

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 251 - DEZEMBRO 1984 - Cr\$ 2



Editora TM Ltda

**Como nossos
veículos chegam
ao exterior**

**O futuro da
hidrovia
Tietê-Paraná**



CURITIBA-PARANAGUÁ

**Os cem anos de uma
ferrovia lucrativa**

Para escolher bem você precisa de liberdade de escolha.



Só a mais completa linha de caminhões do País, fabricada pela Mercedes-Benz, oferece a você a solução mais racional que assegura menores custos operacionais, maior vida útil e valor de revenda mais alto.

E a Mercedes-Benz é a única marca com a qual você padroniza a frota, dos leves aos pesados, ganhando ainda de outras maneiras: pela racionalização do ferramental, da mão-de-obra, do estoque de peças e pela possibilidade de intercambiar os principais componentes entre diferentes tipos de veículos.

Só a Mercedes-Benz oferece mais de 50 opções diferentes de caminhões.

De 6 a 45 toneladas, a linha Mercedes-Benz tem a solução de peso que o seu problema exige. E na medida exata da sua necessidade, pelas diferentes

combinações oferecidas de distância entre eixos, potência do motor e conjuntos de transmissão. E ainda pelas exclusivas opções quanto a alternativas de combustível: óleo diesel, álcool aditivado ou álcool hidratado.

Assim, fica fácil você escolher melhor. E contar com o veículo de mais qualidade e mais adequado ao seu tipo de transporte, uma eficiente assessoria e uma completa assistência ao produto.

É por isso que a maioria dos empresários prefere guiar-se, cada vez mais, pela estrela de três pontas.

Consulte o seu Concessionário. Ele tem uma boa estrela para a sua frota, em forma de veículos e serviços da mais alta qualidade.

Você não só compra um veículo:
você ganha uma estrela.



Mercedes-Benz

Preços controlados superiores à inflação

O balanço final dos reajustes realizados pelo setor de autoveículos, durante este ano, demonstra a existência de um verdadeiro contrasenso.

No segmento de comerciais pesados, o acréscimo determinado pelo CIP, já que o órgão continua a controlar o preço destes veículos, atinge o total de 253,81%.

Para os automóveis, apenas sob vigilância deste Conselho, o montante acumulado é de 249,82%.

Se o controle de preços surgiu para coibir abusos nos reajustes praticados por setores industriais, torna-se difícil justificá-lo após o exemplo acima, onde o CIP autorizou aumentos superiores aos praticados por um segmento muito próximo ao controlado.

Porém, tal justificativa torna-se impraticável quando estes índices são comparados aos inflacionários.

Nova tinta duplica a durabilidade na Cometa

As unidades em aço não anodizado da Viação Cometa estão recebendo acabamento através de uma nova tinta, desenvolvida pela Sherwin Williams, que apresenta como principal atrativo a duplicação do período de vida útil, em comparação à anteriormente utilizada.

O componente responsável por essa façanha — *sunsire*, que necessita da adição de seu catalisador específico — foi testado pela CMTC, que resolveu não incor-

O Índice Geral de Preços, apurado pela Fundação Getúlio Vargas, para o mesmo período, acusa uma variação da ordem de 222,31%. De onde obtém-se, portanto, a valorização de 8,54% maior que a inflação, no caso dos automóveis e de 10,74% para os caminhões.

Resultado pelo qual o CIP também pode ser responsabilizado. Durante 1983, o órgão forçou a existência de reajustes menores que a inflação do período, para o setor de autoveículos.

A reação deste setor, no sentido de recuperar tais defasagens, ocasionou o momentâneo descompasso entre seus reajustes e a variação inflacionária. Tanto assim que, computados os últimos 24 meses, o segmento de automóveis obteve um acumulado 21,13% inferior ao IGP, enquanto os caminhões situam-se 18,72% abaixo deste índice.

pora-lo à frota por seu alto custo. O período de vida útil, esperado para esta tinta, é de dez anos, ao invés dos anteriores seis anos de sua predecessora.

A Sherwin Williams, atualmente, fabrica a *sunsire* com exclusividade para a Viação Cometa, embora espere que ela seja adotada por outras viações, já que, por suas características, é indicada para a pintura em *fiberglass*, material fartamente utilizado nas novas carroçarias rodoviárias.

Caio lança nova geração de microônibus

Adequando-se às necessidades do mercado, a Caio está lançando sua nova geração de microônibus, os Carolina III. As modificações implantadas no veículo visam, prioritariamente, a aumentar o conforto dos passageiros e incrementar o luxo. Para isso, a altura interna passou para 1,9 m o que, além de maior comodidade, permite maior fluxo da ventilação.

A Caio, também, coloca a disposição no veículo porta-pacotes com alto-falantes, luzes individuais para leitura e saídas para ar condicionado ou ventilação forçada. Tais preocupações, segundo os técnicos da empresa, refle-



No Carolina III, preocupação com o conforto dos passageiros

tem as exigências do segmento, com base nos pedidos cadastrados no último ano, que apontaram o microônibus como o veículo preferido para o transporte de executivos.

O Carolina III é produzido nas versões urbana, com capacidade

de lotação de 20 a 29 passageiros, executiva e rodoviária, esta última capaz de transportar entre 19 a 24 pessoas. Opcionalmente, existem, também, os modelos "motor-home", ambulância, furgão, escolar, turismo, transporte militar e televisão.

Bola branca para os articulados em S. Paulo

As unidades trolebus articulados que, dentro de poucos meses, iniciarão seu período de testes nos corredores de alta demanda da capital paulistana, entram na reta final de produção.

Foi encomendada, pela CMTC, uma unidade para cada consórcio de empresas formado, com o objetivo de atender esta nova frota — Caio, Villares, Volvo e Marcopolo, Tectronic, Scania.

Ao lado da estrutura montada do primeiro articulado trolebus brasileiro, Cláudio Regina, diretor do grupo Caio, declara não acreditar na utilização de apenas um fornecedor para toda a frota que será operada pela CMTC — dezessete unidades articuladas e 78 convencionais.

Segundo este diretor,

que pretende apresentar seu veículo em fevereiro, o projeto do consórcio concorrente também está em fase adiantada de construção. "Ambos se norteiam pelos mesmos parâmetros técnicos — carroçaria tipo Padron II, exigências mecânicas, etc —, porém deverão diferenciar-se em termos de "design".

A garantia de qualidade oferecida pelo grupo Caio, abrange dois anos para a parte estrutural e a perspectiva de quinze anos de vida útil.

