ESTRADA na BOLÉIA®

" Para quem é apaixonado por caminhões"

Fevereiro/Março 2019 - nº 153 - R$ 8,00

NaBoléia

HI-ROAD

O lançamento da Iveco para crescer em pesados

Banco Mercedes-Benz prevê crescimento em 2019

Educação para o trânsito e a redução de acidentes

Brasil é destaque na produção de biodiesel

Cargas roubadas: motorista pode ser penalizado

Exemplar para a distribuição, não pode ser vendido

Os desafios do setor

O ano de 2019 começou com promessas de retomada econômica, um grande alento para um setor que está há quatro anos amargando as perdas de uma das mais avassaladoras crises do País.

E ao que parece as coisas devem melhorar. Já no final de 2018, a economia deu sinais de recuperação. A inflação entrou em curva de queda; os juros se estabilizaram e o cenário político teve uma definição com a eleição do novo presidente. Com isso, o empresário também voltou a investir.

O fato é que os brasileiros estão mais confiantes. A última pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT), que ouviu, no ano passado, 776 empresas, confirmou esse otimismo. O que se percebe nesses primeiros meses é que, ainda que timidamente, os empresários estão mesmo dispostos a investir.

Em janeiro, algumas transportadoras anunciaram maior movimentação de carga em comparação ao mesmo mês do ano passado, mas tanto motoristas quanto empresas esperam muito mais.
A questão da tabela do frente, ainda sem uma solução definitiva, continua causando polêmica e discussões incansáveis entre as partes envolvidas. Há também outros problemas, como a questão do diesel, o roubo de cargas e a qualidade ruim das rodovias, que são recorrentes, mas que precisam ser solucionados se quisermos que o País se destaque nas áreas de transporte e logística.

O que se espera é que o novo Governo realmente cumpra as promessas e faça as reformas necessárias para que o Brasil cresça. O setor de transportes é, sem dúvida, um dos mais importantes do Brasil, basta ver as consequências da greve dos caminhoneiros, que parou a nação. Entretanto, é uma categoria que ainda não é levada a sério como se deveria, pois em nossas entrevistas com caminhoneiros, especialmente, os autônomos, percebemos que a totalidade enfrenta dificuldades para negociar fretes e pagar suas contas, garantindo o mínimo para sua sobrevivência.

Um país que deseja se manter como a quinta economia do mundo, é preciso buscar urgentemente uma solução para esses percalços.
Vivemos em um mundo em transformação em que interesses individuais precisarão ceder lugar para o bem coletivo. O Brasil precisa se alinhar a essa tendência, se quisermos, é claro, avançar rumo ao desenvolvimento.

O mundo pede ambientes mais colaborativos e participativos. Portanto, a situação do setor e, particularmente, dos caminhoneiros, nos afeta e deve ser de interesse de todos nós.

A Editora Na Boléia continuará acompanhando de perto todos os acontecimentos desse mercado complexo e apaixonante, informando os leitores com a qualidade e a responsabilidade de sempre. Estamos abertos para sugestões e comentários. Acesse nosso portal e fale conosco.

Boa leitura!

04 IVECO lança Hi-Road para crescer em pesados

08 Banco Mercedes-Benz prevê crescimento de 15% neste ano

10 Educação para o trânsito: o caminho para evitar acidentes

13 A importância da tecnologia na conscientização de jovens no trânsito

17 Lei penaliza motoristas que receptarem cargas roubadas

20 Brasil entre os maiores produtores de biodiesel do mundo

22 Tombamento de caminhões: Situações comuns. Erros recorrentes

A Revista Estrada Na Boléia é uma publicação dirigida a caminhoneiros autônomos, frotistas, fornecedores e entidades do setor de transporte de carga.

DIRETOR
Emerson Castro
naboleia@naboleia.com.br

FALE COM A REDAÇÃO

Por telefone:
11 - 5034-8222 e 2129-8222
Por e-mail:
redacao@naboleia.com.br
jornalista@naboleia.com.br

Jornalista Responsável
Madalena Almeida - MTB 20.572
madalena@naboleia.com.br

Editor
Emerson Castro
naboleia@naboleia.com.br

Colaboradores
Pércio Schneider - pneus@greco.com.br

Projetos Design/Web

Raquel Correia
11 – 5034-8222 e 2129-8222
web@naboleia.com.br

PUBLICIDADE

Para anunciar na revista impressa ou no portal de notícias **www.naboleia.com.br**

Por telefone: 11 - 5034-8222
Por e-mail: mkt@naboleia.com.br
HOT SITE: www.boleiadigital.com.br
Acesso rápido:

ASSINATURAS

Acesso rápido:
Ou pelo tel: 11 - 5034-8222

Circulação, cadastro e atendimento geral
Por telefone: 11 - 5034-8222
Por e-mail: contato@naboleia.com.br

ENDEREÇO:
Rua Épiro, 93, Casa 2
Vila Alexandria - São Paulo/SP
CEP: 04635-030

É proibida a reprodução parcial ou total das matérias publicadas nesta revista sem prévia autorização da Editora Na Boléia Ltda. As opiniões expressas nos artigos assinados são de responsabilidade de seus autores. Informes publicitários são de responsabilidade das empresas que os veiculam, assim como os anúncios são de responsabilidade das empresas anunciantes.

DISTRIBUIÇÃO DIRIGIDA
Circulação
Fevereiro/Março 2019

153ª EDIÇÃO
Ano XV

IVECO LANÇA HI-ROAD PARA CRESCER EM PESADOS

A IVECO lançou o pesado Hi-Road que irá competir com fortes concorrentes. O novo caminhão se apresenta nas versões 4X2, 6X2 e 6X4, que, segundo a empresa, tem o melhor Custo Operacional Total do mercado

Destaque em segmentos importantes, como o de leves, a IVECO, marca da CNH Industrial, está investindo para avançar também em outros nichos, como o de Pesados, que retomou o crescimento em 2018, após uma queda expressiva nos últimos anos.

