

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - Nº 324 - ANO 28 - FEVEREIRO 1991 - Cr\$ 700,00


Editora TM Ltda



*Ford testa
cabina leito
em Tatuí-SP*

**OS SEGREDOS
DAS
MONTADORAS**

Os impactos
do novo pacote
e da guerra
do Golfo



Sr. Walmir Carvalho Oliveira, Gerente Div. Manutenção da Viação Itapemirim S.A.

“Nossos motores estão com Sabó Série Durax. E não abrem.”

Depois de desenvolver a nova linha de juntas Série Durax, com o mais avançado material para juntas de cabeçotes, o carbono, a Sabó pegou a estrada.

A Viação Itapemirim S.A. foi uma das primeiras empresas a abrir os motores Mercedes Benz de seus ônibus e caminhões para Sabó Série Durax.

Foi um teste e tanto.

Rodando até 800.000 km, nenhum motor apresentou qualquer caso de vazamento ou queima da junta.

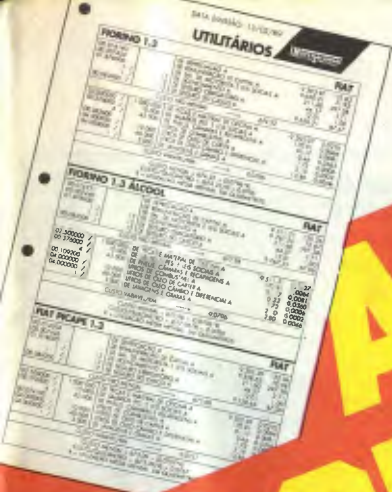
Com altíssima tecnologia e grande facilidade de manuseio, Sabó Série Durax comprovou a perfeita vedação dos cabeçotes, mostrou que não precisa de reaperto, permite a rápida dissipação do calor e suporta temperaturas acima do normal.

Faça como a Itapemirim: feche com a nova linha de juntas Sabó Série Durax.

Sabó Série Durax. Junta mais.

Disponível para motores MBB OM 352/352-A/355-5 e 355-6.

SABÓ
Tecnologia da perfeição.



O CONTROLE ASSUMA

TM
OPERACIONAL/
CUSTOS & CONTROLES

é um serviço exclusivo da Editora
TM. É um sistema técnico, composto de
planilhas de custos, individualizadas por categoria
de veículo e seus modelos, especialmente desenvolvidas
para quem utiliza ou faz transporte como contratante, transportador
comercial ou operador de frota própria. Basta saber quantos quilômetros
o veículo rodou, para saber exatamente quanto ele custa para a empresa. Por

quilômetro ou mensalmente. Assim, simples e prático.

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

TM OPERACIONAL
CUSTOS & CONTROLES

FAÇA JÁ SUA ASSINATURA

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

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

Assim, o custo total por mim contratado é (nº de opções escolhidas) _____ x 240 BTN's = _____

Para tanto, estou escolhendo a seguinte forma de pagamento:

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

Empresa _____ Quero recibo: _____

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

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Nome de quem assina: _____ Cargo que ocupa _____

Ramo de atividade _____ Telefone: _____ Telex: _____

Envie meus exemplares para: Endereço da Empresa Endereço Particular

Endereço _____ Bairro _____

CEP _____ Cidade _____ Estado _____

Data _____ Carimbo e Assinatura _____

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

GRÁTIS!

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



Editora **TM** Ltda

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

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

Fax: (011)571-5869 - São Paulo-SP

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

CARTÃO RESPOSTA

Não é necessário selar

O selo será pago por
EDITORA TM LTDA

05999 São Paulo - SP.

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Carmen Lígia Torres

Walter de Sousa

Reinaldo de Andrade (Caderno S. Paulo)

Colaboradores Autônomos

Marco Piquini (Londres) Antonio Arnaldo Rhormes (Pesquisa) Lourenço Fraguas (Brasília) Orides Canton (Porto Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte)

Fotógrafo

Paulo Igarashi

Colaboradores Autônomos

Julienne Coimbra (Brasília)

César Lima (Rio de Janeiro)

Vânia Coimbra (Londres)

Luís Roberto da Silva (Brasília)

Chefe de Arte

Alexandre Henrique Batista

Secretário Editorial

Sérgio Figueiró

Assessor Econômico

Jorge Miguel dos Santos

Documentação

Angela Maria Tomazelli

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga

Rua Cadete, 209

Fone: (011) 825-3255 - São Paulo - SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo

Carlos F. Soares Jr.

Roberto Lucchesi Jr.

Coordenadora

Sandra Ribeiro de Miranda Sanches

Representantes**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Conselheiro Laurindo, 825 - conjunto 704

CEP 80060 - Fone (041) 222-1766

Curitiba - PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações

Ivano CasaGrande

R. Gonçalves Ledo, 118

Fones: (0512) 24-9749 / 24-5855

Telex 511917

90160 - Porto Alegre - RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LÓBRA - Maia

Direta, Comércio

e Distribuição Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) Cr\$ 10 140,00

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso Cr\$ 700,00. Em

estoque apenas as últimas edições.

