T	- médio - diesel	3,40	2 000	4 000	6 000	-	-	4 000	750 x 16	42 896 541,
TOYOTA										
O J50-L	- capota de lona	2,28	1 580	700	2 000	-	94 SAE 2 800	-	650 x 16" x 6	36 497 000,
O J50 LV	- capota de aço	2,28	1 710	700	2 130	-	94 SAE 2 800	-	650 x 16" x 6	38 777 900,
O J50 LV-B	- perua de aço	2,75	1 760	1 000	2 650	-	94 SAE 2 800	-	650 x 16" x 6	48 217 200,
O J55 LP-B	- camioneta de aço	2,95	1 810	1 000	2 830	-	94 SAE 2 800	-	750 x 16" x 8	41 552 100,
O J55 LP-B3	- camioneta	2,95	1 810	1 000	2 830	-	94 SAE 2 800	-	750 x 16" x 8	39 700 400,
O J55 LP-BL	- pick-ups longa	3,35	1 754	1 000	2 940	-	94 SAE 1 800	-	750 x 16" x 8	44 011 900,
VW CAMINHÕES										
6-80	- Perkins 4.236	3,50	2 580	3 720	6 300	-	85 DIN 2 800	6 500	750 x 16" x 10	45 232 208,
6-90	- MWM D-229.4	3,50	2 635	3 720	6 355	-	91 DIN 3 000	6 500	750 x 16" x 10	50 835 258,
6-140	- álcool	3,50	-	-	-	-	-	-	-	46 851 995,
VOLKSWAGEN										
Pick-up	- sem caçamba gas.	2,40	1 225	930	2 155	-	58 SAE 4 400	-	735 x 14" x 4	20 606 481,
Pick-up	- sem caçamba diesel	2,40	1 305	1 075	2 380	-	60 SAE 4 900	-	735 x 14" x 8	33 453 903,
Pick-up	- sem caçamba álcool	2,40	1 195	2 270	1 075	-	68 SAE 4 800	-	735 x 14"	20 022 649,
Furgão	- de aço gas.	2,40	1 085	1 070	2 155	-	58 SAE 4 400	-	735 x 14" x 4	20 156 919,
Furgão	- de aço álcool	2,40	1 155	1 005	2 155	-	60 SAE 4 900	-	735 x 14"	19 624 418,
Furgão	- de aço diesel	2,40	1 035	1 075	2 380	-	68 SAE 4 800	-	735 x 14" x 8	32 375 052,
Kombi	- standard gas.	2,40	1 195	960	2 156	-	58 SAE 4 400	-	735 x 14" x 4	24 764 506,
Kombi	- standard álcool	2,40	1 190	1 005	2 155	-	68 SAE 4 800	-	735 x 14"	24 522 645,
Kombi Pick-up	- cab. dupla gas	2,40	-	-	-	-	58 SAE 4 900	-	735 x 14" x 4	25 775 317,
Kombi Pick-up	- cab. dupla diesel	2,40	-	-	-	-	58 SAE 4 900	-	735 x 14" x 4	39 267 261,
Kombi Pick-up	- cab. dupla álcool	2,40	1 195	1 075	2 270	-	68 SAE 4 800	-	735 x 14"	25 033 189,
ÔNIBUS E CHASSIS PARA ÔNIBUS										
FIAT-DIESEL										
80 OD		4,41	2 140	5 660	7 800	-	112 SAE 2 400	-	750 x 16" x 12 PR	43 877 274,
FORD										
FB 4000		4,033	2 000	4 000	6000	-	85 cv/3 000 ABNT	-	7,50 x 16" x 10	44 210 096,
MERCEDES-BENZ										
1. C/parade frontal, inclus. pára-brisa										
LO-608 D/29		2,95	2 090	3 910	6 000	-	95 SAE 2 800	-	750 x 16" x 10	-
LO-608 D/35		3,50	2 205	3 795	6 000	-	95 SAE 2 800	-	750 x 16" x 10	48 310 817,
LO-608 D/41		4,10	2 330	3 670	6 000	-	95 SAE 2 800	-	750 x 16" x 10	49 124 282,
2. C/parade frontal, sem pára-brisa										
LD-608 D/29		2,90	-	-	6 000	-	95 SAE 2 800	-	750 x 16" x 10	-
LO-608 D/35		3,50	-	-	6 000	-	95 SAE 2 800	-	750 x 16" x 10	47 780 016,
LO-608 D/41		4,10	-	-	6 000	-	95 SAE 2 800	-	750 x 16" x 10	48 593 481,
3. Chassis para ônibus										
OH-1316/51	- motor traseiro	5,17	3 990	9 210	13 200	-	172 SAE 2 800	-	900 x 20" x 14	84 692 034,
OH-1517/55	- motor traseiro	5,55	4 475	10 525	15 000	-	187 SAE 2 200	-	1 000 x 20" x 14	107 814 834,
OF-1313/51	- chassi c/ motor dianteiro	5,17	4 120	8 880	13 000	-	147 SAE 2 800	-	900 x 20" x 14	81 438 316,
OH-1313/51	- chassi c/ motor traseiro	5,17	3 935	9 285	13 200	-	147 SAE 2 800	-	900 x 20" x 14	80 765 675,
4. Ônibus monobloco										
O-364 11R	- 19 bancos duplos 352	5,55	-	-	14 500	-	147 SAE 2 800	-	900 x 20" PR 14	148 775 842,
O-364 11R	- 19 bancos duplos 355/5	5,55	-	-	14 500	-	187 SAE 2 200	-	1 000 x 22" PR 16	169 759 729,
O-364 12R	- 44 poltronas-inter. 352	5,55	-	-	13 200	-	147 SAE 2 800	-	900 x 20" PR 16	-
O-364 12R	- 44 poltronas-inter. 355/5	5,55	-	-	13 500	-	215 SAE 2 200	-	1 000 x 20" PR 16	206 584 547,
O-364 13R	- 48 poltronas 355/6	5,95	-	-	14 600	-	239 SAE 2 200	-	1 000 x 20" PR 16	214 894 849,
PUMA										
- chassi p/ ônibus diesel		-	-	-	-	-	-	-	-	38 892 566,
- chassi p/ ônibus álcool/gasolina		-	-	-	-	-	-	-	-	36 710 666,
SAAB-SCANIA										
S112-73	Standard	6,3	5 120	-	-	-	203 cv/DIN/2 200	-	1 100 x 22"	115 646 854,
S112-73	Super ar	6,3	5 120	-	-	-	305 cv/DIN/2 000	-	1 100 x 22"	127 898 515,
S112-73	Super ar	6,3	5 120	-	-	-	305 cv/DIN/2 000	-	1 100 x 22"	135 998 237,
K112-33	Standard	3,3	5 410	-	-	-	203 cv/DIN/2 200	-	1 100 x 22"	120 448 409,
K112-33	Super ar	3,3	5 410	-	-	-	305 cv/DIN/2 000	-	1 100 x 22"	133 557 766,
K112-33	Super ar	3,3	5 410	-	-	-	305 cv/DIN/2 000	-	1 100 x 22"	145 328 829,
VOLVO										
B-58E Rod.	- suspensão/ar	6,50	-	-	-	-	250 cv/DIN/2 200	-	1 100 x 22" x 16	139 508 608,
B-58E Urbano	- suspensão/ar	6,50	-	-	-	-	250 cv/DIN/2 200	-	1 100 x 22" x 16	138 474 251,
B-58E Urbano	- articulado/ar	6,50	-	-	-	-	250 cv/DIN/2 200	-	1 100 x 22" x 16	266 401 174,
B-58E Rod.	- c/ 3.º eixo	6,50	-	-	-	-	250 cv/DIN/2 200	-	1 200 x 22" x 16	181 171 319,