Atenta a esse filão, a fabricante lançou no Brasil o Hi-Road, nas versões 4X2, 6X2 e 6X4, que, segundo a empresa, proporciona para o cliente o melhor Custo Operacional Total do mercado. **"O caminhão foi projetado para estar disponível o maior tempo possível na operação do cliente"**, Ricardo Barion, diretor de Marketing e Vendas da IVECO para a América Latina.

O Hi-Road está disponível nas versões 4X2, 6X2 e 6X4

Barion explica que em tempos de alta competitividade, o novo caminhão é um produto que vai ao encontro das necessidades de clientes no que diz respeito a baixo custo de operação, conforto para o motorista e à robustez que o segmento exige.

O Hi-Road é voltado para operações de médias e longas distâncias e mantém características do Hi-Way, o que reforça a preocupação da IVECO em desenvolver produtos que garantam mais eficiência e disponibilidade. Como parte desse compromisso, o Hi-Road tem nova turbina, nova calibração e aumento de torque no motor. Destaque também para menor peso de tara, que contribui para a redução de custos com combustível.

"O Hi-Road promove flexibilidade nas aplicações com diversas opções de tração, além de potências variadas e dois entre-eixos", ressalta Barion.

O Hi-Road tem nova turbina, nova calibração e aumento de torque no motor. Destaque também para menor peso de tara, que contribui para a redução de custos com combustível

Atualmente, o segmento de pesados no Brasil representa 37% do mercado total de caminhões. Segundo Barion, com o Hi-Road, o objetivo, além de proporcionar ao cliente o melhor COT do mercado, é aumentar a participação da marca no segmento de entrada na categoria de pesados.

Entre os atributos do lançamento está a cabine, totalmente nova e leve, o que,

Ricardo Barion

O modelo conta com trio elétrico (vidro e trava elétrica, além do retrovisor aquecido e elétrico), banco High Comfort, ar-condicionado e climatizador, rádio com CD, MP3 e entrada USB, volante com comandos integrados, box térmico e cabine com suspensão pneumática

O lançamento faz parte de um ciclo de investimentos de US$ 120 milhões, voltado ao desenvolvimento de novos produtos até 2019 e ao aprimoramento dos serviços de venda e pós-venda

segundo a montadora, potencializa o uso do caminhão, proporcionando aumento da capacidade de transporte e diminuição no consumo de diesel. Teto alto de série, para-sol, defletor de ar lateral com maior aerodinâmica e defletor inferior complementam a lista de atributos. Garantir comodidade e a ergonomia interna como itens de série também foi uma preocupação da fabricante. O modelo conta com trio elétrico (vidro e trava elétrica, além do retrovisor aquecido e elétrico), banco High Comfort, ar-condicionado e climatizador, rádio com CD, MP3 e entrada USB, volante com comandos integrados, box térmico e cabine com suspensão pneumática - com quatro bolsas.

Os motores do novo Hi-Road são o Cursor 9 e 13, da FPT Industrial, com seis cilindros em linha. O Cursor 9 tem potência de 360 cv (4X2), e o Cursor 13 tem duas faixas de potência, 400 cv (4X2 e 6X2) e 440 cv (4X2, 6X2 e 6X4), com torque máximo de 2.250 Nm. A transmissão é automatizada de 16 velocidades à frente + duas marchas à ré, e o tanque de combustível tem capacidade, de série, para 900 litros.

Até o lançamento do novo caminhão, a IVECO trabalhou por mais de dois anos em parceria com a Matriz. Durante o projeto, que consumiu investimentos de US$ 30 milhões, foram realizadas pesquisas de campo que contemplaram mais de mil clientes, a fim de se definir o modelo ideal para as necessidades do mercado brasileiro.

PRODUÇÃO COMEÇOU EM JANEIRO

O Hi-Road começou a ser produzido em janeiro de 2019 na fábrica da empresa, em Sete Lagoas (MG). Segundo Barion, trata-se de um caminhão totalmente novo. A IVECO já possui mais de 200 pedidos do veículo.

No mercado de pesados, o lançamento da IVECO baterá de frente com modelos já consolidados, principalmente na categoria 6x2 de 440 cv, que têm o Mercedes-Benz Axor e o VW Constellation como grandes destaques.

Como diferencial de venda, além da alta tecnologia, o Hi-Road apresenta a economia de combustível, que, segundo a montadora, pode chegar a até 7% menor em comparação às versões anteriores. O preço inicial para a versão 6x2 de 440 cv é de R$ 380 mil.

O lançamento faz parte de um ciclo de investimentos de US$ 120 milhões, voltado ao desenvolvimento de novos produtos até 2019 e ao aprimoramento dos serviços de venda e pós-venda, com a abertura de concessionárias, visando aumentar a capilaridade da rede de forma estratégica e padronizar a qualidade dos serviços prestados aos consumidores.

Em 2018, a IVECO fechou o ano com 74 concessionárias no Brasil, que foram responsáveis por 45 treinamentos presenciais, com 1.074 consultores do Brasil e América Latina, e 5.903 cursos on-line. **"Nosso pós-venda se destaca também pela gama de ofertas dos Planos de Manutenção IVECO"**, finaliza Barion. Atualmente, 60% dos produtos da marca são vendidos com algum plano de manutenção. A empresa conta também com a parceria do Banco CNH Industrial para facilitar a aquisição de veículos da montadora.

