

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 250 - NOVEMBRO 1984 - CR\$ 2.200,00


Editora TMI Ltda.

**Aumenta a
importância da boa
recauchutagem**

**Começou o RTB,
um registro
fácil e rápido**



**O eficiente transporte
de produtos cítricos**

A TRANSVALE ESCOLHEU O QUE DE MELHOR EXISTE NO MERCADO DE TRANSPORTES.



transvale

TRANSPORTE DE CARGAS E ENCOMENDAS LTDA.

ETC - PR - 09 2 032002 3
MATRIZ - CURITIBA - PR. Terminal de Cargas - Rua AT, 31 n.º 15 - Fone PABX 248-7574
CGC - 82.800.467/0001-90 Telex - 041 - 8370

À
Volkswagen Caminhões
São Bernardo do Campo - SP
Prezados Senhores:

Temos notado que, nos últimos tempos, grandes e conceituadas empresas têm incorporado os caminhões Volkswagen em suas frotas, e a Transvale, que sempre primou em acompanhar as evoluções tecnológicas, não poderia ficar para trás.

Nossa principal atividade é a distribuição de medicamentos para os estados do Paraná e Santa Catarina.

Além disso, distribuimos outras linhas de produtos considerados nobres, tais como perfumarias, discos, artigos de tocador, tecidos e produtos alimentícios.

Essas operações exigem uma pontualidade britânica, através de veículos que cumpram a missão sem maiores problemas.

Nesse sentido, a Transvale tem cumprido à risca todas as suas obrigações.

Dessa forma, ao incorporar os caminhões Volkswagen em nossa frota, ganhamos importantes colaboradores que vieram para somar, graças à sua reconhecida tecnologia mundialmente consagrada.

Eles têm correspondido sob todos os aspectos às necessidades da Transvale.

Tudo neles se soma e, dessa soma, colhemos os melhores frutos, que são: desempenho, manobrabilidade, resistência, conforto para dirigir e uma grande economia.

Por todas essas razões, uma empresa moderna como a nossa não poderia ficar sem a participação dos já consagrados caminhões Volkswagen.

Atenciosamente

Gilberto Francio
Gilberto Francio
Diretor



**Caminhões
Volkswagen.
A maior carga
de perfeição.**

Tarifas baixas penalizam TUP

O último aumento concedido às empresas de transporte urbano da capital paulista ocasionou perplexidade a todos os empresários do segmento. A comissão para estudos tarifários, formada e nomeada pelo próprio prefeito, contando com a participação de representantes da comunidade, indicou o patamar de Cr\$... 454,00 para a nova tarifa, enquanto os estudos efetuados pela assessoria técnica da Transurb revelavam a necessidade de Cr\$ 473,00, sem o último aumento do óleo diesel e de Cr\$ 493,00, caso fosse incluído o novo custo de combustível.

Mais uma vez, o caráter político das tarifas urbanas preponderou sobre estudos técnicos. O prefeito Mário Covas cortou em 12% o patamar indicado por sua própria comissão, autorizando o novo valor de Cr\$ 400,00.

A situação gera graves problemas para tais empresas. Se a atual tarifa não chega a cobrir o último aumento do diesel — pago à vista por estas companhias —, in-



comoda muito mais durante as sessões de negociação dos novos salários da categoria, onde os patamares de 110% do INPC para 3 salários mínimos e de 100% para os acima, são pleiteados pelo sindicato dos condutores.

“Na época do cálculo tarifário, o representante desta categoria não reclamou quando indicaram 71,3% de aumento de salário, na planilha de custos do transporte”, reclama Rui Cardoso, assessor técnico do Transurb. “Este benefício momentâneo para a população deveria transformar-se em preocupação quanto à existência de transporte urbano den-

tro de dois anos”, prevê Ângelo Audino, diretor da Viação Triângulo.

Atuando na área do ABC, este empresário também é atingido pela política de reajuste tarifário emanada do município de São Paulo.

“As prefeituras da região utilizam como argumento o baixo aumento concedido na capital para penalizar ainda mais o nosso reajuste”. Para Ângelo, essa situação leva as empresas à, sempre que requisitadas a demonstrar seus custos, questionarem-se sobre o benefício trazido por tal fiscalização, uma vez que a tarifa encontrada no cálculo nunca é autorizada.

Adotados novos critérios para cálculo de tarifas

Desde 19 de novembro que estão em vigor os novos critérios introduzidos no sistema tarifário do transporte de passageiros, com exceção do estabelecimento dos níveis tarifários de acordo com a qualidade do serviço prestado, segundo anunciou o Diretor de Transporte de Passageiros do DNER, Paulo Alvim.

Apesar de não revelar o percentual a ser abatido na tarifa dos ônibus que transportam encomendas, Paulo

Alvim confirmou que também este critério entraria em vigor na mesma data. Além disso, as empresas de passageiros que transportam encomendas serão obrigadas a emitir um manifesto de carga, o que servirá, inclusive, para quantificar melhor o fator redutor, que na opinião dele, “não é real”.

O Diretor de Transporte de Passageiros foi taxativo, também, quanto à pesagem dos ônibus nas rodovias.

O NOVO PEDÁGIO NAS RODOVIAS DE SÃO PAULO				
Veículos	Toneladas de carga	Cr\$ por veículo	Cr\$ por tonelada	Cr\$ por tonelada com 25% de administração
ANCHIETA-IMIGRANTES (cobrança apenas em direção à Baixada)				
Caminhão de 2 eixos	6,50	2 400	369	462
Caminhão de 3 eixos	9,36	3 600	385	481
Carreta de 4 eixos	19,00	4 800	253	316
Carreta de 5 eixos	26,00	6 000	231	288
Carreta de 6 eixos	28,50	7 200	253	316
ANHANGUERA, BANDEIRANTES, CASTELO BRANCO, WASHINGTON LUIZ e HEITOR PENTEADO (cobranças nos dois sentidos)				
Caminhão de 2 eixos	6,50	800	123	154
Caminhão de 3 eixos	9,36	1 200	128	160
Carreta de 4 eixos	19,00	1 600	84	105
Carreta de 5 eixos	26,00	2 000	77	96
Carreta de 6 eixos	28,50	2 400	84	105
RODOVIA DOS TRABALHADORES (cobrança nos dois sentidos)				
Caminhão de 2 eixos	6,50	400	62	77
Caminhão de 3 eixos	9,36	600	64	80
Carreta de 4 eixos	19,00	800	42	53
Carreta de 5 eixos	26,00	1 000	38	48
Carreta de 6 eixos	28,50	1 200	42	53

Pedágios são reajustados muito acima da inflação

A partir de 22 de novembro, o pedágio nas rodovias de São Paulo ficou 33,3% mais caro. Em julho, já ocorrerá aumento de 181 a 200%. Assim, as taxas acumuladas, desde dezembro de 1983 ficam na faixa de 275 a 300% — portanto, muito superiores à inflação, de cerca de 212%.

