

Carga Pesada

www.cargapesada.com.br

ISSN 1984-2341



2016

A salvação pode vir da lavoura



“2015 ficará marcado como o ano da virada do Brasil para um país de instituições sérias. A impunidade começa a ser combatida de fato no Brasil.”
Tayguara Helou, presidente eleito do Setcsp

SERVIÇOS FORD CAMINHÕES

Maior proteção e cuidado
para o seu negócio.

FORD TRAC
Sistema de monitoramento
e rastreamento mais
avancado do mercado,
instalado de fábrica.

DISK FORD
Central de atendimento para
dúvidas e informações,
24 horas, 7 dias por semana.



FORD SERVICE
Contrato de manutenção
previamente definido, cujo serviço
pode ser realizado em qualquer
Distribuidor Ford do Brasil.

S.O.S. FORD
Serviço de ajuda 24 horas,
7 dias por semana,
em todo o Brasil.

Todos juntos fazem um trânsito melhor.

A Ford Caminhões oferece serviços exclusivos que trazem maior segurança e tranquilidade para o dia a dia do seu negócio.

Para conhecer esses e outros benefícios, acesse www.fordcaminhoes.com.br



O impacto da política

Como aconteceu ao longo de todo o ano, neste dezembro de 2015 a cena econômica continua sendo “roubada” pelos assuntos da política, que ocupam o palco inteiro das preocupações dos brasileiros, não dando espaço para mais nada.

Na data em que estas linhas estão sendo escritas, o presidente da Câmara dos Deputados acaba de aceitar um pedido de impeachment contra a presidente da República. Sinal de que um longo debate se avizinha, um debate que vai mobilizar políticos de todos os credos – e que será um debate necessário, pois sem ele (ao lado de outras ações, que estão em andamento no âmbito do Judiciário) não será possível depurar a política brasileira.

O problema é que, enquanto se discute e se investiga quem rouba mais, quem rouba menos, quem pagou quem e onde foi parar o dinheiro, o país fica desgovernado, e o governo não faz (e não fará, no futuro próximo) outra coisa que não seja se defender de acusações diretas disto e daquilo e afirmar sua surpresa diante de fatos (pelos quais ele até pode não ser o responsável) que comprometem sua credibilidade de forma devastadora, como os que resultaram na prisão do senador Delcídio Amaral.

Sem governo, a economia perde o rumo, os empreendedores perdem o chão, os trabalhadores perdem o emprego, as crianças perdem o futuro, as famílias perdem a esperança. Esta frase não é um ataque ao atual governo (federal), mas um simples diagnóstico que caberia em qualquer situação de aguda crise política como a que o Brasil está vivendo.

Política e economia, economia e política, têm uma interdependência que não precisa ser provada – todos nós vemos e vivemos sua existência. Neste momento, porém, a política monopoliza as atenções da nação. Resta aos que produzem, aos que trabalham, aos que empreendem, manter o ânimo e até renová-lo, para que o Brasil não pare e construa um futuro para seus filhos, apesar de todos os seus males. Ao mesmo tempo, estão todos convidados a participar, ativamente, pelos meios que estiverem ao seu alcance, com a influência que for possível, das importantes decisões políticas para o futuro do país que estão para ser tomadas.

Feliz 2016. Na política e na economia!

Nesta edição	
CARTAS As muitas queixas contra os políticos	6
ANO NOVO, VIDA NOVA? As previsões dos transportadores de cargas	14
BALANÇO DA FENATRAM A Caixa Econômica entra em campo	22
MINAS GERAIS Pisa, concessionário Ford, faz grande venda	26
TRÂNSITO Exame de uso de tóxicos é regulamentado	27
LANÇAMENTO Vito, o novo furgão da Mercedes	28
CARGUINHA Pelo consumo responsável	30
ESTADOS UNIDOS Intermodalidade viabiliza sobrevida da ferrovia	32
PASSATEMPO	34



DIRETORA RESPONSÁVEL: Dilene Antonucci. EDIÇÃO: Dilene Antonucci (M12023), Chico Amaro e Nelson Bortolin. DIRETOR DE ARTE: Ary José Concatto. ATENDIMENTO AO CLIENTE: Mariana Antonucci e Carlos A. Correa. REVISÃO: Jackson Liasch. CORRESPONDENTES: Ralfo Furtado (SP) e Luciano Pereira (MG). PROJETOS ESPECIAIS: Zeneide Teixeira. WEBMASTER: Faticulo Andreo Monteiro. Uma publicação da Ampla Editora Antonucci&Antonucci S/S Ltda-ME. CNPJ 80.930.530/0001-78. Av. Maringá, 813, sala 503, Londrina (PR). CEP 86060-000. Fone/fax (43) 3327-1622 - www.cargapesada.com.br - E-mail: redacao@cargapesada.com.br. Circulação: Dezembro de 2015 / Janeiro de 2016 - Ano XXXII - Edição n° 183



SIGA-NOS NO FACEBOOK!

Em 2016, o nosso maior desejo é que você realize os seus.



A prova disso, é tudo que fazemos, pensando nas suas operações de transporte, em tudo que precisa para alcançar os seus objetivos. Em 2016, esperamos que você sonhe cada vez mais alto e que alcance estes sonhos, pois são eles que alimentam a nossa tecnologia.

Que este natal e todo o próximo ano seja repleto de conquistas, e se depender de nós, estaremos sempre juntos de você.



Governo e política



A vontade de desabafar é grande, então os nossos leitores encontram espaço aqui: ninguém está satisfeito com a situação política do País. Quatro de nossos leitores expressam suas decepções e suas angústias nas cartas e mensagens que você vai ler abaixo. A vida de todos os estradeiros está cada vez mais difícil, como qualquer um pode ver, e a turma do volante nota que a turma que deveria dar solução aos problemas está numa inércia danada. Confira as opiniões, sobre este e outros temas, nestas páginas onde a voz que manda, única e cristalina, é a do leitor.

Tem que poder pernoitar

Quero falar dos pedágios caríssimos que pagamos e denunciar que nas praças de pedágio somente existe apoio para carros. Quando o cargueiro estaciona, já vem alguém e diz: "Não pode parar aqui, é área de segurança". Então eu penso: segurança é o que nós precisamos, mas se não pode parar, o que vamos fazer? Pagamos tão caro... Viajo para o Paraguai, Argentina, Chile, todos permitem pernoitar na praça de pedágio, mas no Brasil é diferente, não pode. Será que somos bandidos? Estou na profissão desde 1981 e isso me deixa triste.

Ponciano Colmann
Foz do Iguaçu (PR)

Pedágios

Visão da nossa realidade

Começar por onde? Vejamos: nossas estradas têm pedágio. São ótimas, mas caras demais. E onde não tem pedágio, tem buracos. E o nosso governo só olha para o umbigo dele. Aumenta o combustível, aumenta o pedágio, só pensa em aumentos às custas do povo para pagar suas dívidas, que não fomos nós que fizemos. Mas foram vocês que votaram

Política

nela, agora temos que aguentar. Mas chega de falar de coisas ruins, vamos falar das coisas boas. Vejamos... ?????? ... Puxa, quantas coisas boas, né? Até a próxima eleição.

Marco Aurélio Gajardoni – Jaguapitã (PR)





CONE SUL
TREINAMENTOS EM TRÂNSITO E TRANSPORTE

cursos

- ✓ MOPP
- ✓ Transporte Coletivo de Passageiros
- ✓ Transporte Escolar
- ✓ Transporte de Emergência
- ✓ Carga Indivisível
- ✓ Direção Defensiva

Curitiba - PR
(41) 3039-0053
Paranaguá - PR
(41) 3423-3128
Castro - PR
(42) 3233-7044
www.conesultreinamentos.com.br



Inovação em cada detalhe.
É isso que faz todo consumidor Mercedes-Benz ter um brilho diferente no olhar.

Há 128 anos, a inovação na Mercedes-Benz vai muito além do que você pode ver. Ou imaginar.

Nem a presidente respeita

Estou há 25 anos na rodovia brasileira. Eu nunca tinha visto tanta dificuldade para viajar. Estou assustado com tudo que tem de taxa, pedágio, estacionamento, combustível muito caro... Estou quase parando, porque hoje o caminhoneiro é um lixo, ninguém mais respeita. Nem a própria presidente da República reconhece o valor do caminhoneiro. Sou pai de 10 filhos e não desejo essa profissão para eles nem para ninguém.