BANCO MERCEDES-BENZ TEM 2018 POSITIVO E PREVÊ CRESCIMENTO DE 15% NESTE ANO

Instituição registrou desempenho positivo em 2018, que superou o crescimento do mercado de veículos, encerrando o período com R$ 3,831 bilhões gerados em novos negócios de janeiro a dezembro.

Com taxas e soluções de financiamentos cada vez mais atrativas, os bancos das montadoras têm sido importantes para alavancar as vendas de veículos e caminhões, especialmente em tempos de recessão. Com isso, essa operação acaba se tornando estratégia para as fabricantes e tendem a crescer mais neste ano com a retomada do mercado e da produção industrial, que, ao que parece, vem se concretizando.

Um das instituições que fechou 2018 com bons resultados foi o Banco Mercedes-Benz. A empresa anunciou os números de suas operações financeiras realizadas no ano passado, que tiveram crescimento significativo, superando a alta do segmento de veículos. No ano passado, 47% dos caminhões vendidos pela fábrica foram financiados pelo Banco – que somados aos 65% dos ônibus, 34% das vans e 53% dos veículos, totalizaram um crescimento de R$ 3,831 bilhões gerados em novos negócios de janeiro a dezembro. Isso significa alta de 49% em relação a 2017, quando foram registrados R$ 2,575 bilhões.

O aquecimento do mercado de pesados, já no primeiro semestre de 2018, trouxe bons resultados para a instituição: a alta de novos negócios no segmento de veículos comerciais foi de 58% nesse segmento – um montante de R$ 2,585 bilhões em novos negócios ao longo do último ano, ante aos R$ 1,639 bilhão no acumulado de 2017. Já no segmento de automóveis, o crescimento foi de 4%, passando de R$ 323 milhões em 2017, para R$ 336 milhões no ano passado.

"O segmento de veículos comerciais começou sua retomada em 2018, impulsionado pelo crescimento da atividade industrial e pelos fortes resultados do agronegócio, além da boa aceitação do Refrota no mercado no segmento de

ônibus.", salienta Christian Schüler, presidente e CEO do Banco Mercedes-Benz.

Conforme o CEO do Banco Mercedes -Benz, dezembro foi o melhor mês, com a concretização de R$ 409 milhões em novos negócios, o maior volume mensal desde 2014. "Com esses números, o Banco Mercedes-Benz tornou-se o maior financiador de veículos da marca do País em todos os seus segmentos de atuação", garante o presidente.

Segundo Diego Marin, diretor comercial do Banco Mercedes, esse resultado é fruto de um trabalho intenso da instituição para entender e superar as expectativas dos clientes e concessionários, buscando tornar os processos e operações cada vez mais digitais, a fim de agilizar aprovações de crédito e tratar cada contrato de forma customizada.

Essa postura garantiu crescimento também no acumulado na Carteira da instituição, que fechou 2018 com R$ 9,630 bilhões, uma alta de 20% em comparação a 2017, que encerrou em R$ 8,019 bilhões.

CDC: PRINCIPAL LINHA DE CRÉDITO

Para financiamento, o CDC foi a principal linha de crédito utilizada, totalizando R$ 2,409 bilhões em novos negócios, alta de 136% sobre 2017, quando a modalidade gerou R$ 1,021 bilhão. A modalidade BNDES Finame, por sua vez, caiu 21% (de R$ 1,459 bilhão em 2017, para R$ 1,155 bilhão).

Isso porque com a redução de taxas de mercado e as mudanças no BNDES Finame, o CDC tem se consolidado como a modalidade de crédito mais atrativa para o cliente no segmento de veículos comerciais.

A tendência é que essa linha continue em 2019 como a principal opção de financiamento do banco, justamente pelas taxas e condições atrativas. A instituição oferece ainda outras opções, como Finame TFB, com taxa prefixada, e leasing operacional para toda a linha de caminhões.

Segundo Marin, a taxa de inadimplência também foi menor em 2018. **"Se a curva de retomada da economia e da geração de empregos se mantiver positiva, a tendência é que a inadimplência caia ainda mais nos próximos meses"**, analisa.

MUDANÇAS

Para se manter alinhada aos novos serviços e tecnologias de mobilidade adotados pela companhia, o Daimler Financial Services também ganhará novo nome em 2019, passando a se chamar Daimler Mobility. O Banco Mercedes continuará com uma divisão e manterá a atual denominação.

A alteração acontecerá em até seis meses. Com isso, será criada uma nova marca, sob a qual serão desenvolvidos novos serviços financeiros e de mobilidade. Faz parte dessa estratégia a joint venture com a BMW, anunciada em 2018, visando à oferta de diversos serviços complementares em todo o mundo.

Os serviços envolvem compartilhamento de veículos, além de opções de recarga de baterias para carros elétricos, estacionamento (via smartphones) e aplicativos de táxis.

Schüler garantiu que a joint venture tem como foco somente os serviços de mobilidade, que já são realidade dentro da companhia. Ou seja, Daimler e BMW continuarão independentes na fabricação e financiamentos de veículos.

O Grupo Daimler já disponibiliza serviços de mobilidade como o compartilhamento de carros (Car2go), táxis (Mytaxi) e plataformas multimodais (moovel), que são conectados de forma inteligente por mais de 20 milhões de clientes no mundo inteiro.

"O mundo mudou e precisamos estar alinhados às transformações para oferecermos sempre o melhor aos clientes. O compartilhamento de veículos, por exemplo, já é um conceito muito utilizado em vários países, por meio do qual as pessoas se movem e dirigem automóveis, mas não são necessariamente donas deles. No Brasil, temos o compartilhamento de bicicletas, por exemplo. E futuramente também haverá espaço para esse novo conceito", analisa o presidente.