Este projeto trolebus apresenta as mesmas características dos articulados diésel, em operação na Viação Bola Branca. Caso os resultados de utilização também se aproximarem, a aprovação destes veículos é garantida pela

experiência de oito meses desta viação com as unidades Volvo.

Ainda não houve a substituição de qualquer peça nos motores dos articulados da Bola Branca. Os únicos componentes que apresentaram consumos superiores aos efetuados pelas unidades simples encontram-se no eixo da tração.

Para os pneus, a média de 26 000 km do ônibus comum decresce para 23 000 nos articulados. Já as lonas de freio, atingem 26 000 km de vida útil, resultado muito inferior ao dos convencionais. Quilometragem que pode ser justificada pela regulação automática destas lonas nos veículos articulados, aumentando o nível de segurança das unidades.

Revendas Scania prestam assessoria aos usuários

Com o objetivo de assessorar os usuários da marca, está sendo lançado pelos concessionários, simultaneamente em todo o Brasil, o programa Pró-Scania.

As revendas desta montadora — 67, que cobrem todo o país — prestarão serviços antes, durante e após a aquisição dos veículos. Desta forma, a escolha do modelo específico para cada tipo de serviço, dimensionamento da fro-

ta de acordo com a demanda de transportes, assessoria financeira, consultoria operacional e serviços de despachante podem ser utilizados durante a aquisição de unidades.

Para a assistência técnica aos veículos, o Pró-Scania oferece manutenção programada da frota, serviço de S.O.S., entrega de peças a domicílio, recuperação de componentes e cursos motoristas, instrutores e mecânicos.

Televisores em cores: novo investimento da CNTT

A CNTT-Confederação Nacional dos Transportes Terrestres comprou e pagou (cheques 134 181 e 974 641) três televisores em cores, Sharp, de 20 polegadas, no final de março e princípio de abril de 1984.

Uma delas foi instalada na sede da própria Confederação, para que seus diretores e funcionários pudessem ver mais comodamente o "Jornal Nacional". As outras duas tiveram notas fiscais emitidas em notas fiscais emitidas em nome do presidente Hermínio Mendes Cava-

leiro e do tesoureiro Adear Jonas de Bessa.

Mordomia? Não. O zeloso contador da CNTT teve o cuidado de registrar nas contas correntes de Cavaleiro e Bessa débitos, respectivamente, de Cr\$ 385 mil e Cr\$ 392 200 (o Tesoureiro, além do televisor, levou para casa uma antena Olympus).

Resta saber como Presidente e Tesoureiro amortizaram suas dívidas. Espera-se que não tenha sido com gordas diárias pagas em dólares, como as desfrutadas por Cavaleiro na Suíça.

Porto de Santos obtém recorde de movimentação

Reclamando da falta de recursos para obras e investimentos e ressaltando o equilíbrio financeiro alcançando este ano, Sérgio da Costa Matte, presidente da Codesp, Companhia Docas do Estado de S. Paulo, divulgou os resultados do porto de Santos, que indicam novos recordes de movimenta-

ção de carga, contêineres e receita cambial.

Somente no mês de novembro, foram movimentadas 2,48 milhões de toneladas pelos cais da Codesp (excluindo-se os terminais privados), que proporcionaram uma receita cambial de US\$ 863 milhões. A movimentação de contêineres atingiu 31 mil unidades.

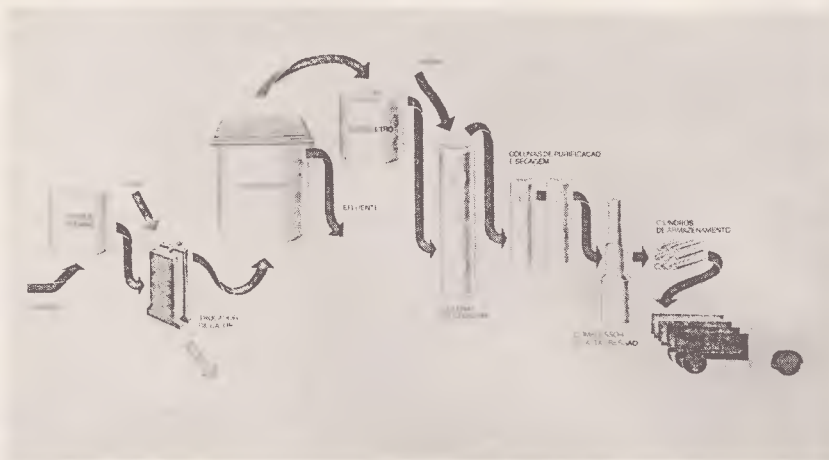
Biogás já pode ser extraído da vinhaça

Um consórcio, formado pela PEM Planejamento, Engenharia e Manutenção e a Construtora de Destilarias Dedini, acaba de criar o Sistema Methax para a produção e aproveitamento de biogás. Em duas fases, o sistema produz biogás pela digestão de matérias orgânicas, subprodutos de usinas e destilarias de cana-de-açúcar e faz sua

purificação, até um produto final contendo 96% de gás metano.

Além de aliviar os problemas causados pela vinhaça, a produção de biogás economizará milhares de barris de petróleo ou incrementará o volume final dos fabricantes de álcool carburante, e que representam um desperdício de 6% da produção de algumas usinas.

O biogás produzido, segundo os técnicos do consórcio, tem elevado poder calorífico e pode ser utilizado em veículos de várias categorias. Para se ter idéia da importância da produção de biogás, cada metro cúbico equivale, em média a 1,1 litro de gasolina, a 1,2 litros de álcool ou a 0,9 litro de diesel.



Para reforçar as comemorações de seus quarenta anos de vida em março próximo, a Caio, Companhia Americana Industrial de Ônibus, estará lançando seu ônibus rodoviário, tipo "high deck". Segundo Cláudio Regina, diretor-Presidente da empresa, a Caio entra agora para valer no mercado de rodoviários e pretende abiscoitar uma boa fatia do mercado.

Em meados de dezembro, a CMTC já contava com a primeira parcela do financiamento realizado pelo BNDES para o trolebus. Os Cr\$ 6 755 000 que aportaram nos cofres da empresa serão destinados à implantação dos corredores onde operarão essas unidades.

"A remuneração dos investimentos necessários para utilização da energia elétrica, no tocante aos sistemas trolebus, geraria capital suficiente para renovar boa parte da frota das operadoras". Frase de Márcio Junqueira, presidente da CMTC, endereçada ao DNAEE, durante o IV Encontro Técnico sobre Sistemas Trolebus realizado em São Paulo.

Entre 10 a 15 de fevereiro, reunir-se-ão em Belo Horizonte os secretários de Minas e Energia da maioria dos Estados brasileiros. A finalidade do encontro será a elaboração de uma carta de intenção para a política energética do

próximo Presidente da República, reunindo as experiências vitoriosas realizadas em vários Estados. A carta será enviada ao ex-governador Tancredo Neves.