Dispensada de emissão de documentação fiscal, conforme R.E. Proc. DRT. 1 nº 14.498/85 de 06/12/85.

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação

Circulação: 21 000 exemplares

Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos e Documentos sob nº 705 em 23/03/1963; última averbação nº 26 394 em 20/07/1988.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente as mesmas de Transporte Moderno. Uma publicação de

Editora TM Ltda.

Rua Vieira Fazenda, nº 72

CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

Fone: **575-1304**

(Linha seqüencial)

Fax (011) 571-5869

Telex (011) 35247

C.G.C. 53 995 544/0001-05 Inscrição Estadual

Filiada à ANATEC e à AREMD

Circula em marco de 1991

transporte

MODERNOANO 28 - N.º 324 - Fevereiro 1991
ISSN N.º 0103-1058 - Cr\$ 700,00

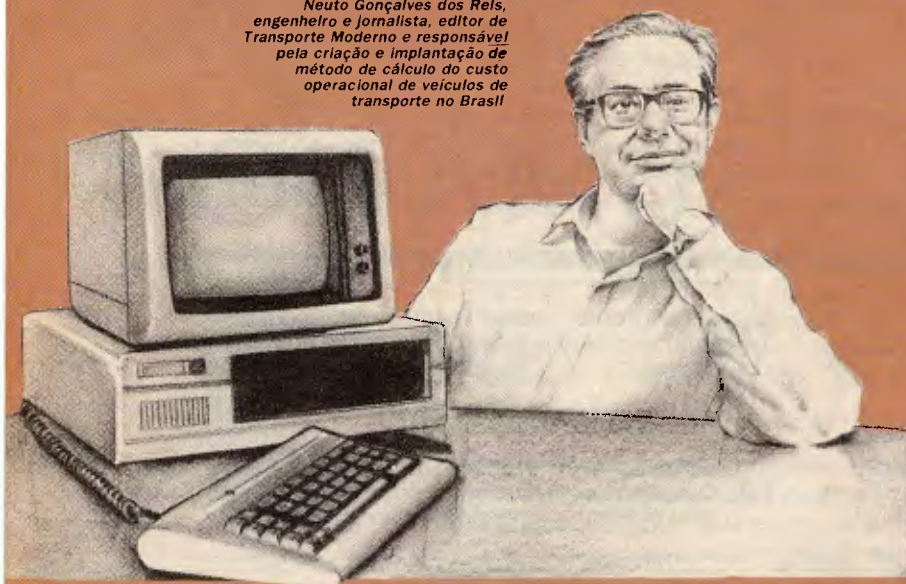
SUMÁRIO

LANÇAMENTOS**14****Os segredos que as montadoras escondem**
Embora prefiram desmentir ou silenciar, as fábricas de caminhões terão novidades este ano**POLUIÇÃO****18****Uma lei contra o barulho dos motores**
O país poderá ganhar brevemente uma legislação para combater a poluição sonora dos veículos**TERMINAL****21****Empresa privada entra nos terminais**
Graças à iniciativa de um grupo paulista, Belém está ganhando um arrojado terminal público**REGULAMENTOS****24****Desregulamentação dá os primeiros passos**
O governo liquida os cartéis siderúrgicos e de combustíveis e promete medidas semelhantes para outros setores dos transportes**LUFTHANSA****28****Lufthansa investe para aumentar agilidade**
A maior empresa de carga aérea do mundo busca maior rapidez no seu transporte porta a porta**CRISE ECONÔMICA****32****A guerra e o congelamento já fazem vítimas**
O contingenciamento do consumo do diesel e o 'tarifaço' de janeiro caem com um Scud sobre as cabeças dos transportadores de carga**MANUTENÇÃO****36****Manutenção: inovando nas horas de aperto**
Frotistas organizados mostram como administrar oficinas mecânicas nos momentos de crise**SEÇÕES***Neuto Escreve - 5 Cartas - 6 Atualidades - 7 Atualidades Internacional - 12 Mercado de Novos - 40 Mercados de Usados - 43 Carroçarias - 46 Produção - 47 Custos - 48 Entrevista 49*

Capa: Foto Paulo Igarashi

TM OPERACIONAL/ CONSULTORIA. A MELHOR RESPOSTA PARA AS DÚVIDAS DE MERCADO.

Neuto Gonçalves dos Reis,
engenheiro e jornalista, editor de
Transporte Moderno e responsável
pela criação e implantação de
método de cálculo do custo
operacional de veículos de
transporte no Brasil



Economia de mercado. Esta é a nova palavra-chave da economia brasileira. E isto significa, basicamente, disputar o mercado com melhores serviços e preços mais baixos.

