

# TECHNI bus

ANO 1 • 14.000.000 • 15.000.000 • 16.000.000 • 17.000.000 • 18.000.000 • 19.000.000 • 20.000.000 • 21.000.000 • 22.000.000 • 23.000.000 • 24.000.000 • 25.000.000 • 26.000.000 • 27.000.000 • 28.000.000 • 29.000.000 • 30.000.000 • 31.000.000 • 32.000.000 • 33.000.000 • 34.000.000 • 35.000.000 • 36.000.000 • 37.000.000 • 38.000.000 • 39.000.000 • 40.000.000 • 41.000.000 • 42.000.000 • 43.000.000 • 44.000.000 • 45.000.000 • 46.000.000 • 47.000.000 • 48.000.000 • 49.000.000 • 50.000.000 • 51.000.000 • 52.000.000 • 53.000.000 • 54.000.000 • 55.000.000 • 56.000.000 • 57.000.000 • 58.000.000 • 59.000.000 • 60.000.000 • 61.000.000 • 62.000.000 • 63.000.000 • 64.000.000 • 65.000.000 • 66.000.000 • 67.000.000 • 68.000.000 • 69.000.000 • 70.000.000 • 71.000.000 • 72.000.000 • 73.000.000 • 74.000.000 • 75.000.000 • 76.000.000 • 77.000.000 • 78.000.000 • 79.000.000 • 80.000.000 • 81.000.000 • 82.000.000 • 83.000.000 • 84.000.000 • 85.000.000 • 86.000.000 • 87.000.000 • 88.000.000 • 89.000.000 • 90.000.000 • 91.000.000 • 92.000.000 • 93.000.000 • 94.000.000 • 95.000.000 • 96.000.000 • 97.000.000 • 98.000.000 • 99.000.000 • 100.000.000



## O novo rodoviário da Comil


Caio comemora 45 anos com recorde




Rio Ita inaugura supergaragem




# A THAMCO PRODUZ UM




Chassis Mercedes, Scania ou Volvo, nivelado para recebimento de base, com acabamento anti-corrosivo.



Estrutura em "duralumínio" ou "aço carbono", uniões e fixações com rebites, parafusos e solda de alta resistência.



Chapeamento em alumínio de alta resistência com vedação em espuma de PVC.




Componentes em fibra de vidro: dianteira, traseira e pára-lamas.

## ÔNIBUS ARTICULADO

Fabricado nas versões de duas ou três portas "duplas", sobre chassis SCANIA ou VOLVO. Capacidade total ≈ 120 passageiros



# ÔNIBUS ATRÁS DO OUTRO



Acabamentos em fórmica, alumínio corrugado, fibra de vidro.  
Pintura com tinta a base de poliuretano.

Vidros de segurança conforme norma ABNT, portas envolventes ou com dobradiças.



QUALIDADE COM TECNOLOGIA, NOSSA PRODUÇÃO

**C**om uma moderna e inteligente 'linha de produção' na qual prevalece a qualidade, a Thamco vem investindo cada vez mais em tecnologia para oferecer um produto ainda melhor: aos seus clientes.

**E**sse é o resultado de nossa filosofia de trabalho, de nossos esforços, fazendo da Thamco a empresa que mais cresceu nos últimos 6 anos.



# Três opções para você ver a IAA/92 com a TECHNIBUS:



- A** - Período de 08 a 13 de maio de 1992 (6 dias)
- B** - Período de 13 a 18 de maio de 1992 (6 dias)
- C** - Período de 08 a 18 de maio de 1992 (11 dias)

- Desconto especial na parte aérea para os participantes do grupo Technibus. Número de reservas limitado.

## Programa Básico para a Feira:

- 1º dia - Chegada em Hannover, Recepção no aeroporto e traslado ao Hotel Rasthaus Garbsen (categoria turística - 3 estrelas)
- 2º dia ao 5º dia (opções A/B) - Dias dedicados ao IAA. Traslados diários em ônibus privativo de ida e volta à feira.
- 2º ao 10 dia (opção C)
- Último dia - Traslado ao aeroporto para retorno ao Brasil ou continuação da viagem.

