

transporte

MODERNO

PUBLICAÇÃO MENSAL - ANO 26 - JULHO 1989 - NCz\$ 4,85



IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

As novidades
de um mercado
oscilante



"Caçambão" para
transporte de
soja, da Metalpi



Treminhão
sem dolly,
da Krone



"Pillow-tank"
para vinhaça,
da Justari

CARGA LÍQUIDA

Câmara apura
burla à reserva
de mercado



ENFRENTA AS ESTRADAS COM AS COSTAS QUENTES. CARRETAS FNV-FRUEHAUF

Para garantir que as carretas rodem nas estradas com segurança, a FNV-FRUEHAUF dispõe de mecânicos, técnicos, projetistas, engenheiros e computadores de última geração que realizam diversos ensaios de esforço na estrutura da carreta antes do produto ser fabricado.

Com estes recursos é desenvolvida e projetada a melhor linha de carretas do mercado, que acompanha a evolução do transporte rodoviário de carga.

O resultado disso só poderia ser um: transporte perfeitamente adequado à necessidade de cada usuário, maior segurança para a carga, baixo custo de manutenção, durabilidade e, por fim, maior rentabilidade.

Na hora de escolher a sua carreta, não esquite a cabeça: escolha FNV-FRUEHAUF.



FNV-FRUEHAUF

Tradição e Tecnologia.

FNV Veículos e Equipamentos S.A.
Divisão de Vendas de Implementos Rodoviários
Av. Tucunaré, 125/211 - Caixa Postal 152 - CEP 06400 - Barueri - SP
Tel.: (011) 421-4711 - Fax (55 11) 421-4445
Telex 1171302 ENES BR

REDAÇÃO**Editor**

Neuto Gonçalves dos Reis

Redatora-Chefe

Valdir dos Santos

Redator Principal

Gilberto Penha de Araújo

Redatores

Carmen Lígia Torres

Luiz Alberto Cabral

Walter de Sousa

Francisco C. dos Reis (Caderno S. Paulo)

Colaboradores Autônomos

Marco Piquini (Londres) Antonio Arnaldo Rhormes

(Pesquisa) Wellington Almeida (Brasília) Roberto

Galletti (Rio de Janeiro) Olides Canton (Porto

Alegre) Celso Cabral (Belo Horizonte)

Fotógrafa

Lícia Paolone

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 B 538)

Impressão e Acabamento

Ca. Lithographica Ypiranga

Rua Cadete, 203

Fone 825-3255 - São Paulo - SP

DEPARTAMENTO COMERCIAL**Diretor**

Rynti Igarashi

Gerente

Marcos Antonio B. Manhanelli

Representantes

Carlos A. B. Criscuolo

Adilson Teixeira

Carlos F. Soares Jr.

Coordenadora

Margareth Rose Puccioni de Oliveira

Representantes**Paraná e Santa Catarina**

Spala Marketing e Representações

Gilberto A. Paulin

Rua Alcides Munhoz, 69 - conjunto 21

Fone (041) 225-1972 - Curitiba - PR

Rio Grande do Sul

CasaGrande - Representações

Ivano CasaGrande

R. Gonçalves Ledo, 11B

Fones: (0152) 24-9749 / 24-5855

Telex 511917

90160 - Porto Alegre-RS

DEPTO. ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO**Gerente**

Mitugi Oi

DEPARTAMENTO DE CIRCULAÇÃO**Gerente**

Cláudio Alves de Oliveira

Distribuição

LOBRA - Mala

Direta, Comércio

e Distribuição

Ltda.

Assinaturas

Anual (doze edições) 30 BTN's

Pedidos com cheque ou vale postal

em favor da Editora TM Ltda.

Exemplar avulso NCz\$ 4,85. Em

estoque apenas as últimas edições.

Filiada ao IVC - Instituto Verificador de Circulação.

Circulação: 25 000 exemplares

Registrada no 2º Dfício de Registro de Títulos e

Documentos sob nº 705 em 23/3/1963; última averbação

nº 26 384 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. 53 995 554/0001-06. Inscrição Estadual

nº 111 168 673 117.