advogados e administradores,

# MERCADO

## PREÇOS DE CARROÇARIAS (\*)

### LINHA PESADA (SEMI-REBOQUES)

#### CARGA SECA(\*\*)

- de 3 Eixos = Cr\$ 60.217.000,

- de 2 Eixos = Cr\$ 49.307.000,

#### GRANELEIROS<sup>(1)(\*\*)</sup>

- de 3 Eixos = Cr\$ 70.156.000,

- de 2 Eixos = Cr\$ 57.079.000,

#### BASCULANTES(\*\*)

- de 3 Eixos - 25 m<sup>3</sup> = Cr\$ 81.330.000,

- de 2 Eixos - 20 m<sup>3</sup> = Cr\$ 69.828.000,

#### FURGÕES CARGA GERAL<sup>(3)(\*\*)</sup>

- de 3 Eixos = Cr\$ 83.617.000,

- de 2 Eixos = Cr\$ 71.468.000,

#### CARREGA TUE<sup>(3)(\*\*)</sup>

- de 2 Eixos p/ <sup>(4)</sup> toneladas

Plataforma rebaixada 6,00 x 2,80 = Cr\$ 61.883.000,

- de 3 Eixos p/ 40 toneladas

Plataforma rebaixada 6,00 x 2,80 = Cr\$ 79.470.000,

- de 3 Eixos p/ 60 toneladas

Plataforma rebaixada 6,00 x 3,00 = Cr\$ 96.783.000,

#### EXTENSÍVEL(\*\*)

- de 2 Eixos de 12,36 p/ 18,36 m = Cr\$ 66.674.000,

- de 3 Eixos de 13,80 p/ 22,00 m = Cr\$ 80.973.000,

#### TANQUES<sup>(4)</sup>

- de 3 Eixos - Cap. 30.000 l = Cr\$ 80.478.000,

- de 3 Eixos - Cap. 28.000 l = Cr\$ 79.343.000,

- de 3 Eixos - Cap. 25.000 l = Cr\$ 77.651.000,

- de 2 Eixos - Cap. 22.000 l = Cr\$ 60.276.000,

### LINHA LEVE

#### TERCEIRO EIXO<sup>(5)(\*\*)</sup>

- Caminhões Médios = Cr\$ 18.332.000.