Quase sempre, quem acaba pagando a taxa de pedágio é o comprador de frete. Mas, como está expressamente isenta de ISTR, essa parcela não costuma ser in-

cluída no frete-peso. Por isso, o transportador prefere transferir a na forma de acréscimo à tarifa normal.

De acordo com as fórmulas de cálculo da NTC (veja pg. 65, TM 248), esse acréscimo, baseado no caminhão de 3 eixos, seria de Cr\$ 481 por tonelada, na Anchieta-Imigrantes, por exemplo.

No entanto, os mesmos critérios, aplicados a veículos mais pesados levam a valores bem menores por tonelada (veja tabela).

Centrais de fretes divulgam balanço

Entre setembro de 1983 e setembro de 1984, o frete médio comissionado pelas oito centrais de fretes do Paraná aumentou 198%, passando de Cr\$ 14,89 para Cr\$ 44,42 a t.km transportada. É o que revela o último relatório estatístico trimestral preparado pela Secretaria de Transportes do Estado do Paraná.

Nesse mesmo período, segundo levantamento de TM os pneus aumentaram 197%, o caminhão subiu 201%,

o IGP cresceu 213% e o óleo diesel elevou-se em 232%.

Dos 2 455 fornecedores cadastrados, 1 315 (ou 53,6%) ofereceram cargas às centrais de fretes. Cerca de 22 859 motoristas procuraram as centrais em busca de carga, mas só 11 813 (51,7%) foram atendidos, tendo transportado 230 296 t de mercadorias. A carga ofertada, no entanto chegou a quase 1,2 milhão de toneladas. Isso dá um índice de apro-

veitamento de apenas 20,5%. A distância média de transporte dessas cargas foi de cerca de 500 km.

A maior parte das cargas comissionadas (70%) foi fornecida por empresas de transportes. Quanto ao tipo de mercadoria, Maringá, a central de maior movimento (18 670,4 t) é um bom exemplo. A maior parte (68,9%) da carga é constituída de granéis. Mas, há também sacos (19,2%), fardos (5,9%) e outros (6,0%).

Recife inaugura trem metropolitano em janeiro

Já chegaram a Recife as primeiras composições do Metrorec, Trem Metropolitano do Recife, fabricadas pela Santa Matilde no Rio de Janeiro. Os 2 500 quilômetros até Pernambuco estão sendo feitos em 13 dias, a uma velocidade média de 30 km/h. Cada carro motor tem capacidade para 61 passageiros sentados individualmente em cadeiras de fibra, sobrando 207 lugares para os usuários em pé. Os carros reboques, pouco maiores, são capazes de levar 72 passageiros sentados e 217 em pé, embora os técnicos da Santa Matilde afirmem que, nos horários de pico, é possível que a lotação chegue a 450 lugares.

Os carros, com 22 metros de comprimento, 4,37 m de altura e com bitola de 1,6 m, se deslocarão a uma velocidade de 90 km/h. Assim, os 23 quilômetros da linha, 17 estações, serão cobertos em apenas 20 minutos, numa frequência de seis minutos.

A inauguração será em janeiro do próximo ano e contará com a presença do Ministro Cloraldino Severo, dos Transportes, e do presidente da EBTU, Carlos Veríssimo do Amaral. O primeiro trecho terá 6,5 km, até a estação Edgard Verneck. Os 23 km, até Jaboatão, estão sendo prometidos para até dezembro de 1985.



Alterado o regulamento de produtos perigosos

Como TM antecipou em sua edição anterior, o Ministério dos Transportes acaba de baixar instruções alterando o regulamento do transporte de produtos perigosos. A portaria nº 712, de 19 de novembro de 1984, diz que as novas instruções poderão ser obtidas na sede do DNER ou dos Distritos Rodoviários Federais. Até o fechamento desta edição, o 8º DRF, de São Paulo, ainda não dispunha do

material, que estava em fase de impressão. Sabe-se, contudo, que as novas instruções estabeleceram limites de isenção para as cargas perigosas — isto é, quantidades mínimas a partir das quais os produtos passam a ser considerados perigosos. Tais limites variam de 0 a 300 kg. As instruções eliminaram da lista determinados produtos, erroneamente considerados perigosos pela NBR 7502.

Não haverá verbas para as estradas

A majoração dos orçamentos para os vários DERs traz à tona uma precária situação que deverá ser vivida por nossa malha rodoviária, durante o próximo ano.

A média de 118,4% de reajuste, muito inferior a qualquer índice econômico nacional, é encontrada através da somatória dos mais díspares percentuais — Goiás recebeu o decréscimo de 20,13%, enquanto R. G. Norte obtém um incremento de 295,01%.

Frise-se que estas são as propostas orçamentárias para o próximo exercício, devendo ser complementadas de várias formas. Mas, dificilmente, serão sanados problemas como os vividos pelos DERs do Pará, Paraná e Santa Catarina, onde operações financeiras para a conservação da malha viária já estão contratadas.

COMPARAÇÃO ENTRE OS ORÇAMENTOS GLOBAIS DOS DER'S

Valores em Cr\$ 1000

Estados	Orçam./1984	Orçam./1985	Acrescimento %
Rondonia	5571765	10817400	94.15
Acre	12078000	36000000	198.06
Amazonas	6647661	17048450	156.46
Roraima	—	—	—
Pará	9000000	35085386	289.84
Amapá	—	—	—
Maranhão	32000000	62129070	94.15
Piauí	49077026	314002464	539.82
Ceará	40884226	106424250	160.31
R.G.Norte	6391317	25246428	295.01
Paraíba	6749026	24538075	263.58
Pernambuco	50000000	112000000	124.00
Alagoas	17742591	43170870	143.32
Sergipe	24000000	54000000	125.00
Bahia	130000000	240000000	84.62
M.Gerais	222000000	349000000	57.21
E.Santo	70300712	211850910	201.35
R.Janeiro	54587148	85475000	56.58
S.Paulo	340000000	843000000	147.94
Paraná	227047158	562602450	147.79
S.Catarina	112000000	361700000	222.95
R.G.Sul	190000000	306904500	61.10
M.Grosso	165000000	471000000	185.45
M.G.Sul	208184721	253125351	21.59
Goiás	138000000	110225920	-20.13
Brasília	9000000	9191161	2.12
Total	2126261351	4643723635	118.40

Observações:

- 1) Eventualmente não estão incluídas operações de crédito, assumidas pelo Estado e aplicadas pelos DER'S.
- 2) Estão contratadas ou em negociações, operações de financiamento que incluem recursos para conservação, nos DER'S do: Pará, Paraná e Santa Catarina.
- 3) Variação orçamentária do DNER no mesmo período:
 1984: Cr\$ 1365714851000
 1985: Cr\$ 2932889900000
 Acréscimo (%): 114.75
 Fonte: ABDER

Eleita a nova diretoria da NTC

A nova diretoria da NTC, eleita através de chapa única por 53,2% dos associados, já traçou claras diretrizes para o mandato trienal a ser iniciado em janeiro de 1985.