Filiada à ANATEC.

transporte

MODERNOAno 26 - Nº 306 - Julho de 1989
ISSN Nº 0103 - 1068

SUMÁRIO

- RODOVIÁRIOS 16** Mercado oscilante, euforia fugaz
O mercado de implementos passa por um curto ciclo de euforia após outro de estagnação, como tem sido usual nos últimos anos. Ainda assim, debate os conceitos e lança produtos.
- CARGA LÍQUIDA 32** Presença de múltis amplia debate
Após denúncia de vinculação entre Esso e Transdepe, surgem outras contra Shell e Atlantic e o assunto passa ao Congresso Nacional.
- TRANSPORTE PÚBLICO 40** Busca de ajustes à Constituição
Além de procurar saídas para adequar-se às novas regras da Constituição, o 7º Congresso da ANTP debateu formas de financiar o setor.
- LOGISTECH 44** O gerenciamento para o século 21
A modernização das empresas passa inevitavelmente pelo uso e otimização da logística.
- PASSAGEIROS 48** Encontro defende a privatização
Empresários de transporte internacional, interestadual, intermunicipal e urbano de passageiros fazem libelo à privatização em Brasília.
- ICMS 52** As regras ainda são provisórias
O novo imposto mudou a rotina das empresas do TRC; as normas ainda não são definitivas.
- LE BOURGET 60** Embraer anuncia seu primeiro jato
A Embraer escolheu o cenário mais apropriado para apresentar seu jato, o EMB-145.
- MULTIMODAL 66** Transitário ganha reconhecimento
Reconhecida a atividade, transitário esboça regulamento no Congresso da Alacat.
- SEÇÕES** Neuto Escreve 5 - Cartas 6 - Atualidades 8 - Atualidades Euro-pa 15 - Mercado de Novos 70 - Mercado de Usados 74 - Produção 76 - Carroçarias 78 - Legislação 80 - Entrevista 82

O tanque com Duralumínio Alcan só transporta o peso líquido. Coloque isto na balança.



Antes de escolher um tanque para transporte de carga líquida, você precisa conhecer todas as vantagens que só os tanques produzidos com Duralumínio Alcan podem oferecer. Eles são muito mais leves. Com isso, você ganha maior capacidade de carga. E maior capacidade de lucro, também.

O Tanque com Duralumínio Alcan é resistente à corrosão, o que diminui os gastos com reparos e pinturas e aumenta sua vida útil. Sem falar na versatilidade que o Tanque com Duralumínio Alcan possui. Ele transporta combustíveis, ácidos, cimento, produtos alimentícios e muito mais.

Pese bem tudo isso na hora de escolher o seu tanque. E decida-se pelo melhor, mais leve e resistente: Tanque com Duralumínio Alcan.

Alcan. A solução para os seus problemas de transporte.

Alcan Alumínio do Brasil S.A.
Av. Paulista, 1106 - 13º andar / Fone: 252-0824 - São Paulo - SP.





NEUTO

ESCREVE

Convivência ou colapso

A presença do PT em importantes prefeituras e o status de serviço público conquistado pelo transporte urbano dentro da nova Constituição trazem de volta a ameaça de estatização do setor.

Pelo menos em Porto Alegre e em São Paulo a estratégia parece clara. Tarifas abaixo do custo conduzirão à inevitável deterioração do serviço e ao conflito entre as empresas particulares, seus usuários e funcionários, exigindo das prefeituras salvadoras intervenções e, certamente, futuras encampações.

Em tese, não faltam argumentos favoráveis a tal política. Como serviço público, afirmam os adeptos da idéia, o transporte deve estar nas mãos do Estado. Não é justo, argumentam, que empresas particulares lucrem à custa do usuário. Pelo contrário, a passagem deve ser subsidiada — e isso fica mais fácil quando o transporte é operado diretamente pelas prefeituras.

Mais importante, porém, que o nome inscrito no certificado de propriedade do veículo é a qualidade do serviço que o passageiro recebe. Seja apenas gerenciando o sistema ou operando diretamente os veículos, o que o Estado não pode é dar-se ao luxo de ser

ineficiente.

Infelizmente, esta não tem sido a regra. No Brasil, a maioria das estatais viraram cabides de empregos, prestam péssimo serviço e tornaram-se altamente vulneráveis a greves e outros movimentos reivindicatórios. Isso multiplica os custos e os déficits operacionais.

Nada garante que as administrações petistas serão diferentes. Mas, mesmo que se mostrem competentes e ilibadas, em breve serão substituídas por outras. E basta uma única má gestão para impor danos irreparáveis a uma empresa.

É o caso de se perguntar, portanto, o que dói mais no bolso do usuário e do contribuinte: o lucro das empresas particulares (regulado pelo poder concedente) ou os gigantescos déficits das estatais?

Cabe ainda indagar se é a passagem que é cara ou a renda do passageiro que é baixa. Não seria mais lógico lutar por um salário justo do que por um subsídio paternalista, ainda por cima financiado por impostos que o usuário de ônibus também paga?

Discussões filosóficas à parte, a prática mostra que o transporte coletivo não dispensa a convivência entre as estatais e a livre iniciativa. Empresas públicas fortes são necessárias para desestimular os abusos das particulares, garantir a qualidade do serviço e assegurar melhores salários para os empregados do sistema.