#### CAÇAMBAS BASCULANTES<sup>(6)</sup>

- de 5 m<sup>3</sup> - 1 Pistão = Cr\$ 14.167.000,

- de 10 m<sup>3</sup> - 2 Pistões = Cr\$ 21.169.000,

#### FURGÕES CARGA GERAL<sup>(7)</sup>

- de 4,20 x 2,20 x 2,00 = Cr\$ 11.867.000,

- de 6,00 x 2,60 x 2,40 = Cr\$ 16.791.000,

- de 7,00 x 2,60 x 2,60 = Cr\$ 22.004.000,

- de 8,00 x 2,60 x 2,60 = Cr\$ 23.824.000.

(\*) Preços médios praticados até Fev/85 pelos filiados da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos para o Transporte Rodoviário.

A variação de preços entre os fabricantes oscila de 5 a 10%.

(\*\*) Sem pneus, (1) para areia e brita (2) duralumínio (3) sem dolly (4) p/ cargas líquidas (5) balancim (instalado) (6) areia e brita; baixa pressão; ação direta, sem tomada de força (7) em duralumínio e instalado sobre chassis.

Fonte: ANFIR.

## PREÇOS DE PNEUS

Medida	Novo	Recauch.	Rec. (Q)	Rec. (F)
650-16	201.800	88.400	-	-
700-16	284.600	113.100	98.600	-
750-16	338.400	137.400	119.200	-
825-20	530.500	205.800	178.800	291.200
900-20	786.400	261.600	227.300	291.200
1000-20	884.500	312.800	272.100	305.600
1100-22	1.098.300	372.000	323.400	338.400

### Borrachudos

650-16	232.900	97.300	-	-
700-16	309.200	124.400	105.700	-
750-16	390.500	151.000	131.000	-
825-20	670.300	226.400	196.800	292.800
900-20	822.700	287.700	249.900	292.800
1000-20	1.017.500	344.200	299.500	321.600
1100-22	1.263.000	409.300	355.100	384.000

### Radiais

145R13	127.300	64.600	-	-
700R16	386.000	-	-	-
750R16	471.900	-	-	318.400
900R20	1.161.000	367.300	-	318.400
1000R20	1.287.500	426.800	-	335.200
1100R22	1.566.900	538.600	-	367.200

\* Preços médios praticados até 25/02/85 pelos filiados à Associação Bras. dos Revendedores de Pneus e Assoc. das Empr. de Recauchutagem de Pneus e Ban dag. Preços válidos para compra à vista, no mercado paulistano. Rec. (Q) = Recapagem a quente; Rec. (F) = Recapagem a frio.

# PRODUÇÃO

## PRODUÇÃO

### PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

MODELOS	PRODUÇÃO		VENDAS	
	Jan-84	Jan-85	1984-1985	Jan-85
<b>Cam. Pesados</b>	<b>427</b>	<b>565</b>	<b>126.375</b>	<b>476</b>
Fiat 180/190	51	35	22.004	13
Fiat 210	-	-	28.665	-
MB 1519/2219	41	40	20.396	27
MB 1924/2624	102	84	4.294	87
MB 1418/1929	-	-	819	-
Scania	148	251	44.230	199
Volvo	85	155	5.967	150
<b>Cam. Semi-Pesados</b>	<b>923</b>	<b>1.320</b>	<b>192.399</b>	<b>1.198</b>
CB 900/950	-	-	11.608	-
GM D-70 Perkins	8	4	6.348	10
GM D-70 DDAB	-	-	644	-
Fiat 130/140	-	-	9.129	-
Ford 13.000	57	89	16.222	59
Ford 19/21000	1	9	2.274	4
MB 1313/1513	648	929	109.732	828
MB 2013/2213	113	103	28.914	89
VW 13	96	166	7.528	168
<b>Cam. Med. Diesel</b>	<b>844</b>	<b>707</b>	<b>496.676</b>	<b>664</b>
CB 700/750	-	-	14.888	-
Ford 1117/2.000	77	193	76.830	174
GM D-60 Perkins	71	2	73.449	14
GM D-60 DDAB	-	-	19.036	-
MB 1113	423	411	308.575	386
VW 11	73	101	3.898	90
<b>Cam. Med. Gas.</b>	<b>93</b>	<b>2</b>	<b>332.498</b>	<b>5</b>
CB 700	-	-	6.763	-
Ford F-600	-	-	119.122	-
GM C-60	93	2	206.613	5
<b>Cam. Leves</b>	<b>1.046</b>	<b>2.100</b>	<b>240.927</b>	<b>1.600</b>
CB 400 Gas.	-	-	4.992	-
CB 400 Die.	-	-	9.634	-
Fiat 70/80	-	17	6.824	4
Ford 4000	504	1.080	127.990	862
MB 608	341	518	82.140	497
Ford 2000	52	48	5.215	37
VW 1400	149	437	4.132	400
<b>Ônibus</b>	<b>408</b>	<b>468</b>	<b>157.585</b>	<b>466</b>
Fiat 130	-	-	2.684	-
MB Chassis	272	292	91.101	276
MB Monobloco	84	101	51.751	104
Scania	27	50	9.661	52
Volvo	25	25	2.388	34
<b>Camion. Carga</b>	<b>5.767</b>	<b>4.954</b>	<b>913.679</b>	<b>4.847</b>
CB D-100	-	-	2.648	-
Fiat Pick-up	1.133	549	50.643	553
Ford F-75	-	-	179.013	-
Ford F-100	482	225	115.245	197
GM C-10 gas.	14	1	267.080	3
GM C-10 die.	821	7	76.894	153
Toyota Pick-up	185	228	30.408	173
Volks Pick-up	202	207	76.900	201
Ford F-1000	1.027	1.336	43.246	1.153
GM C-10 álcool	488	7	20.652	83
Ford Pampa	960	1.262	27.535	1.185
Saveiro	333	729	18.121	739
Chevy 500	122	403	5.294	407
<b>Utilitários</b>	<b>104</b>	<b>130</b>	<b>238.608</b>	<b>134</b>
Ford	-	-	215.581	-
Gurgel	75	107	14.967	107
Toyota	29	23	8.060	27
<b>Camion. Passag.</b>	<b>6.963</b>	<b>9.321</b>	<b>3.042.161</b>	<b>8.545</b>
Automóveis	42.035	52.333	8.733.067	43.822
<b>Total Geral</b>	<b>58.410</b>	<b>71.900</b>	<b>14.473.975</b>	<b>81.917</b>

