

transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL – ANO 25 – NÚMERO 288 – JANEIRO 1988 – Cz\$ 120,00



Editora TM Ltda

Alegria e movimento vencem o concurso

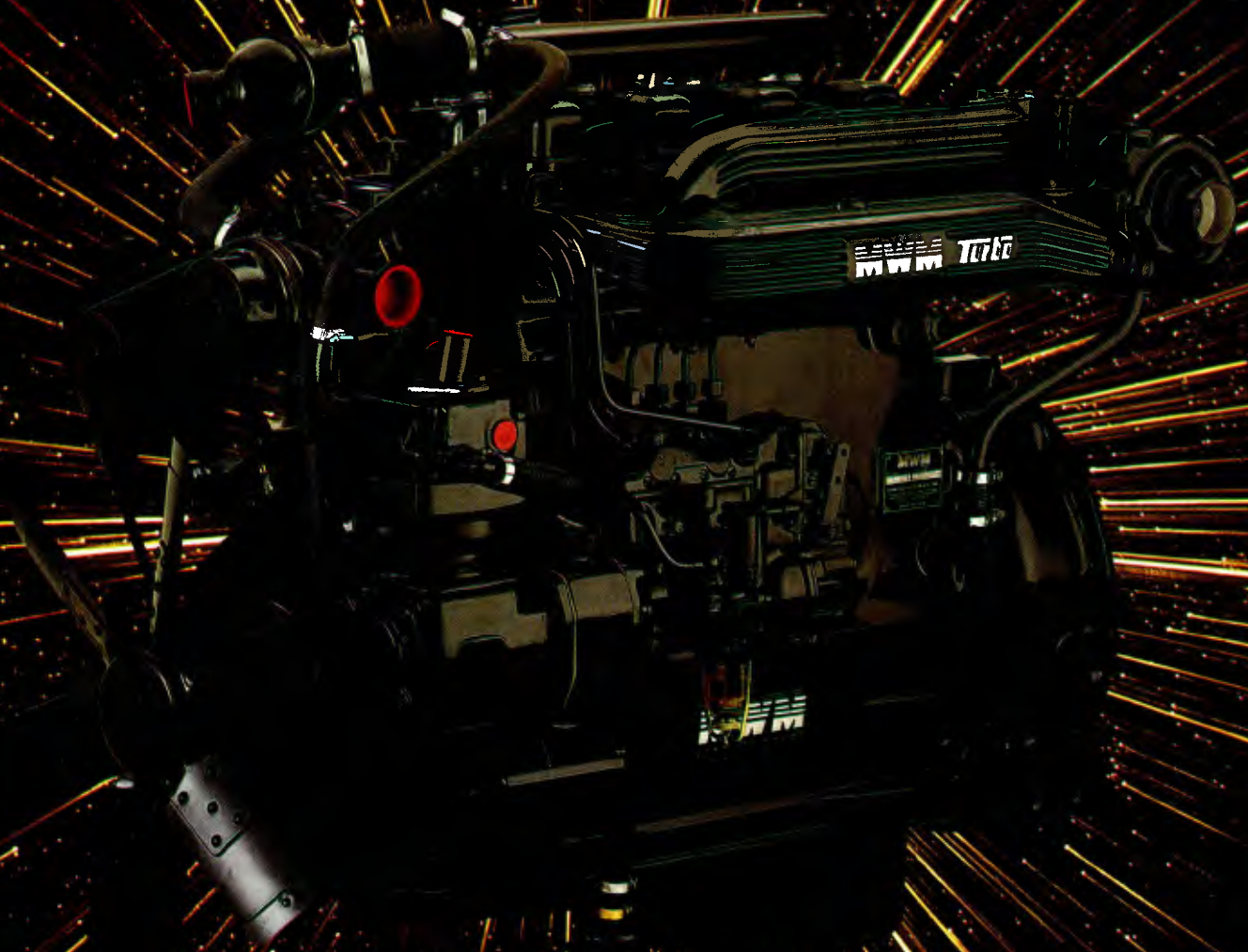


MOTORES



BRASIL

O Motor do Caminhão



VOLKSWAGEN VW7.110S

Depto. de vendas: tel.: (011) 548-0211 - ramais 249/255/318 - REVENDEDORES EM TODO O BRASIL.

Pesagem é o último obstáculo



FOTOS: Arquivo TM

Livres da balança, os ônibus ganharam bagageiros enormes

A pesagem dos ônibus constitui uma das últimas arestas do esperado acordo entre a NTC e a Rodonal sobre o transporte de encomendas. A Rodonal admite a pesagem desde que não cause prejuízos aos passageiros.

Embora cuidadoso ao abordar o assunto, o vice-presidente Executivo da NTC, Geraldo Vianna,



Geraldo Vianna

lembra que “a legislação manda pesar os ônibus e a lei da balança não faz nenhuma diferenciação entre veículo de carga e de passageiros”.

Segundo o dirigente da NTC, “os ônibus só não são pesados no Brasil devido a um *memorandum* do ministro Cloraldino Soares, dos Transportes, suspendendo a pesagem”.

Conciliador, Vianna aposta no acordo. “Não há dúvida que é muito desagradável para o passageiro permanecer na fila com um monte de caminhões. Devemos ter sensibilidade para, talvez, estabelecer um sistema de passagem na origem e no destino. Ou, então, poderíamos adotar um sistema por amostragem. O que não podemos é abrir mão do princípio de que os ônibus estão sujeitos ao controle de peso por eixo”.

Europa conhece nova linha Scania

A Scania já está mostrando a seus revendedores da Europa sua nova linha de caminhões, que estará no salão de Amsterdã no início de fevereiro. O modelo 112 passa a se chamar 113 e o 142 passará a 143.