Já estamos vivendo, sem dúvida, outros tempos, o Novo Brasil. Dentro do próprio Ministério dos Transportes o tratamento teve uma mudança radical nos últimos meses. A outrora (nos últimos 20 anos) respeitável reverência de Coronel Fulano de Tal, mudou, de repente, para Doutor Fulano de Tal. Algo que deve ser realmente muito importante, porque qualquer equivoco é logo apreendido: "Coronel não, Doutor. . ." Outros preferem se autointitular "Professor".

COLETRÁS

O NOVO COLETOR-COMPACTADOR DE LIXO

UEHAUF



A FNV apresenta a opção em Coletor-Compactador de lixo de carregamento traseiro — o COLETRÁS.

Resultado de uma experiência de mais de 25 anos no ramo, aliada a uma tecnologia avançada, o COLETRÁS foi projetado para oferecer a máxima eficiência com os mínimos custos de operação e manutenção.



Divisão de Vendas de Equipamentos

Centro Empresarial de São Paulo - Av. Maria Coelho
Aguar, 215 - Bloco A - 8º andar - São Paulo - SP - CEP 05804
Tels.: (011) 545-3583 e 545-3596 - Telex (011) 21901 FNVA

Balança portátil será utilizada em vicinais

• Embora IPT e Filizolla estejam desenvolvendo uma balança portátil nacional, perdendo muito tempo entre o projeto e a execução, a Secretaria Estadual dos Transportes de São Paulo, através do Dersa, observa com atenção os testes que estão sendo realizados na rodovia dos Imigrantes, que liga São Paulo à Baixada Santista. Aprovado o equipamento, o secretário Adriano Murgel Branco, promete que a secretaria dos Transportes comprará dez balan-

ças. Operadas por um igual número de equipes, elas formarão um grupo especial de fiscalização da lei da balança. Adriano Branco está preocupado, principalmente, com os abusos que vem sendo praticados nas estradas vicinais. "Uma vicinal sujeita a sobrecargas constantes de 20%, tem uma vida útil de apenas dois meses", explica. Quanto a impossibilidade de se instalarem balanças em minifúndios, grande maioria das propriedades rurais do Estado, o

secretário é de opinião que "os agricultores vão ter de se virar". As balanças da Siemens, além das vicinais, devem fazer um trabalho itinerante em todas as estradas do Estado de São Paulo.



BH exige instalações adequadas nos terminais

Foi aprovado, pela Câmara Municipal de Belo Horizonte, projeto de Lei que autoriza o Prefeito Municipal a exigir das empresas de ônibus urbanos a manutenção, nos terminais de bairros, de instalações adequadas para uso dos seus empregados.

As instalações incluem refeitório e instalações sanitárias e todos os custos serão de responsabilidade das empresas concessionárias. A Metrobel deverá fazer gestões no sentido

de facilitar as ligações de água e esgoto, através de convênio com a Copasa.

Os empresários belorizontinos, em geral favoráveis à medida, só esperam que haja um compromisso da estatal em manter os terminais, não transferindo-os por um prazo mínimo de cinco anos, para justificar o investimento.

Estranha-se, porém, que a Lei seja omissa no que diz respeito ao conforto e segurança dos passageiros.

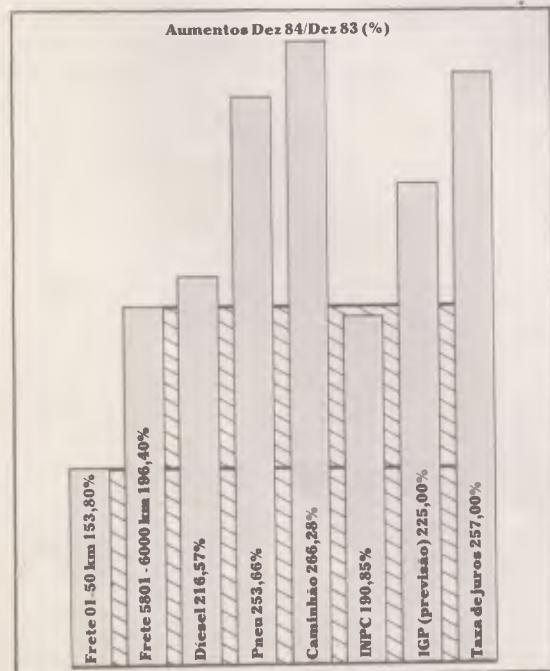
Reajuste de fretes perde para aumento de insumos

De dezembro de 1983, a dezembro de 1984, os fretes rodoviários para carga comum, controlados pelo CIP, aumentaram na faixa de 153,80% (curta distância) a 196,40% (longa distância).

Esses reajustes só são compatíveis com o INPC (190,85%). Perderam para todos os custos, como o diesel

(216,57%), os pneus (253,66%), os caminhões Mercedes (266,28%), o IGP (estimado que será superior a 225%) e a taxa de juros para financiamento de capital de giro (257%).

O aperto do CIP deve resultar em lucros reduzidos ou até mesmo em prejuízos para os transportadores.



A nova tabela de fretes da cabotagem

Classe de mercadorias ou produtos (coluna A)	Discriminação de cargas (coluna B)	Frete líquido em Cr \$	
		Fixa (coluna C)	Variável por milha marítima (coluna D)
I	A - Cargas sem acondicionamento (granéis)		
	1 - Álcoois Anidro e Hidratado	11.617,00	15,7660
	1 - A - outros álcoois	28.738,00	15,2445
	2 - Amianto, calcáreo, gesso, jaspel, lítio e talco	17.429,00	13,0090
	3 - Carvão mineral	10.467,00	13,0090
	4 - Cloro e outros gases liquefeitos	aberto	aberto
	5 - Coque, ferro gusa, ilmenita, minério de ferro, manganês e outros minérios, potássio e sucatas	9.099,00	13,0090
	6 - Farelo de soja e outros farelos	13.084,00	12,3423
	7 - Fertilizantes, adubos e corretivos do solo	9.099,00	13,0090
	8 - Milho, óleo vegetal comestível ou industrial, trigo em grão, soja e outros cereais	13.084,00	12,3423
	9 - Petróleo:		
9.1 - Asfalto líquido	9.952,00	61,5461	
9.2 - Gás liquefeito (G.L.P.)	17.076,00	13,0943	
9.3 - Lubrificantes	5.950,00	3,7016	
9.4 - Outros derivados	5.233,00	3,0758	
9.5 - Petróleo em bruto	7.667,00	4,2570	
10 - Sal marinho e salgema	14.140,00	10,7925	
11 - Outros granéis	aberto	aberto	
II	B - Cargas com acondicionamento		
	Densas	18.390,00	15,2445
	Frigorificadas	60.595,00	25,7765
	Perecíveis	17.118,00	13,0090
	Inflamáveis, agressivas, oxidantes e corrosivas	25.808,00	16,2804
	Explosivas	61.891,00	39,2296
	Especiais	23.792,00	29,3859
	Valiosas	Frete p/valor comercial	
IX	Sacarias:		
	1 - Gêneros	11.068,00	11,2496
	2 - Demais	14.285,00	14,1461
X	Carga Geral	17.574,00	17,3986
	C - Outras		
XI	Carga indivisível	20.095,00	22,3883