## CARROÇARIAS PARA ÔNIBUS

### Produção e Vendas Janeiro 85

EMPRESA ASSOCIADA	CARROÇARIAS PRODUZIDAS						TOTAL GERAL
	URBANAS	RDDOVIARIAS	INTERMUNICIPAIS	MICROS	ESPECIAIS	TRÔLEBUS	
EMPRESAS	JAN	JAN	JAN	JAN	JAN	JAN	JAN
CAIO	172	-	-	-	28	-	200
CAIO NORTE	05	-	-	-	-	-	05
MARCOPOLO	04	87	-	-	-	-	91
EUIZÁRIO	32	-	-	-	37	-	69
CONDOR	07	-	01	-	-	-	08
NIELSON	-	-	72	-	-	-	72
TOTAL GERAL POR TIPOS	220	159	01	85	-	-	445
EXPORTAÇÃO	01	05	-	-	-	-	06

Fonte: Fabus

com a mesma qualidade de TM.

Em nossa última edição (n.º 252, de JAN 85) saíram erroneamente publicadas inúmeros preços do "Mercado de Novos", que não condiziam com a realidade. Por este motivo, estamos publicando os números corretos, referentes àquele período.

## MERCADO DE NOVOS

CAMINHÕES SEMI-PESADOS		Onde se lê	Leia-se
<b>MERCEDES-BENZ</b>			
L - 1313/42	- chassi com cabina	40 439 967	71 575 360,00
L - 1313/48	- chassi com cabina	41 105 724	72 753 694,00
LK-1313/36	- chassi com cabina eixo traseiro HL-5	43 767 591	77 464 977,00
LS-1313/36	- chassi com cabina eixo traseiro HL-4	41 328 806	-
L - 1316/42	- cabina reest. /freio a ar dir. hidrául. altern.	42 122 628	74 553 527,00
L - 1316/48	- cabina reest. /freio a ar dir. hidrául. altern.	42 776 465	75 710 765,00
LK-1316/36	- chassi com cabina: eixo traseiro HL-5	45 390 702	80 337 748,00
L - 1513/42	- chassi com cabina	42 518 995	-
L - 1513/48	- chassi com cabina	43 270 330	-
L - 1513/51	- chassi com cabina	43 647 653	77 141 694,00
LK-1513/42	- chassi com cabina	49 086 718	86 879 386,00
L - 1516/42	- chassi com cabina	44 193 112	-
L - 1516/48	- chassi com cabina	44 931 122	79 524 329,00
L - 1516/51	- chassi com cabina	45 301 762	80 180 331,00
LK-1516/42	- chassi com cabina	50 459 358	89 308 845,00
L - 2013/42	- chassi com cabina: tração 6x2	51 123 061	-
L - 2013/48	- chassi com cabina: tração 6x2	53 591 151	94 851 857,00
L - 2213/42	- chassi com cabina: tração 6x4	62 121 276	109 948 464,00
L - 2213/48	- chassi com cabina: tração 6x4	62 655 222	110 894 505,00
LK-2213/36	- chassi com cabina: tração 6x4	62 231 605	110 144 738,00
LB-2213/36	- chassi com cabina: tração 6x4	61 864 747	109 495 429,00
L - 2216/42	- chassi com cabina: tração 6x4	64 415 495	-
L - 2216/48	- chassi com cabina: tração 6x4	64 949 434	114 955 069,00
LK-2216/36	- chassi com cabina: tração 6x4	64 525 823	114 205 310,00
LB-2216/36	- chassi com cabina: tração 6x4	64 158 959	113 655 994,00
LA-1313/42	- chassi com cabina	48 986 774	86 702 494,00
LA-1313/48	- chassi com cabina	49 817 331	88 172 517,00
LAK1313/36	- chassi com cabina: tração 4x4	49 448 589	87 521 638,00
<b>CAMINHÕES MÉDIOS</b>			
<b>FORD</b>			
F-11000	- chas. médio MWM	25 806 691	46 841 552,00
F-11000	- chas. longo MWM	25 935 850	47 075 988,00
F-11000	- chas. méd. Perkin inj. dir.	24 626 888	-
F-11000	- ch. longo Perkins inj. dir.	24 748 979	-
<b>GENERAL MOTORS</b>			
C-60	- chas. curto c/cab. gas.	18 416 677	32 701 374,00
C-60	- chas. médio c/cab. gas.	18 464 311	32 785 956,00
C-60	- chas. longo c/cabo gas.	18 949 712	33 470 289,00
D-60	- chas. curto Perkins c/cab.	24 360 567	43 255 579,00
D-60	- chas. médio c/cabo	24 392 874	43 312 945,00
D-60	- chas. longo Perkins c/cab.	24 685 246	43 832 095,00
A-60	- chas. curto c/cab. álcool	18 838 381	33 450 169,00
A-60	- chas. médio c/cab. álcool	18 987 136	33 536 740,00
A-60	- chas. longo c/cabo álcool	19 281 585	34 237 140,00
D-80	- chas. médio c/cabo diesel	33 986 859	60 348 400,00
D-80	- chas. longo c/cabo diesel	34 278 227	60 867 500,00
<b>MERCEDES-BENZ</b>			
L - 1113/42	- chassi com cabina	34 608 302	61 255 571,00
L - 1113/48	- chassi com cabina	35 162 987	62 235 546,00