## Parte Aérea: (Câmbio comercial)

Tarifas	De São Paulo	Do Rio de Janeiro
Ponto a Ponto*	US\$ 1787,00	US\$ 1775,00
Excursão 90**	US\$ 2287,00	US\$ 2234,00
Econômica Normal	US\$ 3532,00	US\$ 3450,00
Classe Executiva	US\$ 3928,00	US\$ 3864,00
Primeira Classe	US\$ 5445,00	US\$ 5398,00

- \* Permanência na Europa - mínima de 13 dias/máxima de 2 meses
- \*\* Permanência na Europa - mínima de 13 dias/máxima de 3 meses
- Preços sujeitos a reajuste/Preço base dezembro/91.

## Parte Terrestre: (Câmbio turismo)

Preços por pessoa	em apto. duplo	em apto. individual
Opções A ou B	US\$ 616,00	US\$ 1056,00
Opções C	US\$ 1196,00	US\$ 2112,00

Inscrição + crachá + taxa de reserva e comunicação - US\$ 90,00 por pessoa (Quantia não dedutível)

Preços sujeitos a reajuste / Preço base dezembro/91.

## Os preços incluem:

- Hospedagem no Hotel Rasthaus Garbsen. Situado em Garbsen a cerca de 20 minutos da Feira.
- Café da manhã (Buffet)
- Traslados de chegada e partida
- Traslados diários do Hotel à Feira e vice-versa em ônibus privativo.
- Assistência de guia especializado (no caso mínimo de 30 pessoas)
- Meio dia de visita à cidade de Hannover

ORGANIZAÇÃO: **TECHNI**  
**bus**

APOIO: **DEUTSCHE MESSE AG**  
HANNOVER FAIRS DO BRASIL

OPERAÇÃO: **MSW**  
**MSW Viagens e Turismo Ltda.**  
EMBRATUR - 09182-00-41-6

Informações: fone (011) 256.2733 - Fax (011) 257.3604 com Maira Marroni (MSW) ou Fone: (011) 67.1770 - Fax: (011) 67.8173 com Marcelo Fontana (Technibus)



Seu Mercedes sem chofer

Aguarde o lançamento do  
Consórcio de Automóveis.  
Em Breve.



Você encontra na Itatiaia



Concessionário Mercedes-Benz  
**Itatiaia**

Av. Dr. Vital Brasil, 1000. Tel. (011) 210-2155

<b>INDÚSTRIA</b>	Segmento de ônibus vive melhor ano da história	<b>19</b>
<b>LANÇAMENTO</b>	Galleggiante é o novo rodoviário da Comil	<b>24</b>
<b>SÉRIE DOCUMENTO</b>	Caio faz 45 anos e bate recorde de produção	<b>30</b>
<b>MANUTENÇÃO</b>	Rio Ita inaugura sua nova sede no Rio de Janeiro	<b>36</b>

**EMPRESAS**  
Busscar investe no próprio pessoal

**23**

**TECNOLOGIA**  
Conheça o ônibus da década de 90

**27**

**CHILE**  
País quer ver a frota renovada

**28**

**MÉXICO**  
Empresários acreditam no mercado livre

**35**

**OPERAÇÃO**  
Rádio racionaliza operação urbana

**41**

**ADMINISTRAÇÃO**  
São Paulo amplia frota

**49**

## SEÇÕES

Ponto de Vista 9    Cartas 11    Panorama 13    Perfil 45    Galeria 50    Opinião 52