As modificações incluem repotenciamento dos motores de seis cilindros em linha e dos V-8, os mesmos utilizados no Bra-

sil, mudanças na cabina (teto mais alto, novo painel e novos bancos), leves alterações do chassi e uma nova caixa de câmbio de dez marchas.

Como já é tradição, a Scania, lança seus produtos simultaneamente na Suécia e no Brasil, porisso, esperam-se novidades pelos lados de São Bernardo do Campo.

Simefre contra vagões importados

Depois de passar um ano inteiro sem encomendas, a indústria nacional de material rodoviário está ameaçada de amargar mais um ano de vacas magras. Continua de pé, segundo Cláudio Regina, presidente do Simefre – Sindicato da Indústria de Material Ferroviário, o propósito do governo federal de importar três mil vagões da Romênia, em troca de minério de

ferro da Companhia Vale do Rio Doce. Para Regina, além dos prejuízos que pode trazer ao setor uma operação desse porte, abre um precedente para outros tradicionais fabricantes internacionais de vagões e locomotivas, como Argentina, Iugoslávia, de quem o Brasil já fez importações no passado, e Coréia do Sul, entre outros.

Fretes liberados e já reajustados

Um reajuste de 30% nos fretes a partir de 8 de janeiro, para compensar o aumento do óleo diesel, ocorrido na mesma data, foi a principal decisão tomada pelos empresários integrantes do Conet – Conselho Nacional de Estudos Tarifários, em reunião extraordinária, dia 12 de janeiro, na sede da NTC. Este foi o primeiro aumento de frete, estipulado pelos transportadores de bens, após o governo ter abolido o controle de preços sobre o setor em 6 de janeiro.

“Queremos tirar a defasagem, de 68,31%, num prazo de noventa dias, com aumentos mensais, seguindo os reajustes do governo sobre os combustíveis”, proclamou Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro, presidente da NTC/Fenatac, durante coletiva à imprensa. O último aumento dado pela Seap – Secretaria Especial de Administração de Preços foi de 22%, em 4 de dezembro, junto com o aumento do diesel. “Sem considerarmos o aumento dos insumos, verificamos no período de 4 de dezembro a 8 de janeiro uma defasagem média de 20,5% devido aos aumentos do diesel, pneus e peças”, reagiu Ribeiro.

Estudos técnicos da NTC provam que, do Plano Cruzado I até 8 de janeiro, o frete rodoviário de carga foi mais sacrificado que

outros setores. No período, o setor recebeu 394% de aumento, enquanto os ferroviários foram contemplados com 604%, os aéreos 564%, os fluviais 657%, os veículos 1 094%, diesel 461% e a inflação 469%.

A defasagem tarifária acumulada, contudo, pode ser vista de ângulos diferentes. Segundo a Seap, até 8 de janeiro, teria havido 68,31% de defasagem, enquanto que pelo sistema de aferição do Conet seria de 92,70%. “Com o reajuste de 30% aplicado agora, a defasagem cai para 29,47% pelo critério da Seap e para 48,23% pelo critério do Conet”, garantiu Ribeiro.



Sebastião U. Ribeiro

Na reunião, os empresários autorizaram a NTC a divulgar até abril “os reajustes tarifários simultâneos aos aumentos de preços dos combustíveis”, restando para as tarifas as variações de custo operacional ocorridas no período, acrescidas de uma parcela de defasagem. Em nota distribuída à imprensa, a NTC profetizou que “nos próximos noventa dias, a defasagem tarifária, apurada pelo critério do Conet, estará zerada”.

Eleita a nova Diretoria da ABR ABAC: apenas uma jogada política?

Com três anos de atividades, a ABR – Associação Brasileira de Recaudadores elegeram nova diretoria, tendo confirmado os três principais membros para o segundo mandato: Ademar Nienkotter, na presidência, Paulo F. Moreira, na Secretaria e Victor Aristides Rank, na Tesouraria. Algumas mudanças no estatuto permitiram ampliação da chapa, com a criação de um Conselho Deliberativo, do qual fazem parte representantes das dez associações estaduais do setor.

Com dois anos de mandato pela frente, a nova Diretoria, empossada em 18 de dezembro do ano passado, tem um plano de metas baseado na busca do fortalecimento da classe. Assim, se propõe a criar mecanismos de reserva de mercado. “Através de

normas já existentes, pretendemos que o governo estabeleça uma disciplina para o ingresso de novas empresas no setor”, explica o secretário Paulo Moreira. Da mesma forma, que sejam cumpridas as leis federais que isentam de ICM e IPI as empresas do setor, pois, em alguns estados, se tem exigido o recolhimento do ICM, como no Rio de Janeiro e Distrito Federal.

A ABR se propõe ainda a criar assessorias técnicas, promover encontros com fabricantes de pneus, rodas e aros, realizar o primeiro congresso nacional da classe, continuar promovendo reuniões fora de sua sede em São Paulo, visando a criação de novas associações estaduais e divulgar melhor a tabela de preços, visando o seu cumprimento a nível nacional.



José C. Gomes Carvalho



Egidio Airton Módolo

FOTOS: Arquivo TM

Um racha na Abac – Associação Brasileira de Administradoras de Consórcios? Para a Abrave, entidade que reúne os distribuidores de veículos, sim. Para a Abac, apenas “uma jogada política” do atual presidente da Abrave, José Carlos Gomes Carvalho. “Ele quer continuar dirigindo uma associação de classe e, para isso, criou uma”, desafia Egidio Airton Módolo, presidente da Abac.