Encabeçada por Thiers Fattori Costa, eleito presidente da entidade, a NTC pretende criar um sistema de doutrinação sistemática dos empresários quanto à comercialização de fretes. Para tanto, serão contratados executivos especialmente preparados para este trabalho.

Em termos políticos, a entidade continua mantendo a isenção partidária anunciada no



Camilo Cola
início da campanha presidencial.

A diretoria eleita conta com a presença de ilustres "malufistas", como Camilo Cola, Nilton Gibson Ribeiro e outros. Em contrapartida, Tancredo Neves já foi convidado para a posse desta chapa.

A inclusão de Camilo Cola, empresário do

setor de passageiros com pequena atuação no segmento de transporte de cargas, também é resultado de conveniências políticas.

Além de Thiers, Cola e Gibson, fazem parte do Conselho Superior Adalberto Pansan, Dalton Arneiro, Domingos G.O. Fonseca, Edgar Thomsem, Gastão A. Prudente, Joaquim C. Bicudo Filho, José C.C. Guedes, Ladair Michelon, Luiz F. Mesquita, Mercedes R. Perfelice, Paulo Sérgio R. da Silva, Raymundo L. Sampaio, Rubens de Carvalho, Valmor Weiss, Vicente Costa e Waldomiro K. Filho.

Defasagem das tarifas é alarmante

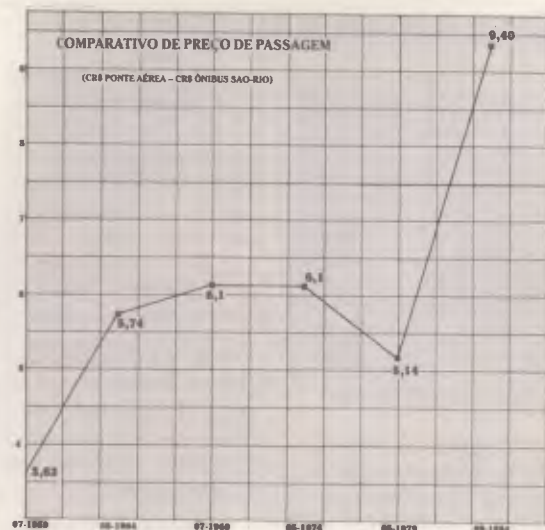
Durante quinze anos, a relação entre as passagens de avião e de ônibus no Brasil manteve-se na faixa de 5 a 6. Nos últimos cinco anos, contudo, tal relação aumentou assustadoramente. Em setembro de 1984 atingia 9,40, segundo levantamento da Cometa.

Como explicar essa tendência? De um lado, houve uma política deliberada de aumento das passagens aéreas por parte do DAC, para "manter as tarifas dentro de um padrão de custo real". De janeiro a outubro deste ano, por exemplo, o aumento foi de 200,8%, contra uma inflação de 164,8%.

Cabotagem tem expressivo aumento de produtividade

De acordo com os dados divulgados pela Superintendência Nacional de Marinha Mercante, a cabotagem apresentou um aumento geral de produtividade, nos nove primeiros meses deste ano, em relação ao mesmo período do ano anterior, da ordem de 39%, expresso em toneladas/milha transportada.

Apesar da produtividade no transporte de grãos líquidos ter sido a mais expressiva, com um aumento de 51%, também a produtividade no transporte de carga geral, onde houve aumento de 28%, é bastante expressiva, tendo



De outro lado, as tarifas interestaduais estão crescendo abaixo dos custos. Segundo levantamento da Pássaro Marrom, de janeiro de 1982,

a setembro de 1984, as passagens aumentaram 789%. Enquanto isso, o combustível subiu 1450%, o pneu, 1100% e a mão-de-obra, 1041%.

Burocracia emperra Metrô-RJ

O Metrô do Rio de Janeiro está enfrentando uma verdadeira guerra contra a burocracia. A empresa recebeu uma herança indesejável de, nada mais nada menos que 60 mil toneladas de perfis, para as quais não encontrou utilidade alguma.

Na tentativa de se desfazer dos perfis, que equivaleriam, segundo seu presidente Hélio do Maranhão, à quase totalidade da produção brasileira em um ano, o Metrô/Rio ainda não conseguiu que o material receba uma classificação, se é sucata ou não. Isso impede a concorrência para a venda dos perfis, que vão-se estragando cada vez mais com o tempo, desperdiçando-se significativos milhões de cruzeiros, para uma empresa que não pode abrir mão nem mesmo do ar que passa pelos túneis.

Motores Ford Diesel iniciam teste na Atlas

Os motores Ford Diesel começam seu período de testes através de um modelo Cargo, 1314 - baú, entregue à Transportadora Atlas no início de novembro.

Com um prazo fixado em 60 dias para cada empresa, as primeiras impressões retiradas pela Atlas, referem-se a um melhor torque da unidade, sentido principalmente na transposição de planos inclinados.

Nenhuma informação sobre consumo pode ser obtida, uma vez que houve problemas

no odômetro deste caminhão.

Porém, é certa a existência de uma grande expectativa, por parte da Ford, quanto à avaliação deste novo produto.

O comentário, de pessoas ligadas à Transportadora, sobre a introdução de novos padrões para o acompanhamento de testes em transportadoras, foi prontamente detectado também na Atlas: "nunca houve tanta movimentação do pessoal técnico da montadora por aqui".

Transportadores já têm norma de identificação



O Diário Oficial de 16 de novembro publicou o modelo criado pela Resolução nº 637/84 do Ministério dos Transportes estabelecendo a forma de identificação do transportador registrado no RTB (veja matéria nesta edição).

A inscrição (veja ilustração) deverá utilizar um retângulo de 43,5 x

19,00 cm. As letras serão no tipo helvética medium, com 50 mm e espaçadas de 5 em 5 mm. Já os algarismos serão em gothic extra condensed com 50,8 mm de altura, espaçados de 3 em 3 mm. A margem superior será de 4,0 cm, o espaço entre as linhas terá 2,5 cm e a margem inferior foi fixada em 2,0 cm.

Aeroportos nacionais serão classificados pelo DAC

O Ministério da Aeronáutica baixou a portaria 1 592/GM5, de 7 de novembro de 1984, dando competência ao DAC para classificar aeroportos nacionais. A classificação serve para fixar tarifas aeroportuárias e baseia-se em crité-

rio de contagem de pontos estabelecido pela portaria.

O Ministério dos Transportes divulgou também no DOU de 29 de outubro, para críticas e sugestões, anteprojeto de regulamento dos transportes ferroviários.



Federações 'querem que a CNTT se explique...

As diretorias da Fedetransul e da Fetraleste enviaram ofício ao presidente da CNTT, Hermínio Mendes Cavaleiro, solicitando esclarecimentos sobre o rumoroso caso das 21 diárias na Suíça (veja edição anterior de TM).

