

transporte

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 26 - N: 305 - JUNHO 1989 - NCz\$ 3,60

MODERNO



Editora TM Ltda

Svelto,
novo urbano
da Comil

ÔNIBUS

A busca da
simplicidade

ESPECIAL
TUDO SOBRE
CUSTOS



Motores diesel de alto desempenho não devem trabalhar com óleos comuns. Use a nova tecnologia do Mobil Delvac 1400 Super.



Mobil Delvac 1400 Super foi desenvolvido para motores de grande desempenho. Porque os novos motores de injeção direta e turbo alimentados funcionam com temperaturas mais altas. São mais eficientes mas exigem um óleo de alta qualidade para impedir a formação de carbono e o desgaste dos anéis.

Mobil Delvac 1400 Super, ao contrário de muitos óleos, foi formulado exatamente para atender a estas exigências técnicas. É um lubrificante que possui o nível de TBN necessário para a proteção contra os ácidos



corrosivos, gerados na queima de combustível com alto teor de enxofre. Tem, além disso, excepcional característica de detergência para reduzir depósitos nas canaletas dos pistões.

Se você opera com motores de alto desempenho, exija um óleo à altura dele. Exija Mobil Delvac 1400 Super.

Para maiores informações, consulte o Departamento Técnico da Mobil Oil do Brasil. Av. Paulista, 1009 - 6º andar CEP 01311 - São Paulo Tel. 011 - 284-6211

Mobil®

Se não economizarmos seu dinheiro, não o merecemos como cliente.

REDAÇÃO

Editor

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora - Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Elcio Santana
Francisco C. dos Reis (Caderno S. Paulo)

Colaboradores Autônomos

Marco Piquini (Londres) Antonio Amaldo
Rhormes (Pesquisa) Wellington Almeida
(Brasília) Livia Maria de Almeida (Rio de
Janeiro) Olídes Canton (Porto Alegre)
Celso Cabral (Belo Horizonte)

Fotógrafo

Robson Martins

Colaboradores Autônomos

Marcelo Vigneron (S. Paulo) César Lima
(R. de Janeiro) Vania Coimbra (Londres)

Assessor Econômico

Jorge Miguel dos Santos

Chefe de Arte

Celso Guimarães

Revisor

Sérgio Figueiró

Documentação

Ângela Maria Tomazelli

Jornalista Responsável

Neuto Gonçalves dos Reis (MTb 8 538)

Impressão e Acabamento

Cia. Lithographica Ypiranga
Rua Cadete, 209
Fone 825-3255 - São Paulo - SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Diretor

Ryniti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo
Adilson Teixeira

Coordenadora

Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Representante para

Paraná e Santa Catarina

Spala Marketing e Representações
Gilberto A. Paulin
Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 31
Fone (041) 225-1972 - Curitiba - PR

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Gerente

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO

Gerente

Ciáudio Alves de Oliveira

Distribuição

Distribuidora Lopes

Assinaturas

Anual (doze edições) 30 BTN's
Pedidos com cheque ou vale postal
em favor da Editora TM Ltda.
Exemplar avulso NCz\$ 3,60. Em
estoque apenas as últimas edições.

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação.

Circulação: 25 000 exemplares
Registrada no 2º Ofício de Registro de Títulos e
Documentos sob nº 705 em 23/3/1963; última
averbação nº 26 394 em 20/7/1988.
As opiniões dos artigos assinados e dos
entrevistados não são necessariamente as
mesmas de Transporte Moderno.

Uma publicação de



Editora TM Ltda.

Rua Vieira Fazenda, nº 72
CEP 04117 - Vila Mariana - São Paulo - SP

572-8867 • 575-4236 • 575-1304

Fones: **575-3983 • 571-5869 • 570-5560**

571-7017 • 570-4818

Telex (011) 35247

C.G.C. 53 995 554/0001-05. Inscrição Estadual
nº 111 168 673 117.