Por sua vez, as operadoras privadas exorcizam o indesejável fantasma do monopólio e constituem freio eficaz contra reivindicações salariais descabidas.

Por fim, não se pode esquecer que nenhuma grande capital brasileira está preparada para encampar completamente o transporte. Para tanto, teria de arcar não só com elevadas indenizações prévias (exigidas pela Constituição) como investir alto na operação e, ainda por cima, bancar crescentes subsídios.

Assim, o máximo que podem conseguir as reiteradas ameaças de estatização é o colapso dos transportes públicos. Afinal, nesse clima de incertezas, que empresário se anima em investir em frota?

À procura de brindes comemorativos de 25 anos

É com grata satisfação que consulto **TM** sobre a disponibilidade e possibilidade de nos enviar etiquetas auto-adesivas que, porventura, tenham sido produzidas para as comemorações dos 25 anos de **Transporte Moderno**, que conhecemos e apreciamos muito.

ÊNIO GOMES DA SILVA
Florianópolis-SC

TM não produziu etiquetas ou outras peças promocionais para comemorar os 25 anos.

Publicação desperta interesse do leitor

Leitor dessa importante revista, gostaria que **TM** me informasse o endereço e telefone da *Revistur*.

ISRAEL CARASCOSA DE OLIVEIRA
Ribeirão Preto-SP

A Revistur, publicada pela Assetur e Sinfrete, entidades que reúnem os empresários de fretamento e turismo, fica na Rua Cel. Francisco Amaro, 667, CEP 09020 - Santo André-SP.

Agradecimentos à "Central de Custos TM"

Dirigimo-nos a **TM** para parabenizá-la pelo excelente trabalho desenvolvido no sentido de trazer o conhecimento técnico aos profissionais de transporte no Brasil.

De toda a competente equipe, gostaríamos de destacar o assessor econômico Jorge M. dos Santos, pelo excelente trabalho desenvolvido sobre planilhas de custos. E também pela gentileza desse profissional em nos atender quando fomos elaborar a nossa planilha, nos dando um grande apoio técnico, o que nos facilitou e nos trouxe a certeza de termos elaborado um trabalho condizente com a realidade atual.

Na esperança de continuar a receber as informações costumeiras dessa revista, desejamos sucesso contínuo a todo o corpo profissional da Editora **TM**.

ÂNGELO RONCALLI DE RAMOS
BARROS E
EDILON FRANCISCO DE OLIVEIRA

Proflora S.A. Florestamento e
Reflorestamento
Brasília-DF

Colecionador procura matérias sobre ônibus

Quero parabenizar a revista **Transporte Moderno** pelas belas reportagens abordadas até agora. Gostaria de saber quais números de **TM** contêm matérias sobre carroçarias de ônibus rodoviários, urbanos e micros das indústrias Cermava, Metropolitana, Incasel-Comil, Ciferal, Caio, Aratu, Carbrasa, Santa Matilde e Vieira. Se há números disponíveis, gostaria de adquirir.

PAULO ROBERTO BARBOSA DE JESUS
Rio de Janeiro-RJ

As reportagens solicitadas estão em 29 diferentes edições. Algumas, como as de números 64, 130 e 212, já estão esgotadas. Portanto, dessas, só poderemos fornecer xerox das matérias. Mas as revistas de números 162, 178, 196, 202, 205, 210, 212, 213, 217, 230, 231, 232, 241, 243, 244, 245, 252, 256, 261, 267, 269, 270, 274, 275, 280, 285 e 286 estão à venda pelo preço de capa desta edição.

Informações sobre concurso de pintura

Cumprimentando V.Sas., reportamo-nos ao Concurso de Pintura de Frotas, promovido anualmente por essa prestigiosa revista. Tendo em vista que nossa empresa está inaugurando sua nova programação visual, solicitamos enviar-nos o regulamento do referido concurso.

PAULO FONTENELLE E SILVA
Diretor Administrativo
Transalves Transportes & Mudanças
Fortaleza-CE

Sr. Paulo:

O regulamento está publicado na nossa edição de junho (TM n.º 305, pág. 85). Uma cópia lhe está sendo remetida por correio.

Superpesa contesta posição da Transpesa

Com o objetivo de manter os leitores de *V. prestigiosa publicação* bem informados e restabelecer a verdade, solicitamos publicar nosso posicionamento em relação à matéria "Transpesa Della-Volpe compra ativos da Ridal".

Sendo a Superpesa a pioneira do transporte pesado e especializado no Brasil e tendo transportado até aqui aproximadamente 50% de toda a movimentação de carga pesada realizada em nosso país, detém não só a maior tradição e atestação mas também a maior frota do mercado. Para efeito comparativo com a reportagem em referência, abaixo informamos os números de nossa frota de transporte pesado: cavalos especiais (Oshkosh, Kenworth etc.) — 16 unidades; linhas de eixo — 354; vigas especiais — 5; gôndolas — 3.