Esaras Domingues – S. J. dos Pinhais (PR)

Merecemos mais atenção

É preciso melhorar as estradas brasileiras e ter mais segurança nas rodovias. Nós, caminhoneiros, deveríamos ser tratados com mais atenção, com fretes melhores e menos horas trabalhadas. Nós é que transportamos o progresso do Brasil. Precisamos não apenas de melhor condição de trabalho, mas também de salário digno. Não vamos deixar esposa e filho em casa para ganhar pouco ou arriscar nossa vida por nada. Nós merecemos a atenção de todos os brasileiros.

Mayko J. dos Santos – Boa Esperança (MG)

Tempo para a família

Meu dia a dia é transportar carga química no caminhão-tanque da Bahia para São Paulo. Faço uma viagem por semana. Tenho ficado pouco tempo com minha família. Sou casado há 18 anos, tenho dois filhos e uma esposa maravilhosa que



entende a minha profissão. Mas, para falar a verdade, pretendo mudar de profissão para ficar mais tempo com a família. Nós, caminhoneiros, temos sofrido muita perseguição de ladrões, policiais rodoviários, do governo, do pedágio...

Leandro da Silva Pereira – Salvador (BA)

Empurrando com a barriga

Faço pequenas viagens dentro de São Paulo e para o interior, com um Volks 14140 ano 88, mas ele está inteirão, o patrão gosta que os caminhões andem em ordem. Sou motorista desde 1989 e gosto do que faço, mas ultimamente o negócio não está fácil. Já tentei virar autônomo mas não deu certo, quase tive de pagar para trabalhar. Então estou aí, de empregado. Apesar de não ganhar muito, a gente vai empurrando com a barriga. Quando consigo uma revista de vocês fico empolgado, porque gosto de ver as novidades do mundo rodoviário.

Edmilson Ap. Canalli – S. Paulo (SP)

Nossos brindes desta edição tiveram os seguintes ganhadores: **Ponciano Colmann, de Foz do Iguaçu (PR)**, ganhou um kit da TruckPad composto por um boné, uma camiseta e um CD da Sula Miranda. E **Edmilson Aparecido Canalli, de S. Paulo (SP)**, receberá em casa, gratuitamente, por um ano, todas as edições da nossa revista *Carga Pesada*. Mande suas notícias e opiniões para nós, preenchendo o cartão-resposta que acompanha esta edição, e concorra você também. Até a próxima!

Sorteio



O melhor consórcio, o melhor caminhão e 3 chances de ganhar.

Na promoção Dreamline III você concorre ao sorteio de 3 Caminhões R 440 6x2 Highline Streamline com Opticruise.

Créditos a partir de R\$ 411.500,00.

Aproveite. São apenas 300 cotas e você tem 3 chances de ganhar!

Para saber mais, procure a Concessionária Scania da sua região. Consulte o regulamento completo da promoção no site: www.consorcioscania.com.br

Certificado de Autorização SEAE/MF nº 06/0450/2015. Imagens meramente ilustrativas - Distribuição Gratuita - Promoção válida de 12/11/2015 a 04/11/2016 ou até o final das 300 cotas. Data do sorteio: 10/11/2016.



Não escolha uma boa opção, escolha a melhor!



ATZ Pneus
Recapadora

VIPAL
REDE AUTORIZADA

Curitiba: Rod. BR 116 - km 114 - nº 26.640
Campo do Santana - curitiba@atzpneus.com.br
Fone: (41) 3265-1012

Ponta Grossa: Av. Sen. Flávio
Carvalho Guimarães, nº 1130 - Boa vista
(42)3028-3797 - vinicius@atzpneus.com.br

Cambé: Rod. Mello Peixoto, BR - 369,
km 166, nº 9150 - Jardim Santa Adelaide
(43)3253-1965 - cambe@atzpneus.com.br



Rua José Félix de Oliveira, 630
CEP 06708-415 - Cotia - São Paulo
SAC 0800 557900
Deficientes Auditivos 0800 7717917
Ouvidoria 0800 7711850
www.consorcioscania.com.br

[facebook.com/ConsortioScania](https://www.facebook.com/ConsortioScania)



www.cargapesada.com.br

Galinha não nada como pato

[ANTT publica planilha para cálculo de frete, notícia de 25 de setembro no site] Muita teoria sem embasamento prático. É a velha burocracia de gabinete, que não condiz com a prática. Ao invés de fornecer um suporte para facilitar, só complicaram. É a galinha querendo ensinar o pato a nadar.

Altair Vanin

A lei deve ser bem aplicada

[Justiça manda PRF parar de restringir 8x2, notícia de 28 de agosto no site] Finalmente a PRF tem de sentir que está também sob leis e não pode fazer o que bem entende! A absurda cobrança de pneus com mesmo desenho e formato nos eixos traseiros é incorreta, pois a lei estabelece que pneus iguais em desenho ou formato devem ser aplicados nos eixos direcionais de carros e caminhões e alguns poucos policiais estão multando! O que mais impressiona é que muitos carros e pick-ups passam em desacordo com a lei, mas a cobrança só se faz com os caminhoneiros que estão lutando para ganhar seu ganha-pão! É certo fiscalizar, mas deve ser a todos e não somente a caminhões!

Zé Cucca

Lista suja, uma injustiça

Mais do que ninguém, estou esperando que a Justiça fique do nosso lado e acabe com as listas sujas que impedem os caminhoneiros com nome no Serasa de conseguir emprego. Eu estou sendo muito prejudicado. Já faz 11 meses que não consigo emprego de motorista por causa do meu nome constar no Serasa. As gerenciadoras de carga não aprovam meu cadastro, mas tenho



todos os requisitos para trabalhar: curso MOPP, curso coletivo de passageiros, direção defensiva, CNH A/E, faço entrevistas, exames práticos, mas quando consultam meu nome sou reprovado. Já não sei o que fazer. Minhas dívidas estão aumentando e não consigo pagar porque estou desempregado.

José Carlos Parochi

Uma decisão contra as listas

[TST proíbe cadastro com restrição a motoristas, notícia de 18 de novembro no site] Sábia, humanitária e principalmente honrosa a decisão da Respeitável Doutora Juíza (da 2ª Vara do Trabalho de Uruguaiana – RS), bem como a manutenção de sua decisão pelo Digno Ministro Alberto Bresciani (do Tribunal Superior do Trabalho), negando o pedido da Bradesco Auto RE/Companhia de Seguros. Demonstraram que temos ainda pessoas capazes de não recuar a favor dos poderosos, com coragem de fazer de suas valiosas atribuições como defensores dos direitos constitucionais, fazer valer o direito das pessoas que necessi-

tam de tão valioso auxílio jurisdicional. Tenho certeza que todos os profissionais da estrada e as demais categorias que sofrem no dia a dia gostariam de lhes agradecer pessoalmente.

Ludson Chagas

Como governar desse jeito?

[Caminhoneiros vão para a greve, mas não querem negociar com o governo, notícia de 5 de novembro no site] Não penso que a solução seja tirar a Dilma, penso que já passou a hora para que ela tome uma atitude firme e decisiva, mas aí surgirá um problema, principalmente se ela realmente quiser governar o País. Ela só conseguirá mudar a situação se excluir da plataforma de governo o próprio PT desmoralizado e principalmente o PMDB – esse, sim, é o câncer deste País. Outro problema grave: não temos um político em quem confiar e, na sociedade, quem se habilitaria a nos representar? Pensem nisso e na hora de votar deixem a paixão de lado e explorem a razão.

Egon Luiz Martins

TRUCKPAD

Amigo Caminhoneiro

Não desperdice mais **TEMPO** e **COMBUSTÍVEL** procurando por fretes
Sua próxima **CARGA** está no **TRUCKPAD** - direto no seu celular!

O Aplicativo que Conecta
o Caminhoneiro à Carga



1º PASSO

Acesse a Play Store e instale o aplicativo TruckPad gratuitamente no seu celular



2º PASSO

Faça seu cadastro, do seu caminhão e informe suas preferências de rota



3º PASSO

PRONTO! Encontre as cargas mais próximas, onde você estiver

Aplicativo disponível para



Instale o aplicativo **TRUCKPAD** e receba ofertas de cargas **DIRETO** no seu smartphone



AGILIDADE E RAPIDEZ

Você recebe uma notificação no seu celular com ofertas de carga, próxima da sua localização. Com apenas um toque você negocia o frete.



SEGURANÇA

Seus dados são armazenados em um ambiente seguro e a negociação do frete é feita diretamente com a empresa ofertante da carga.



ECONOMIA

- Ganhe tempo e não gaste combustível em busca por cargas.
- Saiba antecipadamente o custo da pedágio e diesel para cada rota.