Perspectivas sombrias para encarroçadores

O que deve ocorrer nos próximos anos com a produção de carroçarias de ônibus? Segundo o presidente da Caio, Companhia Industrial de Ônibus, Cláudio Regina, as perspectivas são sombrias, pois, das doze fábricas existentes em 1981, sobram hoje apenas quatro e uma delas, a Condor, em regime de concordata.

“Se o transporte for levado a sério”, explica Regina, “teremos, pelo menos, que dispender dois ou três anos para recompor a infraestrutura do setor”, adverte. Isto sem contar com o treinamento de mão-de-obra e a reativação tecnológica do setor.

As previsões de aumento abrupto da demanda, vêm do abandono da prática política no cálculo das tarifas e que já representa um reaquecimento das vendas do setor. A Caio, por exemplo, aumentou em 20% seus efetivos. Como em outros setores, a crise também está se dissipando e, mais que isso, “está nos seus últimos momentos”.

Segundo o executivo, para atender a uma demanda reprimida de 50 mil unidades, será necessário um plano de emergência, porque as fábricas remanescentes não têm capacidade de produção — que hoje alcança apenas 10 mil unidades por ano.

Pequenas inversões de capital na Codesp

Os usuários do Porto de Santos não devem esperar grandes inversões de capital da Codesp — Companhia Docas do Estado de São Paulo — em equipamentos, para 1985, principalmente no Tecon — Terminal de Contêineres.

Depois de dizer que foram investidos, em 84, Cr\$ 21 bilhões, Sérgio da Costa Matto afirmou que, para este ano, estão previstas apenas empilhadeiras e equipamentos menores.

Com isso, os necessá-

rios transtêineres e portêineres para o Tecon ficam adiados para 1986, ou, pior ainda, para outro ano mais longo e na dependência de recursos do Governo Federal.

A situação preocupa exportadores e armadores, na medida em que se observa, mês-a-mês, a crescente movimentação de contêineres no Tecon, o que poderá agravar ainda mais as operações com os cofres de carga, que são consideradas lentas demais.

★★★★★

A possível entrada da Petrobrás na área de fabricação de pneumáticos, através do controle acionário da Tropical, não recebeu maiores comentários entre os produtores já estabelecidos. Mesmo sendo sabido que o financiamento seria realizado pelo BNDES.

★★★★★

Dentro da nova linha GM, a ser lançada no primeiro semestre do próximo ano, as picapes receberão tratamento especial. Um modelo, com capacidade para uma tonelada, denominada B10, deverá ser o carro-chefe das exportações desta montadora para o Oriente Médio.

Frigorificadores recebem eletroposto da Cesp

Com a crescente comercialização de produtos alimentícios frigorificados, foi inaugurado no Estado de São Paulo, km 463 da BR-116, o primeiro eletroposto do país. A iniciativa renderá substancial economia nos custos operacionais deste tipo de transporte. O projeto, que prevê a instalação nos postos de serviço das principais rodovias paulistas de sistemas de fornecimento de energia elétrica para carretas e caminhões frigoríficos, possibilitará aos usuários uma redução de custos da ordem de 80 a 50% de óleo diesel utilizado, tradicionalmente, para operar os compressores frigoríficos, já que os sistemas de recarga funcionam tanto a diesel como a eletricidade.

Fruto de um investimento de Cr\$ 45 milhões, o Autoposto Meneghetti tem capacidade para atender simultaneamente dezesseis caminhões frigoríficos,



O eletroposto economiza Cr\$ 80 mil no custo do frete

sem qualquer despesa para as empresas ou autônomos. As despesas mensais do posto, estimadas pelo proprietário, Zeferino Meneghetti, em Cr\$ 5 milhões serão certamente, cobertas pelo aumento dos usuários de outros serviços, estimulados pela economia de aproximadamente Cr\$ 80 mil nos custos atuais do transporte. Pela BR-116, rodam cem veículos frigoríficos por dia.

A elogiável iniciativa da Cesp — cada caminhão consome, em mé-

dia, 70 litros de diesel a cada 8 horas de funcionamento do compressor — será estendida a todas as grandes rodovias paulistas e, segundo os técnicos da estatal, resume, também, uma preocupação da empresa com a segurança, já que é inseguro o uso de instalações precárias encontradas normalmente em borracharias. Dentro em breve, estarão em funcionamento novos eletropostos, nas rodovias Castelo Branco, Raposo Tavares, Anhangüera e Dutra.

Bomba de abastecimento eletrônica na Atlantic

Durante o I Minaspetro, Encontro Regional de Revendedores de Derivados de Petróleo, realizado em Belo Horizonte, a principal atração foi a nova bomba de abastecimento eletrônica da Atlantic.

Totalmente eletrônica, a nova bomba não tem similar no mundo e deverá equipar os postos Atlantic a partir de janeiro, dependendo apenas do “sinal verde” do Inmetro. Desde o projeto até o menor componente, a bomba é inteiramente nacional e foi desenvolvida pelos téc-

nicos da Atlantic do Brasil em conjunto com a Universidade Federal do Rio de Janeiro.

O equipamento tem um programa de computadores que elimina todos os tipos de fraude, utilizando um sistema eletrônico que apresenta uma série de novidades para o usuário e revendedor.

O painel digital, por exemplo, registra todas as operações. Se, ao término do abastecimento, o painel apagar, o frentista aciona um botão, ativando a memória da bomba, que fornece novamente todos os dados.

Para o revendedor, o sistema eletrônico informa o total de litros de combustível vendido no mês, bem como o valor em dinheiro.

Abastecer o veículo ou trocar o óleo e outros serviços, sem necessidade de dinheiro é outra inovação que os revendedores Atlantic passarão a oferecer a seus clientes.

Com a utilização de um cartão de banco 24 horas, todas as operações serão feitas automaticamente. Em São Paulo, dezenove postos já operam o sistema, batizado de *Atlanticash*.