Christian Schüler

Diego Marin

Para se manter alinhada aos novos serviços e tecnologias de mobilidade adotados pela companhia, o Daimler Financial Services também ganhará novo nome em 2019, passando a se chamar Daimler Mobility.

Com tantas novidades e confiante na retomada da economia brasileira, o Banco Mercedes-Benz prevê mais crescimento para 2019. **"Estamos bastante otimistas e esperamos um 2019 ainda melhor. Temos soluções muito atrativas e taxas competitivas com recursos digitais inovadores, além de grande proximidade com os clientes, o que nos permite vislumbrar um crescimento no ano de, pelo menos, 15% em novos negócios"**, garante Schüler.

EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

O melhor caminho para evitar acidentes e salvar vidas

O Brasil ainda detém as primeiras posições no ranking das nações em que o trânsito mais mata: somos o quinto país com mais fatalidades nas estradas. Para mudar essa realidade, a educação no trânsito desde a infância se mostra como o melhor caminho para a diminuição dos acidentes

Apesar das inúmeras iniciativas e campanhas educativas, o trânsito continua fazendo milhares de vítimas todos os anos não só no Brasil, mas em todo o planeta. Segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), o número de mortes no trânsito aumentou substancialmente no mundo todo. Em 2018, 1,35 milhão de pessoas perderam as vidas devido a acidentes de trânsito – em 2009, o índice mundial, por exemplo, foi de 1,2 milhão de mortos.

O País ainda detém as primeiras posições no ranking das nações em que o trânsito mais mata: somos o quinto com mais fatalidades nas estradas. Apesar dos avanços no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e o endurecimento da legislação nessa área, o motorista brasileiro ainda deixa muito a desejar quando está atrás do volante: estatísticas apontam que o comportamento inadequado no trânsito é um dos fatores que mais provocam acidentes.

Um estudo realizado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação sobre Segurança nas rodovias federais brasileiras indica que 53,7% dos acidentes são causados pela negligência ou imprudência, seja por desrespeito às leis de trânsito (30,3%) ou falta de atenção do condutor (23,4%).

E são justamente essas atitudes equivocadas e de desrespeito às leis de trânsito – alta velocidade, ultrapassagem indevida, ingestão de álcool, desobediência à sinalização e não guardar distância de segurança, entre outras – que causam os acidentes que resultam em mais óbitos.

"Nos casos de excessos de velocidade, por exemplo, em geral, a desculpa mais comum é que o motorista 'não percebeu que estava acima do limite'. Outro argumento bastante usado é que o limite estabelecido pelas leis é considerado baixo. Entre aqueles flagrados utilizando o celular enquanto dirigem, a principal justificativa é 'o recebimento de chamadas urgentes ou importantes'", descreve Claudia de Moraes, diretora da Procondutor, empresa voltada ao segmento de formação e capacitação de condutores.

Para a diretora, o motorista brasileiro não tem a percepção de que a educação no trânsito é algo importante para sua vida. Tanto é que só temos o primeiro contato com esse tema quando vamos tirar a CNH. A verdade é que, devido às deficiências educacionais do País como um todo, o brasileiro não foi ensinado a se portar de maneira correta em várias áreas da vida, especialmente quando está ao volante.

Isso talvez explique o fato de o País, mesmo diante de leis mais rígidas e mais modernas, ainda continuar a ostentar altos índices de mortes e acidentes de trânsito.

Na opinião de Claudia, a educação no trânsito deveria ser discutida desde o Ensino Médio, ou seja, na fase mais importante, que é a da construção da pessoa. **"Por isso, é essencial termos o trânsito como tema transversal na escola. Além disso, o conteúdo aprendido em aulas também pode incentivar os jovens a pensar em soluções relacionadas ao trânsito e mobilidade, gerando debates em casa, fazendo com que os pais sejam estimulados a adotar boas práticas ao dirigir, o que seria fundamental para ajudar a reduzir o índice de acidentes no País"**, acrescenta Claudia.

O fato é que, infelizmente, ainda hoje, muitas pessoas necessitam de coerção legal para agirem e manterem a ordem e segurança no trânsito. Para se ter ideia, países mais desenvolvidos possuem fiscalização muito menor do que a brasileira, bem como um volume de autuações também pequeno em comparação ao aplicado por aqui.

Por isso, a educação no trânsito desde a infância tem se tornando tão importante e hoje se mostra como o melhor caminho para a diminuição dos acidentes.
O CTB estabelece a educação no trânsito desde cedo, mas o País não possui um plano que garanta, de fato, o seu aprendizado como disciplina nos currículos escolares. O que se vê são ações isoladas em alguns estados.

MUDANÇAS NA FORMAÇÃO

Somada à falta de educação na base, a deficiência das autoescolas, que até há bem pouco tempo adotavam modelos ultrapassados para formação e preparo dos motoristas, também contribuiu para termos condutores mais despreparados.

Com as alterações no CTB, o País vem conseguindo alguns avanços importantes nesse âmbito. Hoje, os Centros de Formação de Condutores, por exemplo, possuem estruturas mais preparadas para formar e capacitar motoristas.

As mudanças também possibilitaram a criação do curso de reciclagem que tem como objetivo conscientizar os condutores – principalmente os que tiveram habilitações cassadas ou suspensas – sobre a responsabilidade que é a direção. A partir deste recurso, eles podem identificar erros que cometeram e entender a importância de não repeti-los. **"Geralmente, o conteúdo da reciclagem provoca reflexão nos alunos, ainda mais com os recursos atuais, como cases, vídeos, animações, além de exercícios e simulados para fixação, que facilitam o aprendizado"**, garante Claudia.