Filiada à ANATEC

Ano 26 - Nº 305 - Junho de 1989
ISSN Nº 0103 - 1058

SUMARIO

CARROÇARIA URBANA

12 Comil lança o novo modelo, Svelto
A principal característica do substituto do Cisne é a simplicidade das suas linhas

SISTEMATIZAÇÃO

16 Controlar para melhor administrar
Nesta edição especial sobre custos operacionais do transporte rodoviário de carga, o editor Neuto G. dos Reis mostra a importância dos controles a partir de diferentes apreciações teóricas e fundamenta os conceitos do *Sistema TM*

DEPRECIAÇÃO

22 Duas opções para escolher método
Veja porque o método linear de depreciação acabou superado pelo de custo decrescente

REMUNERAÇÃO DO CAPITAL

28 Os custos de oportunidade
Os diferentes critérios de remuneração do investimento propostos por especialistas

CONTROLE CORDIAL

36 Uso da planilha para elaborar tarifa
Pequena empresa de distribuição urbana compete com grandes graças ao controle de custos

CONTROLE KLABIN

38 Buscando otimizar frota pesada
A curta vida útil dos caminhões, usados em operação severa, e a ociosidade exigem rígido controle

CONTROLE TRANSFOR

42 Frota substituída, custo reduzido
O controle dos custos levou a empresa a detectar desperdícios e erros na escolha da frota

CONTROLE EUDMARCO

45 O cerco completo dos custos
Com uma equipe pequena e alguns formulários, a empresa consegue apurar custos e detectar falhas

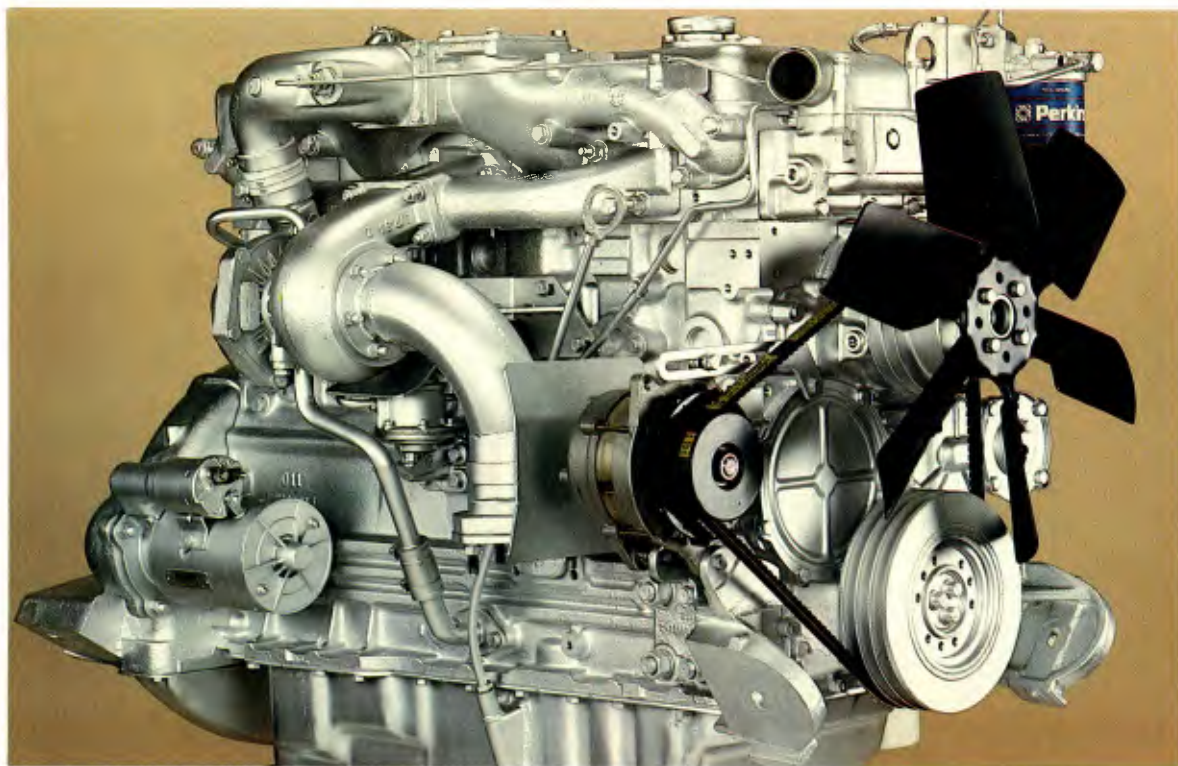
PLANILHAS DE CUSTOS

50 O custo/km dos principais veículos
Depois de extensa e demorada pesquisa, a *Central de Custos TM* preparou 106 planilhas

SEÇÕES

Neuto Escreve **5** - Atualidades **6** - Atualidades Europa **11** - Mercado de Novos **74** - Mercado de Usados **78** - Produtos **82** - Legislação **83** - Entrevista **84**

Capa: Foto Marcelo Vigneron



A Revolução De 30.