LOGÍSTICA LUCRATIVA

O TruckPad te ajuda a planejar sua volta com o caminhão cheio. Nosso sistema acompanha sua rota e te envia as melhores ofertas de carga.

Para saber mais, fale com a gente

contato@truckpad.com.br
www.TruckPad.com.br

WhatsApp
(11) 99891-1122

facebook.com/TruckPad

Oferecimento

Caminhões e Ônibus



Novo Volkswagen Delivery 13.160.
Ágil, versátil e com a maior capacidade
de carga da categoria.

Uma marca da MAN Latin America.
www.man-la.com



Fácil de
COMPRAR

Fácil de
MANTER

Fácil de
REVENDER

 Todos juntos fazem um trânsito melhor.
Imagens meramente ilustrativas

FÁCIL DE COMPRAR:
melhor avaliação do seu usado e condições especiais.

FÁCIL DE MANTER:
eficiência e qualidade do pós-venda, melhores valores de manutenção e ampla Rede de Concessionárias.

FÁCIL DE REVENDER:
tradição e força da marca líder de mercado.

SOB MEDIDA:
Linha de Caminhões Volkswagen, modelos que vão de 5 a 63 toneladas para atender a qualquer necessidade de carga.

- Conforto de carro de passeio
- PBT de 13.200 kg, maior carga útil do segmento
- Versão 6x2 original de fábrica
- Atende à legislação VUC*
- Robustez e durabilidade na operação
- Sob medida para diversas aplicações
- Cabine ampla, ergonômica e confortável

*VUC - Veículos Urbanos de Carga com características técnicas apropriadas para carga e descarga de materiais em áreas urbanas, nos termos da legislação vigente.



**Caminhões
sob medida.**

Que venha 2016!

Transportadores de grãos acreditam que as coisas vão melhorar, mas os de outros segmentos não estão tão otimistas

Nelson Bortolin

Em 20 de novembro, o Boletim Focus, do Banco Central, previa que o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, depois de uma queda estimada em 3,15% em 2015, vai continuar encolhendo em 2016, só que o prejuízo será menor – previsão de 2,01%. Ou seja, a crise econômica em que o País se meteu ainda vai perdurar por muitos meses, na visão do próprio governo.

Isso é sinal de que o cenário para o

transporte rodoviário de carga também será de mais um ano de muita dificuldade. Mas há quem esteja otimista, pelo menos o pessoal do segmento de grãos.

Os empresários que atuam nesta área acham que a oferta de caminhões na safra 2015/16 será menor que na anterior. Razão principal: as vendas de caminhões novos diminuíram quase 50% em 2015. Além disso, muitas empresas faliram, muitos veículos foram apreendidos pelos bancos devido à falta de pagamento e muita gente abandonou a atividade do transporte rodoviário.

Já a necessidade de transporte será maior. Em novembro passado, a Conab previa que o Brasil vai colher 102,8 milhões de toneladas só de soja – 6,8% a mais que na safra anterior.

Com mais grãos no campo e menos caminhões nas estradas, os empresários calculam que o frete só pode melhorar. “Já estamos com falta de frota. O frete está melhor hoje (25 de novembro)”, contou o empresário Dirceu Capeleto, da Transportadora Bergamaschi, de Rondonópolis (MT).

Essa informação é confirmada pelo levantamento periódico do Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (IMEA). De 8 de outubro para 19 de novembro, o frete de Campo Verde para Paranaguá havia passado de R\$ 205,50 para R\$ 223,75 a tonelada. De Sorriso a Santos, tinha subido de R\$ 291,75 para R\$ 315. E de Rondonópolis a Maringá, de R\$ 133 a R\$ 145.

“Não houve reposição da frota. Tem muito bitrenzinho parado. Tem 6x2 que saiu para outro tipo de transporte. Milhares. Os rodotrens de 25 metros não descarregam em muitos lugares. O bitrenção transformado não roda em São Paulo”, explica Capeleto.

Para ele, a relação de poder entre embarcadores e transportadores se inverteu. “Nos últimos anos, o embarcador perguntava: ‘O que você tem para me oferecer além do frete?’ Agora nós é que perguntamos o que o embarcador tem para nos oferecer além da carga.”

Capeleto lembra que a produção de uma safra muito grande sempre exige o transporte de grandes volumes de outros produtos, necessários para a obtenção desse resultado no campo. “São milhões de toneladas de insumos, defensivos e combustíveis para gerar essa produção maior”, ressalta.

Apesar dessas razões para otimismo, o empresário diz que a safra “não será uma maravilha” para o transporte. “O setor está descapitalizado, endividado, desmotivado, e foi estrangulado pelos embarcadores. Mas a situação vai ficar menos ruim. Estamos

saindo da linha do prejuízo”, declara. A Bergamaschi, na verdade, vem procurando diversificar sua atividade. Os grãos chegaram a representar 60% das cargas da empresa; hoje, são 40%. “Continuo nessa linha. O transporte graneleiro é difícil demais.”

O diretor executivo da Associação dos Transportadores de Mato Grosso (ATC), Miguel Mendes, concorda com o diagnóstico de Capeleto. “Muitos caminhoneiros autônomos, pequenas, médias e grandes empresas deixaram o transporte de cargas. A crise já vem do segundo semestre de 2014. Por isso, para esta safra, acreditamos num melhor equilíbrio entre oferta e procura, e os fretes vão subir”, afirma.

Ele contou que os embarcadores estavam procurando acertar preços para a safra no final de novembro, mas poucos transportadores estavam fechando negócio. “Há uma grande expectativa de reação do frete”, justifica.

Outro que acredita que 2016 será um ano melhor é Cláudio Adamuccio, presidente do G10, de Maringá, maior grupo graneleiro do País. Segundo ele,

nos últimos meses de 2015, a situação já melhorou, devido à disparada do dólar e à vantagem que o câmbio trouxe para o agronegócio. “O segundo semestre de 2015 está melhor que 2014. E 2016 será melhor ainda”, afirma.

Só encontramos uma voz discordante nesse meio: a do superintendente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Maringá (Setcamar) e vice-presidente extraordinário para o Agronegócio da NTC&Logística, Geasi Oliveira de Souza.

Para ele, haverá caminhão sobrando para o transporte da safra. “Os veículos das empresas que fecharam foram absorvidos pelo mercado”, afirma. Na opinião de Geasi, os caminhoneiros que não conseguiram arcar com os financiamentos foram trabalhar de empregados para empresas de transporte de grãos que adquiriram seus caminhões. E a queda nas vendas de veículos novos em 2015 terá pouco impacto, pois o mercado se manteve aquecido por muitos anos seguidos. “Além disso, as despesas com os insumos que compõem o frete estão subindo dia após dia e o frete não acompanha.”

Geasi diz que a safra será parecida com a de 2014/15. “Nos primeiros 45 dias, vai ser aquela loucura, todo o mundo precisando de caminhão, e o frete vai reagir. Depois volta a ficar ruim pelo resto do ano.”



Maioria só acredita em melhoras em 2017

O otimismo da maioria dos transportadores de grãos não se estende a outros segmentos. Pesquisa da Confederação Nacional de Transportes (CNT) divulgada em novembro mostra que 50,8% dos transportadores entrevistados esperam perceber a retomada do crescimento econômico somente em 2017, 18,9% em 2018, e 13% a partir de 2019.

O ex-presidente da NTC&Logística e atual conselheiro da entidade, Geraldo Vianna, acredita em melhoras somente para meados de 2017. Até lá, segundo ele, as coisas ainda vão piorar. O transporte rodoviário de carga está “fortemente endividado” e continua com muito mais caminhões do que o necessário. “Não há como o transporte da safra de grãos salvar todo o TRC.”

A crise tem um impacto muito grande no transporte devido ao que Vianna chama de “bolha rodoviária”. Para segurar a economia brasileira após a turbulência internacional de 2008, o governo incentivou a indústria automobilística. Os juros do BNDES para a compra de caminhões

Geraldo Vianna e a oportunidade perdida:

“Fabricaram caminhões como pão quente e não fizemos a renovação de frota, que continua à espera”



chegaram a ficar negativos. “Nós alertávamos que ia haver uma inundação de caminhões e defendíamos um programa de incentivo à compra de caminhões novos dentro de uma política de renovação da frota e não de ampliação”, alega.

O governo não lhe deu ouvidos. “A indústria estava vendendo caminhão como pão quente. O programa de incentivo não foi feito para atender a necessidade do transporte, mas para atender a indústria automotiva e garantir emprego aos metalúrgicos.”