Portanto, a partir de agora, a sobrevivência e o sucesso de cada empresa vai depender da estratégia por ela adotada. E, para entrar em sintonia com esta nova realidade, as empresas terão que buscar, urgentemente, sua modernização; eficiência operacional; desburocratização; treinamento funcional e otimização de resultados. Principalmente na área de transporte comercial de cargas e passageiros, onde, o controle dos custos internos pode representar um ganho significativo em termos de lucratividade.

Para chegar a isso, você pode contar,

desde já, com a ajuda de um novo e forte aliado: **TM OPERACIONAL/ CONSULTORIA.**

TM OPERACIONAL/ CONSULTORIA é o resultado de toda a experiência acumulada pela equipe técnica da **Revista Transporte Moderno**, capitaneada por Neuto Gonçalves dos Reis, em 27 anos de trabalho e atuação junto ao setor de transporte comercial de cargas e passageiros.

Durante todo esse tempo, a equipe técnica de **Transporte Moderno** viveu e aprendeu muito sobre o transporte brasileiro. Viu os principais problemas, as experiências vitoriosas, os erros e os acertos. Participou ativamente do desenvolvimento do transporte comercial, atuando de forma prática e efetiva, não só com um trabalho jornalístico sério e de alto nível, mas também com pesquisas, palestras, seminários e a implantação do cálculo de custo operacional para as frotas comerciais. Tudo isso resultou na criação, a partir de 88, dos sistemas **TM OPERACIONAL**, inicialmente com custos e controles, posteriormente com seminários, cursos e agora, a consultoria.

Enfim, **Transporte Moderno** acumulou um conhecimento único, que a partir de agora vai estar ao alcance de sua empresa por meio da **TM OPERACIONAL/ CONSULTORIA.**

Veja algumas das áreas de atuação da **TM OPERACIONAL/ CONSULTORIA.**

- **FRETES** — Montagem e atualização de tabelas de fretes, individualizadas por empresa e por tipo de carga transportada; reajustes e renovações de contratos.
- **CONTROLES** — Sistemáticas de apuração, cálculo e controle dos custos de transferência, administrativos e terminais.
- **FROTAS** — Estudos de dimensionamento, seleção e renovação de frotas.
- **CURSOS IN HOUSE** — Custos operacionais; custos operacionais mais formação de fretes; cuidados na operação de pneus; treinamento de borracheiros e motoristas; etc.

Agora você já sabe.

Para encontrar o caminho da eficiência e do lucro, procure alguém do ramo.

Procure a
**TM OPERACIONAL/
CONSULTORIA.**

TM OPERACIONAL CONSULTORIA

Informe-se já: Fone (011) 575-1304 — Fax (011) 571-5869 — Telex (11) 35247



NEUTO

ESCREVE

Uma taxa legal?

Criada pela Lei nº 8 155, de 28 de dezembro de 1990, a taxa de conservação rodoviária não despertou reações tão adversas quanto as provocadas pelo seu antecessor, o falecido selo-pedágio.

Implacável com o selo, a chamada 'grande imprensa' praticamente tem ignorado, até agora, o novo tributo. Embora a lei ainda não tenha sido regulamentada (o prazo para tanto é de 45 dias) e muito menos entrado em vigor (isso só acontecerá em março), pelo menos por enquanto não se registram contestações políticas ou jurídicas à medida.

A difícil convivência com estradas esburacadas parece ter convencido a maioria dos transportadores e proprietários de automóveis de que sai mais barato financiar a recuperação das rodovias do que arcar com os custos adicionais de manutenção e combustível e com os riscos de acidentes provocados pela falta de conservação.

Mesmo a maior taxação dos veículos a diesel poderá ser absorvida sem maiores traumas. Embora associações e sindicatos de transportadores acusem a determinação de inflacionária, trata-se de critério tecnicamente defensável. A adoção de um percentual (aplicado sobre os preços dos combustíveis) ou mesmo de um valor único

por litro não refletiria o desgaste provocado no pavimento pelos diferentes tipos de veículos. Enquanto um utilitário de dois eixos e 1 t, por exemplo, pode desenvolver 10 km com 1 l de gasolina, um caminhão de 15 t, com os mesmos dois eixos, rende cerca de 3,5 km/l. No primeiro caso, a solicitação sobre o pavimento não passa de 10 t.km/l; no segundo, chega a 52,5 t.km/l.

A redução da resistência pode ser atribuída em parte à disposição do governo de driblar a inconstitucionalidade e os problemas operacionais que inviabilizaram o selo-pedágio. Recolhida pelas distribuidoras de combustível, a taxa de conservação será mais fácil de fiscalizar e terá custos de arrecadação bem menores.