OS PASSAGEIROS SA QUEM OFERECE SCA



"Nós trocamos toda nossa frota por ônibus Scania, pensando em oferecer aos nossos passageiros mais conforto e segurança. A resposta do passageiro foi imediata. Hoje temos a sua preferência."

Lauro Romano
EXPRESSO BRASILEIRO
VIAÇÃO LTDA. - E.B.V.L.



"Existia um preconceito de que Scania era veículo do asfalto; nós o usamos em estrada de chão, tipo barro puro, e provamos que seu consumo é 15% menor, além de carregar 30% a mais de passageiros, apresentando melhor desempenho comparado com os veículos médios, que rodam na mesma linha."

Assis Gurgacz
EMPRESA UNIÃO
CASCAVEL DE TURISMO,
EUCATUR.



"O povo nordestino tem uma característica que poucos conhecem mas que é muito importante para nós: adora levar bagagem, muita bagagem. Nesse aspecto os ônibus Scania são imbatíveis. Além disso, levam muito mais passageiros, com uma velocidade média mais alta. Não há dúvidas: são os ônibus ideais para nós."

Edvaldo Lourival da Silva
AUTO VIAÇÃO PRINCESA
DO AGRESTE.



"Antes de mudar, nós fizemos uma experiência: compramos 3 ônibus Scania e os colocamos em serviço. Nós verificamos que realmente os componentes mecânicos têm durabilidade maior, assegurando, portanto, uma vida útil mais longa. Mas o que mais nos surpreendeu foi o consumo de combustível. Foi bem mais baixo do que esperávamos. E por isso que nós resolvemos ir substituindo continuamente a nossa frota por Scania."

Victor Razzera
VICTOR RAZZERA E CIA.
LTDA.

O Chassi Scania K 112, com motor traseiro, e o S 112, com motor dianteiro, são o que há de melhor em conforto e segurança para os passageiros. São os que oferecem maior economia, desempenho, durabilidade e racionalização

BEM RECOMPENSAR NIA.



"Estamos trocando nossa frota por ônibus Scania. Com isso, nós conseguimos aumentar o número de passageiros transportados por litro de combustível, com um custo de manutenção menor. E para uma empresa de transporte urbano, essas qualidades são fundamentais."

Valdir Rodrigues da Silva
AJURICABA TRANSPORTES COLETIVOS LTDA.



"Devido às longas distâncias que percorremos, escolhemos Scania. Com ele as distâncias diminuíram. Mantendo uma maior velocidade média e um melhor desempenho, os ônibus Scania fazem cada viagem em muito menos tempo."

Heloíseo Lopes
CIA. SÃO GERALDO DE VIAÇÃO.



"Nossos Scania estão operando com ótimos resultados em linhas curtas. Além de podermos oferecer mais lugares com um menor número de carros, estamos proporcionando um menor tempo de viagem, em função da maior velocidade média, sem esquecer do conforto e segurança que eles oferecem para os passageiros. E eles sabem dar valor a isso."

Nelson Freitas
VIAÇÃO TERESÓPOLIS



"Quando pela análise dos custos operacionais, sentimos a necessidade de utilizar veículos confiáveis e de grande capacidade, escolhemos o Scania, pela facilidade e economia de manutenção, por ter freios e embreagem auto-ajustáveis, itens que absorvem, normalmente, o maior tempo de mão-de-obra nas oficinas. Surpreendeu-nos também o baixo consumo de combustível do Scania, independente das condições de operação."

Antonio Rodrigues
EXPRESSO VERANEIO LTDA.
Gilberto Lain
RODOVILAS DE TRANSPORTES COLETIVOS LTDA.

para os empresários. O que resulta num menor tempo de percurso, menor custo operacional e num número bem maior de passageiros. Nunca os ônibus conseguiram agradar tanto, a tantas pessoas, ao mesmo tempo.

SCANIA

O nome mais respeitado em ônibus.



As tarifas na hora da verdade

Reeleito presidente da atuante NTC-Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga por mais três anos, o empresário Thiers Fattori Costa já definiu o principal objetivo do seu segundo mandato. Vai concentrar todo o poder de fogo da entidade na difícil tarefa de vacinar o setor contra a persistente epidemia das baixas tarifas.

É uma escolha natural e até elogiável. Afinal, não será com a decadente e minguada lucratividade dos últimos anos que o transporte rodoviário de bens conseguirá colocar caminhões de verdade no lugar da sucata que roda pelas nossas estradas.

No momento em que o País reencontra os caminhos do crescimento, substituir e ampliar a frota, mais do que uma bandeira política, torna-se uma necessidade inadiável. Sem caminhões novos, o transporte corre o risco de retardar o avanço de toda a economia.

Enquanto durou o tempo das cargas magras, a regulamentação foi uma esperança. Depois dela, sonhavam muitos transportadores, as coisas mudariam da água para o vinho. Como num passe de mágica, a concorrência diminuiria, os fretes subiriam, os financiamentos apareceriam.

Na prática, as facilidades do RTB frustraram os transportadores interessados numa depuração do setor comandada pelo governo. Pelo menos nessa primeira etapa, as autoridades revelam-se muito mais preocupadas em recensear operadores e veículos do que em reduzir a oferta de transportes. Assim, se os empresários querem encurtar a quilométrica distância que separa seus fretes oficiais das tarifas reais, devem ir à luta utilizando seus próprios recursos e esquecerem a ajuda oficial.

Caso contrário, as tabelas cheias que jorram, às dezenas, dos computadores da NTC continuarão servindo apenas para engordar os preços-CIF do cimento, bebidas, remédios, fertilizantes e outros produtos menos contados.

Nas planilhas de custos que mandam para o CIP, os fabricantes utilizam o frete fixado pelo Conet — e aprovado pelo próprio CIP. Mas, na hora de contratar o transporte, pagam apenas uma fração disso. Mera suposição? Nem tanto.

Algum tempo atrás, o empresário Isauro Figueiredo (Expresso Figueiredo) denunciou à "Folha de São Paulo" e a uma Comissão Parlamentar de Inquérito da Assembléia Legislativa de Minas, o monopólio erigido pelas poderosas cimenteiras em torno de todo o serviço de transporte entre suas fábricas, consumidores e revendedores. Com isso, estariam impondo um "preço abusivo" ao frete.