Mas por que o TRC não viu a luz amarela acender? – questionou a reportagem. “Por causa da euforia. O Brasil estava crescendo muito. Dizia-se que se



tornaria a quarta economia do mundo. O discurso era de que precisávamos nos preparar para atender à demanda de um crescimento muito grande”, disse Vianna. “Tinha gente que nem precisava de caminhão, mas comprou para aproveitar a oportunidade. Foi um exagero”, considera.

Vianna diz que sempre foi otimista – e continua sendo. “Sou otimista em relação ao futuro de longo prazo, mas, em relação ao período de até dois anos,

temos de ficar com os dois pés atrás”, declara. Ele deixa claro que se trata de uma visão pessoal e não da entidade que representa.

O presidente eleito do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo (Setcesp) e diretor de Desenvolvimento e Novos Negócios do Grupo Braspress, Tayguara Helou, concorda com Geraldo Vianna: início de recuperação, só em 2017.

Helou ressalta que, apesar de uma

retração menor do PIB em 2016, a situação das empresas do TRC estará muito difícil. “Uma coisa é encarar uma retração de mais de 3% (em 2015), com o fôlego ganho nos anos anteriores.

Em 2016, teremos menor capacidade, porque estaremos vindo de um ano muito ruim. Mas será o fundo do poço, depois melhora”, justifica.

O cenário político do País, na opinião do empresário, tem travado a economia. Ele diz ter esperança de que, em 2017, a Operação Lava Jato tenha sido concluída, porque “ela impede muita coisa”. Helou acredita que 2015 ficará marcado como o ano da virada do Brasil para um “País de instituições sérias”. “Tivemos um senador preso, um banqueiro preso, o dono de uma das maiores empresas de construção preso”, lembrou, referindo-se ao senador Delcídio Amaral (PT/MS), ao dono do Banco BTG Pactual, André Esteves, e ao presidente da Odebrecht, Marcelo Odebrecht. “A impunidade começa a ser combatida de fato no Brasil.”

Já o diretor da Mira Transporte, Roberto Mira Jr., traz uma voz otimista para 2016. “Acredito que o segundo semestre do ano será melhor”, declara. Para ele, 2015 foi o ano do aperto e do acerto. “O mercado onde atuamos teve uma queda na ordem de 25% e nós tivemos uma queda de 12%.” A empresa reduziu custos fixos e variáveis, num processo ainda não concluído.

Independentemente da duração da crise, o empresário, que é vice-presidente eleito do Setcesp e vice-presidente de Assuntos Trabalhistas da NTC&Logística, informa que fazer parcerias com outras empresas para atender todo o território nacional tornou-se uma tendência das transportadoras brasileiras. As parcerias incluem a utilização de uma mesma estrutura administrativa e poderão levar a fusões. “O mercado do transporte ro-

Como você acha que 2016 vai ser?

Mauro Cipriano da Silva, diretor da Truckmaster – Treinamento e Desenvolvimento Humano, de Cascavel (PR) Estou convencido de que o modal rodoviário vai ter que sofrer mudanças radicais na sua estrutura, principalmente em questão de valores de frete, salário de motoristas, entre outros. Se isso não acontecer, o Brasil vai sofrer um choque muito grande, pois tanto os motoristas como os frotistas não estão suportando mais os altos custos.



Diógenes França, caminhoneiro autônomo de Saquarema (RJ) Como muitos, espero mudanças na política brasileira, que está um verdadeiro bordel. Está difícil encontrar políticos honestos. Vivo ansioso por um Brasil melhor. Tolerância zero para o governo.

Como você acha que 2016 vai ser?

Raimundo Silva, diretor da Aliança Mudanças e Transportes, de Belo Horizonte



2016 pode ser pior que 2015, porque nossos governantes estão plantando somente coisas ruins. Assim não tem como colher coisa melhor. Mas somos brasileiros e não desistimos nunca. Temos que ter fé que Deus mudará o rumo desta nação.

Joselito Torio Nhimi

Estamos aqui na fábrica da Grandene em Sobral. Somos 16 motoristas respondendo esta pergunta. Todos acham que 2016 vai ser pior que 2015. Motivo: dólar alto, só exportação, mercado interno sem comercialização. Com isso, teremos pouco transporte.

Sônia Regina Branco, coordenadora do Movimento União Brasil Caminhoneiro (MUBC), no Porto de Santos Pelo andar da carruagem, teremos um 2016 bem difícil. O setor não cresce, as importações diminuíram muito por conta da alta do dólar. E existe essa situação de roubo de governo. Estou até com vergonha de ser brasileira.

doviário de carga tende a ficar para grandes empresas nacionais. As pequenas irão trabalhar para as grandes”, afirma.

A união de empresas nacionais, de acordo com ele, é necessária para fazer frente à compra de grandes transportadoras por multinacionais, como foi o caso da Atlas pela Femsa e da TNT pela FedEx. Para garantir a cobertura do País, a Mira já encontrou parceiros no Norte e Sul/Sudeste e está em vias de obter um no Nordeste.

Mira Jr. afirma que, em muitas operações, é necessário terceirizar o serviço. Ele conta que a Mira não pretende ampliar a frota, mas irá renovar. “Onde



Roberto Mira Jr. (esq.): tendência é os pequenos trabalharem para os grandes; Geasi Oliveira de Souza, do Setcamar: transporte de grãos só traz ânimo no início da safra

valer a pena, vou botar caminhão com o menor custo possível. Onde não valer, vou terceirizar”, explica.

O presidente mais jovem do Setcesp



Tayguara Helou toma posse como presidente do Setcesp no dia 1º de janeiro. Filho do ex-presidente da entidade Urubatan Helou, ele diz estar muito motivado com a nova função. “Acho que é nos momentos complicados que a gente consegue conquistar grandes bandeiras. Gosto de desafios.”

Tayguara Helou diz ter notado “grande expectativa” dos empresários em relação a sua posse. “Isso é bom porque sei que posso contar com a ajuda de todos.” Ele afirma ser pioneiro em vários aspectos. “Sou o presidente mais novo da história do sindicato (35 anos), o primeiro que vem do ComJovem (comissão de jovens empresários do setor de transporte) e o primeiro presidente filho de presidente. E também sou o primeiro presidente surfista...”, afirma, rindo. Ele surfa todo final de semana no litoral Norte paulista e costuma viajar ao Havaí. “Estou sempre indo atrás da onda dos sonhos.” Pois que realize os sonhos do transporte, então!

NESTE NATAL, O CONSÓRCIO DAF GARANTE SATISFAÇÃO EM DOBRO: VOCÊ CONQUISTA O SEU CAMINHÃO E UMA VIAGEM PARA A HOLANDA.

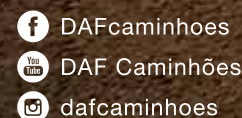
Agora, além de facilitar a conquista do seu novo caminhão, a DAF leva você para uma viagem inesquecível. **Não é um concurso, basta fechar o consórcio e começar a se planejar.**

Visite a Concessionária DAF mais perto de você para saber mais detalhes ou acesse dafcaminhoes.com.br

DAF é outra categoria.



Cinto de segurança salva vidas.



CONSÓRCIO NACIONAL DAF

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAFCAMINHOES.COM.BR

DAF
CONSÓRCIO NACIONAL

Promoção válida para o Grupo 547. Consulte o regulamento em nosso site dafcaminhoes.com.br

Cresce a procura pelo consórcio

Não são poucos os empresários que estão direcionando seus investimentos em renovação de frota para a modalidade de consórcio, que permite o parcelamento do bem em até 100 meses, sem juros e com o pagamento de uma taxa de administração que pode ser diluída ao longo de todo o contrato.

Esta é a visão de gente como Aparecido Salmo Mandacari, de Rio Verde (GO). “Com as taxas de juros que os bancos estão cobrando, o menos oneroso para a empresa é mesmo o consórcio”, diz ele.

Com 35 anos de experiência no ramo e uma frota de 90 caminhões, uma das vantagens que o proprietário da Transportadora Mandacari destaca é a possibilidade de negociar o caminhão usado dado como lance para pegar um novo. Trata-se de uma solução estimulada pelo Consórcio Scania: ao ser contemplada, a transportadora fica com o veículo novo e repassa o consórcio para continuar sendo pago por um motorista agregado, em troca de um caminhão usado. Assim, o agregado também consegue adquirir um caminhão melhor com crédito barato.

“Nós optamos pelo consórcio há 20 anos, nunca deixamos de ter. Agora, com esta situação da economia, mais do que nunca, nossa intenção é renovar a frota somente com consórcio”, afirma o empresário, que transporta grãos, fertilizantes, óleo, farelo e açúcar.