LK-1113/36	- chassi com cabina	34 721 410	61 453 993,00

## CAMINHÕES LEVES, PICKUPS E UTILITÁRIOS

<b>AGRALE</b>			
TX 1200	- Álcool	16 117 200	25 443 000,00
TX 1200	- Álcool	-	-
TX 1600	- Diesel	16 117 200	25 443 000,00
TX 1600	- Diesel	19 737 520	34 616 000,00
<b>FORD</b>			
F-100	- Álcool	14 245 179	24 675 849,00
F-1000	- Diesel	24 682 663	40 429 691,00
F-2000	- motor Ford MWM	21 774 031	37 707 988,00
F-4000	- motor Ford MWM	22 976 298	41 704 126,00
<b>GENERAL MOTORS</b>			
146 NFE	- perua veraneio álcool	18 988 772	33 530 445,00
A-10 144 NDE	- cab. e caç. álcool	12 215 440	21 319 898,00
A-10P 144 NFE	- cab. e caç. álcool	12 455 159	21 732 643,00
A-10/1000 244 NFE	- cab. e caç. álcool	14 265 697	24 850 002,00
A-10/1000 254 NFE	- chas. lg. c/caç. álcool	14 784 687	25 743 591,00
C-10 144 NEE	- chas. cab. e caç. gas.	12 577 483	21 943 259,00
C10P 144 HNE	- cab. e caç. gas.	12 777 204	22 287 137,00
C-10/1000 244 NHE	- chas. cab. e caç. gas.	14 634 552	25 485 090,00
D-10 243 NNE	- chas. cab. e caç. diesel	21 197 548	36 497 633,00
D-10 244 NNE	- chas. cab. e caç. diesel	22 139 192	38 118 941,00
D-10 254 NNE	- chas. lg. cab. e caç. diesel	22 720 481	39 119 796,00
<b>MERCEDES-BENZ</b>			
L-608 D/25	- chassi com cabina	25 041 246	44 320 910,00
L-608 D/35	- chassi com cabina	25 343 505	44 855 683,00
LO-508 D/35	- chassi c/parede frontal e pára-brisa, para furgão integral	23 585 214	41 743 853,00
LO-608 D/29	- chassi c/parede frontal e pára-brisa, para furgão integral	23 296 951	-
<b>PUMA</b>			
4 T	- diesel	10 901 360	33 150 691,00
4 T	- curto - diesel	20 476 972	35 914 124,00
4 T	- médio - diesel	21 454 475	37 628 545,00
<b>VOLKSWAGEN</b>			
Pick-up	- sem caçamba gas.	11 504 913	18 075 860,00
Pick-up	- sem caçamba diesel	18 425 178	17 563 727,00
Pick-up	- sem caçamba álcool	11 190 134	29 345 529,00
Furgão	- de aço gás	10 448 616	17 681 508,00
Furgão	- de aço álcool	10 172 495	17 214 402,00
Furgão	- de aço diesel	16 954 202	28 399 168,00
Kombi	- standard gas.	12 363 066	20 775 592,00
Kombi	- standard álcool	12 242 421	20 572 689,00
Kombi Pick-up	- cab. dupla gás	13 363 179	22 609 927,00
Kombi Pick-up	- cab. dupla diesel	30 565 941	34 444 965,00
Kombi Pick-up	- cab. dupla álcool	12 978 315	21 958 938,00
<b>ÔNIBUS E CHASSIS PARA ÔNIBUS</b>			
<b>FORD</b>			
FB 4000		21 179 937	38 443 561,00
<b>MERCEDES-BENZ</b>			
1. C/parede frontal, inclus. pára-brisa			
LO-608 D/29		23 296 951	-
LO-608 D/35		23 585 214	41 743 853,00
LO-608 D/41		23 978 039	42 439 121,00
2. C/parede frontal, sem pára-brisa			
LO-608 D/29		23 040 624	-
LO-608 D/35		23 328 887	41 290 178,00
LO-608 D/41		23 721 712	41 985 446,00
3. Chassis para ônibus			
OH-1318/51	- motor traseiro	41 932 854	75 617 887,00
OH-1517/55	- motor traseiro	54 368 583	96 263 245,00
OF-1313/51	- chassi c/motor dianteiro	39 326 941	69 685 398,00
OH-1313/51	- chassi c/motor traseiro	39 952 152	72 112 210,00
4. Ônibus monobloco			
O-364 11R	- 19 bancos duplos 352	68 263 680	127 158 839,00
O-364 11R	- 19 bancos duplos 355/5	77 891 839	145 093 785,00
O-364 12R	- 44 poltronas-inter. 352	63 597 816	-
O-364 12R	- 44 poltronas-inter. 355/5	94 788 384	176 567 989,00
O-364 13R	- 48 poltronas-inter. 355/6	98 601 448	183 670 812,00
<b>PUMA</b>			
- chassi p/ ônibus diesel		19 451 909	34 116 286,00
- chassi p/ ônibus álcool/gasolina		18 360 643	32 202 339,00
<b>SAAB-SCANIA</b>			
S112-73	- Standard	61 027 475	101 444 608,00
S112-73	- super mola	67 387 204	112 016 245,00
S112-73	- super ar	71 450 387	118 770 384,00
K112-33	- standard	63 561 282	105 656 499,00
K112-33	- super mola	69 921 011	116 228 135,00
K112-33	- super ar	76 904 008	127 835 815,00