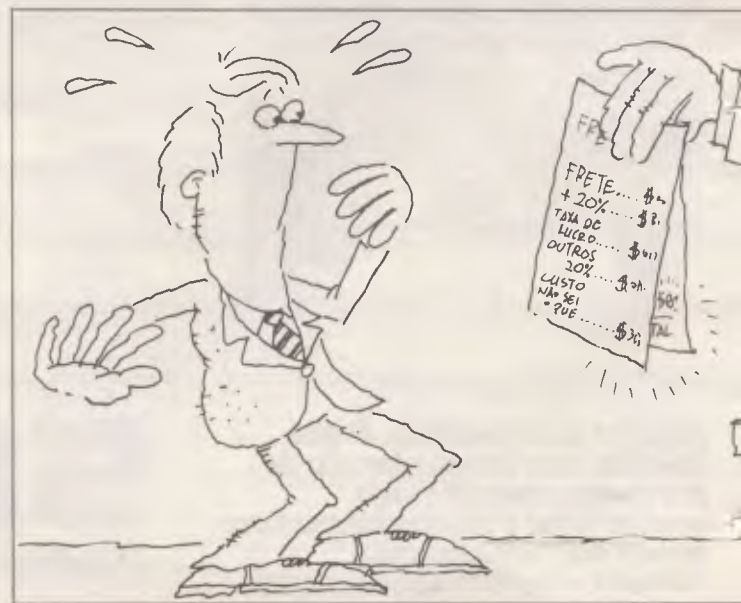
Dando nome aos bois, Figueiredo revelou que a Companhia Nacional de Cimento Portland-CNCP exigiu



participação de 25% no frete do cimento retirado de suas fábricas. Tudo isso, o diretor da empresa, Michel Rose, escreveu e assinou em papel timbrado (ofício de 16 de abril de 1981).

Figueiredo recusou a proposta e perdeu o cliente. Para intermediar os fretes, prossegue o relato, a CNCP criou uma subsidiária, a Maporte, que, mesmo sem frota, passou a cobrar a tabela máxima do Conet. O resultado, segundo a "Folha", é que os fretes subiram 772% entre dezembro de 1981 e agosto de 1983, quando a Maporte já estava cobrando Cr\$ 458,00 por saca transportada na Região Metropolitana de Belo Horizonte. Mas, o transportador recebia apenas Cr\$ 98,00. Os outros Cr\$ 360,00 (correspondentes a 20% do preço do cimento) ficavam, de mão beijada, para o intermediário.

Aparentemente, o caso não é isolado. Em junho deste ano, o Sindicato da Indústria da Construção Civil de Fortaleza, em carta aberta ao empresário Antônio Ermírio de Moraes, protestava contra as altas tarifas praticadas pelo grupo Votorantim. "Injustificável sua transportadora esteja cobrando Cr\$ 1906,13 o saco, distância apenas 200 km, quando temos propostas de firmas para transportar a mesma unidade a Cr\$ 300,00", denunciava o documento.



Disparidades como essas confirmam a necessidade de se melhorar — e muito — as técnicas de comercialização de fretes. Mas, são sintomas também de graves distorções nos métodos oficiais de cálculo de tarifas.

Assim, antes de sair a campo em busca de uma cartelização de sucesso duvidoso e da cega obediência às tabelas, não valeria à pena, primeiro, aliviá-las de exageros e sofismas que só dificultam a sua convivência com a realidade?

Não é difícil identificar essas anomalias. No sistema de cálculo adotado pelo Conet, o frete tem, basicamente, três componentes: o frete-valor, o frete-peso e as “taxas” ou “generalidades”. O frete-peso, por sua vez, se desdobra em custos de transferência (fixos e variáveis) e despesas administrativas e de terminais.

Já apontamos, exaustivamente, em outro ensaio, as distorções do frete-valor. Há mais de vinte anos incorporado aos “usos e costumes” do transporte rodoviário de carga”, esse adicional (sobre o preço da mercadoria) funciona, hoje, muito mais como contra-peso para descontos descabidos do que como receita para cobrir os incontáveis riscos do transporte. Embora a afirmação incomode muita gente, a extinção do *ad-valorem* ou a revisão das suas alíquotas, certamente, já eliminaria a maior parte dos descontos.

Como o assunto ainda é quase um tabu, a proposta soa como uma inominável heresia. E não é para menos. Velhos transportadores continuam vendo no frete-valor uma conquista intocável. Por isso, os líderes da nova geração que tentarem mudar as regras do jogo correm o risco de serem crucificados.

A esquizofrenia entre o frete-carreteiro e o custo técnico de transferência também foi claramente diagnosticada em comentário anterior. As transportadoras pagam, hoje, ao autônomo apenas cerca de 60% do custo operacional apurado pelas planilhas da NTC.

Alguns aspectos desse cálculo também exigem uma revisão. A crítica mais frequente é à duplicação da margem de lucro. Além da “remuneração do capital” (13% ao ano), o Conet acrescenta às suas planilhas uma “taxa de lucro” de 12,49% sobre todos os custos.



Constata-se também certa tendência para “engordar” os custos fixos e administrativos. A planilha inclui, entre eles, por exemplo, um oneroso “seguro de casco” (custo implícito, que o transportador prefere “bançar”).

Já as “despesas administrativas e de terminais” são rateadas exclusivamente pela tonelage movimentada, onerando as curtas distâncias. Qualquer transporte, mesmo urbano, já parte, assim, de um cara “bandeirada”

Com o controle dos fretes pelo CIP, esse “inchamento” dos custos fixos e administrativos foi um feitiço que acabou virando contra o próprio feiticeiro. De fato, hoje, quem comanda as altas de tarifas são os custos variáveis — principalmente, o dísel e os pneus.

Sem cálculos mais realistas, continuará difícil convencer os usuários e os próprios transportadores de que tabela é para ser usada — e não para servir de enfeite

Já os custos fixos e administrativos estão atrelados aos preços dos veículos e aos níveis dos salários. Assim, seus reajustes acabam ficando abaixo da inflação. As planilhas do Conet, tal como estão concebidas, “puxam” os percentuais para baixo, especialmente, nas curtas distâncias.

As taxas, algumas delas bastante antigas, constituem outra fonte de distorções. O “despacho”, por exemplo, continuou existindo, mesmo depois que o novo sistema tarifário criou as “despesas administrativas e de terminais”.

O ITR-Incremento ao Transporte Rodoviário — embora, como o “despacho” reconhecido pelo modelo oficial de conhecimento de carga — é privativo dos sócios da NTC. Na prática, porém acaba cobrando indiscriminadamente.

Isso, para não falar do ISTR-Imposto sobre Transporte Rodoviário, de 5% sobre o frete, muitas vezes, transferido ao cliente, mas não recolhido à Receita Federal.