Proporcional ao consumo do veículo, a nova taxa procurou respeitar o princípio da divisibilidade. Fugiu também da vinculação ao preço dos combustíveis e procurou refletir o rateio do custo de conservação, restauração, gerenciamento, controle de tráfego e pesagens nas rodovias federais, estimado em cerca de US\$ 1 bilhão por ano. Lembre-se também que a cobrança de serviços públicos é permitida pela Constituição.

Outra preocupação foi a de escapar da bitributação, evitando-se a adoção de critérios de cálculo semelhantes ao do IPVA, como o ano de fabricação e o número de eixos do veículo.

Apesar de tantos cuidados, não é preciso ser jurista para perceber que a legalidade do novo tributo é, no mínimo, discutível. A taxa de conservação recria, na prática, com outra roupagem, o malfadado selo-pedágio, considerado bitributação pelos tribunais. E seu critério de cobrança continua se baseando no tipo de veículo e no tipo de combustível, da mesma forma que o IPVA.

O mais grave é que a arrecadação não resultará proporcional ao uso dos veículos, como se pretendia, pois muitos deles não trafegam (ou trafegam pouco) pelas rodovias federais. O próprio legislador admite essa possibilidade ao conceder isenção aos ônibus urbanos. Como é que ficam os caminhões e automóveis na mesma situação? Afinal, todos os proprietários de veículos não são iguais perante a lei?

PS - Este editorial já estava sendo impresso quando o Supremo Tribunal Federal suspendeu liminarmente a cobrança da Taxa de Conservação Rodoviária.

Bomtour discorda da decisão do júri

Com respeito à matéria intitulada "Visual leve da Vip arrebatou prêmio", publicada na página 14 de TM nº 321, novembro de 1990, gostaríamos de manifestar nossa discordância quanto aos critérios de avaliação do júri nos seguintes pontos:

1. É desrespeitoso a qualquer participante de concursos de qualquer natureza a classificação de 'desempenho menos ruim' ao trabalho apresentado. A média de 6,22 pontos (primeira colocada na categoria e quinta na classificação geral) é então atribuída a que critério? Como um júri pode posicionar-se 'tecnicamente' quando classifica nesses termos uma empresa? Podemos então intuir que os critérios cognitivos do júri são ruins?
2. Os senhores jurados devem viver num ambiente altamente sombrio. A sua acusação de 'poluição visual disseminada e ausência de beleza...', 'excesso de detalhes...', demonstra a falta de conhecimento desses senhores quanto ao contexto no qual está inserido o veículo: uma terra plena de sol e praias, como a Bahia. É a ignorância definitiva do setor em que operamos: o turismo.

A nossa incompreensão quanto a esses critérios é reforçada na mesma matéria na página 17, numa entrevista com o engenheiro Alan Cannel, um especialista, quando ele afirma que "é muito comum as empresas de turismo pintarem as traseiras de tons escuros", o que não é o nosso

caso. Segundo a reportagem, o técnico aconselha a utilização de cores vivas, exatamente como fez a Bomtour.

Seria ocioso destacar aqui as inúmeras contradições do júri. A nossa conclusão não é a de uma empresa que não galgou a premiação (...), e sim de surpresa com a grosseria da classificação e a insensibilidade e intolerância do júri quanto a aspectos regionais que tornaram a Bomtour um símbolo de programação visual bonita, moderna e de grande aceitação no mercado em que ela convive.

Desejamos mais sorte a TM na escolha dos jurados, da próxima vez. E fica um recado: nem sempre um empresário sério, um homem de caráter, é a pessoa ideal para julgar aspectos que exijam sensibilidade. A criatividade acaba substituída pela austeridade do labor diário.

ÉDER FIGUEIREDO
Diretor da Bomtour
Salvador-BA

O júri responde:

Realmente, a expressão 'menos ruim' pode ter sido uma interpretação editorial pouco elegante. Mas reflète, na sua essência, o desnível constatado pelo júri entre as categorias de carga e passageiros. Esta tendência, aliás, não é nova e se repetiu com regularidade nos últimos anos.

O júri reafirma a opinião de que a pintura da Bomtour contém excesso de elementos, fato que a torna um tanto 'poluída'. E aproveita para esclarecer que seu julgamento se atém exclusivamente à adequação formal da pintura.

De fato, a Bomtour não infringe nenhum dos preceitos de segurança apresentados pelo técnico Alan Cannel na reportagem.

Tanto a redação de TM quanto o Sr. Figueiredo cometem um erro conceitual ao afirmarem que a Bomtour ficaria em quinto lugar, se houvesse um placar geral. A verdade, especialmente neste caso, é que não se podem comparar as notas de duas categorias. O 'clima' de acirrada disputa entre um grande número de bons candidatos do setor de cargas levou o júri a ser parcimonioso nas notas. Já no setor de ônibus, onde só estavam sendo avaliadas duas empresas, prevaleceu uma maior generosidade.