As duas entidades querem saber "aquilo que há de verdade nas acusações encaminhadas a vários órgãos de imprensa e "divulgadas pela Agência Nacional", depois de denúncia na tribuna da Câmara pelo deputado Denisar Arneiro (PMDB-RJ).

As duas federações pedem a Cavaleiro a "relação de todas as diárias, passagens aéreas e ajudas de custos pagas aos diretores da CNTT" entre janeiro e 31 de

1984. Querem a "relação de passageiros fornecidas a elementos estranhos ao quadro da CNTT, principalmente, a familiares de diretores" e de "brindes e mimos caso comprados pela CNTT".

O ofício solicita ainda a "relação das despesas já efetivadas a favor de Joaquim Mendes Cavaleiro (NR: chefe de Gabinete da CNTT e filho do Presidente), a título de honorária, passagem, ajuda de custo, hospedagem e outros".

Finalmente, solicita "a relação de pagamentos já efetivados pelo Diretor Presidente e pelo Diretor Tesoureiro, até agora, desconhecidos e não aprovados pela Diretoria".

Shell instala pontos de apoio também na Via Dutra

A Shell já destacou dois postos na Via Dutra, na altura do segundo pedágio no sentido Rio-São Paulo, para servir de pontos de apoio às empresas que operam com carga rápida, segundo anunciou o presidente do Sindicarga, Baldomero Taques. Para o Sindicarga, em novembro já estarão trafegando os comboios noturnos de caminhões.

Baldomero disse, ainda, que em recente reunião realizada no Rio

de Janeiro, com a presença dos Secretários de Segurança do Rio de Janeiro, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul foi feito um relato à Diretoria do DNER das medidas adotadas pelos Estados do Sul contra o roubo de carga, que aliviaram bastante a incidência de roubo naqueles Estados. O presidente do Sindicarga, porém, não sentiu grande receptividade por parte do Secretário de Segurança do Rio de Janeiro.



... Mas, a CNTT acha que isso não condiz com a ética



Hermínio Cavaleiro

Segundo o Presidente da Confederação Nacional dos Transportes Terrestres-CNTT, Hermínio Cavaleiro, as perguntas incômodas que TM lhe fez, na última edição, "não condizem com a elevada categoria da revista".

A revista agradece o elogio, mas aproveita para esclarecer que não costuma criar fatos. Apenas os noticia.

Não foi TM quem estipulou a gorda diária de US\$ 480,00 desfrutada pelo Sr. Cavaleiro na sua longa estada de 21 dias em Genebra. Esclareça-se, para com-

O Presidente da Fedetransul, professor Reginald Uelze, enviou ofício ao presidente da CNTT, solicitando "a imediata convocação do Conselho de Representantes dessa Entidade para apreciar e aprovar a admissão da Fenatac como membro integrante dessa Confederação". Como se sabe, a Diretoria da CNTT transferiu a decisão para o Conselho.

A Diretoria da empresa não confirma. Mas, já estão nas pranchetas da VDO três novos projetos: 1) utilização do tacógrafo para indicar gra-

vação, que, quando viaja, a diária da Ministra dos Transportes dos Estados Unidos não vai além de US\$ 75,00. Agora, é que querem aumentar para US\$ 125,00. A informação está na revista "Money" de setembro de 1984.

Não foi TM também quem nomeou o sr. Joaquim Mendes Cavaleiro, filho do Sr. Hermínio Cavaleiro, chefe de Gabinete da CNTT.

Cavaleiro-pai diz que nada tem a temer, pois estaria "agindo dentro das normas legais e regulamentares". Vá lá. Afinal, pelos estatutos sob medida da CNTT, o Presidente, o Secretário e o Tesoureiro podem muita coisa — o resto é enfeite. Mas, procedimentos como esses, decididamente, não condizem com o elevado padrão ético e de moralidade que se deveria esperar do presidente de uma confederação de empresários.

A Câmara dos Deputados aprovou projeto-de-lei nº 3004/80, do deputado Henrique Turner. O projeto limita a 1 464 vezes o valor da ORTN a responsabilidade civil das transportadoras rodoviárias e urbanas de passageiros, no caso de morte ou invalidez por acidente com o veículo.

NTC consegue aumento adicional

Novembro foi bastante movimentado na área de tarifas do transporte rodoviário de cargas. Devido ao reajuste de salários em São Paulo, a NTC havia encaminhado ao CIP um pedido de aumento de fretes que, mesmo sem o diesel, já alcançava cerca de 43% na curta e 32% na média distâncias.

Um acordo de cavaleiros entre a NTC e a Seap garantia 35% na curta distância, a partir de 1º de novembro. O restante ficaria para o dia 26 de novembro e já incluiria o diesel, para não pesar na inflação do mês.

Depois de analisar tecnicamente o pleito, o CIP quis reduzir os percentuais, mas a NTC colocou a tabela em vigor. Só que o complemento e o diesel acabaram adiados para o dia 6 de dezembro.

Essas marchas e contramarchas não contribuíram em nada para aliviar a tensão em São Bernardo do Campo, onde os cegonheiros sustentavam uma greve para obter maiores reajustes de fretes. Sensível ao problema, a Secretaria Técnica da NTC já tem pronta uma tabela de fretes para o transporte de veículos zero quilômetro, que poderá ser a saída para o eterno impasse entre as empresas do setor e seus carreiros.

A NTC está desenvolvendo também uma tabela de transporte de bebidas, entre as fábricas e seus distribuidores. Essa tabela tornou-se necessária depois que a Sunab passou a controlar os preços de refrigerantes e cervejas.

PRO SCANIA

PROGRAMA SCANIA DE ATENDIMENTO

A Scania não é apenas sinônimo dos melhores veículos para transporte de carga ou passageiros.

Scania significa muito mais: serviço, garantia, consultoria em transporte, treinamento para motoristas e mecânicos, peças e acessórios, atendimento de emergência etc.

Este programa completo, com toda a sua segurança e cobertura extras para aumentar a eficiência de operação, é o - o melhor programa de apoio que um caminhão, ônibus ou motor jamais teve. É a melhor cobertura com que você pode contar. Antes, durante e após a venda.

Ao lançar o **PRO SCANIA** a Scania e seus Concessionários estão certos de ir de encontro às necessidades e interesses atuais do transportador profissional. Conte conosco.

SCANIA
o melhor produto, o melhor serviço



Assessoria técnica na compra



Assessoria em financiamentos



Box de serviços rápidos



Comunicações



Consórcio



Cursos para mecânicos



Cursos para motoristas e instrutores



Entrega técnica



Entrega de peças a domicílio



Garantia de peças e serviços



Hospedagem para motoristas



Manutenção programada



Peças Genuínas



Recuperação de componentes



Revisões gratuitas



Serviços de despachante



Serviço S.O.S.