Entre as revoluções que a conteceram em nosso País, uma das mais importantes foi a dos motores Perkins.

Importante porque foi feita com trabalho, com coragem, com busca incansável de evolução tecnológica.

Hoje a Perkins oferece mais de cem versões de motores para os mais diferentes usos: no transporte, na agricultura, na indústria e na construção naval.

O excelente desempenho e a durabilidade comprovada garantem aos motores Perkins, inclusive, a participação na exigente e rigorosa indústria dos veículos militares. Sua versatilidade permitiu o desenvolvimento de um modelo especial de motor, que atende a várias funções vitais, para Amyr Klink e seu barco, que permanecerão por mais de um ano na Antártica.

A Perkins possui ainda uma rede distribuída estrategicamente em todo o território nacional, com técnicos e mecânicos altamente capacitados com treinamento e orientação permanente.

O Centro de Treinamento Perkins já formou mais de 32 mil profissionais.

Essa história de 30 anos fez da Perkins uma marca reconhecida mundialmente, o que permite a constante troca de informações com a Inglaterra e com outros países, através do Grupo Perkins Internacional.

Tudo isso, sem dúvida, é mais do que uma história. É uma revolução.

 **Perkins**

30 ANOS. TODA FORÇA À FRENTE.



NEUTO

ESCREVE

Os novos papéis

Oito meses após a entrada em vigor da Constituição de 1988, ainda pairam muitas dúvidas sobre os reais papéis da União, dos Estados e dos municípios na organização dos transportes públicos. Mas pelo menos uma conclusão já é certa: a nova Carta exige uma completa reformulação dos conceitos atuais.

Para resumir, o setor deverá passar por uma urgente descentralização centralizada. Centralização das normas e leis e descentralização da administração e da operação dos serviços – eis a melhor síntese do espírito constitucional em relação ao assunto.

De fato, de acordo com a nova Carta, a União passa a ter competência exclusiva não só para legislar sobre transporte e trânsito (artigo 22) como também para instituir diretrizes para o transporte urbano (artigo 21).

Caberá, porém, aos municípios e, subsidiariamente, aos Estados, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, inclusive o de transporte coletivo (artigo 30).

Surge aí uma grande área de nebulosidade. Enquanto, neste mesmo artigo, a Constituição limita a responsabilidade dos Estados ao transporte intermunicipal, em outro, atribui aos governos estaduais poderes para organizar as funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas. Por isso, nos meios técnicos, há quem já defenda publicamente a criação de um “quarto poder”.

A harmonização das esferas de competência exige a elaboração de um Código Nacional de Transportes, fixando diretrizes para os regulamentos estaduais e municipais.

Mais urgente que o código, porém, parece ser a lei ordinária prevista na Constituição (artigo 175) regulamentando as concessões e permissões. A mesma lei deverá fixar também as condições de prestação de serviços, os direitos dos usuários e os critérios para a fixação das tarifas e remuneração dos serviços prestados.

Desde que bem elaborado, o documento poderá contribuir para livrar os empresários de transporte público da demagogia tarifária que assola certas prefeituras. Alguns prefeitos, não contentes em achatarem a tarifa, não hesitam em brandir a ameaça da intervenção como arma contra a queda na qualidade do serviço.

A verdade é que o atual modelo de formação de preço, baseado no Índice de Passageiro por Quilômetro (IPK), amplamente disseminado pela EBTU nos últimos anos, está esgotado. Urge buscar fórmulas capazes de desvincular o preço da passagem da remuneração do operador. E a prática mostra que é possível encontrá-las, sem apelar para as falsas soluções do subsídio direto ou da estatização.

Operando diretamente ou apenas gerenciando o sistema de transporte público, o Estado tem o dever de buscar a eficiência. E, daqui para frente, não caberá mais o pretexto da falta de recursos. A nova Constituição descentralizou completamente a arrecadação e a destinação de antigos tributos federais, como o Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e o IPVA (antiga TRU). Em contrapartida, estão completamente esgotadas as possibilidades de financiamento externo para o setor.