Nota da redação:

Seria uma grande satisfação se a Bomtour continuasse prestigiando esta nossa tradicional iniciativa. Afinal, não será o resultado de um concurso, por mais consagrado que seja, que irá diminuir o sucesso da empresa.

Sobre os votos de 'mais sorte na escolha dos jurados', esclarecemos que os publicitários, designers e empresários que compõem o júri são profissionais respeitados em suas áreas. Muitos deles colaboram há bastante tempo com o concurso e esta é a primeira reclamação que recebemos em 23 anos. Reconhecemos que o júri tem sido bastante rigoroso e que isso pode até espantar alguns concorrentes em potencial. Mas é evidente que tal rigor valoriza os vencedores e que a soberania do júri deve ser preservada. Por tudo isso, embora atenta a sugestões que possam aprimorar o julgamento, a revista não tem planos para alterar radicalmente seu corpo de jurados ou influir em suas decisões.

Desejo assinar a revista TRANSPORTE MODERNO por um ano. Sei que receberei 12 exemplares por apenas 80 BTNs.

NOME _____
 ENDEREÇO _____
 CIDADE _____
 CEP _____ ESTADO _____ FONE _____
 EMPRESA _____
 RAMO DE ATIVIDADE _____
 CGC _____ INSC. EST. _____
 DATA _____ ASSINATURA _____

NÃO MANDE DINHEIRO AGORA

REDIBILIDADE

sf - Qualidade daquilo que é crível, credível, acreditável.

Não é por acaso que TRANSPORTE MODERNO é a revista líder do seu segmento. Foi uma posição conquistada em 27 anos de muito trabalho e dedicação. Por isso, TRANSPORTE MODERNO é a melhor opção de informação para o setor de transporte comercial em todas as modalidades. E, a informação confiável é o melhor instrumento para quem precisa tomar decisões. Faça sua assinatura de TRANSPORTE MODERNO e comprove.

A fórmula do sucesso tem muitos ingredientes. Certamente a credibilidade é um deles.



Rua Vieira Fazenda, 72 - V. Mariana
 CEP 04117 - Tel.: (011) 575-1304 (Seqüencial)
 TELEX (11) 35247 - São Paulo - SP

Com a Constituição na mão e nada mais



Arneiro: CTC não é competência nossa

Estrito cumprimento da lei foi o argumento central da Secretaria de Transportes do Rio de Janeiro (RJ) para a desativação da CTC — Companhia de Transporte Coletivo, que integra também a Serve, de propriedade do governo do Estado, e responsável pelo transporte municipal de cerca de 1% dos 7 milhões de passageiros diários que circulam pela capital carioca, nas cidades de Campos e de Niterói.

Denisar Arneiro, titular da secretaria do governo Moreira Franco, já tinha a intenção de desincumbir o Estado da tarefa de transporte municipal desde que assumiu a pasta em maio de 1990. A desativação foi concretizada em 17 de fevereiro de 1991.

Para ele, a Constituição é clara, em seu artigo 30, parágrafo 5º, quando responsabiliza o município pelo transporte local. “Não tinha sentido o Estado gastar Cr\$ 250 milhões ao mês para manter a companhia e seus 4 039 funcionários em um serviço que não é de nossa competência”, afirma.

As linhas, com exceção daquelas operadas pelos bondes, para Santa Tereza, foram restituídas às respectivas prefeituras envolvidas e repassadas para a iniciativa privada, já que nenhuma delas se dispôs a mantê-las em uma empresa municipal. Arneiro fez questão de frisar que apenas as linhas estavam sendo oferecidas para as prefeituras. “Elas fica-

riam com os ônibus que quisessem e com os funcionários que escolhessem”, afirmou. E completou: “As companhias continuam existindo juridicamente, e seu patrimônio será preservado”.

Os funcionários ficaram à disposição da Secretaria das Administrações para posteriores remanejamentos. Dos 434 ônibus, segundo Arneiro, apenas oitenta estavam rodando, assim mesmo em péssimas condições.

Alugam-se paletes para distribuição de carga

A padronização das medidas onde paletes em 1 m de frente por 1,2 m de profundidade estabelecida pelo IPT há seis meses e o exemplo bem-sucedido da Chep, empresa inglesa, motivaram a Vantine & Associados e a Canozo Madeiras a formarem a SPED — Sistema Paletizado de Expedição e Distribuição, uma empresa especializada em locação de paletes para distribuição de cargas.

A tradição, no Brasil, é o uso de paletes apenas para estocagem, com paletes próprios. A distribuição nunca foi paletizada. Segundo José Geraldo Vantine, a SPED, da qual é um dos sócios, quer implantar uma nova mentalidade, que trará grandes vantagens financeiras e operacionais aos usuários. “Ninguém precisará mais imobilizar capital em paletes para distribuição”, diz Vantine, ressaltando que a preços entre Cr\$ 200 e



Vantine: 4 mil paletes à disposição

Cr\$ 300, estabelecidos por unidade e período, a SPED entrega os paletes aos usuários em qualquer lugar do país, resgatando-os depois.