Não se resume na simples comparação da frota nossa liderança, mas também e principalmente na integração que oferecemos ao usuário de nossos serviços, representada pelo transporte marítimo de cargas pesadas em navio *roll-on roll-off/heavy lift* e no parque de guindastes e guinchos de grande capacidade.

Ainda a considerar, por ser relevante, que a Superpesa fabrica linhas de eixo e vigas de qualquer capacidade, circunstância que lhe confere enorme agilidade operacional e assegura a liderança e a certeza de ser não só a melhor, mas também a maior do setor.

CARLOS TERRA FERREIRA
Diretor Superintendente
Rio de Janeiro-RJ

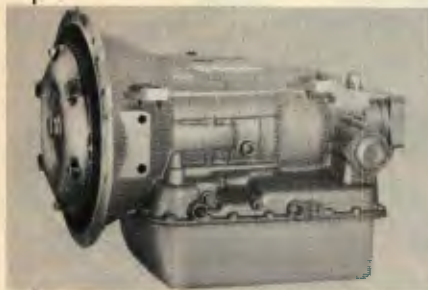
CAMINHÕES



TRANSFORME SEU CAPITAL DE GIRO EM ATIVO CIRCULANTE.

Os Caminhões Ford não são apenas um grande negócio. Eles são também um ótimo investimento. Ao comprar um caminhão na Mesbla, você ganha o menor preço, a garantia de tradição, o atendimento sempre em alta e, na hora da revenda, ele é supervalorizado. Faça uma aplicação segura que tenha rendimentos diários: Caminhões Ford da Mesbla.





Caixa AT 545, para caminhão leve

Transallison lança três caixas automáticas

O primeiro lote de caixas de transmissão automática para uso em veículos comerciais sai este mês da linha de montagem da Transallison S.A., empresa resultante da associação da General Motors do Brasil (49% das ações com direito a voto) com a Motopeças (51%), localizada em Sorocaba. Em três modelos — AT (*light*), para veículos médios, MT (*medium*), para semipesados, e HT (*heavy*), para pesados —, as novas caixas terão uma pré-série, este ano, de 312 unidades.

A meta do programa da Transallison, segundo seu diretor de Marketing e Vendas, Paulo César Meira, é atingir a produção anual de 12 mil unidades em 1995, com crescimento gradual, de acordo com as exigências do mercado. Até lá, diz Meira, 88% dos componentes serão fornecidos pela indústria nacional. “Hoje, a caixa é só montada aqui”, conta Meira, ao destacar que a carcaça em alumínio fundido pelo processo *dy-cast* (extrusado), pesando 35 kg, continuará sendo importada.

Além do fornecimento já assegurado ao caminhão Cargo de exportação, a Transallison está tentando introduzir suas caixas na Volvo, que já oferece a caixa automática importada como componente opcional em seus chassis de ônibus urbano, da mesma forma que à Engesa, que utiliza caixa automática como equipamento mandatório em seus veículos militares.

Paulo Meira não quis revelar o valor das novas caixas, porém informou que o veículo equipado

com caixa automática passará a custar entre 10 e 15% mais caro do que o equipado com caixa de transmissão mecânica. Entre os argumentos de venda, Meira enumera a redução do consumo de combustível e dos freios, do cansaço do motorista e o prolongamento da vida do motor. E cita o caso de um ônibus Scania da frota Pluma dotado de caixa automática Transallison que rodou 1 milhão de km sem necessidade de abrir o motor. Além desse, a empresa testou as caixas em ônibus da Viação Itapemirim, que rodou 180 000 km sem trocar as lonas de freios.

Scania anuncia um novo plano de expansão

Aos 32 anos de atividades no Brasil, completados oficialmente no dia 2 de julho, a Saab-Scania anuncia um novo programa de investimentos, da ordem de US\$ 100 milhões, a ser aplicado em quatro anos, a partir de 1990, para permitir a elevação da capacidade mundial de caminhões, ônibus e motores, em 50%. Até o final deste ano, estará concluído outro plano de expansão, iniciado em 1986, no valor de US\$ 60 milhões, e que resultará no aumento de 30% da produção de caminhões e ônibus, passando de 6 mil para 8 mil ao ano, além de mais 4 mil motores.

Paralelamente a isso, a empresa está investindo US\$ 5 milhões em um centro de treinamento, cujo início de construção está previsto para este ano, destinado principalmente para funcionários de concessionárias da marca e frotistas.