Outro atrativo são as viagens propor-

cionadas pelas administradoras e que Aparecido aproveita há mais de cinco anos: “É uma viagem em família com um grupo de viajantes do mesmo ramo. Com isso, num ambiente agradável e de lazer, a gente aproveita para trocar informações sobre negócios”.

CRESCENDO NA CRISE – Outro defensor do consórcio como alternativa ao financiamento é Leandro Lamônica, da Lamônica Logística, de Simões Filho (BA).

Na visão dele, o peso da taxa de administração não se compara ao valor dos juros de um financiamento comum, ainda mais quando o pagamento da taxa é distribuído por todo o período de amortização da cota: “Quando você dilui a taxa de administração, o negócio



Aparecido da Mandacari: possibilidade de negociar o caminhão usado como lance para pegar um novo



Os irmãos Leandro e Rodrigo da Lamônica Logística: negócio atrativo

torna-se bastante atrativo”.

Apesar da alardeada crise econômica, Lamônica tem planos de continuar investindo. “Vamos registrar um pequeno crescimento este ano e esperamos que continue assim em 2016.” Um dos principais clientes da empresa está expandindo atividades “e a gente vai no embalo”, acrescenta.

A Lamônica atua no segmento de carga seca em carreta-baú de alumínio e sider. “A crise econômica tirou do mercado as transportadoras que estavam endividadas e mal-estruturadas. Não foi o nosso caso. Nossa estratégia é ocupar o espaço que elas deixaram”, completa.

“Bastam 80 mil caminhões novos por ano”



Gercy de Moura Braatz Muzel, gerente Comercial da Mais Transporte, de Itavepa (SP)

Em termos de volume de safra agrícola, temos boas perspectivas. Quanto a valores de fretes, acredito em constantes oscilações. Mas, a falta de caminhões poderá trazer melhoras para os fretes. O que o transportador vai ter de fazer é controlar ao máximo as despesas e obter o máximo de produtividade em 2016.



Em 2016, o mercado de caminhões novos no Brasil deve ficar no máximo do mesmo tamanho de 2015, algo em torno de 75 mil emplacamentos – pouco mais da metade dos 137 mil veículos vendidos em 2014. A previsão é de Cláudio Adamuccio, presidente do Grupo G10, de Maringá. Segundo ele, para a venda de caminhões voltar ao nível de 2014, os juros para financiamento não podem ser maiores que 10% ao ano.

A expectativa do mercado é de que os juros do BNDES serão bem salgados. Acredita-se que a única modalidade que o banco vai liberar é o Finame TJLP, pós-fixado, cujos juros variam durante o contrato conforme a taxa de longo prazo. Hoje, TJLP mais spread bancário resultam numa taxa de cerca de 14,5% ao ano.

De acordo com Adamuccio, uma empresa de transporte rodoviário de cargas, “quando bem gerida”, tem resultado de 8%. Por isso, não pode pagar taxas maiores que 10% ao ano. “Se os

juros do Finame chegarem a 18%, como andam dizendo, as vendas de caminhões podem cair ainda mais”, estima.

O ex-presidente da NTC&Logística e atual conselheiro da entidade, Geraldo Vianna, também acha que “as perspectivas de reaquecimento do mercado de caminhões são muito remotas”. Segundo ele, o problema não está nas taxas de financiamento. “Enquanto o Brasil não voltar a crescer, não haverá retomada das vendas de caminhões”, na opinião de Vianna. “Primeiro, porque o transportador está endividado. E quem tem dinheiro e crédito não tem motivos para comprar”, diz, ressaltando que a demanda de carga está menor que a oferta de caminhões.

O representante da NTC&Logística cunhou a expressão “bolha rodoviária” para se referir ao processo de produção e venda “exagerada” de caminhões nos últimos anos. “O governo quis agradar a indústria automotiva e manter os empregos dos metalúr-

gicos e exagerou nos incentivos”, na opinião dele. “Saímos de 80 mil caminhões por ano para mais de 150 mil, num prazo de apenas cinco anos. Então, não é que as vendas tenham caído em 2015: elas estão apenas voltando ao normal.” De acordo com Vianna, o transporte rodoviário de cargas não precisa de mais de “70 ou 80 mil” caminhões novos por ano no Brasil.

Caixa vai financiar compra de implementos

A exemplo do que tinha feito em agosto com a Anfaeva, a Caixa Econômica Federal assinou convênio, na Fenatran, com a Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir), para financiar aquisições de equipamentos por clientes desses fabricantes e ainda abrir créditos para outros fins para os clientes.

A Caixa está operando com o Finame, do BNDES, que financia cerca de 70% do valor dos implementos com taxas pós-fixadas, e para os outros 30% oferece diversas linhas de crédito, de forma que, graças ao convênio, é possível financiar totalmente o bem adquirido.

Além disso, a Caixa oferece a possibilidade de financiar o 13º salário dos empregados da empresa proponente, na mesma operação complementar de financiamento. Também existe uma linha de crédito específica para capital de giro.

A presidente da Caixa Econômica Federal, Miriam Belchior, informou que o programa do banco voltado para o financiamento da atividade de transporte dispõe de R\$ 500 milhões: “Podemos chegar a R\$ 1 bilhão ou mais, dependendo do ânimo do mercado”.

“Com as taxas impagáveis dos bancos privados, bancos públicos como a Caixa e o Banco do Brasil terão um vazio a preencher”, disse Alcides Braga, presidente da Anfir. “Se os juros não ultrapassarem 12% ao ano, o mercado de implementos voltará a crescer”, opinou.

BALANÇO - Quase 40 fabricantes de implementos estiveram na Fenatran e ficaram satisfeitos com os resultados.



Quase 40 fabricantes de implementos participaram da Fenatran

O balanço divulgado pela Anfir estimou em 5.700 o volume de negócios encaminhados na feira, um ótimo resultado, considerando que o setor deve fechar o ano com 30 mil unidades vendidas e com a perspectiva deste mesmo volume para 2016.

Volvo e DAF, as duas únicas montadoras de caminhões presentes no evento, ambas com sede no Paraná, também não podem reclamar do resultado da feira. A DAF disse que encaminhou 550 negócios. A Volvo, que montou mais de 40 salas em seu estande de quatro mil metros quadrados, não divulgou números. Mas a Auto Sueco, concessionária

da marca para São Paulo, anunciou que vendeu 500 caminhões e que isso representava 20% dos negócios totais da marca – de quatro mil caminhões, portanto. Importante frisar que todas estas negociações ainda dependiam de viabilização de crédito ao término do evento.

Tudo somado e com o espírito de tentar salvar o difícil ano de 2015, a Fenatran deixou de ser uma feira puramente institucional para ser um ambiente de negócios. Este foi o último ano em que o evento aconteceu no Anhembi. Ele será transferido para o São Paulo Expo, na Rodovia dos Imigrantes.



O estande de quatro mil m² da Volvo: cheio de luzes e estrelas

Consórcio vira arma de vendas da DAF

Com as taxas de juros nas alturas, o consórcio voltou a ser uma forma atraente de comprar caminhões, e a DAF firmou uma parceria com a Randon Consórcios para oferecer essa alternativa a seus clientes.

O presidente da DAF, Michael Kuester, lembrou que “o consórcio é uma modalidade de venda bastante tradicional no Brasil e está apresentando expressivo crescimento ano a ano”. A parceria foi feita com a Randon Consórcios, “porque esta empresa tem muita credibilidade e é referência no segmento de transportes”, acrescentou.

O diretor comercial da DAF, Luis Antonio Gambim, disse que espera vender pelo

menos 300 cotas de consórcio até o final do ano. A exemplo de outras montadoras, o consórcio DAF oferece uma viagem para duas pessoas a seus adquirentes. O destino é a Holanda, sede da empresa.

A DAF instalou sua fábrica em Ponta Grossa (PR) há dois anos e já tem 800 caminhões rodando no Brasil. Sua rede de concessionárias soma 20 casas e vendeu 500 caminhões em 2015. A previsão da empresa é vender mil caminhões no ano que vem e dobrar sua participação no mercado, atualmente de 2,5%.

Para isso conta agora com um novo produto, apresentado na Fenatran, o caminhão



Michael Kuester e Luiz Antonio Gambim: a DAF tem muito a crescer em 2016

CF 85 com motor Paccar MX 12,9 litros, de 360 cv e 410 cv, destinado a curtas e médias distâncias, e que teve 30 negócios encaminhados na feira: “Um dos pontos fortes deste caminhão é o motor, que deve se diferenciar dos principais concorrentes que utilizam motores de nove litros. Além disso, temos uma ótima cabine e o freio-motor de 430 cv a 1.800 rpm, que permite menor desgaste dos pneus e descer uma serra sem usar o pedal de freio”, descreveu Gambim.