## EXPEDIENTE

**Diretores:** Odair Vicente Locanto, Jurandir José de Oliveira e Marcelo Ricardo Fontana.

**TECHNI**  
**bus**



**Diretor**  
Marcelo Fontana

**Editor**  
Pedro Bartholomeu Neto

**Editora-assistente**  
Ligia Maria Cruz

**Consultor**  
Ariverson Feltrin

**Colaboradores**  
Antonio Marques (texto), Celso Moraes, Cláudio Arouca e Walter Craveiro (fotos)

**Chefe de arte**  
Eduardo de Gagnani Júnior

**Montagem e fotocomposição**  
Linoart

**Fotolitos**  
Grafcolor

**Impressão**  
OESP Gráfica

**Secretaria da Redação e Circulação**

Clarice Kazue Sato

**Jornalista responsável**  
Pedro Bartholomeu Neto  
(MTB 12 920)

**Publicidade**  
Mônica Borges Barcellos

**Assinaturas**  
Anual: Cr\$ 30 000,00 (10 edições)  
Exterior: US\$ 65,00 em cheque comprado em dólar à TechniBus Editora Ltda. No Brasil em cheque nominal.  
Exemplar avulso: Cr\$ 3 000,00

**Administração, Redação, Publicidade**

Av. Marquês de São Vicente, 10  
CEP 01139 - São Paulo, SP  
Tel. (011) 67-1770  
Fax.(011) 67-8173

**Circulação**  
10 000 exemplares

*Circula no mês subsequente ao de capa*

*As opiniões contidas nos artigos assinados não são necessariamente as mesmas de TechniBus*

CGC 65 633 232/0001-22  
Registro Juceesp 35209992653  
Inscrição estadual: 112 932 190 112

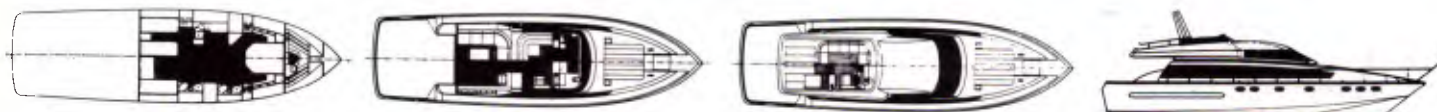


## ***Relax garantido.***

*Quem transporta um mar de gente  
merece o máximo de conforto,  
confiabilidade e velocidade.  
Os barcos Technema proporcionam  
tudo isso e muito mais.  
Venha conhecê-los.*



*Technema 54 pés*



 **Technema**

Av. Prestes Maia, 1.555 - Diadema - SP.  
Cep. 09990 - Tel.: 456-2030 / 456-3904  
Fax.: 456-2407



## A grande muralha

Findo mais um balanço bienal da indústria brasileira de ônibus, com a realização da Feira Nacional do Transporte, a indústria nacional de ônibus comemora seu melhor ano da história, tanto na fabricação de chassis como na de carrocerias. Um ano tão bom que até as montadoras, exceção feita à Volvo, recolheram o produto ônibus a um estratégico segundo plano durante a Transpo.

Falta também não fez, pois as encarroçadoras exibiram toda sua força, rivalizando até em área com as montadoras. Aliás, perante dezenas de empresários estrangeiros, a grandeza e capacidade de produção das encarroçadoras brasileiras provocou grande admiração.

Um respeito que, junto à grande consideração que merece a qualidade dos produtos *made in Brazil*, deve consolidar a indústria nacional como uma das maiores exportadoras do mundo, especialmente para a América Latina.

Assim, fica claro que não é por inexistência de veículos adequados que nossos problemas de transporte persistem. E tampouco pela falta de planejadores de transporte. Haja vista as consagradas soluções já aplicadas às dezenas no



Walter Cravetto

Brasil, como os corredores exclusivos e os sistemas de integração. Um talento e criatividade ímpares, e já reconhecidos por antigas escolas de transporte.

Exemplo maior disso hoje é que a maioria dos países da América do Sul se mira no Brasil como espelho de seu mais próximo futuro possível. Como não poderia deixar de ser, quase todos os países, do Chile à Venezuela, contam com assessoramento de técnicos brasileiros na gestão de sistemas racionais montados sobre o veículo ônibus.