## LISTA DE SUGESTÃO DE PREÇOS - SERVIÇOS DE RETIFICAÇÃO DE MOTORES À DIESEL

Fevereiro/85

USINAGEM = 89.700 p/h Mão-de-Obra = 50.900 p/h	PERKINS 4.236	M.W.M. D.229/4	MERC. BENZ OM 314	KOMBI Diesel	MERC. BENZ OM 352	PERKINS 6.357	PERKINS 6.358	M.W.M. D.229/6	MERC. BENZ OM 355/5	MERC. BENZ DM 355/6	SAAB SCANIA	FIAT 190-H
<b>BLOCO</b>												
- plainar à base superior	45.000	45.000	45.000	66.400	89.700	89.700	89.700	89.700	179.400	179.400	269.000	269.000
- encamizar cilindros, retificar e brunir	246.700	246.700	246.700	213.400	314.000	314.000	314.000	314.000	941.700	1.166.000	-	-
- retificar e brunir cilindros	112.200	112.200	112.200	104.900	134.500	134.500	134.500	134.500	269.000	358.800	-	-
- embuchar e mandrilhar buchas do comando	-	-	67.400	-	89.700	89.700	89.700	89.700	179.400	179.400	179.400	179.400
- rebaxar capas	67.400	67.400	67.400	38.700	89.700	89.700	89.700	89.700	134.500	179.400	179.400	179.400
- mandrilhar alojamento das bronzinas de mancais	112.200	112.200	112.200	90.600	134.500	179.400	179.400	179.400	269.000	358.800	358.800	358.800
- adaptar meia lua no mancal	-	-	45.000	-	45.000	-	-	-	-	-	-	-
- testar hidráulicamente	50.900	50.900	50.900	24.400	50.000	50.900	50.900	50.900	102.000	102.000	102.000	102.000
<b>BIELAS</b>												
- teste em magnaflux	45.000	45.000	45.000	-	45.000	45.000	45.000	45.000	89.700	89.700	89.700	89.700
- retificar alojamentos	179.400	179.400	134.500	66.400	179.400	224.300	224.300	224.300	224.300	269.000	448.500	448.500
- embuchar e mandrilhar buchas, armar e alinhar	112.200	112.000	112.000	72.900	157.100	157.100	157.100	157.100	179.400	224.300	224.300	224.300
<b>MÃO-DE-OBRA</b>												
- desmontagem	127.500	127.500	127.500	100.700	152.900	152.900	152.900	152.900	305.700	305.700	305.700	305.700
- montagem do motor parcial	407.400	407.400	407.400	318.100	509.300	509.300	509.300	509.300	764.200	764.200	764.200	764.200
- montagem do motor completo com funcionamento	865.900	865.900	865.900	675.500	1.018.700	1.120.600	1.120.600	1.120.600	1.527.400	1.782.700	1.782.700	1.782.700
- teste em dinamômetro	179.400	179.400	179.400	269.000	269.000	269.000	269.000	269.000	358.800	358.800	358.800	358.800
- retirar e colocar motor no veículo	509.300	509.300	611.300	248.800	509.300	611.300	611.300	611.300	1.527.400	1.527.400	815.000	686.500
<b>RETIFICA COMPLETA COM</b>	<b>6.775.000</b>	<b>6.892.000</b>	<b>5.854.000</b>	<b>3.981.000</b>	<b>7.442.000</b>	<b>7.061.000</b>	<b>8.158.000</b>	<b>8.136.000</b>	<b>16.661.000</b>	<b>18.156.000</b>	<b>14.762.000</b>	<b>19.127.000</b>