Nota - Por motivos de localização e de espaço, alguns Concessionários podem não ter disponíveis alguns destes serviços.

Roubo de carga faz NTC apelar a Abi-Ackel

O assassinato, no final de novembro, do motorista do Expresso Universo Brasília Pinto da Silva, em Matão-SP, na rota São Paulo-Goiás mobilizou a NTC e o seu Grupo de Segurança Patrimonial-GSP.

O presidente da entidade, Thiers Fattori Costa, vem sentindo o problema na carne. Este ano, sua empresa já foi roubada em Cr\$ 650 milhões e, no início de novembro, teve um motorista assassinado com sete tiros, no Rio de Janeiro.

A NTC levou, mais uma vez, o assunto ao ministro da Justiça, Ibrahim Abi-Ackel, que já marcou, para os dias 10 e 11 de dezembro, em Brasília, uma reunião conjunta de todos os secretários de Segurança Pública com representantes do Ministério Público e das empresas de transportes para discutir providências.

Abi-Ackel parece, finalmente, ter se convencido de que o combate ao roubo de cargas exige medidas a nível nacional. De fato, ações locais não resolvem globalmente o problema. As operações Ouro

CNP baixa normas para o transporte de combustível

O CNP baixou a resolução nº 13, de 16 de outubro de 1984, regulando o registro e controle do transporte de álcool e derivados de petróleo para fins energéticos.

As empresas transportadoras de derivados de petróleo devem operar, no mínimo, dez carros-tanque e serão registradas nas companhias distribuidoras. Pelo menos 40% da frota

Verde e Carreiro, aplicadas com sucesso pela polícia rodoviária e pelos postos de gasolina do Paraná, por exemplo, baixaram a zero o nível dos assaltos, nos últimos noventa dias. Os marginais, no entanto emigraram para São Paulo, que começa a articular uma "operação estrada", aproveitando o know-how do Paraná.

Agora, a NTC quer envolver a Polícia Federal no combate aos marginais das estradas, dar poder coercitivo à Polícia Rodoviária Federal e aumentar as penalidades a que está sujeito o receptor.

A autoproteção, através da contratação de empresas de segurança também não está fora de cogitação. A experiência mostrou que a formação de comboios de seis veículos, com dois guardas armados, eliminou completamente o roubo de casseterita. Os ladrões tiveram de procurar outras mercadorias. Hoje, suas preferências recaem sobre pneus, leite em pó, giletes, remédios, café e agrotóxicos.

ou da capacidade de carga das transportadoras deve ser constituído de veículos próprios ou arrendados.

Os proprietários de postos revendedores estão proibidos de operarem como transportadores, mas ressalvam-se os direitos adquiridos. Opcionalmente, o posto pode transportar suas quotas, mas só em casos excepcionais terá direito ao ressarcimento de frete.

Cabotagem livre causa polêmica

O que estava preparado para ser "um festival de tapinhas nas costas" — o cinquentenário do Sindicato dos Armadores — acabou se transformando numa seqüência de risos amarelos e olhares nervosos após o discurso do Superintendente Nacional de Marinha Mercante, Almirante Jonas Correa da Costa.

Ao discursar, o presidente do Syndarma, José Carlos Fragozo Pires, tentou dar o clima ao afirmar que, "por estar entre amigos" considerava aquele "um dia de festa, não um dia para se discutir os problemas pendentes". E estes não eram poucos, como se pôde ver pelo discurso que o Superintendente da Sunamam, que fez questão de se pronunciar a seguir, apesar de não estar programado.

Dizendo não se considerar "um imbecil" para admitir que "o sistema implantado teve saldo positivo, mas esgotou-se", o Almirante Jonas criticou duramen-



Laurits Lachmann

te aos que haviam lhe criticado durante o Congresso da Sociedade Brasileira de Engenharia Naval, por ter assinado a Resolução nº 88240, que abria as Conferências de Frete.

"Não é criando um Ministério que se cria uma Marinha Mercante", disse ele. "Ela será feita pelos senhores, se forem menos dependentes", continuou, afirmando que "o empresário brasileiro não gosta de correr riscos com dinheiro próprio". O Superintendente anunciou, ainda, que "a cabotagem será livre, sem linhas ou tarifas estabelecidas" e que as mudanças, certamente, viriam "ainda neste Go-

verno, inclusive na área portuária."

Encerrando seu depoimento com voz alterada, o Almirante Jonas dirigiu-se ao presidente da Sobena, também presente, armador Mauro Orofino Campos, dizendo-lhe que ele "não poderia ficar sem aquela resposta".

Sobre a liberalização total da cabotagem, o armador Laurits Lachmann não demonstrou qualquer preocupação, dizendo apenas que os armadores, simplesmente, "teriam que armar uma conferência de frete entre si como já existe no longo curso".

Sobre as afirmações dirigidas a ele, o presidente da Sobena, Mauro Campos, além de considerá-las inoportunas, ironizou-as ao levantar a hipótese de que o Almirante Jonas deveria estar com procuração dos dois candidatos à presidência da República, Tancredo e Maluf, por ter afirmado que "nada mudará no próximo Governo".

Pessoal

- Empossada a diretoria da Abea — Associação Brasileira dos Engenheiros Automotivos para o biênio 84/85. O conselho diretor é formado por Aldebert de Queiroz (presidente), Honorato Donelim, José Boissy, Tenório de Mello, José Ephim Mindlin, Marcus Alves da Silva França, Max Aurélio Negreiros Fonseca, Osirez Silva, Paulo Penido Filho e Romeu Gorsine (membros).

- O presidente do Sindicargas, Baldomero Taques Filho, receberá o título de cidadão honorário do Rio de Janeiro, dia 3 de dezembro



Agostinho Gaspar

- Geraldo Vianna, Diretor Executivo da NTC, candidato dos transportadores a Deputado Federal por São Paulo nas últimas eleições, quando recebeu 13 mil votos deixou o PDS para ingressar no futuro Partido Liberal.

- A NTC, reforçando sua equipe técnica, acaba de contratar o engº Kammal Jean Nahas, ex-técnico do DSV.

- Agostinho Gaspar foi promovido a diretor de Relações Públicas e Assuntos Governamentais da Ford Indústria e Comércio Ltda. empresa que passou a controlar as várias atividades industriais, comerciais e financeiras do grupo Ford no Brasil. Também foi criada a Gerência de Comunicação Social da empresa pela qual o jornalista Antônio Carlos de Godoy se responsabilizará.

Os riscos da taxa de risco

Reunido na NTC, dia 21 de novembro, o Conselho Nacional de Estudos de Transportes e Tarifas-Conet decidiu criar uma "taxa especial de risco". Espécie de auto-seguro contra roubos e assaltos, a taxa foi o atalho encontrado pelos transportadores para sobreviverem ao que classificam como "uma calamitosa situação de insegurança".

