

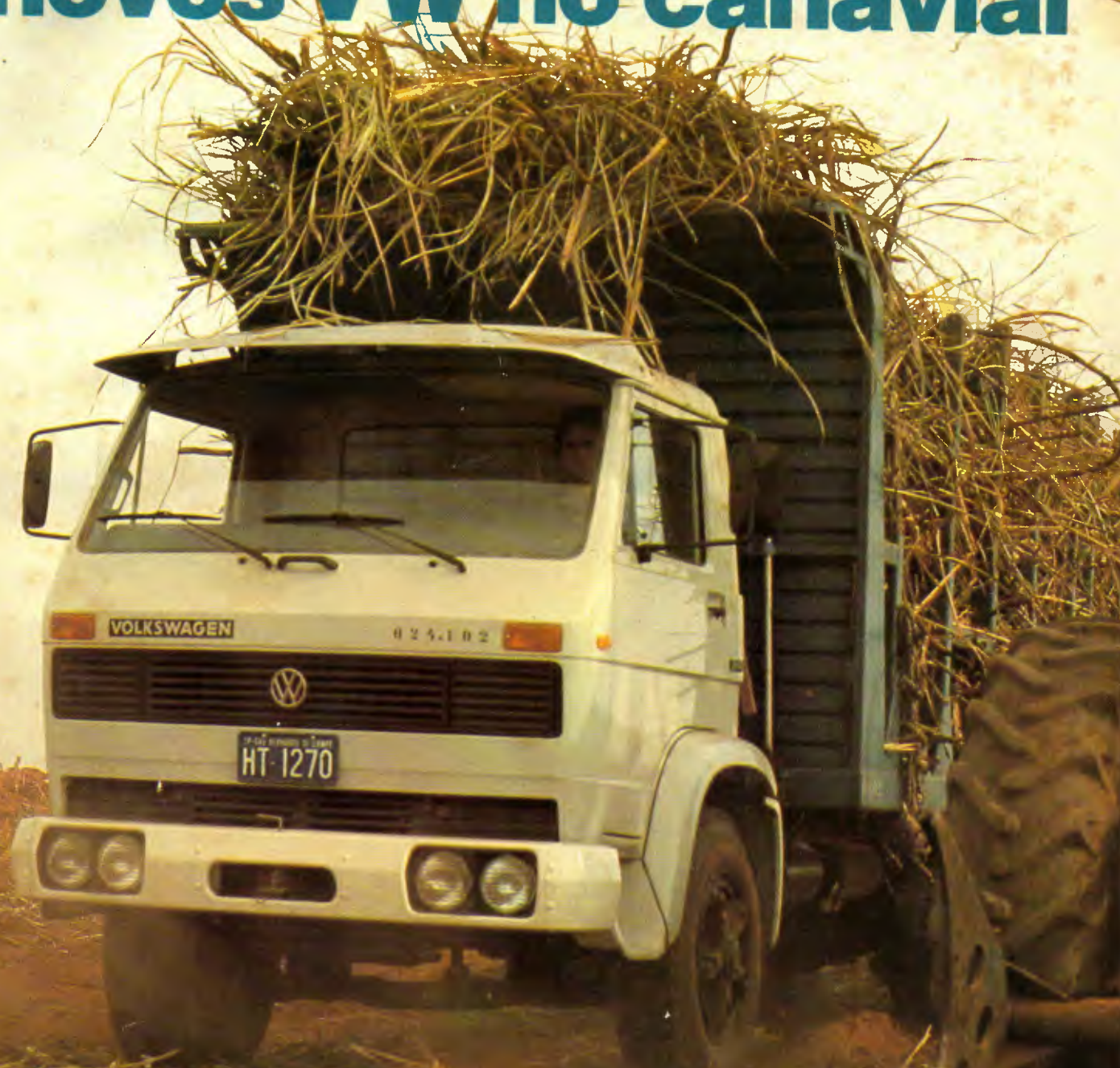
transporte moderno

PUBLICAÇÃO MENSAL - N.º 258 - JULHO 1985 Cr\$ 10.000



Editora TM Ltda

O desempenho dos novos VW no canavial

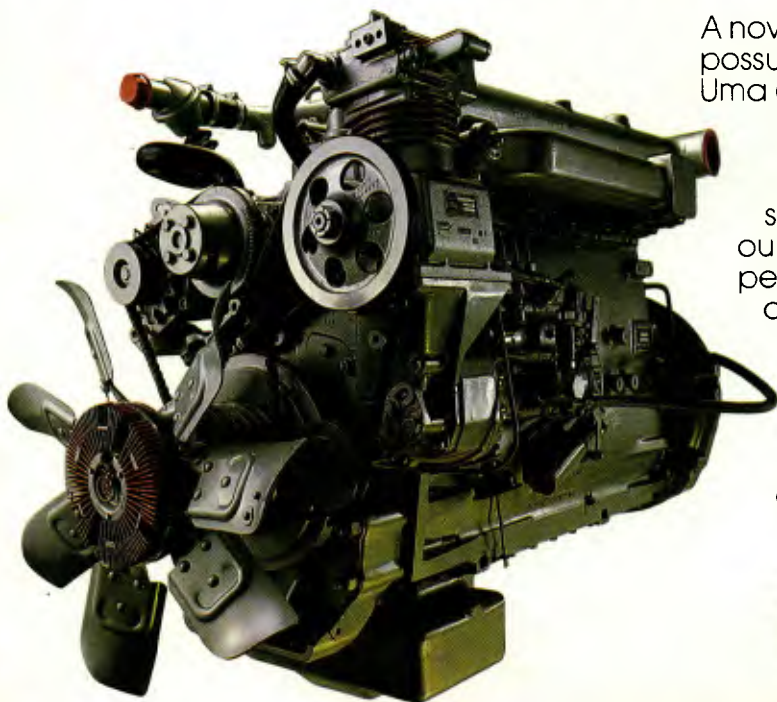


Soja: a rota do exagero

Cargo: mais caminhão por km.