Este seria, certamente, um motivo a mais para se apressar a extinção da carcomida EBTU. A verdade, porém, é que, no transporte público, a União cedeu os anéis mas ainda não perdeu os dedos. A EBTU, portanto, continua sendo um mal necessário.



Fotos: Araújo TM

Costa e Andrade disputam o lugar de Camilo Cola

Sucessão na CNTT já tem dois fortes candidatos

“Vim acompanhar meu amigo, o ministro Oscar Correa”, esquivou-se o empresário de carga e ex-presidente da NTC, Thiers Fattori Costa, explicando sua presença na mesa que abriu solenemente o IV Encontro Nacional dos Transportadores de Passageiros, realizada em Brasília no final de maio.

Fontes ligadas ao setor de passageiros, no entanto, confienciaram a TM que Costa é o mais forte candidato à sucessão do seu amigo Camilo Cola, na presidência da CNTT, no final do ano.

Além de contar com o apoio do próprio Cola, o ex-presidente da NTC já teria superado até eventuais resistências da Rodonal. Na NTU, porém, há quem defenda a candidatura do presidente da entidade, Clésio Soares de Andrade.



Foto: César Lima

Deputados debateram falta de recursos

ANTP faz congresso e debate teses humanistas

“Não-transporte, a reconquista do espaço-tempo social” foi um dos assuntos que mais galvanizou as atenções no 7º Congresso Brasileiro de Transportes Públicos, realizado no Hotel Glória, no Rio de Janeiro, durante quatro dias. Elaborada e apresentada pela Comissão de Circulação e Urbanismo da ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos, a tese foi comentada durante o evento pelo escritor Fernando Gabeira, que defendeu a utilização do gás natural no transporte urbano, a construção de ciclovias, e criticou a racionalidade econômica que procura resolver o problema do transporte somente aumentando sua oferta sem reduzir a sua necessidade com a descentralização dos equipamentos urbanos.

Um debate com a presença de parlamentares de diversos partidos teve como eixo a constata-



Foto: Luiz Carlos Caversan



Joãozinho quer transporte mais humano

ção de que o Brasil terá de gastar US\$ 20 milhões na próxima década (US\$ 2 bilhões anuais) para atender à demanda de transporte urbano nas regiões metropolitanas e concluiu ser necessário o engajamento do Legislativo para equacionar urgentemente o fluxo de recursos para o setor, evitando o seu colapso.

Entre as várias mesas redondas e comissões de trabalho, a apresentação do carnavalesco Joãozinho Trinta, da Beija-Flor, foi um momento de descontração no evento. Falando sobre “Periferia e cultura”, o criador do Bloco dos Mendigos do último carnaval carioca defendeu a humanização do trabalho e dos transportes.

DESTAQUE

MAIS UM ESCÂNDALO NA CONSTRUÇÃO DA NORTE-SUL



Foto: Robson Martins

O primeiro trecho custou muito caro

O presidente Sarney anuncia que está disposto a abrir mão do prosseguimento de sua faraônica Ferrovia Norte-Sul em troca da aprovação pelo Congresso de mais um pacote elevando as já escorchantes contribuições à Previdência Social.

Embora não haja nada de vantajoso na troca, já era hora de Sarney desistir de sua teimosia. Desde que foi anunciada, a obra tem sido uma inesgotável fonte de escândalos. A primeira concorrência para a sua construção acabou anulada porque o jornalista Jânio de Freitas anunciou antecipadamente os resultados em sua coluna na Folha de S. Paulo.

Na segunda, onde foram admitidas empreiteiras menores, os custos por quilômetro baixaram de US\$ 1,864 milhão para US\$ 1,230 milhão. Agora, é o mesmo Jânio quem denuncia um novo escândalo. O trecho chamado 3AC estava previamente destinado à Mendes Júnior. Mas, como o jornalista antecipou também tal resultado, a concorrência foi suspensa e o

trecho acabou desdobrado em dois.

Concorrendo fora do acordo de preços, a Serveng-Civisan acabou conquistando um deles, orçado em apenas US\$ 550 mil por quilômetro – isto é, menos de 45% do preço médio da obra.

Em matéria paga publicada nos jornais, o presidente da Valec, Paulo Vivacqua, defendeu-se das acusações alegando que a diferença de preços deve-se à menor movimentação de terra, pois a ferrovia teria atingido agora terreno propício à sua construção.