Polêmica à parte, já está funcionando provisoriamente na sede da Abrave, em São Paulo, a Abrad – Associação Brasileira do Administradores de Consórcios das Distribuidoras de Veículos para representar esse segmento do comércio de veículos. Segundo José Gomes Carvalho, que encabeça a Diretoria provisória, a entidade surgiu da “necessidade de proteger a categoria dos problemas criados pelas administradoras que não mantêm vínculo com con-

cessionárias e que, sem nenhuma previsão, venderam um número maior de cotas que o mercado poderia suportar, ocasionando graves problemas para todos”.

Para Egidio Módolo, no entanto, os prejudicados não foram as concessionárias, mas os consorciados e as próprias administradoras em sua imagem, pois, por ocasião do congelamento de preços (1986) e parte de 1987, as revendedoras “se negavam a entregar veículos aos contemplados porque, nesse caso, não poderiam cobrar ágio nem abarrotar o veículo de acessórios que lhes garantissem lucro extraordinário”.

A Abrad se propõe a reunir concessionários de todas as marcas que também possuam administradoras de consórcios, a fim de fortalecer as empresas e representá-las junto ao poder público, demais entidades, além de servir de órgão de consultoria, promover cursos, entre outras atividades.

ANPRF condena veto do presidente Sarney aos efetivos do DNER

A Associação Nacional da Polícia Rodoviária Federal manifestou-se contra o enquadramento dos ex-funcionários da Ecex no quadro permanente do DNER. Inconformado com a medida, o presidente da entidade, Sebastião Moreira Pinto, distribuiu à imprensa um furibundo comunicado condenando o veto do presidente Sarney ao projeto de lei determinando o aproveitamento de funcionários efetivos do próprio DNER. Para Moreira Pinto, “este veto é uma demonstração incontestável de que os funcionários do DNER nada representam para esse governo que af está, dilapidando o erário público” e “tolerando a mais deslavada corrupção”.

Depois de classificar os ex-funcionários da Ecex de “novos marajás do DNER”, o presidente da

ANPRF afirma que eles são, “em sua maioria, entulho da última ditadura militar, onde se encontra de tudo. Desde torturadores implacáveis a indolentes” militares da reserva (a expressão original é implacável) que, “depois de se reformarem em suas unidades com polpudos vencimentos, ocuparão altos cargos em detrimento dos funcionários de carreira”.

Sobre os engenheiros do próprio DNER que já haviam se aposentado por tempo de serviço e entraram para a Ecex, o denunciante pergunta como serão justificados os supersalários que irão receber e se a compulsória os alcançará aos setenta anos de idade.

Consultado por telex, o diretor Geral do DNER, Antônio Alberto Canabrava, não se manifestou sobre o assunto.

Liberação dos fretes gera temor

O gerente Comercial de uma grande transportadora já manifesta preocupação em relação à liberação dos fretes, que está causando muita expectativa. “Estão apresentando o fato como uma vitória. Mas, na práti-

ca, a coisa não é bem assim. O Conet não tem autoridade legal para aumentar fretes. Daqui pra frente, a concorrência vai ser brutal e precisaremos de muito jogo de cintura nas negociações”, alerta.

Canabrava reclama recursos



FOTO: Arquivo TM

Antonio A. Canabrava

“Durante estes nove meses de gestão, passei o tempo todo a buscar recursos, ao invés de dar mais atenção à qualidade do que está sendo feito”, desabafou o diretor-geral do DNER, eng^o Antonio Alberto Canabrava, na última semana de dezembro, em Belo Horizonte, quando fez um rápido balanço de sua atuação frente ao órgão do Ministério dos Transportes. “Tivemos problema e vamos lutar com muitas dificuldades para a obtenção de obras”. E não é com problema somente de ordem orçamentária que o DNER vai ter de conviver. Questões internas, como a possível passagem da Polícia Rodoviária Federal para a área do Ministério da Justiça, entre outras coisas, também preocupam o dire-

tor-geral do DNER, embora Canabrava “diplomáticamente” descarte o assunto.

Voltou suas preocupações para a área financeira, mostrando-se apreensivo com relação à nova Constituição, porque, segundo o aprovado pela Comissão de Sistematização, é previsto o orçamento anual para o DNER. “Isto não é bom, porque não se pode concluir obras rodoviárias em apenas um ano”. E cita, por exemplo, o caso da duplicação da “Fernão Dias”, entre Belo Horizonte e São Paulo, obra prevista para, pelo menos, três anos.

“O exercício de adivinhar a inflação é difícil”, diz, acrescentando que a possível destinação do IUL – Imposto Único sobre Lubrificantes para os estados e prefeituras vai esvaziar ainda mais os cofres do DNER, restringindo sua capacidade operacional. De qualquer maneira, vai lutar para que parte do IPI sobre veículos e peças seja revertida para o órgão.

Obras propriamente ditas e de cunho mais emergencial, Antonio Alberto Canabrava disse que, além dos trabalhos de recuperação de trechos das BRs 262, 101 e 116, foram feitas licitações para a duplicação de alguns trechos da BR 040, entre Belo Horizonte e Brasília. Sem recursos financeiros, “a coisa está difícil”.

Brasília muda embarque nos ônibus

A partir de julho do ano passado, o embarque de passageiros nos ônibus de Brasília passou a ser feito pela porta traseira, a exemplo da maioria das cidades brasileiras. As autoridades justificaram a medida alegando que a mudança atendia a reivindicações de diversas comunidades de base. O sindicato dos motoristas também foi favorável à medida. Mas, o novo sistema divide a categoria. Enquanto alguns condutores reclamam do acúmulo de passageiros à sua volta, outros destacam o maior poder de fiscalização.