MWM: mais motor no caminhão.



A nova linha Cargo, da Ford, possui muitas vantagens. Uma delas é que você pode escolher, na hora da compra, o motor que vai equipar seu caminhão ou sua frota. E decidir-se pela economia, durabilidade e potência de um motor MWM. Afinal, para uma linha mundial de caminhões, nada como um motor consagrado.

MWM

MOTORES

Melhor do que ser diesel é ser MWM.

Ministério esquece micro elétrico na garagem

O microônibus elétrico desenvolvido pela Engesa com apoio da EBTU, entregue ao governo para testes em 1980, encontra-se hoje encostado na garagem do Ministério dos Transportes, em Brasília. Para a Engesa, houve descaso do governo. O teste durou apenas quatro meses e a frota experimental de cinquenta unidades que rodaria em Brasília nunca saiu do papel. A EBTU, no entanto, alega que a fábrica queria recuperar todo o investimento logo na primeira encomenda. Além do mais,

com a extinção do Fundo de Desenvolvimento do Transporte Urbano, faltaram recursos para pesquisa e desenvolvimento do produto. Para piorar as coisas, a tecnologia importada (da Siemens) dificultou a manutenção.

Porém, ainda restam esperanças. A EBTU está negociando com a Unicamp a continuação dos testes. E a Engesa está ampliando suas pesquisas nos setores de eletricidade e eletrônica (conversores estáticos e motores de tração), através da sua subsidiária Engereq.



Cursos de motoristas podem prejudicar transportadoras

Os currículos elaborados pelo SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, para os cursos de motoristas de cargas perigosas, e já aprovados pelo Contran – atingem 40 horas, ou cerca de duas semanas se forem consideradas quatro horas diárias.

Esta carga horária, necessária para o cumprimento da lei, poderá vir a se tornar problemática na hora em que a empresa transportadora começar a liberar grupos de motoristas, que ficarão improdutivos.

A dificuldade foi detectada pelo diretor do Centro de Formação Profissional de Transportes do Senai, Oswaldo Trotta, que já manteve contato com o Sindicarga, no Rio de Janeiro, a fim de estudar as condições em que serão ministrados os cursos.

“Mantidos os limites mínimos e máximos de carga horária que garantam a produtividade dos cursos, o Senai estará inteiramente à disposição das empresas para tornar exequível a exigência da lei”, diz Trotta.

Trans Invest faz chamada de capital

A última chamada de capital realizada pela Trans Invest S.A. rendeu apenas Cr\$ 86,2 milhões. Segundo recente relatório da empresa, essa quantia foi “insuficiente para saenear financeiramente o empreendimento”, mas reduziu “um pouco o peso das despesas financeiras, determinando ligeira melhora nos resultados”.

Agora, a companhia está convocando, até o dia 30 de julho, nova chamada de capital. Os acionistas terão preferência para subscreverem até 30% das quotas que já possuem, pelo

valor patrimonial, de Cr\$ 174 016 por ação. Três anos atrás, quando os transportadores rodoviários de carga criaram a Trans Invest, cada ação foi vendida por Cr\$ 100 mil.

O relatório esclarece que, durante todo o ano de 1983 e o início de 1984, os dois únicos empreendimentos produtivos do grupo (uma gráfica e uma corretora de seguros) “operaram com prejuízos, exigindo constantes transferências de recursos da Transinvest S.A. Esta, por sua vez, tinha como única fonte de recursos o rendimento financeiro.

Esgotados em recursos, em maio de 1984, passou também a operar com prejuízos.

A diretoria que assumiu na época, desativou a corretora e a holding e tratou de dinamizar a gráfica. O faturamento cresceu 158% em termos reais (passou de Cr\$ 25,7 milhões por mês em janeiro de 1984 para Cr\$ 189,1 milhões em abril de 1985). O empreendimento começou a sair do vermelho. Hoje, o problema é capital de giro. A Transinvest está “descontando praticamente todo o seu faturamento nos bancos a juros insuportáveis”.

Corredor de Vitória terá maior capacidade

Um empréstimo de US\$ 200 milhões do Banco Mundial, além de outra parcela de US\$ 200 milhões com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, permitirá à Rede Ferroviária Federal elevar para 15 milhões de toneladas anuais a capacidade de movimentação no corredor de Vitória e para 16,5 milhões toneladas anuais a capacidade do de Paranaguá em 1990. Os recursos serão aplicados em quatro anos.

Já estava prevista também a assinatura de um convênio entre os Ministérios da Indústria e Comércio e dos Transportes para a elaboração de um projeto de uma nova variante entre Costa Lacerda e Belo Horizonte, pela Companhia Vale do Rio Doce, que elevará a capacidade de transporte para 20 a 25 milhões de toneladas anuais.

No projeto apresentado ao Banco Mundial, estava previsto o reforço deste trecho, on-



de, atualmente, transitam cerca de 6 milhões de toneladas anuais. As melhorias elevariam essa capacidade para 13 milhões de toneladas/ano. A Companhia Vale do Rio Doce, no entanto, deverá aplicar recursos adicionais de US\$ 50 milhões (o projeto de reforço previa US\$ 30 milhões) no novo trecho, de 70 quilômetros.

Segundo o Vice-presidente da Rede Ferroviária Federal, Fernando Fagundes Neto, que também acumula a Diretoria Comercial, o novo projeto permitirá também maior facilidade

de de tração, com a utilização de apenas duas locomotivas – no trecho atual são utilizadas quatro máquinas – e, conseqüentemente, melhor conservação da via permanente.