Campeia a sonegação e até, a apropriação indébita. Segundo pesquisa da própria NTC, apenas 20% dos transportadores recolhem o imposto regularmente. Outros 20% só o pagam ocasionalmente. Os restantes 60%, simplesmente, preferem confiar na inoperância da fiscalização.

Finalmente, para complicar ainda mais as coisas, eis que surge a “taxa adicional de risco” contra roubo de carga. Uma estranha taxa, calculada como alíquota adicional do frete-valor.

De tudo isso, fica claro que, apesar de seus acertos no atacado, o sistema tarifário do Conet bem que já merece, no varejo, uma reforma em regra. Essa revisão facilitaria não só a difícil convivência com o CIP, como também negociações na Câmara Brasileira de Usuários e Transportadores, futuro fórum de discussão das tarifas. Sem tabelas mais realistas, continuará difícil convencer os próprios transportadores e, principalmente, os usuários, que tabela é para ser usada — e não apenas para servir de referência ou enfeite. Também para o setor de tarifas parece estar chegando, finalmente, a hora da verdade.

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL — ANO 22 — Nº 251 — DEZEMBRO, 1984 — Cr\$ 2.200



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, Jaime A. Mendes (São Paulo) Roberto Galletti (Rio)
Colaboradores: José Augusto Ferraz (texto), Fernando Barros (fotografia), Antonio Arnaldo Rhorms (pesquisa)
Redação (São Paulo): R. Said Aiach, n.º 306 tel 884-2122
Sucursal Rio: Praça Tiradentes n.º 10 - grupo 1901 - CEP 20 060 - telefone: 221-9404

Arte e produção: Claudiney Antunes Andrade
Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 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

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Gerente comercial: José Maria dos Santos
Representantes: Saulo Paulo M. Furtado, Carlos A. B. Criscuolo, Elcio Raffani (São Paulo)

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

Representantes internacionais:

África do Sul: Bosman & Gerrich Travel (PTY) Ltd - Howard House - 23 Loveday Street, P.O. Box 1062 - Johannesburg; **Alemanha Ocidental:** Publicitas GmbH - 2, Hamburg 60 - Babelalee 149; **Austrália:** Exportad PTY LD - 115-117 Cooper Street - Surry Hills, Sydney; **Austria:** Internationale Verlagsventretungen - A-1037, Wien Veitthgasse 6; **Belgica:** Publicitas Media S.A. - 402, Avenue de Tervueren - 1150 - Brussels; **Canada:** International Advertising Consultants Ltd - 195, Carlton Towew - 2, Carlton Street - Toronto - Ontário M5B 1J3; **Coreia:** Media Representative Korea Inc. - Mr. H. M. Kough - C.P.O. Box 4100 - Seoul; **Espanha:** Publicitas S.A. - Ppelaya 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; **França:** 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; **Italia:** Publicitas S.p.a. - Vila E. Filiberto, 4 - Milano 20-149; **Japão:** Tokyo Representative Corp. - Ssekiya Building 2-F - 3 16-7 Higa Shinjokano Nakano-Ku, Tokyo 164; **Polônia:** Agpol (Advertising Department) - Warszawa ul. Sienkiewicza, 12 - P.O. Box 136; **Portugal:** Garpel Ltda - Rua Custódio Vieira, 3 - ZDT - Lisboa 2; **Suécia:** Publicitas AB - Kungsgatan 62 - S-101 29 Stockholm; **Suiza:** 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\$ 24.000,00. 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: Cr\$ 2.200,00. Edições especiais: Cr\$ 3.500,00. 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 das 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 1555-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 22/11/78. C.G.C. n.º 47.878.319/0001-89. Inscrição Estadual n.º 109.661.640. Rua Said Aiach n.º 306, telefone: 884-2122 (seqüencial) - CEP 04003 - São Paulo, SP.



Hidrovia depende do volume de cargas específicas

A hidrovia Tietê-Paraná tem sua conclusão vinculada às pesquisas de viabilidade econômico do transporte de diversos produtos da região servida, entre eles cana, soja, calcário, gado e madeira. A partir da página 16.

O centenário da ferrovia Curitiba-Paranaguá

Única ligação da Rede Ferroviária Federal a dar lucro, a Ferrovia Curitiba-Paranaguá comemora cem anos de atividades com grande vitalidade, graças à adequação de suas operações, que incluem o transporte de cargas e de passageiros. Página 24.



Exportações alteram procedimentos nas áreas de transporte

Utilizando desde computadores até estratégias logísticas, a indústria automobilística se arma para fazer frente ao aumento abrupto da produção de veículos de exportação, racionalizando tempo. Veja a partir da página 36.

Atualidades	3	Segurança	34
Neuto escreve	10	Tarifas	40
Cartas	13	Índice remissivo	44
Transporte Urbano	32	Últimas Notícias	48
Produtos perigosos	33	Entrevista: Carlos Stedile	50

Capa: Ferrovia Curitiba-Paranaguá Foto de 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.

Gás metano

Transporte Moderno, de outubro, publicou parte de nossa carta com esclarecimento sobre o acidente ocorrido durante a implantação da estação de gás para abastecimento de ônibus, localizada na Estação de Tratamento de Esgotos de Vila Leopoldina, em São Paulo.

A Revista consultou apenas o dr. Augusto C.S. de Aguiar, não tendo entrado em contato com o dr. Francisco E. B. Nigro, do IPT, deixando o assunto controverso.

Por se tratar de assunto a que damos a maior importância — segurança — a divulgação distorcida de fatos pode prejudicar a entrada do país na era do gás.

Para encerrar a controvérsia, ouvimos o próprio envolvido no acidente, o engº Rubens Breno Wachockier, do projeto metano deste Instituto, que informou: 1) O acidente não foi há dias; foi há quase dois anos; 2) O acidente não foi no IPT, mas na Estação de Tratamento de Esgotos de Vila Leopoldina; 3) O acidente não foi com tanque de ônibus, mas no gasoduto de alta pressão durante a montagem do posto de abastecimento.

Esclarecemos que estão em curso desenvolvimentos tecno-

lógicos, no IPT e em outros locais, que poderão baixar estas pressões para cerca de 20 atmosferas através de adsorção em carvão ativado ou zeólitos.

Nedo Eston de Eston, Assessor da Diretoria Executiva do IPT, com o acordo de Rubens Breno Wachockier, do projeto metano do mesmo Instituto — São Paulo, SP.

Ficam, então, finalmente, confirmadas as informações que Transporte Moderno publicou, embora tenha ocorrido um equívoco quanto à data e a natureza do acidente (não no tanque de um ônibus, mas no manuseio do produto). Mais importante, porém, é que a carta confirma o acidente e, mais ainda, que foi com metano de alta pressão e que este é um gás perigoso. Tão perigoso que o IPT já desenvolve tecnologia para baixar a pressão para 20 atmosferas.