Quando o desembarque era pela porta de trás, era grande o número de passageiros que fugiam totalmente ao controle do motorista e trocador, desembarcando sem pagar, porque ambos estavam na parte da frente do veículo.

No meio empresarial, a opinião é de que a modifi-

cação não trouxe ganhos significativos, proporcionando apenas maior velocidade nas operações. Por outro lado, já se constata maior desgaste nos pneus dianteiros, provocado pelo excesso de peso. “Estamos tendo um custo adicional de Cz\$ 2,5 mil na troca da posição da catraca e da cadeira do cobrador”, afirma Délio Rocha, diretor da Viação Alvorada. Já na Viplan, a inversão do embarque/desembarque custou um pouco menos. Quando o governo anunciou a medida, a empresa havia encomendado um lote de cem novos veículos e eles já foram entregues com a catraca no lugar certo, resultando em economia de Cz\$ 250 mil.

Custos à parte, as empresas mostram-se satisfeitas com a alteração, principalmente por causa da redução da evasão de rendas.



FOTO: Aloísio Alberto

Segundo as empresas, alteração reduziu evasão de renda

Mudanças eliminam a nota fiscal

A exemplo de São Paulo, as empresas de transporte de mudanças de Minas Gerais não precisam mais da nota fiscal avulsa emitida pela Secretaria da Fazenda do Estado para cada uma de suas operações. O Setcemg – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais, conseguiu a substituição dessa nota pelo conheci-

mento específico, através do Regime Especial 97/87. Agora, o presidente da Comissão de Mudanças do Setcemg, que coordena também a Comissão Nacional de Mudanças da NTC, Raymundo Fernandes Bezerra, reivindica a extensão desse regime a nível nacional.

“Na verdade, a nota avulsa não passa de um entrave burocrático que,

em caso de ausência, implica em pesadas multas para a empresa”, explica José Moisés Arana, vice-presidente da Comissão Nacional de Mudanças. Segundo ele, o regulamento da atividade prevê a valorização do conhecimento como principal documento das operações de transportes, também para a especialidade de mudanças. “Basta que a ele se anexe o inventário”, completa.

Raymundo Bezerra, por sua vez, prega a criação de

um sistema integrado de fiscalização para evitar aborrecimentos nos postos de fiscalização nas divisas dos estados. Enquanto não consegue isso a nível federal, iniciou, através do sindicato, a distribuição de um livreto explicativo das novas exigências para evitar que, por desconhecimento dos fiscais, as empresas continuem sendo multadas. Ele ressalva, no entanto, que esse regime vale apenas para as empresas filiadas ao sindicato.

Postais de ônibus e caminhões



Fotos: Divulgação

Rio - Sul recebe em fevereiro seu primeiro avião Brasília



Colecionar cartões postais é um hobby barato e bastante difundido entre jovens do mundo inteiro.

Porém, colecionar apenas postais de aviões despertou tanto interesse que no Brasil já existe uma associação só para isso. É o Clube do Manche, que reúne mais de cem sócios de todo o país.

No próximo dia 12 de março, será realizada mais uma reunião semestral do clube para troca de informações, compra e venda de postais, no auditório do Museu da Aeronáutica, no Parque Ibirapuera, em São Paulo.

Lineu Carneiro Saraiva, um dos idealizadores do clube resolveu ampliar as atividades nessa área de coleção e, além de assumir as atividades comerciais do Clube do Manche, criou a Aerohobby Artigos para Colecionadores, em Rio Claro (SP) para reunir também os aficcionados em ônibus, caminhões, trens, navios. A empresa aceita inscrições de associados e comercializa postais e cartazes via correio. Maiores informações podem ser obtidas através da Caixa-Postal 140 - CEP 13500, em Rio Claro (SP).

Abrave diz que 1987 foi péssimo

A pior crise de sua história. Assim, a Abrave - Associação Brasileira dos Distribuidores de veículos Automotores, define o comportamento do mercado interno de veículos durante 1987, com uma retração generalizada das atividades, com a alta dos preços dos veículos conjugada com a queda do poder aquisitivo dos consumidores. A queda no período de janeiro à novembro do ano passado chegou a 34,7% se comparada com igual período de 1986. Nos onze meses de 1987, foram vendidos 525 216 veículos contra 804 043 no ano an-

terior até novembro.

A queda maior ficou para os automóveis, 50,7 % os veículos de uso misto tiveram queda de 28,1%; as camionetas, 9,6%; os utilitários cresceram 9,4%; os caminhões com queda de 21,6%; os ônibus aumentaram 14,6% e os tratores, registraram queda de 17,5%.

As tendências para este ano, segundo a Abrave é que os resultados se repetam porque "a evolução do rendimento dos consumidores continuará sendo ultrapassada pelo aumento de preço dos veículos".

A Rio-Sul, empresa controlada pela Varig, receberá no próximo dia 9 de fevereiro seu primeiro avião Brasília, produzido pela Embraer, para operar na rota São Paulo (Congonhas) - Caxias do Sul (RS), hoje feita com aviões Fokker e Bandeirante.

Será este o primeiro EMB-120 Brasília - para trinta passageiros - a operar em território nacional, embora a Embraer já o venha produzindo desde agosto de 1985. Segundo o portavoz da Embraer, foram entregues 59 unidades para a Europa e Estados Unidos, sendo que o maior cliente é a ASA - Atlantic Southeast Airlines, de Atlanta (EUA), com 38 aeronaves já entregues com opção de compra de mais 38.