Além da reabilitação de 1250 quilômetros de vias nas regiões de Goiás, Minas e Paraná, o projeto prevê ainda a melhoria do sistema de controle de tráfego e telecomunicação nestas regiões, assim como a construção de novos silos de armazenagem e transbordo, com capacidade de 40 mil toneladas cada um.

Elétricos ainda longe das necessidades

Com 150 unidades em operação, o carro elétrico Itaipu, da Gurgel, único disponível no mercado está longe de atender as exigências dos usuários. Na Souza Cruz, por exemplo, que tem sete desses veículos, as pesadas baterias não duram mais do que setecentos ciclos de 30 km (ou 21 mil quilômetros).

Já a ECT, outro usuário, descarta o veículo devido à sua baixa capacidade de carga. O Itaipu só transporta 400 kg e o correio precisa de utilitários na faixa de 1,0 a 1,5 t.

A Souza Cruz reclama também do alto preço do veículo (o dobro

de um convencional) e de problemas com os carregadores (do tipo tirestorizado) da bateria. Mas, reconhece que o custo energético (a preços de setembro de 1984) não passa de Cr\$ 78,00/km (tarifa comercial) contra Cr\$

213,00 para o veículo a gasolina e Cr\$ 187,00 para o utilitário a álcool.

Desprezado o investimento, o custo por mil cigarros transportados ficaria em Cr\$ 18,50 contra Cr\$ 17,10 para o álcool e Cr\$ 18,50 para a gasolina.



Bateria é empecilho para viabilização

Em todo o mundo, o maior obstáculo à utilização de veículos elétricos continua sendo a bateria. Essa foi uma das conclusões da mesa redonda promovida por vários departamentos da Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo, dia 13 de junho de 1985, na Cidade Universitária, para analisar as perspectivas de difusão do carro elétrico.

As baterias são as grandes responsáveis pelas desvantagens do veículo elétrico, como baixa autonomia, reduzida velocidade, elevado peso morto e alto custo de aquisição.

Mesmo na Inglaterra, onde a GM-Bedford já viabilizou comercialmente um utilitário para 1 t de carga e 2 350 kg de peso, a garantia para as baterias (Lucas-Chloride) não ultrapassa 1 200 ciclos.

Universidades desenvolvem equipamentos

Uma das preocupações da mesa redonda da FEA-USP sobre carros elétricos (veja outras notas) foi levantar quem está realizando pesquisas acadêmicas ou industriais sobre o assunto no Brasil. Além da Engesa e da Gurgel (veja outras notas), constatou-se que o trabalho mais profundo sobre baterias está sendo realizado em São Carlos, tanto pela USP quanto pela Universida-

de Federal, com a colaboração de um fabricante (Ajax).

O trabalho, contudo, não tem sido constante e nem planejado. A Protran Engenharia Ltda., exemplo, chegou a montar um protótipo com colaboração da Finep. Enquanto isso, a Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico-FDTE da USP teve de concentrar suas pesquisas no acionamento

No Brasil, a Gurgel luta (agora, com apoio do governo, que liberou Cr\$ 500 milhões) para desenvolver sua bateria tetrapolar. Fora isso, as pesquisas para desenvolver baterias mais eficientes e específicas para tração ainda estão no campo acadêmico e dificilmente poderão conduzir a resultados concretos nos próximos anos (veja outras notas).

(*chopper*), pois o Finep cortou as verbas para a parte estrutural. Já a UFMG desenvolveu um protótipo precário (o "Shock", tal como o Gurgel, com acionamento por contadores), em colaboração com a Fibron

Já o acionamento vem sendo pesquisado pela Unicamp (*chopper* regenerativo) e por algumas indústrias, como a Tectronic.

Empresas apontam riscos com o subsídio às tarifas

A circular da última semana de junho do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo-Setpesp, depois de registrar o subsídio de 12,5% sobre as tarifas que a Prefeitura de Curitiba, PR, está concedendo nos dias úteis, durante quatro meses, às empresas de transporte urbano de passageiros — a estimativa é de um custo total do subsídio da ordem de Cr\$ 6 bilhões —, anota que em Cachoei-

rinha, município da região metropolitana de Porto Alegre, a Prefeitura adotou a "tarifa operária", a um preço de Cr\$ 275 por passageiro em quatro horários pela manhã e outros quatro, à tarde.

Das duas empresas da cidade, de 110 mil habitantes, uma se livrou da proletária tarifa por meio de liminar em mandado de segurança. "A outra está pagando para ver...", registra a circular do Setpesp.

Porto Seco: uma solução para o completo abandono

Projetado na década passada para oferecer aos transportadores gaúchos uma grande infraestrutura de transporte, o Porto Seco está completamente abandonado e à mercê de invasões das populações carentes das cercanias da capital do Rio Grande do Sul. O desinteresse das empresas de transporte pelos lotes é fruto do alto preço impingido pelo

coronel Jarbas Hagg, ex-secretário de Transportes daquele Estado e atual gerente do empreendimento. Para Heremegildo Fração, presidente do Seticergs, "não há condições de se enfrentar o custo dos lotes, que estão acima dos níveis do mercado". Detalhe: na obra, já foram investidos Cr\$ 35 bilhões.

Exportações de ônibus sofrem nova queda

A Associação Nacional dos Fabricantes de Carrocerias para Ônibus — Fabus revelou que as exportações do setor, em abril, tiveram a quarta queda consecutiva neste ano, registrando um índice de 59,1% inferior ao de igual pe-

ríodo no ano passado. A exportação global deste ano soma apenas 29 unidades, sendo dezesseis urbanas, dez rodoviárias e três micro-ônibus, contra 71 embarcadas no ano passado no mesmo período





TORTUGA

**Fique com esta marca na cabeça.
Não é banco, nem financeira.
Mas traz segurança e muito dinheiro.**

Esta marca significa 25 anos de muita
pesquisa no negócio que está mais
embaixo. Pneus.