Se a obra prosseguir, não há mais, portanto, nenhuma razão para a Valec aceitar preços superiores a US\$ 550 mil por quilômetro.

(N.G.R.)



Caridade, durante o Congresso da Alacat: portos engolem até 80% dos fretes

Transitários denunciam desaparecimento dos portos

“A falta de uma estrutura moderna provoca grandes acréscimos nos custos dos fretes, com o serviço atingindo a impossível cifra de 80% em alguns lugares”, disse em entrevista coletiva o presidente da Alacat, Aba Sadovnik, durante o oitavo congresso da entidade, realizado no Rio de Janeiro. Ao evento, patrocinado pela ABTC – Associação Brasileira dos Transitários de Carga, estiveram presentes cerca de duzentas pessoas.

Sadovnik destacou também que, apesar da força que vem ganhando a Alacat – Federação Nacional das Associações Nacionais dos Agentes de Carga da América Latina e Caribe, em nenhum país latino-americano a atividade está totalmente regulamentada.

Entre os dez países participantes, o Brasil ficou encarregado do transporte marítimo, e o novo presidente da ABTC, José Carlos da Silva Caridade (também presidente do grupo Dickinsson), exortou os empresários do setor marítimo a se tornarem transitários, “pois, no Brasil, o agente marítimo já se tornou quase uma atividade cartorial”.

Em sua exposição, Paulo Romano Moreira, chefe do Departamento de Engenharia da Portobrás, afirmou que não há um estudo que explique por que o porto de Santos tem uma das operações mais caras do mundo. “Por outro lado”, completou, “os exportadores querem eger

certos portos como concentradores de cargas (como Santos, Recife e Belém), mas os governos estaduais reagem contra isso.”

Norte-Sul começa a transportar passageiros

Desde abril, a Ferrovia Norte-Sul opera comercialmente e já transportou 31 850 t de cargas, principalmente grãos de soja, arroz e milho.

Em maio, começou a operar o sistema *roll-on roll-off*, com o trem levando caminhões frigoríficos em vagões especiais abastecidos de carne e outros produtos.

Segundo o governo, em junho a ferrovia inicia o transporte de passageiros e deve fechar contratos para a movimentação de cargas como alumínio, oxigênio, água mineral e cimento. Encontra-se em estudos a captação de sal e açúcar. A estimativa total para este ano é de 630 000 t de cargas transportadas.

Fontes do Ministério dos Transportes asseguram que a iniciativa privada “continua estudando uma forma de participação na conclusão da Norte-Sul”.

No momento, estão em operação apenas 107 km, entre Açailândia e Imperatriz (MA), mas já foi iniciada a construção de mais 136 km, ligando Imperatriz a Estreito, na divisa do Maranhão com Tocantins. No local, será construída a única obra-de-arte de toda a ferrovia, uma ponte sobre o rio Tocantins, com 1 100 m.



Corredor de exportação será beneficiado

Capital japonês chega ao porto de Santos

Agora é oficial: o Fundo Nakasone, do Japão, vai mesmo financiar as obras de ampliação do porto de Santos. Empréstará, até 1994, em parcelas, US\$ 215 milhões, que serão geridos por uma comissão formada por funcionários da Portobrás e da Codesp – Cia. Docas do Estado de São Paulo, presidida pelo diretor de Planejamento da Portobrás, Raul Cabral de Sá.

Segundo Cabral de Sá, as concorrências públicas para execução da obras nos terminais de contêineres, fertilizantes, e nos corredores de exportação serão abertas para empresas nacionais e estrangeiras já no segundo semestre.

Mas, para o presidente da Codesp, Cláudio Macedo Dreer, o estrangulamento hoje existente nesses três terminais não poderá esperar até 1994. Se as obras demorarem, destaca Dreer, o porto de Santos continuará perdendo carga para os portos de Paranaguá e do Rio de Janeiro, que, além de mais descongestionados, oferecem uma tarifa mais baixa.

Enquanto as obras não se iniciam, uma comissão formada pela Codesp foi constituída para elaborar um diagnóstico das causas da lentidão nas operações, um dos principais motivos da evasão de cargas. Outra comissão, formada por empresas usuárias do porto, sindicatos de trabalhadores da Codesp e de avulsos detectou entre as causas de atraso nas operações a falta de carga, pois o navio fica ancorado aguardando por mais de 24 horas um único contêiner.