A DAF também acaba de nacionalizar a fabricação de motores, com investimento de R\$ 60 milhões em infraestrutura e equipamentos. Desde novembro, a produção dos motores Paccar MX de 360 cv, 410 cv, 460 cv e 510 cv é feita na unidade de Ponta Grossa.





BALANÇO DA FENATRAN

OnixSat lança rastreador com Wi-Fi

Sistema visa substituir o teclado do computador de bordo do caminhão

Eliminar o teclado do computador de bordo e facilitar a comunicação entre motorista e empresa são os objetivos do OnixSmart2 Wi-Fi, lançado pela OnixSat na Fenatran.

Denominado Novo Módulo de Conectividade, com ele no rastreador será possível substituir o teclado por um smartphone ou tablet – equipamento que a maioria das transportadoras já fornece a seus caminhoneiros.

“Este novo modelo de conectividade sem fio representa mais agilidade e liberdade na comunicação entre a central de monitoramento e o motorista”, diz Wagner Eloy, diretor de Marketing e Vendas da OnixSat. Ele ressalta que o rastreador permite integrar a comunicação entre o caminhão e o sistema da transportadora. “Não é apenas uma comunicação de texto. Para isso existe o WhatsApp.”

Outra vantagem é que, com comunicação pelo rastreador híbrido, o motorista nunca ficará sem sinal. Se não tiver sinal de celular, ele pode se comunicar pelo GPRS do computador de bordo, que tem dois chips. “Se nem assim houver comunicação



via celular, entra o satélite”, afirma Eloy.

O OnixSmart2 Wi-Fi vai otimizar o controle de jornada do motorista. Hoje, o controle se dá pelo teclado do caminhão, mas, com o Wi-Fi, o motorista não precisará estar no veículo para manusear a ferramenta. “Se estiver com o celular, ele pode marcar o começo da jornada na hora que sai de carro de uma filial para outra da empresa para buscar o caminhão”, exemplifica o diretor da OnixSat.

Eloy avaliou a quinta participação da



O estande da OnixSat na última Fenatran e o diretor Wagner Eloy: mais agilidade na comunicação entre a central de monitoramento e o motorista

empresa na Fenatran como muito positiva. “A gente percebe em números e no reconhecimento dos nossos clientes que nossas novidades realmente fazem diferença para suas operações.”

Randon leva Ecoplate 2 para furgão e sider

Seis meses após ter apresentado ao mercado o graneleiro Linha R com Ecoplate 2 nas laterais, a Randon levou para a Fenatran o semirreboque furgão Linha R e a frontal do semirreboque sider também com esta tecnologia.

O Ecoplate foi patenteado pela Randon em julho de 2005, quando foi aplicado inicialmente ao graneleiro Brasilis, e alcançou, até agora, mais de um milhão de painéis instalados em

mais de 56 mil semirreboques.

Mais leve e durável, por não conter madeira em sua composição, e 100% reciclável, o Ecoplate 2 é composto por uma placa metálica e PVC, unidos por um adesivo de alta performance e livre de solventes tóxicos. O uso do PVC no painel proporciona resistência à umidade e ao uso de produtos químicos, aumentando muito a durabilidade. A chapa metá-



O semirreboque furgão Ecoplate 2

lica externa fornece alta resistência a impactos, além de diferenciado aspecto visual.

IVECO

A MELHOR LINHA DE CAMINHÕES PARA SEU NEGÓCIO.



Imagens meramente ilustrativas. Na cidade somos todos pedestres.

Low Burrier - Sator Akashi

- A fábrica mais moderna do país.
- Presente em mais de 150 países.
- Ampla rede de concessionárias, localizadas nas principais rotas nacionais.
- O mais moderno centro de distribuição de peças da América Latina.

IVECO



www.iveco.com.br
CENTRO DE ATENÇÃO AO CLIENTE
0800 702 3443

Financie pela Iveco Capital, unidade de negócios do Banco CNH Industrial.

IVECO CAPITAL

Pisa vende oito Ford para a D'Granel

Foi uma espécie de “gol de placa”, como se diria no futebol, para encerrar o ano mais parado da década na venda de caminhões no Brasil

Luciano Alves Pereira

Ano de sufocante deserto, 2015 fecha com baixas vendas de caminhões: 75% a menos nas vendas de cavalos mecânicos, por exemplo. Nesse cenário desolador, a Pisa Caminhões (Ford), de Contagem (MG), sentiu, há poucos dias, uma boa bufada de vento.

A Pisa vendeu oito caminhões C 2842 6x2, o extrapesado da Ford, para a D'Granel Transportes e Comércio, de Belo Horizonte. Dois foram para a coligada Fertran. Mas diferente mesmo foi a totalidade do lote ter sido financiada através do consórcio Bradesco.

Conforme o supervisor de vendas da Pisa, José Ernesto Vieira, a Ford liberou um caminhão para teste, e o adquirente fez suas comparações. “O carro rodou por 45 dias nas mãos do motorista Rogério Oliveira e provou que consegue fazer boas médias de consumo”, disse Vieira. “Os números foram o argumento que definiu a operação.”

O motorista aprovou o freio-motor do Fordão, bem como seu torque. Quanto ao consumo, destacou que a relação km/litro superou a de outras marcas na frota: foi obtida a média de 2,17 km por litro de combustível no total de 9.112 quilômetros percorridos. Não se tem informação do total de percursos feitos com o caminhão vazio nem a tonelagem por viagem. Os Ford serão entregues no correr de dezembro e acoplados a carretas-basculantes da marca Rossetti, de Betim (MG).

A D'Granel é uma transportadora de grande porte. Jaci Hipólito de Moraes a constituiu em 1987 e de sua administração participam os filhos Flávio, Laura e Rodrigo, além do genro Leonardo e da nora Ana Paula.

Jaci foi um caminhoneiro que começou fornecendo materiais de construção e chegou a vender sua única casa própria para comprar mais um caminhão e poder crescer no negócio. Depois a D'Granel enveredou para os granéis sólidos, tipo concentrado de cobre, ferro-gusa, cal virgem, fertilizantes, minério de ferro, carvão coque, calcário, além do cimento. Hoje sua frota tem 400 conjuntos, mais cerca de 800 agregados, espalhados por filiais em 21 Estados.

Quanto à venda dos oito caminhões para a D'Granel, José Ernesto,



José Ernesto Vieira, supervisor de vendas: os números definiram a escolha

da Pisa, acredita que o sucesso da negociação teve a ver com seu ótimo relacionamento com Jaci Hipólito de Moraes. Ernesto era vendedor de reformas de pneus (Bandag), na década de 1980, quando conheceu Jaci: “Ele tinha apenas dois caminhões”. Na visão de Ernesto, “o prolongado relacionamento comercial evoluiu para amizade fraterna e agregou credibilidade ao profissional”. Conclusão: “O ambiente favorável serviu de moldura para o fechamento da venda”.



Exame contra drogas começa a valer em março

Saiu o regulamento do Ministério do Trabalho: de início, os testes serão obrigatórios apenas para os motoristas empregados

Nelson Bortolin

A lista é grande: Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, Conselho Federal de Medicina, Associação Nacional de Medicina do Trabalho e até o Ministério da Saúde – todos se manifestaram contra a exigência de exame toxicológico de larga detecção para motoristas profissionais. Mesmo assim, o governo não voltou atrás. Segundo a portaria 116 do Ministério do Trabalho, de 16 de novembro, o exame será obrigatório – inicialmente, só para caminhoneiros empregados – a partir de 2 de março de 2016.

A portaria diz que motoristas profissionais do transporte de passageiros e do transporte de cargas devem ser submetidos ao exame na hora da contratação e na hora da demissão. E os testes precisam ter janela de detecção para consumo de substâncias psicoativas de 90 dias anteriores, ou seja, precisam ser capazes de apontar se o profissional usou drogas nos últimos três meses.



Hoje existem apenas três laboratórios credenciados a fazer esse tipo de exame no Brasil, segundo o Denatran.

A portaria diz que é assegurado ao trabalhador o direito à contraprova e ao sigilo dos resultados dos exames. E que os exames devem testar, no mínimo, a presença de maconha e derivados; cocaína, crack e merla; opiáceos, incluindo codeína, morfina e heroína; anfetaminas e metanfetaminas; ecstasy (MDMA e MDA); anfepramona; femproporex; e mazindol.