É a marca da Tortuga, detentora
do sistema mais completo de recapagem a
frio que existe no mercado.

Para qualquer tipo de pneu que roda por
este país.

E, ainda por cima, é totalmente nacional.
Fique de olho nesta marca.



ARTEFATOS DE BORRACHA RECORD S/A.
Quem roda mais, ganha mais.

Fábrica e Escritório:
Rua Alberto Klemtz, 441 - Fone: (041) 248-1133
Caixa Postal 2392 - Telex: (041) 5773 - TORT
80.000 - Curitiba - Paraná

Cartão

Toda a linha de produtos para reforma de pneumáticos.

Seção Mercado já está reincorporada à revista

A redação de *TM* recebeu muitos telefonemas e cartas estranhando a ausência da tradicional seção *Mercado* na edição nº 256 (abril de 1985). Ao contrário do muitos deduzirem, a seção não acabou.

A ausência do *Mercado* em abril deveu-se ao esforço editorial para colocar a revista nas mãos do leitor dentro do mês de capa. A edição de abril fechou quinze dias após a revista de março. Como os preços de veículos estavam, na ocasião, congelados pelo CIP, não houve nenhuma alteração nos dados.

A partir de maio, a seção voltou a ser publicada — agora como parte integrante da revista.



A pesquisa dos preços será sempre realizado no final do mês anterior ao de capa. Já a extinção do caderno à parte atende a reclamações de que o encarte solto se perdia com facilidade. A volta do *Mercado* preso ao miolo da revista não agradou a alguns leitores. Definitivamente, é impossível contentar a greços e troianos.

Armas para os motoristas e o fim dos paus-de-arara

Segurança, ou seja, falta de segurança continua a ser a grande preocupação do momento. Na Câmara dos Deputados, por exemplo, estão tramitando, atualmente, três projetos-de-lei que autorizam os motoristas de caminhões e táxis a portarem arma de fogo. Dois deles, dos deputados Sebastião Ataíde e Agenor Maria, justificam a iniciativa pelo aumento da criminalidade.

Enquanto isso, no mesmo fórum, o deputado João Cunha apresentou um projeto que proíbe o transporte de trabalhadores em veículos de carga, mesmo se adaptados, sob pena de multa e apreensão do veículo. Para Cunha, o transporte de pessoas em caminhões, “como se fossem gado, além de perigosos é incompatível com a dignidade humana”.



Estagnação leva agências à associação

A estagnação dos negócios na Europa poderá levar a uma guerra de fretes no Extremo Oriente, onde se observa um substancial crescimento do comércio, segundo prevê o Secretário Geral da Multiport, A.J. Koster. A Multiport é uma entidade que reúne 66 agências marítimas associadas em todo o mundo e escolheu, recentemente, a Agência Laurits Lachmann para representá-la no Brasil.

Segundo afretadores brasileiros, esta é uma tendência que já vem se delineando nos últimos

meses, principalmente no comércio com a China. Os fretes de vergalhões e fio máquina, exportados pelo Brasil, que, no início deste ano, estavam em torno de 38 dólares por tonelada, já se encontram em níveis de 30 dólares por tonelada.

Não só armadores chineses têm aumentado suas frotas, como também navios de outras bandeiras estão se concentrando em pontos de origem de tráfego para aquela área: Se, para o armador,

esta tendência representa uma redução de receita, para o exportador abre amplas perspectivas de negociação.

Em outubro, a Multiport irá realizar a 14ª Reunião de todos os seus membros, que será feita pela primeira vez no Brasil, coincidindo com a Feira Marítima Internacional do Rio de Janeiro — Riomar 85. Os agentes filiados à Multiport representam 3 mil armadores e movimentam 50 mil navios por ano nos principais portos do mundo.

E os fretes continuarão sob controle

Reunidos durante dois dias com autoridades do Governo, entre elas o secretário especial da Seap/Cip, João Luiz da Silva Dias, os presidentes da NTC, Fenatec e Setcemg, respectivamente, Thiers Fattori Costa, Oswaldo Dias de Castro e Paulo Sérgio Ribeiro da Silva, não têm dúvidas: o Governo continuará a exercer um rígido controle de preços no transporte rodoviário de carga.

Aparentemente contentos pela firmeza do Cip, os mandatários estão convencidos de que o órgão continuará a praticar ou o corte ou o protelamento das solicitações de qualquer aumento de fretes.

Segundo os representantes da classe, embora as promessas oficiais tratem de estreitar a duração do controle, as perspectivas são de que o quadro deverá perdurar por, no mínimo, seis meses, deixando como única brecha a negociação direta com os clientes.

Operação Carreteiro terá patrocinador

O sucesso obtido pela Operação Carreteiro nos Estados em que foi implantada, acabou angariando um importante patrocinador para uma campanha de divulgação, a nível nacional. A campanha pretende prestar esclarecimentos, aos profissionais autônomos, sobre a sua sistemática, além de servir como incentivo para que outros Estados também participem da Operação.

A Seguradora Bradesco aplicará cerca de Cr\$ 4 bilhões no custeio da publicidade e, segundo Walmor Weiss, presidente do Setcepar, am-

pliará a repercussão dos benefícios desse sistema, para a diminuição de ações criminosas em nossas rodovias.