Para iniciar o negócio, a SPED conta com 4 mil paletes, e Vantine explica que por ser a Canozo uma das maiores fabricantes do equipamento no Brasil, ela pode, em prazo muito curto, aumentar a quantidade de material disponível de acordo com a demanda. No futuro, a idéia é criar um grau de intercambialidade entre os usuários que descarte a necessidade de resgatar os estrados. “Os paletes passariam de um usuário ao outro sem ter de retornar à sua origem”, diz.

Ilegal o IAPAS sobre frete-carreteiro

A contribuição previdenciária de 20% sobre os pagamentos feitos a autônomos e sobre as retiradas pró-labore dos sócios das empresas é indevida. A opinião é do tributarista Brasil Pinhal Pereira Salomão, de Ribeirão Preto (SP). Para Salomão, a lei federal nº 7 787/1990, que fixou a contribuição em 20%, é inconstitucional, pois o artigo 195 da Constituição só permite a tributação previdenciária sobre a folha de salários.

Cabe, portanto, segundo o tributarista, ação judicial para sustar o recolhimento e obter devolução do que foi recolhido até hoje. As empresas que tomaram tal providência foram vitoriosas na primeira instância.

O presidente do Sindetrans — Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de Ribeirão Preto, Wilson Piccolo Soares, anunciou a intenção de iniciar um litisconsórcio junto à Justiça Federal contra o INSS — Instituto Nacional de Seguridade Social. Estima-se que, desde setembro, quando a lei entrou em vigor, as 1 500 transportadoras com sede na base territorial do Sindetrans (75 municípios) já recolheu Cr\$ 3,5 bilhões de impostos.

Transporte público terá cinco eventos

A ANTP — Associação Nacional de Transportes Públicos está divulgando seu calendário de eventos para 1991:

□ O encontro mais importante será o 8º Congresso Nacional de Transportes Públicos, programado para 18 a 21 de junho no Centro de Convenções de Fortaleza (CE);

□ Em março, a entidade realiza em Natal (RN) o IV Encontro Norte/Nordeste de Transportes Públicos e o II Encontro Norte/Nordeste de Transportes nas Cidades de Porte Médio;

□ Com a participação de duzentos técnicos de 42 cidades, a entidade promove em junho, em Campinas, o V Encontro do Órgão de Gerência de Transporte Coletivo;

□ No mês de agosto, será a vez de São Paulo sediar o Seminário de Integração — Perspectivas e Desafios;

□ Com a participação de quatrocentos técnicos de 63 países e 450 técnicos brasileiros, será realizado, em setembro, também em São Paulo, o Codatu V.

CNT já funciona na casa nova

A CNT — Confederação Nacional dos Transportes já está funcionando em seu novo prédio em Brasília, no SAS Quadra 06, lote 03, inaugurado em 5 de fevereiro de 1991. Com 8 357,70 m² de área construída e batizado de



Foto: Divulgação

Os onze andares do edifício Camilo Cola: 5,771 milhões de BTNFs consumidos

Edifício Camilo Cola, o prédio, de onze andares, consumiu 5,771 milhões de BTNF, ao valor de 31 de janeiro.

No primeiro pavimento e mezanino funciona a CNT e nos outros andares estão abrigados: CNI — Confederação Nacional da Indústria, NTC, Rodonal, Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Distrito Federal, e mais as empresas Viplan, Pássaro Marrom, Cocais Empreendimentos Imobiliários e Viação Itapemirim.

Qualidade pesa mais que a tarifa

“O importante não é ter transporte gratuito, mas transporte eficiente.” Esta frase sintetiza a posição do Instituto de Engenharia sobre o projeto de ‘tarifa zero’, rejeitado pela Câmara Municipal de São Paulo. Pesquisas revelam que a população dá mais importância à qualidade dos serviços.

Segundo o IE, o prejuízo maior

para a população, principalmente a de baixa renda, seria ter transporte de graça mas que não funcionasse. Por isso, mais do que reduzir a tarifa, minimizar as horas improdutivas do usuário constitui ‘obrigação primária da administração pública’.

De acordo com o instituto, a tarifa gratuita consumiria US\$ 2 bilhões por ano, fora o déficit anual da CMTC, avaliado em US\$ 400 milhões. Com esses recursos, seria possível construir uma linha completa de metrô de 20 km por ano. Isso “pode significar um benefício incomparavelmente maior para a população, além de gerar riquezas, empregos e benefícios indiretos”, afirma o relatório.

O IE questiona também a política de socialização dos serviços públicos. “Se transporte, escola, tratamento médico, medicamentos e creches são gratuitos para todos, por que não o fornecimento de água, energia, alimentos, habitação e lazer?”, indaga.