Com a nova taxa, excepcional e transitória, pretendem também abreviar os intermináveis estudos oficiais para disciplinar o seguro contra o roubo de carga e reduzir o seu custo. O carro está pegando no cálculo do prêmio. Enquanto o IRB e a Susep não admitem destinar mais do que 50% da receita da nova carteira para cobrir os sinistros, a NTC quer elevar esse limite para 70%.

Em tese, não haveria como justificar a nova taxa. Se o sistema tarifário do Conet, de fato, funcionasse, qualquer adicional se constituiria num verdadeiro assalto ao bolso do usuário. Afinal, para cobrir a responsabilidade do transportador pela integridade da mercadoria já existe o frete-valor (veja **TM 247**).

As alíquotas desse componente da tarifa chegam a ser até quinze vezes maiores que as do seguro obrigatório (RCTRC). Conforme reconhece a própria NTC, em publicação oficial, "o seguro é, talvez, a expressão menor de toda a cobertura do frete-valor".

Na prática, no entanto, a teoria é outra. Desvirtuado de suas finalidades, o frete-valor não passa, hoje, de mero contrapeso para os abusivos descontos sobre as tarifas. Assim, o transportador acaba privado do indispensável "jogo de cintura" para bancar a atual avalanche de roubos.

Sob esse aspecto, a tentativa de auto-seguro pode até soar aceitável — pelo menos, enquanto não se encontram melhores soluções. A proposta, no entanto, apresenta vários riscos e inconvenientes.

Em primeiro lugar, não se deve aceitar pacificamente o argumento de que o seguro oferecido pelo IRB/Susep está caro. Até onde se sabe, a proposta oficial consiste em estender a cobertura do RCTRC ao roubo de carga, com acréscimo de 50% sobre as alíquotas atuais.

Já a NTC pensa em cobrar, no auto-seguro, adicional sobre o já elevado frete-valor ou então,



no caso das cargas fracionadas, um preço fixo por conhecimento. Algumas transportadoras de encomendas já instituíram, por conta própria, o adicional de Cr\$ 2 400 por despacho.

Na primeira hipótese, mesmo a receita de um adicional mínimo, de 4 ou 5%, já ultrapassará os 50% fixados pelo IRB/Susep. No segundo caso, para cargas na faixa de até 200 kg, os Cr\$ 2 400 representam expressivo adicional sobre o frete-peso.

O transportador que tiver sorte estará engordando suas receitas sem a contrapartida das despesas. Mas, ocorrendo o assalto, mesmo taxas leoninas, dificilmente, garantirão à vítima, isoladamente, recursos suficientes para bancar os prejuízos. Afinal o segredo da seguradora está justamente em diluir os riscos, arrecadando pouco de muitos para indenizar muito a poucos.

Finalmente, a taxa, mesmo declaradamente excepcional, pode acabar, como tantas outras, incorporada, aos usos e costumes, gerando imprevisíveis distorções. Exemplos disso não faltam. Em 1980, quando a NTC mudou seu sistema tarifário, incluiu em sua planilha extensa relação de "despesas administrativas e de terminais". Nem por isso, a tradicional taxa de "despacho" foi abolida.

Assim como o "despacho", o ITR-Incremento ao Transporte Rodoviário acabou encampada pelo atual modelo do conhecimento em vigor. E, embora privativo dos sócios da NTC, muitas vezes, acaba recolhido indiscriminadamente.

Portanto, a "taxa especial de risco" constitui, no máximo, paliativo transitório. Os verdadeiros caminhos são outros.

Os caminhos e descaminhos da regulamentação

Em novembro, o lento processo de regulamentação do transporte rodoviário de bens deu mais dois passos adiante. No dia 9, o Ministro dos Transportes, Cloraldino Soares Severo, empossou, no auditório da Rede Ferroviária Federal, no Rio de Janeiro, a Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores Rodoviários de Bens. Dois dias antes, assinara a portaria 683, estabelecendo as normas de funcionamento do Registro de Transportadores Rodoviários de Bens-RTB.

Para não quebrar a tradição, a última providência já sai com mais de dois meses de atraso em relação ao prazo legal, de 28 de agosto.

De qualquer maneira, a portaria fecha, definitivamente, o longo ciclo dos demorados partos dos diplomas necessários para disciplinar o TRB. Agora, já é possível passar da legislação à ação. Se aparecerem as verbas (cada vez, mais escassas neste final de governo), a Diretoria de Transportes de Cargas do DNER poderá registrar, até 31 de janeiro de 1985, o grosso dos transportadores em atividade no país.

Mesmo os mais recalcitrantes não terão como escapar das malhas da lei. Afinal, mais dia menos dia, ainda em 1985, precisarão licenciar seus veículos. E, nessa hora, nada feito sem o RTB.

A inteligente "amarração" entre o registro e o licenciamento deverá garantir à legislação atual, sucesso inédito na difícil tarefa de recensear nossos caminhões. O RTB, certamente, terá melhor destino que o decreto nº 51 717, baixado em 1963, pelo Presidente João Goulart, que não saiu do papel. Será também mais bem sucedido que a portaria DG-05, do DNER, que vigorou até 19 de abril de 1983 e não chegou a cadastrar nem 50% da frota nacional de veículos de carga.

Pode-se esperar, portanto, que a regulamentação acabe carregando para os computadores do Governo dados mais profundos e abrangentes sobre o transporte rodoviário de cargas. Aos técnicos em transportes não faltará, finalmente, a matéria-prima indispensável para planejarem o setor, de forma a equilibrarem melhor a oferta e a procura.

Não se esperem, no entanto, do RTB, mudanças radicais e imediatas no transporte rodoviário de cargas. É bem verdade que, em menos de três anos, a regulamentação converteu-se de palavra maldita nos gabinetes oficiais em um bem acabado conjunto de diplomas legais, composto pela Lei 7092/82, o decreto 89 872/84 e, agora, a portaria 683.

No entanto, na medida em que foi se materializando em legislação cada vez mais minuciosa, a regulamentação do setor acabou se divorciando dos seus objetivos iniciais.

Ao mesmo tempo, a conjuntura de hoje já não é mais a mesma na qual frutificou o projeto de disciplina do setor.

No início de 1982, a regulamentação não passava ainda de uma vaga idéia na cabeça do então Diretor Geral do DNER e "cristão novo" da causa, Cloraldino Soares Severo.

Mas, se ainda não existia em letra de forma, pelo menos, era uma necessidade que emergia de um dramático diagnóstico do setor. A recessão econômica reduzira assustadoramente a procura de transportes. Em compensação, abundava uma oferta descontrolada.

Na esteira desse indiscutível desequilíbrio, prosperavam o aviltamento dos fretes, a extinção do carreteiro e a hipertrofia das empresas de carga própria.

O envelhecimento e a inadequação da frota, a falta de segurança nas estradas e a crise da indústria de caminhões eram outras conseqüências que não podiam ser ignoradas.