Ainda sob o prisma de maior segurança nas estradas, Walmor Weiss inicia uma série de contatos, com o objetivo de criar policiais rodoviários estaduais no Mato Grosso do Sul e Rondônia, considerados críticos. “De nada adianta pressionar as quadrilhas de roubo de cargas em alguns Estados, se as fronteiras brasileiras ainda continuam desguarnecidas”, comenta o presidente do Setcepar.

Recursos da TRU podem viabilizar subsídio

A distribuição dos recursos da Taxa Rodoviária Única poderá ser alterada. Segundo projeto-de-lei aprovado pelo Senado, faltando apenas a chancela da Câmara dos Deputados, 12% da arrecadação será destinada à EBTU, Empresa Brasileira de Transportes Urbanos e, esta, firmará convênios com os Estados e Municípios para subsidiar até 45%

do custo das tarifas de transporte urbano. Desde que, Estados e Municípios contratantes dos convênios, também estejam com subsídios de 10%. O projeto destinará 50% do total transferido à EBTU para cobrir o subsídio, enquanto os municípios terão parcela proveniente da inscrição do Imposto sobre Serviços de Transporte Coletivo Urbano.

LIDERANÇA COMEÇA COM A LINHA "F"

"F" de F-100, F-1000, F-4000, F-11000, F-13000, F-22000.

"F" da linha que é líder de vendas em transporte de cargas desde pickups até caminhões de 22 t de peso bruto total.

"F" de forte, "F" de Ford.

Total de Veículos Comerciais Vendidos - Linha F x Concorrência *

Montadora	1982	1983	1984
FORD	22.087	22.073	25.937
B	19.305	17.210	21.233
C	19.413	15.742	17.216
D	10.710	7.249	8.855

*Vendas no atacado

CAMINHÕES FORD



Abertura dos postos gera polêmica

A provável abertura dos postos de abastecimento 24 horas por dia, inclusive aos sábados, domingos e feriados, em estudo no governo federal, provocou uma fuzilaria entre o presidente da Associação dos Postos Revendedores com Transporte Próprio, José Alberto Paiva Gouveia, e o presidente da NTC, Thiers Fattori Costa. Em telex dirigido ao presidente da NTC, após o enterro de um "companheiro revendedor morto em assalto a seu posto de gasolina", Paiva Gouveia escreveu que, se os postos voltarem a funcionar ininterruptamente, haverá mais mortes em assaltos, que serão também de responsabilidade "daqueles que estão propondo a medida".

Fattori Costa devolveu a farpa. Em telex a Paiva Gouveia, afirmou que "velar e enterar companheiros assas-



sinados, lamentavelmente, não se constitui numa exclusividade do nobre setor representado pela associação presidida por V.Sa.". Acrescentou que, com o fechamento dos postos à noite, especialmente nas rodovias, aumentaram os assaltos a caminhões nas estradas, "não raro, seguidos do assassinato de seus motoristas".

Contrário à abertura dos postos 24 horas por dia, os empresários do

setor estão se movimentando para manter a atual situação, com apoio da maioria dos frentistas. O diretor executivo da NTC, advogado Geraldo Vianna, acha que a liberação facultativa do horário dos postos, é vantajosa para o setor rodoviário de carga.

Além da questão da segurança, diz Vianna que não há evidência de que o fechamento dos postos à noite, especialmente, os situados nas rodovias, tenha contri-

buído para a redução do consumo de combustível, inclusive do diesel (como se sabe, essa foi a causa alegada em 1976 pelo governo para reduzir o horário de funcionamento dos postos).

Acrescenta Vianna que os caminhões, em quase todo o mundo, rodam preferencialmente à noite, quando é menor o consumo de combustível e de pneus, e quando o tráfego é menos denso. "Caminhão rodando de dia significa maior consumo não só para ele próprio como para todos os demais usuários da rodovia", afirma.

Na área governamental, segundo Vianna, a abertura facultativa dos postos é vista "com simpatia" pelo ministro das Minas e Energia, Aureliano Chaves, e pelo presidente do CNP, Roberto França Domingues.

por exemplo, procura, entre as pequenas concessionárias Fiat, abrir alguns pontos a mais, enquanto o interesse da CM Veículos, a maior revenda Fiat do país, pela Volvo é mais complicado. Os concessionários Volvo, já estabelecidos em São Paulo, seguramente, não abrirão mão do seu quinhão. Na mesma área, estão a Pagliato, Caparaó e Vocal. A saída talvez seja a interiorização.

Comentário infeliz de um alto representante da indústria automobilística, depois de lamentar as restrições do CIP, para aumentar o faturamento do setor: "no papel de investidor das fábricas aqui instaladas, eu fechava todas elas e me mudava para a China".

DNER luta para salvar rodovias

O novo diretor geral do DNER, engenheiro João Martins Ribeiro, um mineiro de 52 anos, ex-diretor de Trânsito e de Administração do mesmo órgão, terá pela frente a difícil tarefa de conciliar objetivos diametralmente opostos. Sua principal meta será "salvar o patrimônio rodoviário brasileiro" utilizando recursos praticamente inexistentes.

Político hábil, Ribeiro está convocando para essa batalha "todas as forças rodoviárias". Cauteloso, porém, até o dia 27 de junho, quase um mês após a sua posse, não havia ainda anunciado sua diretoria, escolhida desde meados do mês.



Outra preocupação de Ribeiro é devolver ao DNER o *status* perdido com a desvinculação dos recursos do imposto único sobre lubrificantes e combustíveis do Fundo Rodoviário Nacional (veja "Neuto escreve"). Em tom de discurso (aliás uma das suas especialidades), o novo Diretor garante que "A Nova República vai marcar o tão esperado início de uma nova era para o rodoviarismo brasileiro". Martins apóia essa esperança na recente solicitação do presidente Sarney de um plano de emergência para recuperar as rodovias.