PISCA

■ Com o case ‘Caminhões NL’, a Volvo conquistou o Top de Marketing 1990, concedido pela seção do Paraná da ADVB — Associação Brasileira de Dirigentes de Vendas. Lançada em abril de 1989, a nova linha de caminhões permitiu à empresa aumentar sua participação no mercado pesado dos tradicionais 23 para 27, 7% em 1990.

■ “Como montar o custo operacional da frota de veículos da sua empresa”

é o curso que a Playsooma Assessoria e Treinamento voltará a promover em São Paulo em 1991, nos dias 29 e 30 de março, 26 e 27 de julho e 25 e 26 de outubro. O apresentador é o engenheiro José Carlos Marques, gerente da Divisão de Engenharia de Transportes da Eletropaulo e professor do Senac-Prodemp, Idort e Setcesp. Informações: tel. (011)572-1669.

■ A Sudivel, em Santa Catarina, e

a Intermedium, no Mato Grosso do Sul, são os dois novos representantes da CAIO.

■ O programa de treinamento do IMAM — Instituto de Movimentação e Armazenagem de Materiais para 1991 prevê quatro cursos na área de logística e distribuição e seis na área de movimentação e armazenagem. Informações pelo telefone: (011)285-6188.

ONDE ESTÁ A QUALIDADE DO PRODUTO NACIONAL?

Nossa indústria tem superado todos os desafios e, hoje, exporta seus produtos para os cinco continentes, além de vestir, abrigar e dar conforto a 150 milhões de brasileiros.

Agora, a palavra de ordem é perseguir o máximo de qualidade naquilo que produzimos, para conquistarmos melhor qualidade de vida.

E a indústria brasileira sabe onde encontrar o parceiro certo para assinar seus produtos com qualidade total.

Chapecó testa o furgão Multivan

Operando cerca de cem unidades de distribuição espalhadas pelo país, a Chapecó inicia este mês testes de sessenta dias com o furgão Multivan/Agralle equipado com computador de bordo.

Antes mesmo de qualquer resultado, o assessor de Logística Fernando Sanches destaca o baixo custo operacional, a boa capacidade de carga (2,5 t), as portas pantográficas e o design moderno como os maiores atrativos do veículo.



Computador de bordo e baixos custos

Mayer investe em informática e pessoal

Para tornar a empresa mais ágil e proporcionar melhor serviço aos clientes, a Transportadora Mayer, de Porto Alegre-RS (frota de 120 caminhões e faturamento de US\$ 20 milhões em 1990), inicia em 1991 um programa de investimento e modernização nas

Fotos: Divulgação



Mayer, investindo pesado para fazer jus ao slogan

áreas de informática, treinamento de pessoal, operação e ampliação de mercado.

A empresa vai aplicar nos próximos dois anos US\$ 450 mil na implantação de um sistema de redes heterogêneas com processamento descentralizado. Todas as 48 casas da transportadora serão informatizadas.

Na área operacional, a Mayer está desenvolvendo novos roteiros para diminuir o manuseio de cargas, acelerar o prazo de entrega ao destinatário final e reduzir custos. A estratégia inclui o objetivo permanente de alcançar índice zero de falhas (a empresa não sabe informar o índice atual).

Para aumentar o grau de profissionalização, a transportadora está treinando todos os seus funcionários através de cursos e seminários internos organizados pelo seu setor de recursos humanos e ministrados em cada filial.

Apesar da queda do volume de cargas, do enxugamento do quadro de pessoal de cerca de mil para oitocentos funcionários e de uma ociosidade de 30%, a Mayer vem mantendo seu plano de expansão. Desde janeiro de 1990, a empresa transpôs a fronteira gaúcha e passou a atender também aos Estados de Santa Catarina e Paraná. Depois de montar filiais em Curitiba e Londrina, pretende instalar outras quatro no Estado este ano.

Locadoras fazem feira em São Paulo

Entre 12 e 15 de junho, São Paulo recebe os participantes do II Conauto — Convenção e Salão Nacional das Empresas Locadoras de Auto-Veículos. O setor reúne quinhentas empresas (das quais 230 filiadas à ABLA — Associação Brasileira de Locadoras de Auto-Veículos), trabalha com cerca de 50 mil veículos e gera 9 mil empregos diretos. A promoção é da Metro Quadrado Produções e Empreendimentos Ltda.

Informações: tel. (011)283-4311.

Plano Collor faz estragos na imprensa

Foi suspensa no final de dezembro a circulação da *Revistur*, publicação do Sinfret — Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros por Fretamento no Estado de São Paulo. O último exemplar impresso foi o de julho/setembro 90. A *Revistur* chegou a promover em outubro, paralelamente ao último Salão do Automóvel, o Salão do Ônibus.

Também deixou de circular, a partir do final do ano, a revista de veículos *HP*.