Decerto os sofisticados trólebus e os veículos Padron deram vez a veículos mais espartanos da contemporânea resolução do Conmetro representando um passo atrás, porém mais realista. É bom lembrar, contudo que os Padron vieram na década de 70, surgindo então como um dos mais modernos do mundo. Hoje, a vedete do transporte urbano da Europa é o piso zero, um verdadeiro Fórmula 1, armado até os dentes com tudo que há do bom e do melhor (veja matéria).

Mas impossível de usar no Brasil. Nas nossas cidades esburacadas, sem planejamento urbano e com um usuário de perfil econômico paupérrimo, para o qual a tarifa real é o calcanhar-de-aquiles da própria sobrevivência. Sem levar em conta o baixíssimo poder aquisitivo dos nossos usuários, enfim, apenas imaginar o piso zero rodando nas nossas ruas é conceber uma obra de realismo fantástico. Não resistiria a um quarteirão.

Salvo gloriosos exemplos de urbanização voltados às necessidades do coletivo, nossos urbanistas continuam a reservar para o ônibus o papel de coadjuvante, num teatro onde impera o individual automóvel. Portanto, no papel de *off road* nossos veículos chegaram onde poderiam. De agora em diante depende das instâncias superiores.

As empresas e a indústria têm cumprido cada uma a sua parte, resta agora aos prefeitos, governadores e ao governo federal as suas. Os buracos e qualidade dos produtos monopolizados, como o diesel e os lubrificantes, causam um prejuízo de bilhões de dólares ao ano, mas que podem ser considerados ridículos se comparados ao cerceamento da evolução dos produtos e serviços. Esta sim é a verdadeira barreira ao futuro. ■

Pedro Bartholomeu Neto



# TRIÂNGULO

**Engenharia especializada.**

Na hora de construir sua garagem ou terminal contrate quem entende.

É mais seguro e econômico.

A triângulo coloca à sua disposição toda a experiência acumulada ao longo de 40 anos de atividades.

## Obras executadas

Concessionária General Motors - Gatão Veículos S/A.  
Dom Vital Com. Ind. S/A.  
Sama S/A. Peças e Pneus - Prédio Comercial  
Viação Salutaris Turismo S/A. - Garagem e Alojamentos  
Superalfa Veículos e Peças Ltda. - Prédio Comercial de 3 Pavimentos  
Concessionária Volkswagen - Frível  
Coesa Transportes S/A. - Garagem/Escritórios  
Viação Rio Ita Ltda. Garagem e Escritórios  
Friburgo Auto-Ônibus Ltda - Garagem/Escritórios  
Trevo Concessionária Volkswagen  
Terminal Rodoviário Norte - Niterói

**tri  
ângulo**

**Construtora**

Rua Jacurutã, 874  
Rio de Janeiro RJ  
Fone: (021) 260.9231  
Fax: (021) 290.3741

## Passes falsos

A propósito do comentário "Fácil, Fácil", publicado na seção Em Off de agosto de 1991 dessa revista. A CMTC esclarece que mantém rotineiramente o controle da prestação de contas dos seus operadores e também do retorno dos passes e Vales-transporte. Esse mecanismo, inclusive, já permitiu a localização de gráficas clandestinas no Sul do país, que imprimiam passes falsos, injetando-os em São Paulo.

Em todas as oportunidades, a empresa tem reiterado às pessoas que só compreem passes nos postos da CMTC ou naqueles por ela autorizados e que façam suas denúncias de tal maneira que a empresa possa apurar os fatos. Afinal, somando motoristas e cobradores, a empresa soma cerca de 20 mil funcionários. Se a revista tem informações de que "alguns" estão agindo de maneira ilícita, a CMTC agradecerá se essa denúncia fosse efetivada, com dados que possibilitassem providências imediatas, no sentido de poder responsabilizar os infratores.

**João José de O. Negrão**  
Assessoria de Imprensa e Relações Públicas da  
CMTC São Paulo, SP

## Seriedade

Parabenizo a equipe da TechniBus pela edição desta excelente revista. Ela é ótima e trata o assunto ônibus com bastante seriedade. Gostaria também de saber onde poderia adquirir miniaturas de ônibus. Envio também uma série de sugestões para reportagens.