Segundo Arne Karlsson, presi-



Arne Karlsson: mais investimentos

dente da empresa, a Scania produziu, nestes 32 anos, 80 mil veículos e 100 mil motores diesel para uso industrial e marítimo, com investimentos globais de mais de US\$ 150 milhões. Seus produtos respondem por 40% da frota nacional de caminhões pesados, 30% dos ônibus rodoviários e 50% dos motores industriais e marítimos em operação no país, na faixa de 167 a 499 cv.

As perspectivas de vendas para o mercado externo este ano são da ordem de US\$ 100 milhões, correspondentes à exportação de caminhões e ônibus para a América Latina. E os motores, além do mercado latino-americano, são exportados também para a matriz sueca

Alpha Metais promete a volta do Puma este ano

Dez anos após o lançamento, os caminhões Puma 4T ainda podem ser encontrados entre alguns frotistas. Com cabina em fibra de vidro e motor MWM, o veículo pode ser relançado ainda este ano, depois de uma interrupção da produção por cinco anos.

A Alpha Metais, de Curitiba, que em 1987 adquiriu os ativos e a marca Puma, está desenvolvendo uma pesquisa de mercado visando o retorno do caminhão nas mesmas faixas de mercado que competiu até o começo desta década, como explica o assistente de Marketing Luiz Menzel.

Além do caminhão, a empresa promete o veículo nas versões ambulância, carro de bombeiro, guincho, entre outras. Luiz Menzel não precisou a data do lançamento, alegando que o relançamento depende de negociações com fornecedores e revendedores. De qualquer maneira, assegurou que, desta vez, a marca Puma será reabilitada para valer. “A partir de julho, começa a comercialização dos automóveis em duas versões, cuja produção já foi iniciada no mês passado. O caminhão virá, possivelmente, no final do segundo semestre”, concluiu.

O TÚNEL DO TEMPO.



SEMI-REBOQUE FRIGORÍFICO RECRUSUL.

Dentro de um semi-reboque frigorífico Recrusul, o tempo pára.

Eles são planejados, montados e equipados em todos os detalhes, para garantir a perfeita conservação de sua carga, sem perda alguma de qualidade.

O seu isolamento é constituído de espuma rígida de poliuretano e revestido internamente de plástico reforçado com fibra de vidro, conferindo ao produto excelente condição na conservação da temperatura e higiene.

Tudo isso garante aos semi-reboques e carrocerias frigoríficas Recrusul um **MAIOR VALOR DE REVENDA**, por sua maior durabilidade, superior capacidade de carga e sua inigualável qualidade na conservação do frio, fazendo com que suas cargas cheguem ao destino no mesmo estado em que partiram, como se não tivesse havido nenhuma passagem de tempo.

Tome uma decisão de futuro. Escolha produtos Recrusul.

 **RECRUSUL**
Tecnologia Gerando Segurança



RECRUSUL, PRESENTE EM TODA CADEIA DO FRIO

ALIMENTOS
PERECÍVEIS



CONSUMO

PROCESSAMENTO -> ARMAZENAGEM -> TRANSPORTE -> ESTOCAGEM -> DISTRIBUIÇÃO



Urquiza da Nóbrega: Bom para Servat

DNER cria parque de apoio a caminhoneiros

Com a intenção de melhorar as condições de segurança do transporte rodoviário de cargas, o DNER abriu concorrência junto à iniciativa privada no dia 26 de junho visando instalar área de estacionamento para caminhoneiros em terrenos de propriedade do governo federal próximos aos grandes centros urbanos.

A primeira experiência, que pretende servir de piloto e que leva o nome de PARC — Parqueamento de Apoio Rodoviário ao Caminhoneiro, ficará situada às margens da BR-116, Rodovia Presidente Dutra, altura do Km 163, próximo à cidade do Rio de Janeiro, em terreno de 170 000 m² pertencente ao DNER. Segundo Humberto Cardoso, diretor de Carga do DNER, a abertura das propostas à licitação será feita no dia 15 de agosto e as obras deverão ser iniciadas logo em seguida, pois o PARC deverá ser inaugurado já em fevereiro de 1990.

A concessão do terreno será feita por um período de vinte anos, durante o qual a empresa exploradora da área deverá pagar uma taxa de ocupação ao DNER. O PARC deverá dispor de posto de abastecimento, oficina, hotel, restaurante, agência bancária e demais serviços de atendimento a caminhoneiros

Essa concorrência vem atender às reivindicações da Servat, cooperativa criada por empresários do transporte rodoviário de cargas há

dois anos.