PESSOAL

■ O administrador de empresas Odilon Del Debbio, 45 anos, é o novo diretor de Finanças da Scania. Ex-professor de Contabilidade da FMU, Del Debbio está na empresa desde 1984, sempre na área financeira.

■ A nova Diretoria de Operações de Peças e Acessórios da Autolatina será ocupada pelo libanês naturalizado Michel Macklouf, 53 anos. Na Ford desde o ano de 1958, Macklouf



transferiu-se para a Volkswagen em 1957 e ocupava, antes da promoção, o cargo de diretor assistente de Peças e Acessórios, Administração e Vendas para Exportação da Autolatina.

■ Tomou posse em dezembro o novo presidente da Acav — Associação Brasileira de Distribuidores Volkswagen Caminhões, o advogado João Alves Netto, 45 anos (foto). A entidade reúne 141 concessionárias.



SENAI: MÃO-DE-OBRA PARA PRODUTOS DE QUALIDADE!



Em 770 unidades de ensino e pesquisa distribuídas por todo o país, o SENAI forma profissionais de qualidade para toda a indústria nacional.
São mais de 1.200.000 brasileiros que levam, a cada ano, técnicas e conhecimentos para ajudar nossa indústria a melhorar, cada vez mais, a qualidade total dos nossos produtos.

SISTEMA CNI ■
senai
um parceiro certo para
a qualidade industrial.

INTERNACIONAL

Dois eixos direcionais melhoram manobras

O fabricante de eixos Multidrive, da Inglaterra, lançou o primeiro tanque-contêiner cujo eixo semi-reboque é trator e pode ser esterçado. Com o sistema, chamado MTL-33, o conjunto caminhão-tanque (de 27 000 l) tem diâmetro de giro de 16,7 m, cerca de 10% menor que um tanque articulado comum e 30% mais que um caminhão-tanque rígido. Ele foi planejado para entregas em zonas rurais (onde as condições das estradas não são boas), mas pode também apresentar vantagens na zona urbana, onde sua maior manobrabilidade pode significar maior rapidez em entregas. O MTL-33 pode ser adaptado a qualquer tipo de trailer e também em caçambas rígidas (basculantes etc.).



O novo tanque é compacto e versátil

Sheffield planeja ônibus com vantagens de bonde

South Yorkshire Transport, empresa de transporte coletivo municipal de Sheffield (Inglaterra), bolou um sistema para aumentar a frequência e a capacidade de seus ônibus em 25%. A SYT vai construir corredores nas principais artérias da cidade levantando



Fotos: Divulgação

Ônibus agora andarão nos trilhos

do uma guia de 20 cm de altura a 2,5 m de distância da calçada. Os ônibus trarão um eixo suplementar, montado à frente do eixo dianteiro com rodinhas de borracha na horizontal que guiarão o veículo dentro do corredor. O sistema foi batizado de *Guided Busway*. Faixas de ônibus, diz a SYT, requerem mais espaço e não são respeitadas por outros veículos. O *Guided Busway* é de rápida implementação, não requer mudanças substanciais na infraestrutura urbana e custa pouco.

IBM vai ajudar Aeroflot com sistema de reservas

A IBM americana concordou em princípio em oferecer à companhia aérea estatal Aeroflot (a maior empresa de aviação do mundo) um sistema computadorizado para o serviço de reservas-emissões de bilhetes. O sistema será compatível com os programas Gálileo e Amadeus usados na Europa e possibilitará à Aeroflot sua integração efetiva à aviação comercial do continente.

Allied-Signal compra divisões da Valeo

A Allied Signal Automotive adquiriu as divisões de materiais de fricção da Valeo na França e Espanha. As duas formarão uma nova divisão, que passará a se chamar Bendix Friction Materials Europe. O grupo já opera as empresas Friction Materials Division (EUA), Certifields Brakes (Canadá), Jurid Werbe (Alemanha), Jurid Iberica (Espanha) e Bendix



Mintex (Austrália). No Brasil, o grupo está representado pela Jurid do Brasil. Com fábrica em Sorocaba (SP), a Jurid fornece produtos para o mercado de reposição com a marca Bendix e lonas e pastilhas para as montadoras.

Renault AE Magnun eleito "Caminhão do Ano"

A diferente linha AE Magnun de caminhões pesados da Renault francesa (TM n.º 319) ganhou o título de "Caminhão do Ano" na Europa. Sua principal virtude é separar o módulo mecânico da cabina, permitindo amplo espaço interno e conforto. Por ser alto (3,8 m de altura), ele dá ao motorista ampla visão à frente, aumentando a segurança. O AE vem com motores de 380 e 500 HP. Jean-Pierre Capron, chefe executivo da Renault, diz que o AE veio para chamar a atenção. "Operadores que não usavam caminhões Renault estão comprando o AE e 50% das encomendas vêm de fora da França."



Mais espaço e visão panorâmica