**Mário Brian T. Duarte**  
São Paulo, SP.

*Mário, para comprar miniaturas de ônibus visite a Alfredo Lupatelli Ltda. à rua do Seminário, 165 - 1º andar. Tel. (011) 227-5388 - São Paulo, SP. Sugestões anotadas.*

## Alto padrão

Queremos parabenizá-los pela criação da revista TechniBus e, também, pela qualidade, padrão e linguagem da mesma, muito bem elaborada.

**Pedro Constantino**  
PMG - Administração Participações e  
Empreendimentos S.A. - Campinas, SP

## Con mucho gusto

Me es muy grato dirigirme a Usted, a fin de felicitarlo por tan novedosa revista en especial de onibus, ya que en mi pais y America pocas se dedican a este ramo. Tuve la oportunidad de visitar la Fisa y vuestras revistas estaban en el estand de Busscar, el cual me obsequiarón el n° 3, desearia saber cuanto cuesta por año la inscripción y si hay algún precio especial para los estudiantes (proyecto y diseños de carrocerias para onibus) y si se puede recibir también el n° 1 y 2.

**José Arturo Rivas**  
Mendoza, Argentina

*A assinatura internacional de TechniBus custa US\$ 65,00. É necessário preencher os dados constantes no cupom de assinatura publicado em todas as edições de TechniBus e enviá-lo anexo a um cheque comprado neste valor, em nome de TechniBus Editora Ltda.*

## Qualidade

Parabenizamos a equipe pela excelente qualidade da revista TechniBus, publicação que conheci em sua segunda edição.

**Alpe Schneider**  
Diretor da revista Guia de Fornecedores Municipais -  
São Paulo, SP

## Inteligente e agradável

Queiram aceitar meus efusivos cumprimentos pelo lançamento da TechniBus. Ao abordar o meio de transporte mais problemático do país, vocês o fazem de forma inteligente e agradável. Esperamos contar sempre com matérias que venham a contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos nossos sofridos usuários.

**Deputado Getúlio Hanashiro**  
São Paulo, SP

Cartas para: TECHNIBUS, Editor, av. Marquês de São Vicente, 10 — CEP 01139 — São Paulo, SP. Por razões de espaço ou clareza, as cartas podem ser publicadas resumidamente.

# LINHA DIRETA

## GARANTA A SUA TECHNIBUS DESDE JÁ.

ASSINATURA ANUAL (10 EDIÇÕES) POR APENAS Cr\$ 30 000,00  
INTERNACIONAL: US\$ 65,00

Desejo ser assinante da revista TechniBus. Para isso, estou enviando o

cheque n° \_\_\_\_\_ do banco \_\_\_\_\_  
nominal à TechniBus Editora Ltda

Opções:  Cobrança bancária ou  telefone (011) 825-3044 com Clarice.

Nome da empresa \_\_\_\_\_

CGC \_\_\_\_\_

I.E. \_\_\_\_\_ Atividade \_\_\_\_\_

Endereço \_\_\_\_\_

Cidade \_\_\_\_\_ Estado \_\_\_\_\_

CEP \_\_\_\_\_

Nome do assinante \_\_\_\_\_

Cargo \_\_\_\_\_ Telefone \_\_\_\_\_ DDD \_\_\_\_\_

Telex \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_

Endereço residencial \_\_\_\_\_ Cidade \_\_\_\_\_

Estado \_\_\_\_\_ CEP \_\_\_\_\_ Telefone \_\_\_\_\_

Desejo receber meu exemplar  em casa  na empresa

Recibo em nome  do assinante  da empresa

Data \_\_\_\_\_ Assinatura e carimbo \_\_\_\_\_

(VALIDADE: 31/DEZ/91)

Colabore conosco para que possamos divulgar os fatos que mais lhe interessarem. Responda às questões abaixo e envie este cartão respondido à TechniBus Editora.