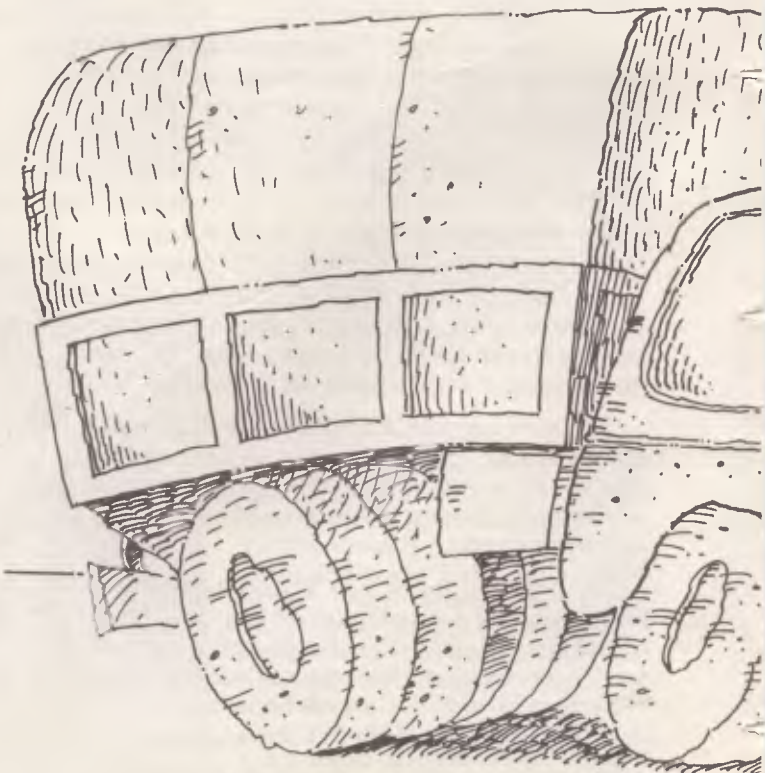
Urgia, portanto, criar mecanismos capazes de reduzir e controlar a oferta. Nessa limitação compulsória, imaginava-se na NTC, cada categoria de operadores deveria entrar com o seu quinhão de sacrifício.

As empresas de carga própria, por exemplo, seriam proibidas de transportar a frete. Afinal, isso significa, em muitos casos, uma concorrência desleal com o setor profissional.

Das empresas de transporte, por sua vez, seria exigida capacidade de carga proporcional à sua especialidade e área de atuação.

Para desmultiplicar a oferta artificial, os carreteiros seriam proibidos de oferecer transporte diretamente aos usuários. Em compensação, ganhariam uma tabela de frete mínimo.

Enviada ao Congresso nas vésperas das eleições de 1982



e aprovada, por decurso de prazo, em 19 de abril de 1983, a lei 7092 não entrou nesses pormenores.

No entanto, criou o RTB, obrigatório para todos os caminhões. Ao mesmo tempo, autorizou o Ministério dos Transportes a estabelecer quotas ou limites periódicos para o registro de novos transportadores. E determinou a fixação de capacidade mínima de transporte para a "área de operação e especialização pretendida" pela transportadora, de acordo com futuras normas do Ministério dos Transportes.

Mais de um ano depois (embora, o prazo legal para sua edição fosse de noventa dias), o decreto 89 872 se encarregaria de tornar letra morta algumas importantes exigências da lei.

O RTB, por exemplo, passou a ser obrigatório apenas para os caminhões com mais de 8 t. Para não colidir frontalmente com a lei, o decreto determinou que as autoridades disporão "oportunamente" sobre o registro dos veículos com peso bruto inferior a esse limite.

A colisão foi inevitável, no entanto, no caso do autônomo. A regulamentação diz que o carreteiro é o proprietário de um único veículo. O critério é o mesmo da antiga DG-05. De acordo com aquela portaria, autônomo que tivesse de dois a cinco veículos era obrigado a construir uma "empresa frotista de carga". No entanto, ao adotar essa definição, o decreto criou uma restrição que não existe na lei 7092.

Conclusão: o regulamento fere direito adquirido pelos proprietários de mais de um veículo. Direito que a lei-mãe, expressamente, manda respeitar.

O diploma não se atreveu também a fixar a esperada "capacidade mínima de transporte para a área de operação e especialização pretendida". Isso continuou dependendo de norma do Ministério dos Transportes.

Mas, se postergou uma exigência, o decreto criou outras. Passou a exigir, por exemplo "idoneidade para o exercício da atividade" e "prova de quitação com o ISTR" para os transportadores que já tinham o registro pela antiga portaria DG-05.

Vem agora a portaria 683 e joga tudo por terra. Dentro da linha desburocratizante do ex-ministro Hélio Beltrão, cabe ao próprio interessado atestar a sua idoneidade.

Curiosamente, a portaria consegue evaporar, num passe de mágica, com as determinações da lei e do decreto sobre a capacidade de transporte. Eis aí um verdadeiro retrocesso em relação à antiga portaria DG-05. Essa, pelo menos, exigia de cada empresa de transporte 60 t de capacidade de carga.

**O que cair na rede do RTB é peixe.
O governo não pretende criar dificuldades.
Os mecanismos de controle ficaram para
depois e, talvez, nem cheguem a existir**

Para desmoralizar ainda mais o pretendido controle da oferta, a prova de quitação do ISTR acabou substituída por uma simples guia de recolhimento ou, no caso de autônomo, de uma mera e burocrática declaração do interessado de que presta serviços exclusivamente para empresas de transporte comercial.

Em suma, o que cair na rede do RTB é peixe. E, mesmo se o DNER quiser fazer uma triagem posterior, isso ficará difícil. Basta o interessado entregar a documentação solicitada para receber uma autorização provisória de funcionamento, válida por doze meses. Embora o certificado definitivo dependa de análise e aprovação dos documentos, em caso de indeferimento, não se poderá alegar direito adquirido?

Parece clara a intenção de não se criar dificuldades a ninguém. A única restrição à oferta que resistiu — mesmo assim, facilmente contornável — foi a proibição de transporte a frete por empresas de carga própria. Não sobrou também nenhum dispositivo para facilitar a vida do carreteiro.

Mecanismos de controle ficaram para mais tarde e, talvez, só possam se aplicar às novas empresas. Mas, isso, provavelmente, nem chegue a acontecer. Afinal, a recessão de 1982 vai, aos poucos, ficando para trás.

No limiar de 1985, os tempos são outros. As safras do ano que vem prometem crescer moderadamente. As exportações continuarão em alta. A recuperação industrial tem se mostrado lenta, porém firme.

Os reflexos desse reaquecimento são evidentes. Já faltam carreteiros, especialmente, nas longas distâncias. Os fretes começam a subir e a indústria montadora está vendendo mais caminhões. É a famosa "mão invisível" encarregando-se de reequilibrar o mercado.