O presidente da Codesp atribui a falta de cargas também às recentes greves, porém promete ir mais fundo nesta questão, na tentativa de bloquear a evasão.



Foto: Arquivo TM

Tavares autorizou mais duas concessões

Novas ferrovias têm contratos assinados

Em junho, o ministro Reinaldo Tavares, dos Transportes, anunciou a assinatura de mais dois contratos de concessão para a construção de novas ferrovias.

No Nordeste, será iniciada a construção da Transnordestina, ligando Petrolina (PI) a Arrojados (CE), um percurso de 330 km de extensão.

Para a Região Centro-Sul, está prevista a assinatura de contrato para a construção e operação comercial do *Trem Rápido*, entre as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, com uma velocidade superior a 200 km/h.

“Esse trem destina-se, exclusivamente, ao transporte de passageiros e, como se trata de uma concessão, será totalmente construído com recursos da iniciativa privada”, informou Ricardo Franco, chefe de Gabinete do Ministério dos Transportes.

Em maio, o ministro Reinaldo Tavares e o governador Álvaro Dias, do Paraná, assinaram contrato de concessão para a construção e operação comercial da Ferroeste (Ferrovia da Produção), ligando Guarapuava e Cascavel (PR), com 250 km. Futuramente, a ferrovia terá um ramal partindo de Cascavel até Dourados (MS).

Com uma área de influência de 500 000 km², a Ferroeste deverá transportar 3,3 milhões de toneladas de grãos/ano, além de calcário, fertilizantes e combustíveis. A região atendida pela ferrovia é responsável por 40% da produção de grãos do Paraná.

“A Ferroeste será financiada em parte pelo governo do Paraná e o restante será responsabilidade da iniciativa privada”, garantiu Franco.



A Ferrovia do Aço tem capacidade para transportar 20 milhões de toneladas de cargas por ano

Ferrovia do Aço: um custo de US\$ 9 milhões/km

Ao inaugurar a Ferrovia do Aço, no final do maio, o presidente Sarney afirmou que “um sistema eficiente de transporte de carga é uma condição essencial para uma economia em expansão como a nossa”.

Com a extensão de 320 km, entre Jeceaba (MG) e Saudade (RJ), a obra custou US\$ 9 milhões/km, ou seja, dez vezes mais cara que a Norte-Sul.

“A verdade é que ela está pronta e vai representar uma disponibilidade de transporte de cerca de 70% a mais”, declarou Sarney. Pelos cálculos do governo, desde o início da obra já foram investidos US\$ 2 bilhões na ferrovia.

O empreendimento contou com a participação financeira de nove empresas da região beneficiada pela ferrovia, evitando-se a contratação de empréstimos externos para a sua conclusão.

Calcula-se que a Ferrovia do Aço poderá transportar 20 milhões de toneladas de cargas/ano, como minério de ferro, cimento, ferro gusa, veículos, peças e componentes.



Fotos: Robson Martins

Moraes ganhou sinal verde para a obra

Ferronorte ganha concessão para construir

O presidente José Sarney outorgou, no último mês de maio, concessão à Ferronorte S.A. — Ferrovias Norte do Brasil, do empresário Olacyr de Moraes, para a realização de obras e prestação de serviço público em 4 000 km de estradas de ferro, por onde circularão cerca de 10 milhões de toneladas de grãos em geral (80% de soja).

A Ferronorte tem um prazo de quinze meses para apresentar o projeto final de engenharia e o traçado definitivo. A primeira etapa da obra terá uma extensão de 1 030 km e abrangerá as cidades de Cuiabá a Santa Fé do Sul, na margem direita do rio Paraná (SP), incluindo-se o ramal que se estenderá a Uberlândia, no Triângulo Mineiro. Entre as duas cidades, o valor da obra está estimado em NCz\$ 1,9 bilhão, mas devem ser acrescidos NCz\$ 600 milhões até aquele município mineiro. O total de 4 000 km será completado com as ligações entre Cuiabá e Porto Velho (RO) e Cuiabá e Santarém (PA). O prazo da concessão outorgada à empresa do conhecido “Rei da Soja” é de noventa anos.

Olha a força da Marcopolo aos 40 anos

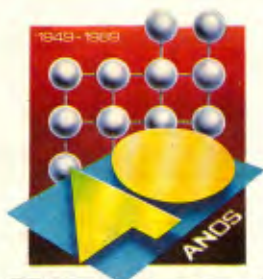
Se você prestar atenção nas ruas, nas avenidas e estradas do país e no exterior, vai ver como é grande a presença da Marcopolo.