1. Enumere as reportagens de seu maior interesse por ordem:

- manutenção  administração  novos produtos  
 operação  notas  mercado  custos  
 política  internacional  avaliação

outras \_\_\_\_\_

2. Qual é a sua opinião a respeito da revista TechniBus?

- excelente  bom  regular  ruim

3. Na sua opinião, o nível das reportagens está

- excelente  bom  regular  ruim

4. O que você acha da parte visual da revista?

- excelente  bom  regular  ruim

5. Na sua opinião, o que falta incluir na revista? \_\_\_\_\_

# CAIO

## 45 ANOS DE LIDERANÇA



1946



1991

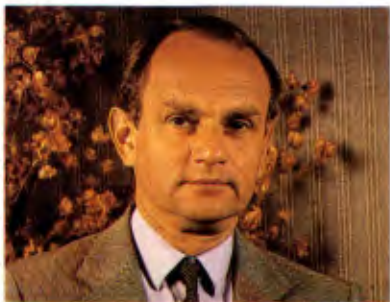
Há 45 anos a CAIO vem construindo a história das carrocerias de ônibus no Brasil e no exterior. Atualmente é a maior produtora de carrocerias no mercado interno brasileiro, líder absoluta na produção de ônibus urbanos, e tem uma das participações mais destacadas nas exportações de ônibus brasileiros, principalmente para a América Latina e África. E, sem dúvida, sua linha de produtos tem as melhores características e soluções em conforto, estilo, segurança, qualidade e tecnologia para o transporte coletivo. CAIO. Uma demonstração marcante de sua participação na história do ônibus brasileiro.

**CAIO** **45**  
TRADIÇÃO EM TRANSPORTE ANOS



## Português quase afiado

Carl Lindeström, simpático sueco de 53 anos, presidente da Volvo do Brasil, trouxe na bagagem, além da experiência de 27 anos no Grupo, conhecimento de pelo menos seis línguas e muita vontade de projetar a empresa no cenário nacional. Sua meta, além de aper-



feçoar o seu português é dobrar as vendas internas de caminhões e ônibus pesados até o ano 2000. Sua previsão categórica é a de que o segmento de ônibus continuará positivo, porém menor que o de caminhões. Assim que o executivo conhecer melhor as armadilhas da língua "brasileira" verá também que a imprevisibilidade de nosso mercado apronta muitas surpresas...

## Longe do ideal

Quanto mais se aprofundam as discussões sobre as emissões dos veículos automotores, mais polêmicas se tornam as alternativas de combustíveis existentes no mercado. Segundo os técnicos e projetistas da área de motores, na verdade, não há hoje no mundo nenhuma opção ideal. Ou seja, quando os aperfeiçoamentos alcançam níveis de redução de gases satisfatórios, os motores perdem em desempenho a eficiência, especialmente quando o combustível é o gás natural. Isso significa que o mundo ainda está engatinhando em busca de um consenso tecnológico. Quem está com suas pesquisas bastante avançadas nesse campo é a Cummins americana. Segundo Yoshio Kawakami, gerente de Marketing Automotivo da empresa no Brasil, a matriz está tendo êxito nos ensaios de seu motor a gás, cuja tecnologia em breve pode chegar por aqui. O motor a gás da Cummins consegue arrancar mais potência usando uma técnica de "queima pobre" que garante níveis de emissões mais reduzidos. A intenção da Cummins brasileira é incorporar esse conceito nos motores Série "C" existentes no país. É só esperar para ver.

## Mercedes controla gás

Pioneira no Brasil no desenvolvimento de motores a gás natural, a Mercedes-Benz também está correndo atrás de melhorias para otimizar sua iniciativa. Seria pura ingenuidade acreditar que a montadora desconheça o fato de que o gás natural não é um combustível tão limpo assim, tal como se fala. Na verdade, sabe-se que o gás natural promove uma emissão maior de (HC) hidrocarbonetos e conseqüentemente de (CH<sub>4</sub>) gás metano — um hidrocarboneto de cadeia mais curta —, que pode permanecer na atmosfera por 10 anos até se dissipar.