Luiz Carlos de Urquiza Nóbrega, secretário executivo da CNTT e da Servat, afirmou que a cooperativa tem todas as condições de vencer a concorrência, “porque nossa proposta é de prestação de serviço sem fins lucrativos. Queremos oferecer segurança, conforto pessoal e assistência profissional ao caminhoneiro que utilizar os serviços do PARC”, disse. A Servat deverá, segundo Urquiza, apresentar a proposta ao DNER em conjunto com uma distribuidora de petróleo ainda não escolhida

Cai a produção de ônibus no semestre

Ao comemorar a produção de 250 mil ônibus, a indústria automobilística registra outro marco nada satisfatório: a queda de 22,24% na produção do 1º semestre deste ano.

Além das greves nas montadoras e nas indústrias de autopeças, da falta de suprimentos, a Anfavea, atribui a queda às incertezas do setor devido às ameaças de estatização e as dificuldades de financiamento.

A Volkswagen, foi a fábrica que registrou a maior queda: 89,91%. A Mercedes-Benz, que lidera o setor, registrou um decréscimo de 25,86% enquanto a Volvo e Scania conseguiram aumentar em 111,67% e 12,24%, respectivamente.

Luiz Adelar Scheuer, vice-presidente da Anfavea e diretor da Mercedes-Benz, mostrou-se preocupado também com a queda nas exportações da ordem de 35% no primeiro semestre.

Morte de Pavanelli ainda sob investigação

Dois meses depois do assassinato do presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Rio de Janeiro, Resieri Pavanelli Filho, a polícia carioca ainda não concluiu as investigações. O delegado José Carlos Ribeiro Franco, da 18ª Delegacia de Polícia do Rio, pediu, no começo de julho, novas investigações e um



Morte de Pavanelli ainda é mistério

prazo de mais noventa dias, que foi concedido pela 2ª Vara Criminal.

José Franco afirma ter enviado um relatório sigiloso ao secretário de Polícia Civil, Hélio Saboya, com base em informações e pistas colhidas pela investigação a partir de telefonemas anônimos, mas não o incluiu no processo.

Resieri Pavanelli foi assassinado com catorze tiros, na porta do prédio onde morava, na Tijuca, na noite de 15 de maio, véspera da abertura do VII Congresso da ANTP, o mais importante evento ligado ao transporte coletivo de passageiros do ano e que se realizaria no Rio.

O porteiro do edifício, Antônio Constantino Fontes, de 23 anos, presenciou tudo: “O Dr. Resieri chegava sempre entre 21h e 21h30, buzina e esperava eu abrir o portão com o revólver na mão direita e o motor ligado. Há dois anos, tentaram assaltá-lo. Por isso, ele era tão cuidadoso. Na segunda-feira, ele chegou às 21h15 e eu já sabia que era ele. Ao me dirigir ao portão, vi um Monza marrom metálico parado atrás do seu Santana, com um homem branco, de terno e gravata no volante. Do lado do carona, saltou um jovem branco, de bigode, pele bronzeada, alto e magro. Contornou o Monza, debruçou como se fosse dizer alguma coisa ao motorista e, de repente, se virou para o Santana e deu o primeiro tiro a uns três metros de distância. Ainda vi quando o homem avançou e, pela janela, fuzilou o doutor. Foi muito rápido”, disse em depoimento na delegacia.

PARADA DE ÔNIBUS

Company

EXCETO THAMCO. ESTES ESTÃO SEMPRE UM PONTO À FRENTE.

Exatamente.

Nossa tecnologia não pára aqui. Estamos sempre pesquisando, estudando e desenvolvendo novas técnicas para que você tenha às mãos um ônibus com maior conforto, segurança, economia, manobrabilidade, durabilidade, desempenho e robustez.

A tecnologia e qualidade Thamco são o maior diferencial para a sua frota. Por isto, ao adquirir sua carroceria, não durma no ponto, a marca é Thamco. Com ela você dá um passinho à frente e tem a certeza de que a concorrência só tem lugar no retrovisor.

THAMCO

THAMCO. O PONTO MAIS AVANÇADO EM ÔNIBUS

Rua Samuel Klabin, 99 - Alto da Lapa - CEP 05088 - PABX (011) 831-5544
Telex 11-80361 - THIO BR - Telefax (011) 260-1015 - São Paulo - SP.

Regulamentação do selo-pedágio é adiada

Primeiro, o Executivo retardou o envio ao Congresso Nacional do projeto de lei que regulamenta a distribuição dos recursos do selo-pedágio. Os membros do Congresso, que vinham, há meses, criticando o Executivo pelo atraso, não conseguiram fazer aprovar o projeto antes do recesso de julho. Somadas aos esforços de alguns deputados, não faltaram pressões de *lobbies*. Marcos Vilella de Sant'Anna, presidente da ANEOR e Tibério Gadelha, presidente do Sinicon prestaram depoimentos na Câmara, defendendo o selo-pedágio, o que, segundo o presidente da Comissão de Transportes, deputado Darci Pozza, contribuiu muito para o encaminhamento do projeto mas não foi suficiente para colocá-lo em votação.