Na verdade, nos últimos anos, os Centros de Formação de Condutores passaram a oferecer recursos que antes não existiam ou que se tornaram necessários em razão do comportamento dos jovens brasileiros. Os simuladores de direção e as plataformas digitais são também bons exemplos disso.

O primeiro, hoje obrigatório nas escolas, permite ao aluno treinar para condições adversas, como chuva, neblina e direção noturna, e situações como enfrentar uma aquaplanagem ou ter pessoas e animais atravessando à sua frente de forma inesperada.

Todo motorista em processo de reciclagem ou candidato à primeira habilitação deve fazer pelo menos cinco aulas no simulador, considerado essencial para que o aluno tenha noção de como sair de situações adversas ao volante. O simulador tem como apelo preparar com muito mais eficiência o cidadão candidato à motorista.

"Os simuladores de direção não só são eficazes no processo de formação de condutores, como também servem como importantes aliados no treinamento, capacitação, aprimoramento e reciclagem de motoristas. Esses equipamentos auxiliam também condutores inseguros de enfrentar algumas situações nas ruas, ou até mesmo os que têm medo de dirigir. Para se ter ideia, o treinamento permite que os motoristas errem quantas vezes forem necessárias até atingirem o objetivo – seja ele dirigir à noite ou efetuar uma baliza.", explica Sheila Borges, especialista em simuladores de direção e diretora da ProSimulador

Ela lembra que como o aluno está em um ambiente totalmente seguro, ele consegue se sentir confiante para se preparar para essas adversidades.

Já em relação às plataformas de educação a distância e seus recursos de aprendizagem, mobilidade e gestão de processos, Sheila ressalta que são fatores relevantes para o sucesso dos cursos, uma vez que os CFCs oferecem importantes diferenciais para formação

O simulador, obrigatório nas escolas, permite ao aluno treinar para condições adversas, como chuva, neblina e direção noturna, e situações como enfrentar uma aquaplanagem ou ter pessoas e animais atravessando à sua frente de forma inesperada.

É possível mudar motoristas com vícios de direção, informando e mostrando permanentemente sobre os perigos e consequências do mau comportamento no trânsito

de seus alunos, flexibilizando os horários e garantindo uma experiência eficaz de aprendizado, com mais dinamismo e interatividade.

EDUCAÇÃO PARA MOBILIDADE

O fato é que para uma mudança de comportamento, é preciso uma mudança de mentalidade. **"Antigamente, as pessoas não utilizavam cinto de segurança e eram relutantes à lei que o tornou obrigatório. Com o passar do tempo, as campanhas educativas e a aplicação de multas foram surtindo o efeito desejado – além da democratização do acesso à informação – e, hoje, é automático entrar em um automóvel e colocar o acessório"**, lembra Viviane Macedo, especialista em mobilidade humana e gerente do Instituto Mobih.

Para ela, é possível mudar motoristas com vícios de direção, informando e mostrando permanentemente sobre os perigos e consequências do mau comportamento no trânsito, por meio de ações e campanhas nos mais diversos canais de divulgação, sejam on-line ou off-line, além, é claro, da fiscalização, que também atua como agente de conscientização.

"Também defendemos a educação para a mobilidade e o trânsito, seja para novos motoristas, por meio de simuladores de direção que os coloquem em situações de risco que eles não poderiam enfrentar em aulas práticas convencionais, seja para crianças e adolescentes, na grade curricular escolar, a fim de formarmos adultos mais conscientes e preparados para transitar em cidades cada vez mais movimentadas e com diferentes tipos de modais", pontua Viviane.

Na visão de Viviane, é fundamental que haja também um calendário de campanhas e ações efetivas em relação a esses temas, além do aumento da fiscalização e da aplicação de multas. **"Nesse contexto, é preciso estudar uma forma de enviar, juntamente com a multa, informações quanto às consequências que a infração cometida pode causar. Em vez de o condutor receber somente a foto do veículo que o radar detectou em alta velocidade, por exemplo, também ter acesso a dados estatísticos sobre o número de mortos e feridos em razão daquele comportamento"**, sugere a especialista.

A especialista ainda defende o desenvolvimento e realização de ações e campanhas continuadas durante todo ano, utilizando a tecnologia como facilitadora e como ferramenta de divulgação e conscientização, sempre com base no tripé que forma o trânsito seguro – educação, engenharia e fiscalização.

"A tecnologia pode e deve ser aplicada justamente para combater esse tipo de comportamento, uma vez que consegue, por meio de dados, traçar o perfil de diferentes condutores e oferecer uma capacitação personalizada a cada um deles, levando em conta o padrão da forma como dirige", analisa.

Ela lembrou que já existem empresas, como a WisePro BI, por exemplo, que oferecem esse tipo de solução para gestores de frotas, diminuindo assim o número de infrações cometidas pelos motoristas, além de aumentar o nível de capacitação deles.

Alinhada a tudo isso, umas das campanhas lançadas pelo Instituto Mobih diz respeito ao uso do celular. Trata-se da ação *A Vida é Mais Urgente*, que alerta para o uso da tecnologia de forma sensata, sobretudo, no trânsito. "**Vale lembrar que o aparelho causa acidentes para os condutores que checam o telefone enquanto dirigem e também para os pedestres que andam pelas ruas imersos em seus smartphones, sem perceberem o que acontece em volta"**, acrescenta.