Outro "algoz" o (NO) óxido de nitrogênio, também presente no gás natural, é outro item difícil de ser controlado. Para minimizar o problema, Ferdinand Panik, diretor de Desenvolvimento da montadora já admite o uso de um conversor catalítico em seus ônibus a gás. Para isso já há negociações com a Degussa, empresa que detém tecnologia de ponta nesse campo, para nacionalizar seu produto aqui no Brasil. Assim que isso acontecer, os motores a gás da MBB poderão sair de fábrica com esse conversor. Depois, só falta a MBB reduzir o peso dos cilindros e garantir maior segurança no seu manuseio.

## Borborema compra articulados

A Borborema, empresa de transporte urbano do Recife, está incrementando sua frota com exemplares de grande capacidade. Até o momento já são três articulados incorporados à frota, num itinerário que cobre a região da praia de Boa Viagem. Segundo o gerente do departamento de Manutenção da Borborema, Amaury Gomes Tavares, já há mais dois articulados saindo da "forma" ainda para este ano.

## "Descomplicuês"

Enquanto o "economês" e o "complicuês" correm soltos sem nenhum constrangimento entre a claqué palaciana em Brasília, o germânico Bernd Gottschalk, presidente da Mercedes-Benz do Brasil dá uma lição de objetividade e num português bem claro para qualquer leigo entender: "A tão falada modernidade passa antes de tudo pela retomada dos investimentos". É só.

## Aumentam acidentes nos EUA

Os dirigentes da gigantesca Greyhound, a maior empresa de ônibus intermunicipais dos Estados Unidos, com cerca de 5 mil ônibus, estão preocupados: Depois de haver rodado 583,2 milhões de quilômetros em 1989, os ônibus da empresa não rodaram além de 470,2 milhões de km em 1990. E pior, o índice de acidentes medido por milhão de milhas percorridas, equivalente a 1,6 milhão de quilômetros, aumentou de 0,56 para 0,90, registrando um crescimento de 60%.

Mas a reação foi rápida. Segundo o jornal *Gazeta Mercantil*, a diretoria da empresa texana anunciou um acréscimo de oito horas de treinamento de segurança e direção defensiva aos 21 dias que até agora são dedicados a cada condutor. A Greyhound mantém também cargo a nível de diretoria para prevenção de acidentes e publica uma revista especialmente sobre o tema para seus motoristas. Um exemplo a ser seguido.

## Increal, em grande estréia

Sorte de estreante ou não, o fato é que a Increal está conquistando empresários do porte de Ronan Tito, Baltazar, Joaquim Constantino entre outros do mesmo calibre na apresentação do seu Pertutti. Por enquanto só mesmo Baltazar J. Souza fechou um pedido de 30 carros, superando as expectativas da empre-



sa. Há também interesse por parte de Pedro Constantino, que deverá encarregar alguns chassis Zanello para operar por aqui. O empresário Libano Paludo Filho, acostumado com a timidez do segmento de cargas, está assustado com a volúpia do mercado de ônibus e já se confessa mais um apaixonado. Benvenuto!

## Só para esclarecer

Às vezes a falta de informação causa desastrosos imprevistos. Foi o que aconteceu com Osvaldo Tuacek, diretor de Marketing da Volvo do Brasil, durante uma coletiva de imprensa na Brasil Transpo. Colhido de surpresa por um inquiridor desatento, que lhe perguntou sobre a posição da Volvo ante "a lei que obriga o uso do gás natural nos ônibus urbanos", o diretor foi taxativo: "Se o gás for obrigatório a Volvo fica fora do mercado, pois não é econômico ainda".



Divulgação

A história não é bem essa, para sossego do executivo. Na verdade não há leis obrigando o uso desse ou daquele combustível, mas um compromisso mundial, entre os países industrializados, de melhorar o padrão de vida e do meio ambiente, através de programas específicos em cada país. No Brasil existe o Proconve - Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores, uma iniciativa que nasceu em São Paulo e que foi estendida a nível federal e cujo gerenciamento pertence à Cetesb, em São Paulo.