Quanto ao exame para os caminhoneiros autônomos, o governo afirma que ele será

regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

CONTRA – O principal argumento das entidades contrárias a esse tipo de exame, que é feito a partir de fios de cabelo, é que ele não informa se o motorista está sob o efeito de drogas na hora em que está dirigindo. O médico Dirceu Rodrigues Alves Jr., diretor de Comunicação da Abramet, disse à *Carga Pesada* que a obrigatoriedade do teste foi incluída na lei para atender os interesses dos laboratórios que vão explorar esse mercado. Estima-se que a aplicação do teste vai custar de R\$ 200 a R\$ 300 por pessoa.

CARBUS

Transporte sua carga com o equipamento certo.
Transporte com produtos Carbus!
 Equipamentos leves, robustos e com o melhor custo benefício por quilômetro rodado.
 Na hora de escolher o equipamento rodoviário, escolha o certo, escolha Carbus!

Baús lonado (sider) sobre chassi ou semirreboque.

Seja um parceiro montador! Enviamos kits para todo o Brasil.

CARBUS
EQUIPAMENTOS RODOVIÁRIOS

A marca do seu implemento rodoviário.
 Central de Vendas.: (11) 2085.4944
 Rua Panambi, 771 Cumbica Guarulhos SP 07224-130
www.carbusequipamentos.com.br / Siga-nos: Facebook e Google+

Vito vai aonde outras vans não podem chegar

Furgão apresentado pela Mercedes-Benz leva 6 m³ ou 1.225 kg de carga útil, mas por fora é menor que os concorrentes e pode chegar mais perto do ponto de entrega

Ele tem 1.910 mm de altura, 5.140 mm de comprimento, 2.249 mm de largura (incluindo retrovisores) e 3.200 mm de distância entre os eixos. Estas dimensões dão ao Vito, que acaba de ser lançado pela Mercedes-Benz, seu principal diferencial: ele pode entrar em lugares com restrições de altura, como garagens subterrâneas, estacionamentos de shopping centers, hotéis, hospitais e prédios em geral. A linha tem as versões van de passageiros Vito Tourer 119 Comfort 8+1 ou Vito Tourer 119 Luxo 7+1.

“Não temos concorrentes no mesmo nível no mercado, na verdade estamos trazendo uma alternativa para entrega



de cargas e transporte de passageiros”, explicou Carlos Garcia, gerente de Vendas e Marketing de Vans da Mercedes-Benz. “Com o furgão, o transportador vai poder chegar mais próximo ao ponto de entrega da carga, sem precisar estacionar do lado de fora. Estamos mudando a dinâmica da logística de distribuição de mercadorias.”

Apesar das dimensões reduzidas, o Vito tem capacidade de levar 6 m³ ou 1.225 kg de carga útil. Por incluir itens de segurança como o Programa Eletrônico de Estabilidade – o ESP Adaptativo 9.1i –, o preço do Vito 111 CDI parte de R\$ 104.990,00 sem ar-condicionado. Com este opcional, o preço é R\$ 109.990,00.

A Mercedes-Benz apresenta o Vito como um veículo versátil, que pode circular sem restrições e pode ser dirigido por motoristas com carteira de habilitação da categoria B. “Essa é mais uma garantia de máxima rentabilidade”, destaca Garcia.

As operações de carga e descarga são práticas, pois o veículo tem portas traseiras de abertura vertical, com vão livre de 1.261 mm de altura e 1.391 mm de largura, e uma porta lateral com 1.252 mm de altura e 961 mm de largura.

A direção elétrica de série tem reduzido diâmetro de giro, que varia de 11,8

Carlos Garcia da MB: “Estamos mudando a dinâmica da logística de entrega de cargas”



Fotos: Malagrine Estúdio



metros (van) a 12,9 metros (furgão), facilitando manobras.

O furgão Vito 111 CDI é equipado com o motor turbodiesel OM 622 LA de 4 cilindros e 1,6 litro de cilindrada, que oferece 114 cv de potência a 3.800 rpm, com torque máximo de 270 Nm entre 1.500 e 2.500 rpm.

A van Vito Tourer 119 tem motor turbodiesel (gasolina e etanol) M274 de 4 cilindros e 2 litros, com 184 cv de potência a 5.500 rpm, com torque máximo de 300 Nm entre 1.250 e 4.000 rpm.

Veja o conjunto de características da versão furgão:

O preço do furgão Vito 111 CDI parte de R\$ 104.990,00 sem ar condicionado

CONFORTO E PRODUTIVIDADE

- Capacidade para dois acompanhantes do motorista
- Vidros elétricos na frente
- Piso naval no compartimento de carga
- Chave com trava central elétrica e Immobilizer
- Direção elétrica e volante com regulagem de altura e profundidade
- Rádio AM/FM com Bluetooth, entrada USB e cartão de memória SD
- Tomada de 12 V no console central
- Porta-luvas com chave
- Apoios de cabeça ajustáveis em todos os assentos
- Parede divisória no compartimento de carga
- Revestimento lateral e luz no compartimento de carga
- Painel e portas com porta-copos e porta-objetos
- Indicador de hora e temperatura exterior no painel
- Rodas de aço R16
- Ar-condicionado (opcional)
- Assistente de partida em rampa (Hill Start Assist)



SEGURANÇA

- Cinto de segurança de três pontos em todos os assentos
- Os bancos permitem a montagem de cadeiras de criança com fixações Isofix em até quatro assentos nas vans
- Programa eletrônico de estabilidade (ESP Adaptativo 9.1i®)
- Assistente de monitoramento de cansaço (Attention Assist)
- Assistente de vento lateral (Crosswind Assist)
- Airbag para motorista e acompanhantes
- Luzes de freio adaptativas

www.carguinha.com.br

Carguinha

Consumo exagerado prejudica a natureza

Final de ano é época de compras. É sempre bom ganhar presentes e dar presentes. Mas é preciso também tomar cuidado com os exageros: comprar e consumir demais pode ser prejudicial para o meio ambiente.

Pela primeira vez no Brasil, foi criada uma lei para chamar a atenção das pessoas para este assunto, uma lei que cria a Política de Educação para o Consumo Sustentável. A partir de agora, as escolas deverão mostrar a seus alunos fatos a respeito do ciclo de vida dos produtos, ensinar a ter melhores atitudes de consumo e, acima de tudo, a economizar água, energia e outros recursos naturais.

Pesquisas apontam que, se daqui a 50 anos a população mundial continuar a consumir o mesmo que consome hoje, serão necessários dois planetas iguais ao nosso para suprir tudo o que precisamos.

Como não existe outro planeta Terra, é melhor começarmos a cuidar melhor do nosso planeta.

Seis perguntas do Consumo Consciente

- 1 POR QUE COMPRAR?
- 2 O QUE COMPRAR?
- 3 COMO COMPRAR?
- 4 DE QUEM COMPRAR?
- 5 COMO USAR?
- 6 COMO DESCARTAR?

Agradecimentos: akatu.org.br

VEJA
ALGUMAS DICAS DE
ATITUDES ADEQUADAS DE
CONSUMO QUE QUALQUER
UM DE NÓS PODE E
DEVE TER

- Avalie os impactos de seu consumo. Leve em consideração o meio ambiente e a sociedade em suas escolhas.

- Consuma apenas o necessário, descobrindo suas reais necessidades.

- Reutilize produtos e embalagens. Não compre outra vez o que você pode consertar, transformar e reutilizar.

- Separe seu lixo, recicle e contribua para a economia de recursos naturais e a redução da degradação ambiental.

- Em suas escolhas de consumo, valorize as empresas em função de sua responsabilidade para com os funcionários, a sociedade e o meio ambiente.

Cuide bem das praias

Final de ano também é tempo de férias, de viajar com a família e passear.

Cuidado com o sol, tome bastante água e cuide bem das praias: não deixe lixo na areia e proteja a natureza.

Patrocínio

Realização



Caminhões
Ônibus

Carga
Pesada



O caminhão também viaja de trem nos EUA

Só a carreta, bem entendido. Assim como o contêiner. Com uma integração racional, caminhões e trens fazem sua parte num país continental que soube organizar o transporte de mercadorias

Sérgio Caldeira

Uma cena bastante comum nos Estados Unidos são centenas de composições ferroviárias apinhadas de pranchas carregadas de semirreboques. É o sistema 'piggyback'. Principalmente nos trajetos de longa distância, muitos semirreboques e reboques ou contêineres são levados sobre vagões para melhorar a produtividade tanto do transporte rodoviário quanto do ferroviário.