A verdade é que trânsito tem a ver com cidadania e não se restringe somente a pedestres e motoristas, ou seja, tem um sentido muito mais amplo que envolve todas as pessoas que se movem. **"Defendemos a mobilidade humana (e não urbana), afinal, quem se movimenta pelas cidades são as pessoas, e não os veículos. A partir desse conceito, entendemos que cada indivíduo faz parte do trânsito e deve sentir-se parte dele, refletindo sobre suas atitudes, seja como motorista, pedestre, ciclista ou usuário de transporte público. O ser humano está no centro da transformação da mobilidade e tem, sim, o poder de alterá-la. Para isso, precisa ser informado, engajado, formado e capacitado para que, consequentemente, mude sua atitude, assimile um novo comportamento e esteja mais perto de uma mobilidade cada vez mais inteligente e segura"**, ressalta Viviane.

O ser humano está no centro da transformação da mobilidade e tem, sim, o poder de alterá-la. Para isso, precisa ser informado, engajado, formado e capacitado para que, consequentemente, mude sua atitude, assimile um novo comportamento

A importância da educação e da tecnologia para conscientização de jovens no trânsito

Muitas vidas seriam poupadas se houvesse uma mudança de cultura dos motoristas brasileiros, a começar pela inserção de temas relacionados ao trânsito nas escolas, o que estimularia as nossas crianças e adolescentes a terem um comportamento mais adequado

Anualmente, o trânsito tira a vida de 47 mil brasileiros. Essa estatística negativa coloca o País em quinto lugar entre as nações recordistas em mortes no trânsito. As preocupações em torno deste problema resultaram em uma meta estabelecida pela Organização das Nações Unidas (ONU), que prevê redução de 50% do número de vítimas em dez anos, contados a partir de 2011.

Apesar dos esforços, infelizmente, ainda estamos muito longe de atingir este objetivo. Um levantamento divulgado recentemente pelo Ministério da Saúde indica que, em seis anos, houve uma redução de 27,4% das fatalidades nas capitais brasileiras – foram 7,9 mil em 2010, em comparação ao volume de 5,7 mil em 2016. Este cenário é mais alarmante entre jovens de 15 a 29 anos, que têm suas vidas interrompidas precocemente. Em 2017, por exemplo, o estado de São Paulo registrou 5,4 mil óbitos em decorrência de acidentes de trânsito entre pessoas nesta faixa etária, enquanto Santa Catarina teve 1,5 mil fatalidades.

Muitas vidas seriam poupadas se houvesse uma mudança de cultura dos motoristas brasileiros, a começar pela inserção de temas relacionados ao trânsito nas escolas, o que estimularia as nossas crianças e adolescentes a terem um comportamento adequado não só como pedestres ou passageiros, mas também ao conduzir seus veículos no futuro. Um caso interessante está nos métodos educacionais aplicados na Nova Zelândia, eleito pela *The Economist* o país que oferece a melhor educação no mundo.

Professores utilizam simuladores de direção em matérias relacionadas à educação no trânsito. Esse formato vem colhendo frutos. Ao completar o primeiro ano do lançamento da *Década de Ação pela Segurança no Trânsito*, em 2012, a Nova Zelândia obteve a menor taxa anual de mortes no trânsito desde 1952: atualmente, o país apresenta 8,6 mortes no trânsito para cada 100 mil habitantes.

Como transformar a cultura do trânsito brasileiro para melhor?

Aprovada desde o ano passado, a reforma do Ensino Médio pode trazer novos rumos ao sistema educacional brasileiro. Por meio dela, as escolas poderão incluir disciplinas na grade curricular, a exemplo de educação no trânsito, para abordar fatores que mais ocasionam acidentes, como alta velocidade, alcoolemia e uso do celular ao volante. Outra oportunidade é inserir o tema trânsito de forma verticalizada em matérias tradicionais, como sociologia, mostrando como a mobilidade faz parte do nosso cotidiano; matemática, usando estatísticas sobre frotas de veículos ou números de acidentes; geografia, com indicadores locais e regionais de tráfego; ou física, para determinar a distância entre o local de origem e destino que se vai transitar.

Nesse contexto, a tecnologia tem papel fundamental, seja com simuladores de direção, promovendo a experiência de condução nas vias em um ambiente seguro, e até por meio de plataformas digitais que proporcionam muito mais dinamismo e interatividade às aulas. O conteúdo

O conteúdo aprendido nas escolas também pode incentivar os jovens a pensar em soluções relacionadas ao trânsito e mobilidade, gerando debates em casa

aprendido nas escolas também pode incentivar os jovens a pensar em soluções relacionadas ao trânsito e mobilidade, gerando debates em casa, fazendo com que os pais sejam estimulados a adotar boas práticas ao dirigir, o que seria fundamental para ajudar a reduzir o índice de acidentes no País.

Paula Tomborelli é Diretora de Produtos da Educawise.

Acesse www.naboleia.com.br e leia mais matérias

Divulgação

NOVA GERAÇÃO DE CAMINHÕES SCANIA

Como já havia divulgado em agosto último, durante o anúncio da chegada ao Brasil de sua nova geração de caminhões, a Scania apresentou oficialmente a nova família de veículos no final de 2018. Empenhada em liderar a transformação em direção ao transporte sustentável, a Scania exibiu uma linha de caminhões totalmente renovada, com atributos consistentes que prometem revolucionar o mercado de transporte rodoviário na América Latina. A nova geração chega ao País com importantes inovações, a começar pelos novos motores movidos a combustíveis alternativos, como biometano/gás natural, que já caminham para se tornar uma realidade no Brasil.

SAIBA +

Divulgação

FOTON GANHA FORÇA NO PAÍS

A FOTON, fabricante de caminhões chinesa, está reforçando sua presença no Brasil para atuar de forma estratégica. A companhia está incrementando toda a operação já existente, introduzida no País pela FotonAumark do Brasil, empresa 100% brasileira, em meados de 2010. A partir de agora, a operação da empresa no País passa a contar com a cooperação da matriz chinesa através da sua subsidiária brasileira, intensificando assim sua atuação no mercado nacional. A operação comercial, administrada pela representante brasileira, se concentra nas vendas da linha de comerciais leves e caminhões leves, que foram nacionalizados.