A Rio-Sul encomendou mais um, que será entregue em seguida, para a rota Congonhas-Navegantes (SC) e, numa terceira etapa, mais uma frequência entre São Paulo-Caxias do Sul (RS), via Criciúma (SC). Voando a uma velocidade máxima de 555 Km/h a uma altitude de oito mil metros, o EMB-120 Brasília substitui, com vantagens, os concorrentes da mesma rota. A Rio-Sul mantém em operação seis Fokker F-27, com 42 lugares e sete Bandeirante, com 19. A Embraer recebeu consultas da TAM e Nordeste para aquisição do Brasília, que custa US\$ 6 milhões, porém as encomendas não foram feitas ainda, informa o porta-voz.

EVENTOS

A Prolog Comunicações está divulgando seu calendário de cursos para o setor de transporte rodoviário de carga para este ano. No primeiro semestre programou seis cursos a serem realizados no Hotel Firenze, em São Paulo, ao custo de 25 OTNs por inscrição. Assim, de 24 a 25 de março será promovido o curso "Just in Time"; de 21 a 22 de abril, Tecnologia e Aplicação dos Sistemas de

Estocagem e Movimentação de Materiais; dias 19 e 20 de maio, Custos Operacionais e Tarifas de TRC; nos dias 17 e 18 de junho, Logística e Distribuição Física; Análise e Desempenho de Empresas de Transporte e Transporte Internacional ainda não têm data definida. Maiores informações poderão ser obtidas pelos telefones (011) 572-5518 e 570-1790 ou pelo telex (11) 23470.

MAIS UM PIONEIRISMO DA BR: AJUDAR O BRASIL A ENTRAR NA ERA DO TRANSPORTE MOVIDO A GÁS NATURAL.

Quinze ônibus, movidos a Gás Natural Comprimido (GNC) fornecido pela PETROBRÁS DISTRIBUIDORA, estão chegando ao Natal (RN), onde serão incorporados à frota local de transporte urbano de passageiros, operada pela Superintendência de Transportes Urbanos da Prefeitura do Natal.

Os veículos percorreram mais de 3.200 Km de Botucatu (SP) ao Natal e foram acompanhados por carretas de propriedade da PETROBRÁS DISTRIBUIDORA para o abastecimento dos ônibus com completa assistência de técnicos e engenheiros da BR. Para perfeito funcionamento dos motores, a lubrificação será feita exclusivamente com LUBRAX GÁS, o primeiro óleo para veículos a gás natural.

Resultado da avançada tecnologia PETROBRÁS, o gás Natural é mais econômico do

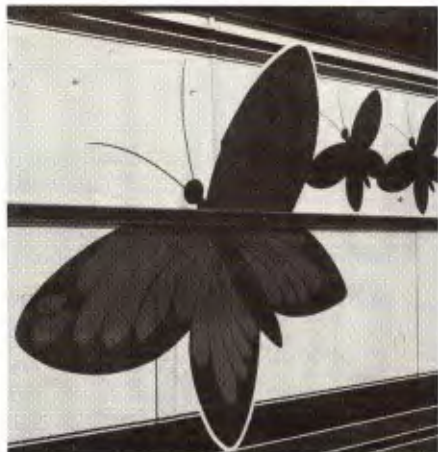
que o óleo diesel, reduz a poluição nos grandes centros urbanos e garante melhor desempenho e durabilidade dos motores.

Agora já são 83 ônibus em circulação no Brasil movidos a gás natural da BR, o que confirma a vocação pioneira da PETROBRÁS na pesquisa e desenvolvimento de alternativas para substituição de combustíveis derivados de petróleo, economizando divisas para o Brasil e abrindo uma nova era para o transporte coletivo de passageiros no país.

Graças à PETROBRÁS e à Prefeitura, o povo do Natal vai começar 1988 com todo gás.



PETROBRÁS
DISTRIBUIDORA S.A.



Cores alegres vencem o concurso de pintura

Alegria e movimento deram o tom do XX Concurso de Pintura de Frotas. Entre os vencedores, predominaram cores quentes, como laranja, amarelo e vermelho. Não faltou também o equilíbrio do azul. **Página 12**

Um movimentado calendário de lançamentos

O calendário de lançamentos de 1988 será movimentado. Terá como carro-chefe a linha leve da Mercedes. Mas, Ford, Volkswagen e Cummins também prometem novidades a partir de março. **Página 32**



Após a greve, governo libera os fretes de carga

Um mês depois da fracassada greve dos carreiros, o governo liberou as tarifas do transporte de cargas. Para tirar o atraso, o Conet promete um repasse gradativo da defasagem acumulada. **Página 40**

E mais...

| | |
|---|----|
| Equipe de TM ganha prêmio de jornalismo | 20 |
| Privatização, a única saída para a ferrovia | 24 |
| “Pendolino, o trem que inclina nas curvas | 27 |
| Finalmente, o acordo sobre encomendas | 50 |

Seções

| | |
|----------------------|----|
| Atualidades | 3 |
| Neuto escreve | 9 |
| Cartas | 10 |
| Mercado/novos | 46 |
| Mercado/usados | 48 |
| Produção | 49 |



CAPA: Vencedores do XX Concurso de Pintura de Frotas; FOTOS: César Lima (Bel-Tour) e Divulgação (Confiança)



Editora TM Ltda

Sócios-quotistas: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi e Vito do Carmo
Sócios-gerentes: Neuto Gonçalves dos Reis, Ryniti Igarashi

transporte moderno

REDAÇÃO:

Editor: Neuto Gonçalves dos Reis
Editora assistente: Valdir dos Santos
Redatores: Francisco Célio dos Reis (caderno São Paulo) e Gilberto Penha
Revisora: Margarida Bezerra Leite

Assessor Econômico: Wagner Job Bucheb
Colaboradores: Aloisio Alberto Ribeiro (Minas Gerais), Antonio Arnaldo Rhormes (pesquisa), Marco Piquini (Londres), Fernando Leal (São Paulo), Robson Luiz Martins, Marcelo Vigneron e Vânia Coimbra (fotos)

Redação, Publicidade, Administração e Correspondência: rua Said Aiach, nº 306 - fone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo - SP.
Arte e Produção: Waldemar Schön

Composição e fotolitos: Takano Artes Gráficas Ltda. Rua Tamandaré, 665-675 - 2º - fone: 270-6022 - São Paulo - SP.