O serviço intermodal tem contribuído para o setor ferroviário não sucumbir nos EUA, em especial no caso dos contêineres. Em 2014, nos Estados Unidos, os caminhões movimentaram 68,8% de toda a carga doméstica, cerca de 9,96 bilhões de toneladas, segundo a American Trucking Associations, entidade dos transportadores rodoviários dos EUA. A fatia vem crescendo a cada ano: era 63% em 1998.

O setor de transporte rodoviário de cargas (TRC) emprega mais de sete milhões de trabalhadores em 1,3 milhão de empresas. Metade é de caminhoneiros. A média de rodagem por caminhão é de 110.400 quilômetros anuais.

São expressivas as cifras do TRC na movimentação de carga num país de grande tradição ferroviária como os Estados Unidos e que expandiu seu território graças aos investimentos nos trilhos no século XIX.

O que mudou por lá? Uma explicação está na criação de rotas rodoviárias mais



Foto: Sérgio Caldeira

A operação de transportar carretas sobre pranchas, de trem, é chamada de 'piggyback', expressão que significa "carregar porcos nas costas", como era comum antigamente



Uma "ponte" no deserto

Contrastando com as regiões densamente povoadas, como o Leste (o lado do Oceano Atlântico), as imensas áreas desérticas do Oeste dos EUA seriam totalmente desoladas se não fosse o frenético movimento de carros, caminhões e trens que passam por suas inhóspitas paisagens.

Existe uma grande integração entre os dois principais modais terrestres no cotidiano do transporte de cargas nos EUA. Principalmente pela região mais árida do país, boa parte das cargas é transportada através dos trilhos

das ferrovias. Outra parte vai pelas rodovias interestaduais I-15, I-40. Ainda tem a I-80, que segue paralela à linha da Union Pacific e vai de costa a costa. Ao lado da escaudante I-40 se encontram os trilhos da BNSF – Burlington Northern Santa Fe.

O país funciona como uma 'ponte terrestre' entre a Ásia e a Europa. Os navios que saem da China teriam que contornar a América do Sul ou passar pelo Canal do Panamá para alcançar a Europa. Em vez disso, atravessam o Oceano Pacífico, atracam na costa Oeste dos EUA,

recentes, mais curtas e mais capilarizadas que as feitas pelos trens. Outras razões: a descentralização industrial e populacional pelo território norte-americano, com novos polos no Noroeste e no Golfo do México; a implantação do sistema just-in-time, que obriga a indústria a evitar estoques e fracionar os carregamentos da produção; e o fato de os caminhões chegarem a muito mais lugares do que o trem: hoje o transporte de cargas de 80% das comunidades dos EUA é feito só por caminhões.

Já na década de 70 foi concluída a construção de rodovias como a I-5, a I-80, I-40 e I-15, interestaduais com pistas duplicadas e bons traçados, vislumbradas pelo ex-presidente Dwight D. Eisenhower ao verificar, na Segunda Guerra Mundial, o quanto as Autobahns facilitavam o transporte de tro-

pas e material bélico na Alemanha.

Antes disso, uma de suas viagens de Leste a Oeste durou cerca de dois meses passando por primitivos caminhos de terra. Com a criação do sistema de autoestradas interestaduais e o asfalto se espalhando pelo interior do país, o caminhão passou a fazer viagens de longa distância e a chegar a lugares que o trem não alcançava.

A relação entre o caminhão e o automobilista (que adora caminhonetes enormes) não é conflituosa nos EUA, nem nas cidades, nem nas estradas. Semirreboques de transportadoras tradicionais como FedEx, e outras, se misturam e dão vida à paisagem. As carretas são puxadas por exemplares de Peterbilt, Kenworth, Volvo, Freightliner, Mack e International, de todas as cores e modelos.

Quase sempre na configuração 6x4, para enfrentar os trechos com gelo no inverno, caminhão e caminhoneiro são respeitados e admirados. No cotidiano do estradeiro dos EUA, caminhões são usados até para ir ao supermercado, alguns são transformados em casas ambulantes (motorhomes) ou adaptados para puxar trailers de camping.

Lá são comuns semirreboques baús (refrigerados ou não) ou pranchas com comprimento de 53 pés (16,1 metros). Já os cavalos não têm restrição de comprimento, podendo chegar ao comprimento do semirreboque, com gigantescas "casas" instaladas atrás da cabine, feitas sob encomenda por valores que chegam a R\$ 400 mil, só da área do dormitório com cozinha e banheiro.

O peso do transporte ferroviário continua expressivo na América do Norte, mas o TRC de lá mostra cada vez mais força na grande quantidade de caminhões que 'desfilam' pelas boas rodovias e largas ruas das cidades da terra do Tio Sam, especialmente os da classe 8, os extrapesados dos EUA.

os contêineres são levados de trem para os portos do Leste e embarcados em outros navios, que cruzam o Atlântico e completam a viagem para a Europa.

Já os semirreboques se utilizam das centenas de terminais pelo interior do país. Cavalos mecânicos a postos se encarregam de fazer a distribuição das mercadorias em trechos curtos. É provável que, se não fosse essa 'tabelinha' com o setor rodoviário, as ferrovias da maior nação do mundo teriam entrado em colapso. Isso quase aconteceu 40 anos atrás.

PROVA ORAL

- Vamos à prova oral, Joãozinho.
- Sim, professora.
- Conjugue o presente do verbo caminhar.
- Eu caminho... Está certo, professora?
- Sim, Joãozinho.
- Tu caminhas... Está certo, professora?
- Sim, Joãozinho.
- Ele caminha... Está certo, professora?
- Sim. E ande mais depressa, Joãozinho.
- Nós corremos, vós correis, eles correm!!!

DIPROMA

O velho fazendeiro do interior de Minas está em sua sala, proseando com um amigo, quando um menino passa correndo por ali. Ele chama:

- Diproma, vai falar para sua avó trazer um cafezinho aqui pra visita!

O amigo estranha:

- Mas que nome engraçado tem esse menino!! É seu parente?

- É meu neto! Eu chamo ele assim porque mandei a minha filha estudar em

Belzonte e ela voltou com ele!

PARA-CHOQUES

Dinheiro não traz felicidade. Dê-me o seu e viva feliz.

Burro não amansa. Acostuma.



CRUZADAS

Horizontais: 1 - Expressão de espanto: Não pode ...! - A cor daquela companhia aérea; 2 - Parentes dos quais muitos caminhoneiros trazem a vocação no sangue - Sal de fruta; 3 - Sigla do Pará - Antigo Testamento - Portal da internet; 4 - Num ... e fechar de olhos: muito rápido; 5 - O consolo dos baixinhos é dizer que, quanto ..., ... é o tombo; 6 - Está bem! - Ondas Curtas - O símbolo químico do rádio; 7 - É gritado pelas arquibancadas, no futebol e nas touradas - Colocar as mãos à obra; 8 - Está presente na cabine do caminhão - Sabão em pó.

Verticais: 1 - O marido da rã - O som de bater à porta; 2 - A primeira mulher - É feita em casa, para viagem; 3 - Letra grega, equivale ao nosso R - Alcoólicos Anônimos - Preposição de lugar; 4 - Aquele que tem grandes conhecimentos e experiência; 5 - O que o câmbio faz com as marchas, mesmo que não seja preciso relar nele; 6 - O apelido da Zenaide - Seguir - Sigla de Goiás; 7 - O verbo dos caminhoneiros que querem ser uma categoria forte - Órgão que filtra os líquidos do corpo; 8 - Nome de transportadora, também é uma forma reduzida de se referir a logística - Incomum, difícil de ser encontrado.

	1	2	3	4	5	6	7	8
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								

Soluções: Horizontais - ser, azul, avos, eno, pa, at, ig, abrir, maior, ta, oc, ra, ole, agir, cama, omo. Verticais - sapo, toc, eva, mala, ro, aa, em, sabio, troca, ze, ir, go, unlr, rim, log, raro.



feliz natal
e um próspero ano novo

Cinto de segurança salva vidas.

que este momento de reflexão transporte felicidades e novos sonhos, para o ano que se inicia carregado de oportunidades.



Rodovia BR 376 . km 415 . nº 336 | Sarandi . PR
44 3264-8000 | 0800 704 4083
noma.com.br



+
Sprinter. Força e resistência
para rodar por gerações.



Mercedes-Benz, marca do Grupo Daimler

Ei, você quase
NÃO REPARA NESTA
SPRINTER 97.
18 ANOS NA LUTA
E TÁ INTEIRAÇA.



CRC: 0800 970 9090
www.mercedes-benz.com.br



Na cidade somos todos pedestres.



Mercedes-Benz
Vans. Nascidas para rodar.