O programa brasileiro, como o dos outros países, possui datas limites num calendário que vai até o ano 2000, para a indústria em geral se ajustar às necessidades do meio ambiente. E isso não implica em impor o gás ou o álcool como alternativa, mas de viabilizar meios viáveis economicamente, como melhorar a qualidade do nosso diesel, aperfeiçoar motores e desenvolver equipamentos de controle da poluição, como catalisadores, por exemplo. Porém a escolha cabe à própria indústria, que opta pelo que for mais conveniente e eficiente. Não há posição fechada em torno do gás natural, até porque ele ainda não faz parte da matriz energética brasileira.

## Para não comprar gato por lebre

A AEA — Associação Brasileira de Engenharia Automotiva e a Escola Politécnica da USP constituíram o CCQA — Centro de Certificação de Qualidade Automotiva, uma entidade privada, sem fins lucrativos, e que contará com a participação de órgãos como o Inmetro e entidades empresariais e de usuários. O objetivo principal é a certificação da conformidade de componentes, sistemas e produtos do setor automotivo.

O CCQA terá validade internacional - a AEA é associada à Fisita, *Fédération Internationale des Sociétés d'Ingenieurs des Techniques de L'Automobile* —, e servirá de apoio às exportações brasileiras e como certificação de qualidade dos fornecedores. Para isso, o Centro instituirá um selo de qualidade assegurada a cada produto testado. Uma análise que envolverá amostragem aleatória junto ao fabricante e ao mercado, além de um acompanhamento sempre contínuo.

Para César de Aguiar, presidente da AEA, a certificação por entidades privadas é uma tendência mundial. "Não podíamos continuar fora da comunidade científica mundial", diz ele. O parâmetro básico será a norma ISO 9000, da qual o Brasil é um dos signatários.

A partir de janeiro de 1992, o CCQA iniciará suas atividades, num prédio da USP, e começará a certificação pelos equipamentos de freio, cujos fabricantes aderiram em cheio. As adesões, aliás, são espontâneas. Entidades de defesa do consumidor também serão beneficiadas.

## Casa nova

Com o objetivo de melhorar o atendimento de pós-venda aos seus clientes, a Sulbrave-Sul Brasileira de Veículos e Peças,



representante Marmacopolo no Paraná acaba de inaugurar sua nova filial em Cascavel. A empresa investiu US\$ 250 mil no empreendimento, que integra uma área construída de 750 m<sup>2</sup>.

## Cometa tem o melhor desempenho

A revista Exame, da Editora Abril, destacou na sua edição dos Melhores e Maiores a Viação Cometa como a segunda empresa entre as melhores em desempenho



Divulgação

do país no macrosetor, superada apenas pela TNT, uma das maiores empresas de transporte de carga do mundo. A Cometa

foi a primeira em capitalização (patrimônio líquido sobre o ativo total), atingindo 76,3%.

Em rentabilidade a Cometa aparece também como a primeira do setor de ônibus (19,1%), seguida pela Águia Branca (17,0%) e São Geraldo (10,3%). Em liquidez a empresa repete a dose (1,24), Águia Branca (0,91) e São Geraldo (0,61). No item crescimento aparece a CMTC com 229,3%, a Águia Branca (4,1%) e Cometa (1,5%). Em produtividade destaca-se a São Geraldo (2,33), Águia Branca (2,16), Cometa (2,04) e CMTC (1,23). Entre as dez melhores do setor de Serviços de Transporte, foram esses os quatro destaques. Além da Cometa, a Águia Branca ficou com o quinto lugar, a São Geraldo com o sétimo e a CMTC com o nono. Esta última entrou no rol graças "ao aumento de tarifas de 2.300%, para uma variação de 1.476% do IGP", cita a revista.

Para completar o júbilo dos diretores da Viação Cometa, a CMA — Companhia Mecânica Auxiliar, encarregadora do grupo, há alguns meses produziu a milésima unidade do Flexa Azul (foto). A Viação Cometa é famosa também como a maior frota exclusiva de veículos Scania.