SAIBA +

sxc.hu

NOVAS REGRAS AMBIENTAIS

As novas normas ambientais relativas à emissão veicular de gases poluentes e de ruídos devem trazer mudanças ao setor de transporte rodoviário. Fabricantes e importadores de veículos automotores pesados, destinados ao transporte de passageiros (ônibus) e mercadorias (caminhões) terão até janeiro de 2022 para atender às novas exigências trazidas pelas resoluções 490 e 491 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). A partir dessa data, serão exigidas as adequações dos novos modelos de veículos, que nunca obtiveram Licença para Uso da Configuração de Veículo ou Motor. E, após janeiro 2023, serão cobradas as adaptações dos demais veículos.

SAIBA +

Divulgação

VOLKSWAGEN CAMINHÕES ANUNCIA NOVO PARCEIRO

A Volkswagen Caminhões e Ônibus anunciou sua mais nova parceira na montagem dos veículos da marca na fábrica de Resende (RJ). Trata-se da alemã Kroschu, que passa a integrar o sistema de produção do Consórcio Modular, responsável pelo acabamento da cabine, após as etapas de armação e pintura, até sua integração ao chassi. Foram seis meses de cuidadosa transição e, desde 2 de janeiro, os colaboradores que atuam nesta operação já integram o time da Kroschu, que substitui o módulo Continental. A Continental permanecerá fornecendo tacógrafos, painéis de instrumentos e módulos eletrônicos para os ônibus e caminhões.

SAIBA +

E-SOCIAL: REGISTRO DE EXAMES TOXICOLÓGICOS

A partir de julho próximo, os resultados dos exames toxicológicos realizados periodicamente pelos motoristas profissionais também deverão constar na escrituração digital eSocial, de acordo com cronograma divulgado pelo Governo Federal. O exame toxicológico de larga janela de detecção é capaz de identificar substâncias psicoativas que possam impossibilitar a condução segura de veículos e passou a ser obrigatório no País para renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) dos tipos C, D e E, bem como na admissão e demissão de motoristas profissionais.

SAIBA +

Divulgação

FORD CAMINHÕES CRESCE 25% EM 2018

Com 12, 3% de participação no mercado brasileiro de caminhões, a Ford tem voltado suas atenções para atender às necessidades de um novo cliente, que, após a crise econômica, vem investindo de forma mais racional, buscando soluções em transporte que garantam mais produtividade e eficiência em suas operações. O lançamento bem-sucedido da nova linha Cargo Power, e, mais recentemente, do modelo 3131 com segundo eixo direcional, é resultado desse posicionamento. Na entrevista à Editora Na Boléia, Oswaldo Ramos, gerente nacional de Vendas e Marketing, revela como foi o ano para a montadora, que se prepara para uma nova fase do País.

SAIBA +

sxc.hu

DICAS PARA ECONOMIZAR COMBUSTÍVEL

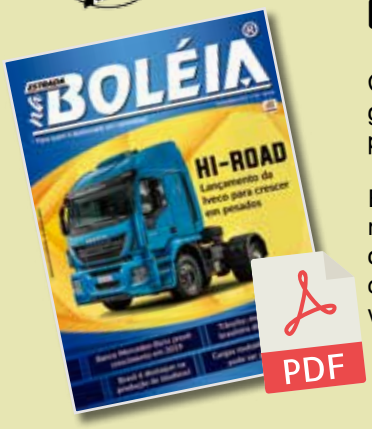
O preço da gasolina vem caindo de acordo com dados divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e dos Biocombustíveis (ANP), mas ainda afeta o bolso dos motoristas brasileiros. Em razão disso, os motoristas estão cada vez mais em busca de novas formas para economizar – seja com gasolina, etanol, diesel e até gás GNV. De acordo com Fabio Pinto, especialista em carros e CEO da Carflix, alguns maus hábitos e a falta de cuidado podem fazer o carro "beber" mais. "Dirigir de maneira correta, ter a manutenção em dia e tomar cuidado ao escolher o combustível na hora de abastecer são regras básicas", explica.

SAIBA +

SERÁ QUE O COMBUSTÍVEL QUE VOCÊ USA É CONFIÁVEL?

Quem nunca teve ou já ouviu falar de problemas mecânicos em veículos ocasionados pelo uso de combustível ruim? Na verdade, no passado, essa era uma queixa de muitos motoristas. No entanto, com a chegada de automóveis e caminhões cada vez mais tecnológicos, o Brasil tem avançado no que diz respeito à qualidade do combustível e à aplicação de testes mais rígidos para checagem desses produtos. Por outro lado, mesmo com os avanços, a adulteração é ainda um grande problema em nosso País, que depõe contra o setor. O programa da ANP visa justamente à implementação de ações de fiscalizaçãoe busca monitorar os postos de combustíveis de todo o País.

SAIBA +



Edição 153
OS DESAFIOS DO SETOR

O ano de 2019 começou com promessas de retomada econômica, um grande alento para um setor que está há quatro anos amargando as perdas de uma das mais avassaladoras crises do País.

E ao que parece as coisas devem melhorar. Já no final de 2018, a economia deu sinais de recuperação. A inflação entrou em curva de queda; os juros se estabilizaram e o cenário político teve uma definição com a eleição do novo presidente. Com isso, o empresário também voltou a investir.