Depois de ver recusada pelos ministros da área econômica a sua primeira proposta de vale transporte, o ministro Affonso Camargo, dos Transportes, insiste na implantação do sistema através de uma nova versão. Agora, o vale passa a ser facultativo e não mais obrigatório. Com isso, Camargo espera que os colegas economistas façam uma nova e mais tolerante avaliação.

O presidente José Sarney, levando em conta que não foram baixadas normas complementares sobre as condições gerais de transporte, normas gerais de segurança de operação e instruções sobre infrações e penalidades, sus-

pendeu, temporariamente, o decreto baixado pelo general João Figueiredo, no fim do mandato, regulamentando os transportes ferroviários de carga e passageiros.

A Diretoria da Rede Ferroviária Federal já se conscientizou que a Ferrovia do Aço deverá ser rebaixada a um simples departamento da empresa, principalmente, depois do corte de Cr\$ 287 bilhões, 160 milhões que o Ministério dos Transportes sofreu em seu orçamento.

Attilio Giacomelli é o novo presidente da Trans Invest. S.A. A empresa elegeu José Luis Santolin (Itapemirim) para primeiro vice-

presidente, Ney Borges Nogueira (Pamcary) para segundo vice-presidente, e Celso Leonardi e Geraldo Vianna para diretores.

O diretor da Fiat Diesel, Camilo Donatti, nega qualquer contato com o governo de Minas, supostamente interessado em levar para Betim a linha de montagem de caminhões. Em Minas ou no Rio, o mercado continua sendo o mesmo e — o que é pior — não quer saber de caminhão Fiat.

Com o fechamento da Fiat Caminhões, começou a corrida das montadoras remanescentes na caça das revendedoras daquela marca, no intuito de fortalecer suas redes de assistência técnica. A Agrale,

ESTE É O SÍMBOLO
DA QUALIDADE E DO
ATENDIMENTO.



MICHELIN

**5 vezes
melhor!**

1. **MAIS QUALIDADE** - Feito pelo inventor e primeiro fabricante de pneus radiais do mundo.
2. **MAIS QUILOMETRAGEM** - Mais rendimento seja qual for o caso. Michelin só fabrica pneus radiais.
3. **MAIS ECONOMIA** - O pneu Michelin consome menos combustível.
4. **MAIS RESULTADOS** - 5 tipos diferentes cada um bem adaptado ao seu trabalho.
5. **MAIS ATENDIMENTO** - É distribuído por especialistas que também conhecem há muito o seu veículo.



o amigo do motorista

MICHELIN [®]

Economia, um grande argumento de venda

A Saab Scania do Brasil produziu o milésimo caminhão T112 com *intercooler*, dezesseis meses depois do início da implantação do equipamento economizador. Os caminhões com *intercooler*, aliás, no mês de maio, já representaram 47% da produção total da fábrica. Dos 23 caminhões

montados, 108 dispunham do resfriador, que, segundo os técnicos da empresa, proporcionam uma economia entre 9 a 13% no consumo de diesel. Esta participação, era, inicialmente, de 10%. Hoje, em média, 40% dos cavalos mecânicos Scania estão equipados com o *intercooler*.



Greve prejudica produção das montadoras

A fábrica mais prejudicada com os 46 dias de greve dos metalúrgicos do ABC paulista foi uma montadora que nem entrou em greve. Esta foi a triste conclusão dos técnicos da Volvo do Brasil, que, por absoluta falta de peças, amontou mais de duzentos caminhões nos pátios da fábrica, em Curitiba. Entre maçanetas e outros itens não prioritários, porém im-

prescindíveis para a colocação do produto no mercado, a maior preocupação dos suecos têm sido a falta de caixas de transmissão, no caso, as ZF 16S ecosplit. Além da greve, não é nada improvável que esta escassez esteja ligada, também, ao fornecimento dos câmbios que já estão movendo os 1932, da Mercedes Benz, e que começaram a ser entregues.



Morosidade anula repressão aos roubos

O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Carga do Rio de Janeiro, Baldomero Taquez, adotou uma atitude *sui generis* para sensibilizar as autoridades estaduais sobre o roubo de carga. A cada ocorrência, Baldomero envia telex para o governador do Estado, secretários de Justiça, Polícia Civil e Polícia Militar, além dos presidentes da Assembléia e da Câmara.

Só na primeira semana, o presidente do Sindicarga comunicou dez ocorrências.

Ele reconhece, no entanto, que o índice de roubos foi reduzido com a ação preventiva da Polícia Militar que colocou em operação mais trinta motocicletas Honda CB 450 e aguarda a entrega de dezoito caminhonetes Ford Belina, já pagas, para o patulhamento da Ave-

nida Brasil e subúrbios, as principais zonas críticas.

Mas, Baldomero é de opinião que somente a criação de uma Delegacia Especial de Roubos de Carga, centralizada no Rio de Janeiro, e com ascendência sobre todas as demais delegacias do Estado, permitiria uma ação repressiva eficiente. O esquema montado atualmente, segundo ele, é inoperante pela falta de agilida-

de e superposição de funções.

"O registro de uma queixa de roubo de carga, que às vezes chega a atingir valores de Cr\$ 200 milhões, é feito nas delegacias locais e recebe tratamento comum, chegando às mãos de delegacia encarregada três ou quatro dias depois. Até lá, a carga já foi desovada, distribuída e vendida nas ruas do Rio", diz o presidente do Sindicarga.



Em comum acordo com a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro, no entanto, os empresários do transporte se propõem a resolver a questão, oferecendo toda a infra-estrutura necessária à montagem da Delegacia Especial de Roubos de Carga, desde o prédio com todas instalações, até viaturas e manutenção.