Alguns deputados, membros da comissão mista do Congresso, como Cid Saboia, do Maranhão, Israel Pinheiro Filho, de Minas, e José Paulo Vasconcelos, de Pernambuco, tentaram desviar maior volume de verbas para seus Estados, em detrimento dos Estados de Tocantins e do Mato Grosso, por exemplo, que receberiam um décimo dos NCz\$ 200 milhões que cada um pleiteava. O projeto volta à discussão em agosto.



Nas ruas de Porto Alegre, campanha de estímulo à atividade

Campanha busca melhorar a imagem do transporte

Quando Romeu Luft assumiu a presidência do Setcergs — Sindicato das Empresas de Transportes de Carga no Estado do Rio Grande do Sul, em 1987, contratou uma assessoria que teria, entre outras, a atribuição de divulgar a atividade junto à opinião pública.

Assim, nos últimos dois anos os gaúchos têm recebido mensagens pelo rádio, por *out-doors* e por cartazes colados nas cargas dos caminhões, de conteúdo positivo sobre a atividade do TRC.

“Só nós, transportadores, sabemos a importância que o setor tem na vida dos cidadãos; mas, para o público em geral, o caminhão passa uma imagem negativa, pois perturba o trânsito urbano e atrapalha o tráfego nas estradas”, argu-

menta Luft. Dois anos depois de iniciada a campanha institucional, Luft se mostra convencido que o resultado foi melhor do que o esperado, pois atingiu um público que não se imaginava: “O próprio transportador, que viu reavivado o sentimento de auto-estima, muito desgastado ao longo do tempo”, conta Luft.

Sem desembolsar nada, apenas coordenando a campanha, o Setcergs passou a freqüentar com maior assiduidade o noticiário local, além de provocar a motivação entre os empresários do setor na cotização de um fundo para financiar metade das despesas de divulgação das mensagens, pois a outra tem sido bancada por empresas fornecedoras do setor.

A campanha deve prosseguir até março de 1990, caso Romeu Luft não seja reconduzido à presidência do sindicato.

PISCA
PISCA



Norberto Farina diante da marca

■ A Massey Perkins, que reúne as fábricas de Motores Perkins e de Tratores Massey Ferguson, mudou a razão social para Maxion, com objetivo de permitir o crescimento e diversificar a

produção, segundo seu diretor-presidente, Norberto Farina. O nome vem de máxi, ou máximo, e ions, partículas do átomo. A Maxion promete para este ano o lançamento de sua nova linha de motores diesel Perkins.

■ A Dom Vital recebeu o Troféu Latino Americano a La Tradición de Calidad, concedido em junho por um grupo de entidades latino-americanas: Inter-master, Agentes Internacionais, Export-Ibar — Guías Informativos e Editores Ltda., e Master

Leader's Club, no Othon Palace Hotel, no Rio de Janeiro.

■ Agora é oficial: a Autolatina vai centralizar a produção de caminhões na fábrica da Ford, trazendo os caminhões Volkswagen da fábrica de São Bernardo, antiga Chrysler, para o bairro do Ipiranga, em São Paulo. A mudança, iniciada em junho, só será concluída nos próximos trinta meses. Dos 1 288 empregados, apenas quinhentos terão de ser remanejados para outros setores da Autolatina.

**HÁ 40 ANOS A
MELHOR INDÚSTRIA
DE CARROCERIAS
PINTOU NO PEDAÇO.
JÁ COM A TINTA
IDEAL.**

FACCHINI®

S. J. RIO PRETO Rua do Acesso XXL s/n D. Industrial Fone: (0172) 32-5100 Telex: 172-401 - VOTUPORANGA Rod. Euclides da Cunha Km 520 - P. Industrial Fone: (0174) 22-1599 Telex 174-048 Fax 212098 - FERNANDÓPOLIS Rua D Quadra 9 D. Industrial Fone: (0174) 42-1285 Telex 174-118 - CUIABÁ Av. A 4200 D. Industrial Fone: (065) 361-3741 - IMPERATRIZ Rod. BR 010 Km 4 Bairro Coco Grande Fone: (098) 721-1599 Telex 987-065 - GUARULHOS Rod. Presidente Dutra Km 214,5 Fone: (011) 912-5888 Telex 1166-102 - IBATÉ Rua Santo Centanim, 166 Fone: (0162) 73-1378 - MARÍLIA Rua Silvio Bertonha, 129 Parque das Indústrias Fone (0144) 22-15 44 - NOVA IGUAÇU Rua Paraíba 2550 Rodovia Presidente Dutra Km 19 Fone (021) 767-6097 - RIBEIRÃO PRETO Av. Brasil, 868 V. Elisa Fone: (016) 626-3544 - UBERLÂNDIA Av. José Andraus Gassani 4740 D. Industrial Fone: (034) 232-0756 - CAMPINAS Rua Batista Raffi, 383 Nova Aparecidinha Fone: (0192) 41-0055 - PIRACI-CABA Av. Luciano Guidotti, 2705 Trevo da 31 de Março Fone: (0194) 22-6359