Superado o negro diagnóstico de 1982, dificilmente, alguém se atreverá a criar dificuldades à entrada de novos veículos ou operadores no mercado. No entanto, o reaquecimento tornará ainda mais urgente o "empurrão" do financiamento incentivado, previsto na regulamentação, para acelerar a renovação e a ampliação da frota.

São os naturais caminhos e descaminhos de um longo processo, que mal começa a sair do papel.



Carroçarias

Como assinante e leitor assíduo da revista "TRANSPORTE MODERNO", tive a minha curiosidade despertada para alguns assuntos abordados nos números de fevereiro, junho e julho de 1984.

No número de fevereiro, na seção "Atualidades", há o registro de uma queda de 23,3% nas vendas de carroçarias. No de junho, uma reportagem enfocando o lançamento do "Diplomata 380" da Nielson e, no número de julho, na seção "Atualidades", observa-se uma nova queda nas vendas em relação a igual período do ano de 1983.

A questão que me aguçou está nesta falta de coerência entre queda de vendas e novos lançamentos. A retração, normalmente, sugeria uma retração quanto a lançamentos. Por isso, venho questionar o seguinte:

1. Com o desaparecimento das pequenas empresas, por falta de uma legislação que as proteja em suas concessões, para quem a Nielson irá vender os seus produtos em Santa Catarina?
2. Com o monopólio criado por este desaparecimento, não poderá haver a criação de uma nova fábrica de carroçarias, por alguma das grandes empresas monopolizadoras?

Por outro lado, preocupado com esta situação, questiono se não seria a hora de a Fabus agir com maior rigor quanto a uma nova legislação. Aristides Smaniotto - Rio de Janeiro, RJ.

Renovação de frotas

Como alunos da Escola Superior de Administração Postal-ESAP, mantida pela Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos-ECT, teremos que apresentar um trabalho de grau universitário, a título de conclusão do curso.

Em virtude de as atividades da ECT estarem calçadas num amplo sistema de transportes (. . .), achamos inte-

ressante realizar um estudo nessa área, mais especificamente, no que tange ao ponto ótimo de substituição e índice de indisponibilidade de viaturas.

No decorrer das pesquisas, entramos em contato com o artigo "A hora de aposentar", publicado em uma das edições de TM pelo Diretor Neuto Gonçalves dos Reis. Além do referido artigo, tivemos a oportunidade de nos inteirarmos do livro "Transporte e Frotas", onde o Engº Neuto aborda o tema "Custos operacionais das frotas rodoviárias".

Como resultado dessas pesquisas, pudemos nos cientificar do profundo conhecimento do Engº Neuto sobre a referida matéria, o que despertou nosso interesse em manter um contato mais direto com TM a fim de colhermos informações de grande importância para o nosso trabalho.

Para dar segmento ao estudo, gostaríamos de contar com a colaboração de TM, enviando-nos, o mais rapidamente possível material disponível sobre o assunto. Carlos José de Oliveira - Coordenador do Grupo - Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - Brasília: DF.

O Engº Neuto Gonçalves dos Reis responde:

Demonstração matemática de que o ponto de interseção da curva de custo total é o ponto ótimo de substituição (o ponto em que se trabalharia com o menor custo médio de manutenção).

A demonstração matemática encontra-se no artigo "Aposentadoria tem hora certa", publicado em TM nº 121, outubro de 1973.

Gastos computados como custo de manutenção. Custos levados em conta, tais como pneus, óleo e lubrificantes, lanternagem, pintura, conversão do motor de gasolina para álcool, etc.

Os custos operacionais estão em TM nº 244, maio de

1984, "Os custos operacionais de 78 veículos comerciais".

Métodos utilizados para calcular a depreciação dos veículos.

Consulte TM nº 145, edição de custos operacionais, que dedica três capítulos aos vários conceitos de depreciação (legal, operacional e econômica) e suas fórmulas de cálculo.

Modo de calcular o custo de paralisação do veículo.

Consulte o "Manual do sistema Tarifário da NTC", na parte que trata da "hora parada".

Padrão ou parâmetro utilizado para deflacionar ou atualizar os custos de operação, já que as ORTNs não acompanham as taxas inflacionárias do setor automobilístico.

O mais freqüente é utilizar-se o Índice Geral de Preços-IGP. No entanto, há o inconveniente apontado. Quando se dispõem de custos detalhados, podem-se usar como deflatores outros índices, como o aumento de preços de caminhões (publicados pela TM) para atualizar os itens que dependem de veículos e peças; os índices de preços de combustíveis (publicados pela "Conjuntura Econômica") para corrigir os itens que dependem do petróleo; os índices de preços de pneus (publicados pela TM), para corrigir pneus, câmaras e recapagens; e o INPC, para corrigir salários. Caso não se disponha de custos detalhados, pode-se lançar mão dos índices de fretes divulgados pela NTC. Entre eles, o INPT - Índice Nacional do Preço do Transporte, publicado mensalmente pela revista "Conjuntura Econômica".

Outros métodos de cálculo do ponto de substituição.

Esses métodos estão no artigo "Aqui cinco métodos de decisão: escolha o seu", publicado por TM em janeiro/fevereiro de 1980. Ainda este ano, TM deverá publicar novos artigos técnicos sobre renovação de frotas. Aguarde.

Errata

Como assinante desta revista, gostaria de saber se não houve falha na publicação nº 248, "As Maiores do Transporte", sobre a empresa Central Transportes Rodoviários e Turísticos, a qual colocou-se em 26º lugar com Transporte Rodoviário de Passageiros e em 18º lugar no Urbano de Passageiros. Também, não é de meu conhecimento que a empresa seja catarinense.

Aristides Smaniotto - Rio do Sul, SC.

Houve falha. A Central é uma empresa de transporte urbano de passageiros, sediada em São Leopoldo, Rio Grande do Sul.

Ônibus

Convido a todas as pessoas ligadas ao transporte rodoviário de passageiros e/ou transporte urbano de passageiros, interessadas no desenvolvimento de carrocerias de ônibus ou admiradores e estudiosos do design de carrocerias de ônibus rodoviários ou urbanos, no Brasil e Exterior, a entrarem em contato com o CDO, Clube do Design de ônibus. Os endereços: rua Monteiro Lobato, 282, CEP 18120 ou CP 0125, em Mairinque, SP e CxP 62685 em São Paulo, SP.

Hélio Luiz de Oliveira - São Paulo, SP

Neuto volta

Com imensa satisfação, registramos o seu retorno à ótima revista Transporte Moderno. Já estávamos sentindo a falta do amigo e das salutares discussões que mantínhamos e que esperamos continuar mantendo.

Nossos parabéns pelo retorno. Que você seja vitorioso, como sempre tem sido. E muito obrigado pela sua colaboração para o reerguimento e a expansão de nossa empresa. Walter Gratz - Presidente da Nova Kabi Indústria e Comércio S.A. - Rio de Janeiro, RJ.