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

Diretor Responsável: Neuto Gonçalves dos Reis (MTb nº 8538)

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor: Ryniti Igarashi
Gerente: José Maria dos Santos
Representantes: Carlos A. B. Criscuolo e Adilson Teixeira
Coordenadora: Margareth Rosé Puccioni de Oliveira
Representante para Santa Catarina e Paraná: Spala Marketing e Representações - (Gilberto A. Paulini) - Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31 - Fone: (041) 225-1972 - Curitiba, PR.

International Advertising Sales Representatives
Coordinator For International Advertising:
Brazmedia Overseas, 54 Queens Road Waltham Cross, Hertz, England, Phone 76 3435 U.S.A.: The N. de Filippes Corporation 383 Fifth Avenue, 4th Floor, New York, N.Y., Phone 30 7686, Telex (23) 236869

ADMINISTRAÇÃO E CIRCULAÇÃO
Rua Said Aiach nº 306, São Paulo, SP.

Contabilidade: Mitugi Oi e Vânia S. Perera
Circulação: Cláudio Alves de Oliveira
Distribuição: Distribuidora Lopes



ASSINATURAS

Preço anual (doze edições): 2,3 OTNs. Pedidos com cheque ou vale postal em favor da Editora TM Ltda. - rua Said Aiach nº 306, telefone: 884-2122 - CEP 04003 - São Paulo, SP - Preço de exemplar avulso: Cz\$ 120,00. Edições Especiais: Cz\$ 180,00. Temos em estoque apenas as últimas edições.



INSTITUTO VERIFICADOR DE CIRCULAÇÃO

TEL.: 884-2122

TELEX (011) 35247

TRANSPORTE MODERNO, revista de administração, sistemas, equipamentos, política, legislação, distribuição e economia nos transportes, é enviada mensalmente a 20.000 homens-chave da indústria, comércio, agricultura, empresas de serviços, transportadores, universidades e órgãos do governo ligados ao transporte. Registrado no 2º Cartório de Títulos e Documentos sob nº 1058, em 22/11/76. C.G.C. nº 53.995.554/0001-05. Inscrição Estadual nº 111.168.673.

As opiniões dos artigos assinados e dos entrevistados não são necessariamente, as mesmas de Transporte Moderno. A elaboração de matérias redacionais não tem nenhuma vinculação com a venda de espaços publicitários. Não aceitamos matérias redacionais pagas. Não temos corretores de assinaturas.

O fim da tutela

Pleiteada com insistência, nos últimos tempos, pelos transportadores, a liberação dos fretes rodoviários de cargas, autorizada este mês pelo ministro da Fazenda, Maílson da Nóbrega, faz justiça, finalmente, a uma antiga reivindicação do setor.

Na verdade, o transporte rodoviário de cargas viveu quase quinze dos últimos vinte anos sob o jugo do CIP/Seap. Assim, o controle de preços acabou indissolúvelmente ligado à própria história da comercialização de fretes, sobre a qual exerceu inegável influência.

Foi, por exemplo, para atender a exigências do CIP, no longo período de tutela de preços que vai de 1968 a 1977, que o setor viu-se obrigado a organizar suas primeiras tabelas nacionais de fretes. Na falta de critérios técnicos, lançou-se mão, na época, de toscas listas regionais, reunindo as tarifas praticadas por origem e destino.

O prolongado uso do cachimbo chegou a deixar a boca torta. Apregoavam-se até algumas “virtudes” do controle de preços. Afinal, para um setor na época politicamente fraco, indisciplinado e pulverizado, nada melhor que o respaldo oficial para sacramentar e impor reajustes.

Tanto que, órfão do CIP, em julho de 1977, o transporte tratou logo de encontrar um substituto à altura. Nascia, assim, o Conet – Conselho Nacional de Estudos Tarifários. “Pai” do atual sistema tarifário e mentor da política de comercialização, o Conet chegou a desempenhar um importante papel – até ser transformado em figura decorativa pela Portaria 13/83 do CIP, que restabeleceu o controle de preços.

Cometia-se, mais uma vez, um grande equívoco contra o transporte. Mais do que um fato isolado, a volta da tutela constitui clara demonstração de que, à sombra do autoritarismo político e militar, floresceu no país uma inominável ditadura econômica.

Não merece outra denominação a vã e insistente tentativa de se revogar a lei da oferta e da procura, substituindo a “mão invisível” do mercado pela burocracia oficial. Pois, na sua fúria controladora, o governo nada mais fez do que combater a inflação a partir de seus efeitos e não pelas suas causas.



Pode-se argumentar que, numa economia inflacionária como a brasileira, os controles constituem artifícios indispensáveis para quebrar a crista dos aumentos de preços. Isto é, ajudam a desmontar o conhecido mecanismo através do qual a inflação passada realimenta e revitaliza a inflação futura.