Em 40 anos de trabalho a Marcopolo fabricou mais de 53 mil veículos.

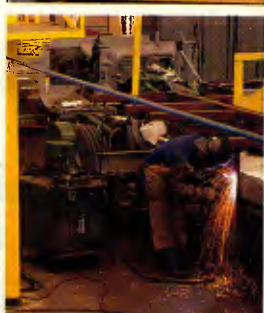
Um longo caminho que vai da concepção do projeto aos testes do veículo, o treinamento do elemento humano, a fabricação de cada componente, a montagem em linha, a comercialização até a assistência pós-venda.

Um caminho que a Marcopolo percorre com muito profissionalismo com um único objetivo: qualidade.

Afinal, muita coisa está em jogo, principalmente a segurança das pessoas. É a experiência da Marcopolo a serviço do setor de transporte de passageiros. Como vem fazendo há 40 anos.



MARCOPOLO
Levando gente a sério.



53 mil ônibus rodando no Brasil e em mais de vinte países.



Selo: mandados sem sentença e DNER sem recursos

Enquanto o DNER reclama o recebimento dos recursos arrecadados desde 1º de março com o selo-pedágio, as entidades que reúnem empresários de transporte rodoviário de cargas continuam aguardando as decisões judiciais referentes a mandados de segurança impetrados contra a cobrança desse selo. Paralelamente, o deputado Jofran Frejat (PFL-DF) quer responsabilizar a União por acidentes que venham a ocorrer em consequência de más condições das rodovias federais.

A NTC/Fenatac ingressou com mandado de segurança em

1º de março, simultaneamente à data de início da cobrança do selo-pedágio no Supremo Tribunal Federal, alegando inconstitucionalidade e bitributação. O plenário não concedeu a liminar, mas ficou de julgá-lo em regime de urgência. Até a primeira semana de junho, no entanto, não o havia feito.

Utilizando os mesmos argumentos, alguns sindicatos estaduais de empresas de transporte rodoviário de cargas conseguiram liminar, porém os juízes impuseram como condição o recolhimento em juízo do valor do selo e salvo-conduto anexado ao comprovante do depósito, a serem levados pelo motorista durante a viagem nas rodovias federais.

Da mesma forma que a NTC, nenhum dos sindicatos que conseguiram liminar tiveram seus mandados julgados pelos juízes ou tribunais federais até a primeira semana de junho, informou a NTC.

De seu lado, o Tribunal de Contas da União prometeu atender aos reclamos do DNER, que, três meses depois do início do recolhimento do selo, não havia recebido qualquer quantia. Assim, o TCU prometeu levantar junto à Empresa de Correios e Telégrafos, que emite os selos, a quantidade comercializada e, junto à Receita Federal, o volume arrecadado, porque não havia sido transferido ainda para o DNER, para o qual, pela Constituição, deve ser destinado.

COMO OBTER MAIS LUCRO NO TRANSPORTE COM PNEUS RECAUCHUTADOS.

Manutenção de pneus é um negócio muito sério. E economizar na borracha é besteira: se o recauchutado não aguentar boa quilometragem, você perde dinheiro mesmo!

Controle a quilometragem dos pneus recauchutados. Só você pode descobrir qual a melhor borracha para os seus pneus. É fácil, rápido e traz mais lucros.

Receba GRATUITAMENTE o manual "Como Obter Mais Lucro no Transporte com Pneus Recauchutados".

É só preencher o cupom e enviar pelo correio. Você vai saber tudo sobre borracha para recauchutagem e como controlar o desgaste do pneu. Aproveite. O lucro é todo seu!

Ruzi®

Envie o cupom e concorra a 5 jogos de 4 pneus recauchutados.

Sim. Quero receber GRATUITAMENTE o manual "Como Obter mais Lucro no Transporte com Pneus Recauchutados", com a "Tabela para Controle de Quilometragem" e o "Mapa dos Recauchutadores Ruzi".

NOME:

ENDEREÇO:

CIDADE: ESTADO: CEP:

Enviar à INDÚSTRIA DE ARTEFATOS DE BORRACHA RUZI S.A. Rua Ruzi, 400 - CEP 09370 - Mauá - SP