Renner **Ideal S.A.** Tintas e Vernizes

UMA EMPRESA DE TINTAS RENNER

Jânio administrou mal; logo, a saída é estatizar

O presidente da CMTC — Companhia Municipal de Transportes Coletivos de São Paulo, Celso Luiz Cosenza, não concorda com a tese de que a empresa de ônibus estatal é ineficiente, funciona como cabide de empregos e presta péssimos serviços à população. Nem com a opinião de que a empresa privada é mais eficiente e oferece melhores serviços. “A generalização é fácil mas não é verdadeira”, afirma em artigo publicado no jornal *O Estado de S. Paulo*

“Afinal”, prossegue o articulista, “foi uma administração municipal ‘privatizante’, a do senhor Jânio Quadros, que ‘inchou’ em 30% o quadro de funcionários da CMTC, para um aumento de frota de apenas 8%.” Foi também “a gestão passada que legou à cidade 768 ônibus parados por falta de peças, além de privatizar trinta das mais rentáveis linhas da empresa, assumindo 25 percursos não-lucrativos”, afirma.

“Já o ‘eficiente’; serviço privado de ônibus paulistano reduziu em 370 carros sua frota no passado com a conivência do ex-prefeito”, acusa Cosenza, para depois

vangloriar-se de que é a nova gestão “estatizante” que está recuperando a estatal.

Para o articulista, sua administração é melhor do que a janista e isto prova que a estatização é melhor do que a privatização. Na verdade, a conclusão carece de lógica. Nem de longe o articulista se preocupa com a verdadeira questão. Ou seja, demonstrar que a CMTC é mais eficiente que as empresas particulares. Mais ainda: os dados apresentados podem levar até à conclusão inversa: mesmo numa administração privatizante, é difícil impedir o inchamento das estatais. O negócio é aguardar o próximo balanço da CMTC.

(N.G.R.)

Estados poderão “ganhar” prejuízos da CBTU

Com a invalidação da comissão criada no Ministério dos Transportes para estudar a transferência de gestão dos trens urbanos para os Estados, por causa da perda de efeito do decreto-lei que a criou, o Executivo já se encarregou de enviar à Câmara dos Deputados um projeto de lei que substituirá a medida anterior.

No projeto, está prevista a transferência para a União das ações da



Governo divide prejuízos da CBTU

Rede Ferroviária Federal S.A., da EBTU — Empresa Brasileira de Transportes Urbanos relativas à CBTU — Companhia Brasileira de Trens Urbanos e da Transurb — Empresa de Transportes Urbanos de Porto Alegre. Em contrapartida, a União ficaria autorizada a “presentear” com ações da CBTU e da Transurb os Estados de Pernambuco, Ceará, Bahia, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Rio Grande do Sul

Atrás do pacote de ações, a União repassará um prejuízo de NCz\$ 4 654 milhões só na CBTU neste ano. Caso algum Estado se recuse a aceitar a doação no prazo de noventa dias, o projeto prevê a simples extinção da rede estadual de trens urbanos.

PISCA PISCA



José Martins, da Marcopolo

■ O IMT — Instituto Mauá de Tecnologia prepara para os meses de agosto e setembro cursos de extensão nas áreas de Engenharia e Administração. Estão previstos cursos de Administração Integrada de Logística e Distribuição (de 14 de agosto a 29 de novembro) e de Manutenção de Frotas (de 18 a 21 de setembro).

Todos os interessados devem ter formação técnica ou superior, dependendo do curso, e inscrever-se no curso de Logística até o dia 10 de agosto e no de Manutenção de Frotas até 14 de setembro. O IMT fica na Rua Pedro de Toledo, 1 071, Vila Clementino, São Paulo (SP), telefone (011) 544-3135.

■ Ao encerrar sua gestão na presidência do Simefre — Sindicato da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários no Estado de São Paulo por três anos, o empresário Cláudio Regina passa o cargo a Astor Milton Schmitt, em 18 de julho. Cláudio Regina afasta-se também da Fabus — Associação Nacional de Fabri-



Cláudio Regina, da Caio

cantes de Carroçarias para Ônibus, onde seu mandato só terminaria em 1992. Alegando necessidade de atender aos interesses de suas empresas, particularmente a Viação Santos—São Vicente, envolvida com processo de intervenção em Santos (SP), Regina afastou-se por tempo indeterminado.