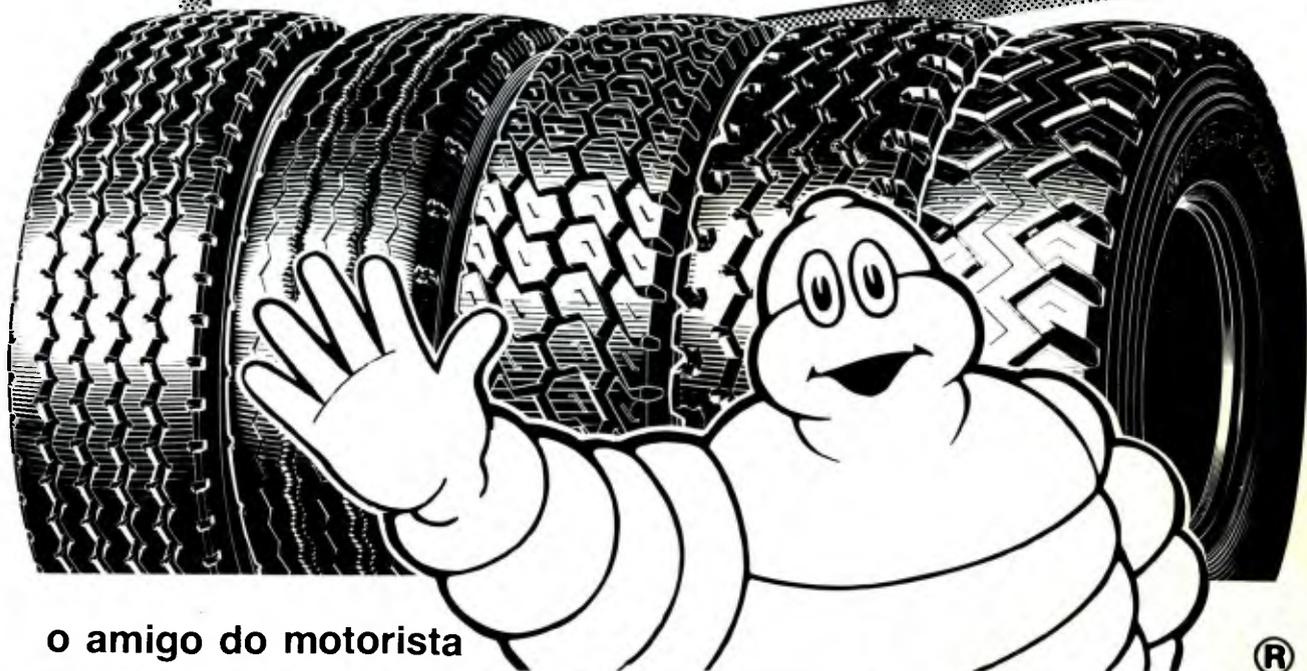
NOS PREÇOS DE USINAGEM NÃO ESTÁ INCLuíDO O FORNECIMENTO DE PEÇAS (CAMISA, GUIAS, BUCHAS, ETC.)

ESTE É O SIMBOLO  
DA QUALIDADE E DO  
ATENDIMENTO.