Qualquer estudante de economia sabe, no entanto, que tal controle deve se limitar aos setores oligopolistas, não tendo a mínima razão para se estender àqueles onde prevalecem condições satisfatórias de concorrência. Nestes últimos, ensinam os manuais de economia, os tabelamentos geram desequilíbrios de oferta e procura que, fatalmente, conduzem às filas, ao mercado negro e a distorções permanentes na locação de recursos.

Outra regra econômica comezinha reza que a duração dos controles de preços deve ser sempre a mais curta possível. Quando o acompanhamento envereda por caminhos mais lentos, surgem as mais fundadas razões para temores quanto à sua eficácia.

Como se vê, a duradoura intervenção em um setor altamente competitivo – tido, até algum tempo atrás, como a “última fronteira” da livre concorrência – contrariou impunemente as mais elementares regras da administração econômica. Resta esperar que, pelo menos, o mau exemplo sirva de lição para o futuro.

CARTAS

O transporte "esquecido"

Em minhas declarações, concedidas a TM-284, setembro 1987, através de entrevista telefônica, acredito não ter conseguido transmitir o meu pensamento com a clareza necessária.

Quando falava sobre o resultado conseguido pela São Geraldo em 1986 e no corrente ano de 1987, tive a intenção de dizer, entre outras coisas, que o congelamento ocorrido em junho de 1987, contemplou aumentos de última hora para óleo diesel, gasolina, pneus, peças e acessórios, lubrificantes etc.

O mesmo não aconteceu com o transporte interestadual de passageiros, que convivia com preços administrados pela Seap, sob o jugo de uma planilha aprovada e implantada sob os protestos da Rodonal. Esta planilha, apesar de conter em seus itens de custo insumos sob os quais a Seap autorizava aumentos naquela oportunidade, não foi corrigida e ficou defasada em 55%.

Declarei que tal medida, tomada sem explicações que a justificassem, demonstrava o esquecimento do transporte interestadual por parte dos responsáveis pela sua adoção. (...)

Bettina nega demissão

TM nº 286, novembro de 1987, informa que o Sr. Horst Adolf Denny foi demitido da Cia. Transportadora e Comercial Translor. Tal não sucede. Tanto é verdade, que continua tendo assento no Conselho da empresa.

A razão da sua saída da Presidência foi a minha nomeação para a Presidência Executiva, após quinze anos como Presidente do Conselho. As outras mudanças ocorridas são consequências administrativas, comuns em qualquer empresa.

Declarei também que a redução dos salários dos motoristas, imposta pela planilha tarifária, levaria à fuga de interessados na profissão, que exige um mínimo de seis anos de formação. Isso acarretaria deficiência na mão-de-obra, fuga dos atuais profissionais para outras atividades e provável aumento de número de acidentes. Conseqüentemente, as empresas interestaduais, atualmente rígidas em seu recrutamento e seleção, se veriam obrigadas a reduzir tal nível de exigência. O motorista urbano de São Paulo, tarifariamente, tem remuneração maior que o motorista interestadual.

Marco Aurélio Garcia, diretor administrativo e Financeiro da Cia. São Geraldo de Viação - Belo Horizonte-MG

Por inevitáveis limitações de espaço, objetividade e síntese são exigências do trabalho jornalístico. O entrevistado não aponta expressamente nenhum engano no texto publicado. De qualquer maneira, fica a sua versão, mais completa e também mais amena que a do repórter - especialmente, em relação ao Ministério da Fazenda.

Bettina Lence - diretora Presidente da Cia. Transportadora e Comercial Translor - São Bernardo do Campo-SP.

Fica aí a retificação. Horst Denny não foi demitido, mas apenas afastado da presidência. A notícia foi colhida na Translor, onde quem indaga sobre Horst Denny é logo informado de que ele não trabalha mais na empresa. Quanto às mudanças corriqueiras, em nenhum momento TM afirmou o contrário.

"Maiores": elogios e críticas

Solicitamos retificar a classificação da nossa empresa na listagem "As maiores do transporte". Fomos classificados em 112º lugar no setor de transporte rodoviário de cargas, quando o correto seria 76º, pois nosso faturamento atingiu Cz\$ 117 942,70 e não apenas Cz\$ 74 289,20, como foi publicado.

Rita D. Carlesso, procuradora da Transportes Bebber Ltda - Marau-RS.

O "Demonstrativo do resultado do exercício 31-12-86" enviado pela Bebber, infelizmente, não informava que referia-se apenas a um semestre. Daí o engano.

Queremos cumprimentar TM pela edição "As maiores do transporte", setembro, 1987.

De nossa parte, queremos lembrar que o ano de 1986 foi atípico para a economia do país, trazendo inevitáveis reflexos sobre os registros contábeis. Assim sendo, elaboramos três demonstrativos financeiros naquele período: janeiro a fevereiro, março a junho e julho a dezembro. Portanto, para obter o resultado do período, é necessário somar as demonstrações em causa.

Analisando a tabela "As maiores de cada setor - revendedores de veículos", constatamos que nossa empresa figura em 173º lugar. Porém, foi considerado apenas o resultado do segundo semestre de 1986.

Esclarecidos os fatos, gostaríamos que TM publicasse as correções devidas.

Marka Veículos e Máquinas Agrícolas Ltda. - Jaú-SP.

Considerado todo o período, a receita operacional líquida da Marka atinge Cz\$ 88 766 mil. Devia estar, portanto, em 104º lugar.



Para nossa surpresa, nossa empresa não figura na listagem das transportadoras rodoviárias de cargas, publicada na edição "As maiores do transporte", setembro, 1987.