Endosso plenamente a opinião do Engº Nedo Eston de Eston do IPT, sobre o uso de gás natural (metano) em motores de explosão, cujas experiências foram incentivadas pela Comissão Nacional de Energia.

O uso de gás natural em veículos é normal na Itália e na Nova Zelândia e, no Brasil, novas ocorrências de gás natural vem aparecendo nos últimos meses e precisamos nos preparar para usá-lo.

Eduardo Celestino Rodrigues — Coordenador do Grupo Especial da CNE — Comissão Nacional de Energia — São Paulo, SP.

Bonde é bonde

Com relação à matéria "TUP — Na banguela, a caminho de um grande desastre", publicada na TM 248, gostaríamos de dizer que a pesquisa e análise do caos em que se encontra o TUP no Brasil são brilhantes e refletem a realidade do transporte urbano de passageiros no país.

Infelizmente, uma pequena observação configura um grande escorregão. No capítulo referente à CSTC, pág. 52, onde se lê: "Por causa da crise energética, pretende-se estimular a utilização do transporte elétrico (não o bonde, apenas um projeto saudosista)..."

Não, o bonde ou *tramway* não é em absoluto um projeto saudosista, pois não o são as cidades de Ankara (Turquia), Charleroi (Bélgica), Dortmund (Alemanha Or), Liège (Bélgica), Toulouse (França), Turin (Itália), Columbus, Dallas, Denver, Long Beach, Orlando, Orange County, Rochester, Salt Lake City (EUA), Hong Kong, Ichihara e Shibayama no Japão, que estão construindo sistemas modernos de veículos leves sobre trilhos — VLT (ou LRT, Light Rail Train) ou bondes modernos, numa extensão aproximada de 600 quilômetros.

Nem saudosistas são, tam-

bém, as autoridades de mais de uma centena de cidades que operam este tipo de transporte. De Tokyo a Manila, com mais de sete milhões de habitantes, até Trondheim, com 119.000, passando por Philadelphia (1,95 milhão) e Toronto (2,63 milhões). Além disso, a maioria destas cidades está aumentando a extensão de suas linhas ou ampliando a rede.

Quanto ao custo operacional, Scotney D.J.S. publicou nos números 554 e 555 da Revista "Modern Tramway and Light Rail Transit" um artigo que examina os custos do VLT ou bonde, mostrando serem os mesmos mais baixos do que os do ônibus diésel.

Santos, no nosso caso, talvez, seja uma das cidades que melhor está preparada para receber o bonde (não como interesse turístico), pois sua topografia e traçado regulares são muito favoráveis.

Joaquim Ignácio de Oliveira Neto — Departamento de Marketing e Desenvolvimento da Cobrasma — Osasco, SP.

Transporte Moderno nunca foi contra os VLTs, ou prêmétrós. Aliás, muito pelo contrário. O que definimos como "bonde" é o bonde mesmo, o barulhento e lento que teve como desenvolvimentto o "Camarão", seu parente fechado. Aquele que Aurélio Buarque de Holanda define como "Mau negócio, logro, cair em conto do vigário, fazer mau negócio, frustrar-se..."



Recebemos, agradecemos e retribuímos os votos de boas festas a:

Nelson Ivam Barrancos e Mauricio de Lazzari Barbosa, Citro-suco; Seticesp; Mgf Publicidade; Transpampa; Rede Eldorado de Hotéis; Eduardo Ribeiro, Villares; Gurgel;

MWM Motores Diesel; Fernando Schuler, Sul América Philips; Cia. Davox de Caminhões; Center Video; Copauto Caminhões; Copiadora Poly; Valter Gomes Pinto, Marcopolo; Abifer; Valmor Weiss Atelier de Propaganda; Braspress; Mazzaferro; Luiz Carlos Corazza, Cargo-Van; J. Pedro Corrêa, Pro-6 Serviços Fotograficos; Marcos da Silva Reis; Viação Progresso; Transinvest; Giulio Abbondati, Pirelli; Milton Lenzi, Grupo Comolatti; José Carlos Fernandes, Auto-Lins; Comercial e Construtora Balbo; Carlos Serra, Horus Serra; Mudanças Bellan; Self Auditores Independentes; Carlino Nastari; Associpeisa; Sitcar, Transportes Carvalho; Transcafé; Jennifer Gollop, SGO Propaganda; Cema Construções, Engenharia e Montagens; Ylton e Sallette, Revista BR; Sonia Michelena, Senac; Richard Civita, Abril

Cultural; Benedito Pagliato, Abravo; Vivien e Willian, SKF do Brasil; Flávio T. da Costa, Valmet do Brasil; Platodiesel Embregagens; Miniaturas de ônibus Mascote; Brazmedia Overseas; Transportadora Grande São Paulo; Renovadora de Pneus Ideal; Bandag do Brasil; Ayres Gonçalves de Miranda, NTC; Carrocerias Aratu; Viação Garcia; Frás-le; Associação das Empresas de Transporte e Turismo, Assetur; Anderson Fazoli; Idílio Gomes da Costa; Alberto Limena e Francisco Albuquerque Filho, Iveco-Fiat Caminhões; Cláudio Regina, Carrocerias Caio; Paulo Ricardo Braga; João Gorduan e Roberto Barreiros, Mercedes Benz do Brasil; Transportes Tagil; Turismo Esplanada; G.I.A. Representações; Eduardo A. C. Pires, Tintas Coral; Viação Planalto; ABCAM, Associação Brasileira dos Cami-

nhoneiros; Carlo Bernardini, Associação Brasileira de Pneus e Aros; Associação Nacional dos Fabricantes de Carrocerias para Ônibus; Carlos Covizzi e Ricardo Alcantara da Salvacarga; Robert Bosch do Brasil; Bernardo Getúlio F. Gomes; Du Pont do Brasil; Associação Brasileira dos Distribuidores de Veículos Automotores; Tinguá; Rodonorte; CBS Discos; Pextron; Pedro Geraldo R. de Freitas, Usina São José; Gilberto Miranda, Refinações de Milho Brasil; Fernando Coelho Júnior, NTC; Marco Aurélio P. Dias; Roberto Santana, O Estado de S. Paulo; Transmoura; Elina Monteiro, Boechat; Maia Farina; Volkswagen do Brasil; Sérgio Mazzanti, Lufthansa; Cyro de Laurenza; Fepasa; Agostinho Gaspar, Luis Carlos Secco, Antônio Carlos de Godoy, Ford do Brasil; Philips do Brasil.