Verba do Ministério dos Transportes evaporou

Em rápida entrevista ao repórter de TM, durante o congresso da ANTP, o ministro Affonso Camargo admitiu que o Ministério não tem mais recursos para pagar aos empreiteiros. "Paramos tudo, infelizmente. A dotação, de Cr\$ 7,3 bilhões, já está esgotada" e são necessários mais Cr\$ 7 bilhões — já — para que o processo de recuperação das rodovias nacionais tenha prosseguimento neste 85.

Com relação ao vale transporte, Affonso Camargo admitiu que o problema pode ser equacionado em outros termos, encarado como solução local para evitar estimular a inflação.

Camargo referiu-se ainda ao Plano BIRD-7,



para a recuperação das estradas brasileiras, dentro de um programa de obras em cerca de 4 000 km de rodovias por ano, no triênio 84/86, num total de 12 000 km. No ano passado, esclarece, foram contratados a recuperação de apenas 2 200 km, dos quais apenas 700 km tiveram suas obras concluídas. E, para este ano, as dificuldades de recursos são muito grandes. Um quadro negro, porém, real.

O frustrante congresso da ANTP

Eminentemente político, o discurso do ministro Affonso Camargo no Congresso da ANTP (veja cobertura nesta edição), em Belo Horizonte frustrou muita gente. Outra frustração foi a inexplicável ausência do governador mineiro Hélio Garcia à seção de abertura. Na última hora, Garcia nomeou para representá-lo na solenidade o secretário dos Transportes, Álvaro Antônio. Enquanto isso — diziam as más línguas —, comparecia ao coquetel de inauguração da linha de produção de canhões eletrônicos — para televisão — da RCA, em Contagem.



PARABÉNS FORD. O ESFORÇO VALEU!

A Ford não precisou rodar muito para escolher os filtros e peças eletro-eletrônicas do novo Cargo.

Escolheu as melhores: Fram e Autolite.

O Cargo, um futuro sucesso, só poderia nascer com componentes que têm sucesso há muito tempo na indústria automobilística.

Unidos, Fram, Autolite e Ford, vão acelerar o transporte brasileiro, com a dedicação e qualidade de sempre.

Parabéns Ford. O esforço valeu!

Bem-vindo Cargo.

Autolite
Autolite s.a.
eletro-eletrônica

ALLIED Automotive



Bendix do Brasil
Equipamentos para Autoveículos Ltda.
Divisão
FRAM DO BRASIL

Imposto único: volta às origens?

O presidente de um importante sindicato de empresas de transporte de cargas confidenciou a este escriba que o ministro Affonso Camargo "está com a corda toda para acabar com o ISTR".

*A informação confirma uma das mais importantes declarações de Camargo na sua entrevista a **TM** de maio. Embora ressaltando que ainda não analisara profundamente o assunto, o novo Ministro não se furtou a uma opinião bastante contundente sobre o ISTR. Segundo ele, o imposto só serve para atrapalhar o transportador organizado e nunca chegou a trazer qualquer contribuição positiva para o setor de transportes. Assim, o melhor seria extingui-lo.*

*Aparentemente, tal disposição não mudou. Consultado por **TM** no final de junho, o secretário geral do Ministério dos Transportes, Marcelo Perrupato admitia, francamente, que o ISTR "é um imposto que não pegou". Portanto, com toda a convicção, "deve acabar mesmo".*

Estabelecido o consenso, nada mais natural que Camargo abra sinal verde para o projeto do seu correligionário deputado Denisar Arneiro (PMDB-RJ) autorizando o funeral do moribundo ISTR. Os cofres do tesouro nacional pouco perderão com o enterro. Afinal, a arrecadação desse imposto, de janeiro a abril de 1985, não passou de irrisórios Cr\$ 180 bilhões — ou apenas 0,62% da arrecadação federal.

Os transportadores acreditam que o ISTR não atingiu nem 10% do potencial identificado pela mensagem presidencial justificando a sua criação, em 1975. Segundo tal estimativa, só as cargas rodoviárias gerariam, a preços daquele ano Cr\$ 4,2 bilhões de imposto. Mas, em 1976, a arrecadação do setor não passou de Cr\$ 378 milhões. Daí para frente, mal acompanhou a inflação.

Para agravar a anemia do ISTR, o STF declarou ilegal sua cobrança sobre o transporte de carga própria. Além do mais, para a Receita Federal, a fiscalização do imposto está longe de se constituir numa tarefa gratificante. No frígido dos ovos, a arrecadação, dificilmente, cobre os custos da máquina fiscal.

Assim, o imposto não passa, hoje, de uma punição para a minoria que paga, transformando-se em "handicap" para os sonegadores contumazes e poderoso estímulo à proliferação de empresas de carga própria.



Mas, se o ISTR morre por inanição, o que virá no seu lugar? O mesmo líder transportador que aposta na extinção do imposto não esconde sua preocupação com a declarada intenção do governo de criar um adicional de 10% sobre o óleo diesel, para financiar a inadiável recuperação das rodovias nacionais. E lança a pergunta: a troca é vantajosa?

Para o transportador organizado, sim. Se o diesel pesar, digamos 25% nos seus custos, vai trocar 5% de ISTR por 2,5% de adicional. Já o sonegador não teria como escapar das malhas da fiscalização. No entanto, a punição maior recairia mesmo sobre o autônomo. Afinal, para ele, o diesel chega a representar até 50% dos custos operacionais.

Embora insuficientes para resolverem o problema rodoviário os recursos arrecadados não seriam nada desprezíveis. Atingiriam, aos preços de hoje, cerca de Cr\$ 2,7 trilhões por ano. Não se pode subestimar, no entanto, o devastador efeito psicológico do novo adicional sobre a inflação. Se os ministros da área econômica já brandiram o fantasma inflacionário contra o vale-transporte, não é difícil imaginar como reagiriam a uma proposta de aumento do diesel.