**MICHELIN**

**5 vezes  
melhor!**

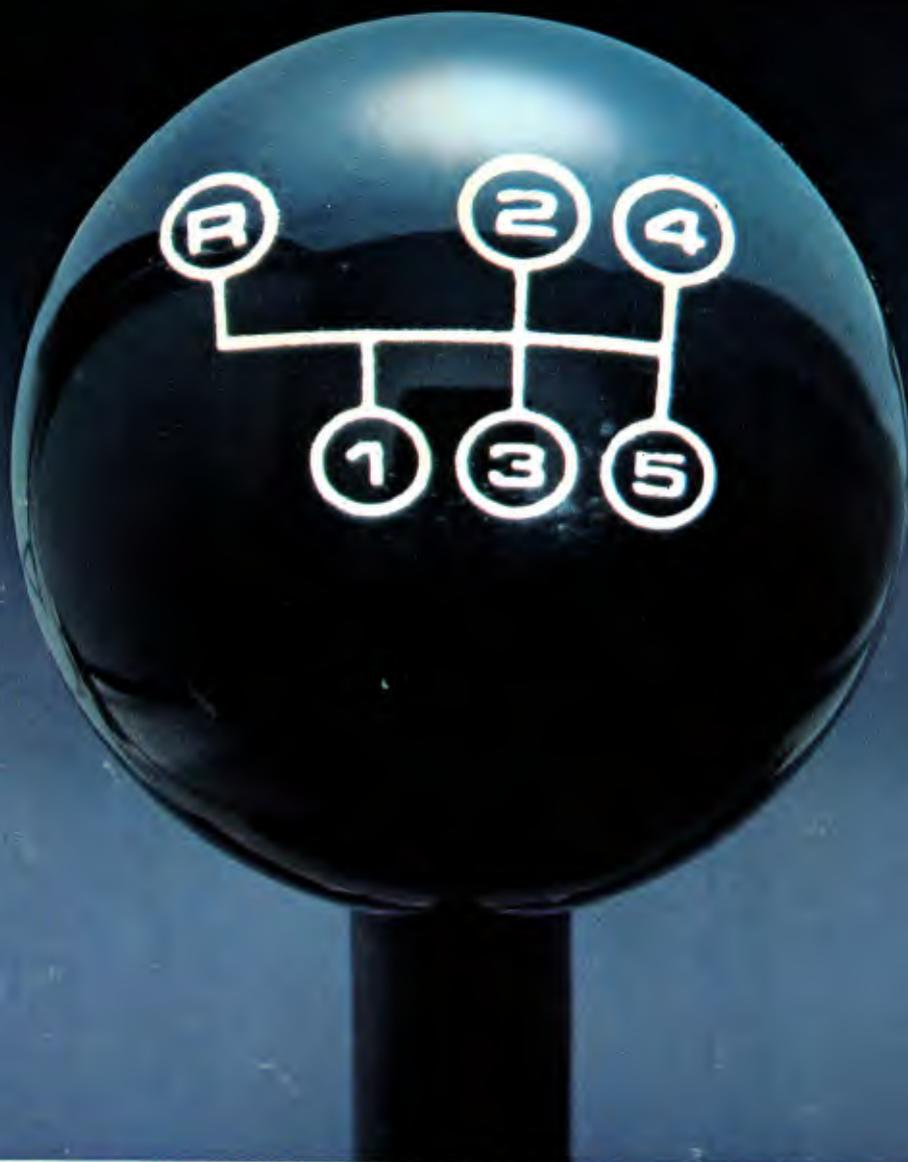
1. **MAIS QUALIDADE** - Feito pelo inventor e primeiro fabricante de pneus radiais do mundo.
2. **MAIS QUILOMETRAGEM** - Mais rendimento seja qual for o caso. Michelin só fabrica pneus radiais.
3. **MAIS ECONOMIA** - O pneu Michelin consome menos combustível.
4. **MAIS RESULTADOS** - 5 tipos diferentes cada um bem adaptado ao seu trabalho.
5. **MAIS ATENDIMENTO** - É distribuído por especialistas que também conhecem há muito o seu veículo.



o amigo do motorista

**MICHELIN** <sup>®</sup>

**Com a assessoria da Mercedes-Benz  
fica quase tão fácil dirigir uma frota  
quanto dirigir um caminhão.**



**V**ocê que dirige uma frota sabe que a todo momento é preciso escolher caminhos.

Com a assessoria da Mercedes-Benz do seu lado, fica bem mais fácil encontrar a direção certa. E atingir mais rápido os melhores níveis de rentabilidade.

**Sua boa estrela acompanha você.  
Desde a escolha dos veículos até a  
manutenção da frota.**

A experiência mundial da Mercedes-Benz brilha para você o tempo todo. E das mais diversas maneiras: orientando na escolha dos veículos mais adequados à sua carga, fazendo análises de desempenho em condições reais de trabalho e com o seu acompanhamento, orientando no controle dos custos operacionais, estudando a forma mais racional de renovar a sua frota,

oferecendo sistemas que facilitem a sua administração e a sua manutenção, elaborando projetos de oficinas e treinando mecânicos e motoristas. Tudo com a maior eficiência.

Contando com uma assessoria que é uma mão na roda, além da possibilidade de escolher o veículo de alta qualidade mais adequado ao seu tipo de serviço e que tem a melhor assistência em todo o Brasil, fica mais fácil dirigir o seu negócio.

É por isso que frotista Mercedes-Benz sempre põe o pé na estrada com mais segurança.

**Fale com o seu Concessionário Mercedes-Benz. Ele tem uma estrela para a sua frota, em forma de veículos e serviços da mais alta qualidade.**

**Voce não só compra um veículo  
você ganha uma estrela**



**Mercedes-Benz**