Entendemos que deveríamos constar em 226º lugar, uma vez que nossa receita operacional líquida, em 1986, foi de Cz\$ 23 558 mil. Para melhor esclarecimento, enviamos cópia da carta de 13 de maio de 1987, encaminhando as informações solicitadas.

Engº Marcos Ostorero, gerente Comercial/Administrativo da Empresa de Transportes Cordial Ltda - São Paulo-SP

Por falha de digitação, o balanço da Cordial deixou de ser incluído.

TM nº 284, setembro 1987, apresenta, na página 23, listagem "As maiores do transporte rodoviário de passageiros", número de classificação 78, a Empresa União de Veículos como sendo uma empresa de transportes de Santa Catarina. A empresa União de Santa Catarina chama-se, na verdade, União Empresa de Transporte.

Aristides Smaniotto - Rio do Sul-SC.

CARTAS

TM errou e o leitor também. A razão social correta é Empresa União de Transporte Ltda.

Na apresentação do resultado final das "Majores do Transporte", o editor Neuto Golçalves dos Reis admitiu que o trabalho possui acertos e erros. Os acertos superam em muitos os erros cometidos, sem dúvida. Mas, com o intuito de colaborar para que a edição do próximo ano apresente um grau de perfeição ainda maior, faço as seguintes sugestões, quanto ao transporte Rodoviário de Passageiros, todas na forma de perguntas, devido à minha pequena experiência no ramo:

• A empresa Viação Ideal (60º lugar) não é a mesma que figura em 33º lugar entre as urbanas?

• O Transporte Liderminas (69º lugar) realmente é transportadora de

passageiros, embora figurando em 202º no ranking das empresas de cargas?

• As empresas Breda (9º lugar), Flores (36º lugar), Vera Cruz (42º e 59º lugares), Ideal (60º lugar) e Limousine Carioca (74º lugar) dedicam-se realmente ao transporte rodoviário de passageiros?

• Não seria mais fácil para a compreensão dos leitores se o nome mais conhecido ou mesmo o nome fantasia da empresa viesse grafado em letra maiúscula entre parêntesis? Torna-se muito difícil identificar, por exemplo, a empresa Elson Souto & Cia Ltda (50º lugar). Provavelmente, ela deve possuir outra denominação.

Jorge Alves Ferreira Jr.
- Juiz de Fora-MG.

Embora não informe a empresa a que pertence, o leitor mostra que não é nenhum iniciante no setor.

TM agradece a sua consultoria, voluntária e gratuita.

• Realmente, houve dificuldades em classificar algumas empresas de transporte de passageiros do Rio de Janeiro - especialmente quando os balanços foram recortados de jornais. A maioria delas realiza tanto transporte municipal quanto intermunicipal. A Viação Ideal, de Ilha do Governador, por exemplo, acabou aparecendo tanto no setor urbano quanto no rodoviário. Consultada, após a edição, a empresa declarou que prefere ser classificada entre as urbanas.

• A Liderminas é, na realidade, transportadora rodoviária de cargas. Sua duplicação no setor de passageiros deveu-se a um equívoco.

• Embora dedicando-se ativamente ao transporte turístico e de fretamento, a

Breda tem também linhas rodoviárias regulares.

• Já a Flores, de São João do Meriti-RJ, opera tanto no transporte municipal quanto no intermunicipal. Não há predominância de uma atividade sobre outra.

• Por sua vez, a Viação Vera Cruz, de São João do Meriti-RJ, ao enviar o balanço, se autotransportadora rodoviária de passageiros. O mesmo acontece com a Viação Vera Cruz de Duque de Caixias-RJ.

• No formulário devolvido à redação, a Limousine Carioca, de Duque de Caixias-RJ, informa que o seu ramo de atividade é o transporte rodoviário de passageiros.

• A sugestão do nome fantasia é muito boa. De fato, a empresa Elson Souto & Cia é mais conhecida como Expresso 1002.

IDEROL. Marca de qualidade em equipamentos rodoviários.



O transporte rodoviário sempre exige a melhor marca em equipamentos. Com mais de 20 anos de tecnologia, a linha de produtos IDEROL é considerada por todos os segmentos como a marca de melhor qualidade.

LINHA DE PRODUTOS IDEROL.

- Basculante-todos os tipos-sobre chassi e semi-reboques.
- Furgões - carga seca, frigoríficos, isotérmicos sobre chassi e semi-reboques.
- Semi-reboques carga seca, graneleiros e tanques;
- Reboques carga seca e canavieiros.
- Terceiro eixo - para todos os tipos de caminhões.
- Tanques sobre chassi.
- Equipamentos para caminhões cavalo-mecânicos (5.ª Roda, Tanque sela).
- Poliguindaste tipo brooks.
- Carrocerias abertas de duralumínio.
- Equipamentos especiais.



IDEROL S/A
EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS

• MATRIZ - GUARULHOS - SP: Av. Presidente Tancredo de Almeida Neves, 851 - Bairro Macedo - Via Dutra, KM. 225 - Fone: (PABX) 209-6466 - Caixa Postal Telex: 011.33704 • Fábrica 2 - RIO DE JANEIRO - RJ: Av. Coronel Phidias Távora, 1.095 - Pavuna - Via Dutra, Km 3 - Fone: (PABX) 371.4073 - CEP 20000 - T • Fábrica 3 - BETIM - MG: Rodovia BR 381 (Fernão Dias) Km 17 - Olhos D'Água - Fone: 531-2311 - CEP 32500 - Telex: 0312562 • Escritório Regional - RECI - chal Mascarenhas de Moraes. 4.536 - Sala 103 - Imbiribeira - Fone: 339-0410 - CEP 50000 - Telex: 0814259