Talvez, por isso mesmo, o secretário Perrupato nega qualquer relação entre a extinção do ISTR e o adicional dos combustíveis. Na cúpula do Ministério dos Transportes, cada dia, ganha mais força a idéia de se voltar aos idos de 1978, antes da desvinculação de recursos, quando o imposto único sobre lubrificantes e combustíveis ainda não exibia tantas e tão deformantes alíneas. E quando carregava para os transportes recursos bem menos escassos que o modesto Cr\$ 1,4 trilhão previsto para este ano.

A tecnologia Goodyear avança: finalmente um pneu que tem algo a menos.

O novo Unisteel G-291 é o 1º radial sem câmara do Brasil.
Ele une as características que já faziam do G-291
com câmara o radial mais avançado do Brasil às vantagens
de um pneu sem câmara.

A câmara a menos significa peças a menos e menos
paradas por furos. Peças a menos significam menos atrasos.

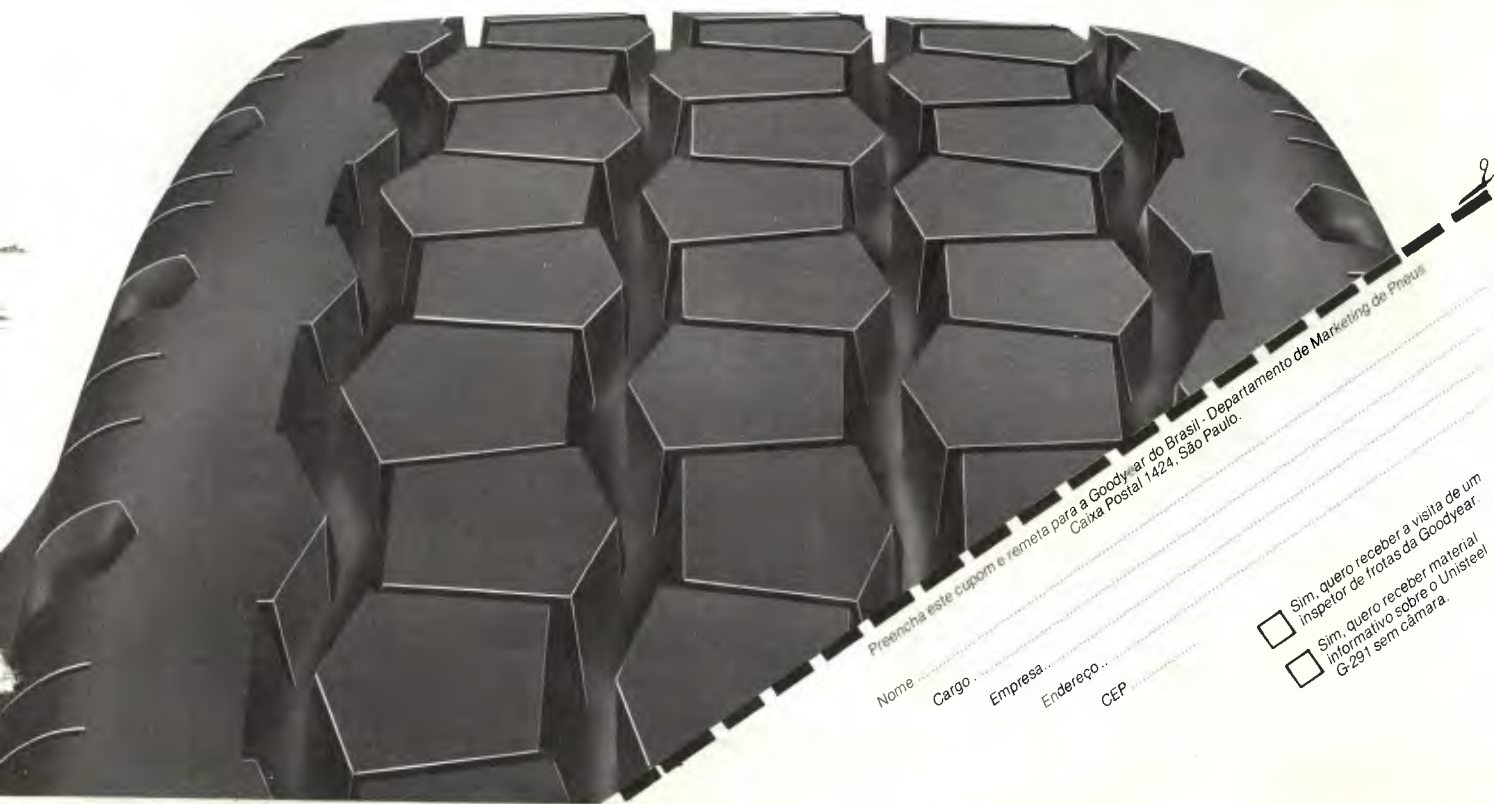
Paradas a menos significam menos atrasos.
Tudo isso junto significa maior capacidade de carga útil,
maior estabilidade, melhor dirigibilidade e menor custo
por quilômetro rodado.

Com algo a menos que os outros, o Unisteel G-291 sem
câmara consegue trazer muito mais benefícios para você.

GOODYEAR

Líder mundial na tecnologia de pneus.

Novo Unisteel G-291. O 1º radial que não tem câmara para encher.



Preencha este cupom e remeta para a Goodyear do Brasil - Departamento de Marketing de Pneus
Caixa Postal 1424, São Paulo.

Nome
Cargo
Empresa
Endereço
CEP

Sim, quero receber a visita de um inspetor de frotas da Goodyear.
 Sim, quero receber material informativo sobre o Unisteel G-291 sem câmara.