Leia Online ou baixe o PDF

www.NABOLEIA.com.br

Portal NA BOLÉIA

Mais Interativo
Muita Informação

Cadastre-se e receba as novidades

Cadastre-se e receba notícias do setor

SIGA-NOS NAS REDES SOCIAIS

Acesse nosso canal
youtube/editoranaboleia

curta nossa página no
facebook/editoranaboleia

Seja também um seguidor
@naboleia

NOVA LEI PENALIZA MOTORISTAS QUE PRATICAREM A RECEPTAÇÃO DE CARGAS ROUBADAS

Sancionada em janeiro, a lei nº 13.804/2019 determina que os motoristas que forem coniventes com o roubo e receptação de cargas poderão ter a CNH cassada ou serão proibidos de obter a habilitação para dirigir

Apesar dos inúmeros esforços na busca por uma solução que possa coibir o roubo de cargas nas estradas do País, este é um problema que continua causando enormes prejuí-zos à nação, exigindo uma atuação firme do Governo e medidas mais amplas e efetivas.

Para se ter ideia, em 2017, segundo dados da NTC&Logística, o roubo de carga resultou num prejuízo de R$ 1,574 bilhão em todo o País. Considerando que, segundo estimativas, 20% dos veículos roubados não são recuperados, essa perda chegaria a mais R$ 1 bilhão, totalizando R$ 2,5 bilhões de prejuízo.

Em 2018, de acordo com a Polícia Rodoviária Federal, houve uma certa queda nos roubos, mas apesar da redução, o número de ocorrência ainda é alto. As mercadorias mais roubadas por ordem de interesse são: produtos alimentícios, cigarros, eletrodomésticos, produtos farmacêuticos, produtos químicos e autopeças.

A região Sudeste ainda lidera com o maior número de casos, com 85,8% das ações criminosas, tendo o Rio de Janeiro e São Paulo como os estados mais perigosos para transporte de cargas. Já o Nordeste vem em segundo, seguido pelo Sul, Centro-Oeste e Norte.

O aumento dos roubos de cargas no Brasil deve-se, em muito, ao número reduzido de agentes da Polícia Rodoviária Federal.

Além disso, a falta de leis mais rígidas acaba funcionando como um incentivo para que mais pessoas se envolvam com a receptação e armazenamento de mercadorias roubadas.

Uma outra pesquisa divulgada pelo comitê de transporte de cargas do Reino Unido, o Joint Cargo Committee, colocou o Brasil em 6º lugar no ranking de lugares mais perigosos para as transportadoras de carga.

No levantamento, foram relacionados 57 países. O Brasil só ficou atrás de países que estão em conflito, como a Síria, Líbia e Afeganistão, Iraque e Somália. Se desconsiderarmos essas nações, o Brasil ocupa o primeiro lugar.

Para se ter ideia da gravidade, em mais de 20 países europeus, além dos Estados Unidos e Canadá, a quantidade de ocorrências de roubos de cargas registrada no Brasil levou 44 dias para ser superada.

O Governo precisa atuar de forma mais intensiva, buscando maneiras de acabar com a receptação. Afinal, se existe o roubo é porque pessoas e empresas fazem a receptação

NOVA LEI

Na tentativa de coibir a ação das quadrilhas, o Governo Federal sancionou, em janeiro deste ano, a lei nº 13.804/2019, que dispõe sobre medidas de prevenção e repressão ao contrabando, ao descaminho, ao furto, ao roubo e à receptação de cargas em todo o País.

O grande destaque da lei é que os motoristas que forem coniventes com o roubo de cargas serão também penalizados. Ou seja, a norma determina que o condutor de veículo utilizado para a prática de receptação, descaminho e contrabando, condenado por um desses crimes em decisão judicial transitada em julgado, terá seu documento de habilitação cassado ou será proibido de obter a habilitação para dirigir pelo prazo máximo de cinco anos.

Em contrapartida, a legislação não contemplou o dispositivo que previa que a pessoa jurídica que transportasse, distribuísse, armazenasse ou comercializasse produtos, frutos dos referidos crimes, poderia, após processo administrativo, ter baixada sua inscrição no CNPJ (Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas). Essa era, por sinal, uma reivindicação defendida pela NTC&Logística.

Em recente declaração à imprensa, o presidente da entidade, José Hélio Fernandes, disse que a nova lei é um avanço, uma vez que existem quadrilhas que se utilizam dos condutores para concretizar o furto.

A medida agradou o setor, mas ainda é preciso muito mais para solucionar esse grave problema. O fato é que o Governo precisa atuar de forma mais intensiva, buscando maneiras de acabar com a receptação. Afinal, se existe o roubo é porque pessoas e empresas fazem a receptação.

Na visão de muitos motoristas, esse problema está longe de acabar.

"O Governo diz que tem intensificado a fiscalização nas estradas, mas a verdade é que existem regiões em que só isso não basta. Em algumas rodovias, os bandidos são tão bem equipados que desafiam a própria polícia rodoviária federal", comenta Joaci Medeiros, motorista há 18 anos.

Ele conta que já teve a carga roubada e que viaja sempre com receio de ser novamente assaltado.

TECNOLOGIA: UMA GRANDE ALIADA

A tecnologia também tem ajudado o setor, que conta com diversas ferramentas aplicadas na gestão de riscos, visando à prevenção de perdas na operação como um todo. Mas apesar desses investimentos, muitos motoristas viajam apreensivos.

"Na transportadora em que trabalho, são utilizados vários recursos, como iscas, rastreadores, entre outros, que têm auxiliado na prevenção. Mas a verdade é que o medo sempre nos acompanha", revela Valter dos Santos, motorista há 13 anos.

Alguns caminhoneiros também buscam adotar medidas preventivas para não serem surpreendidos pelas quadrilhas.

Além dos equipamentos utilizados pelas transportadoras, alguns caminhoneiros também buscam adotar medidas preventivas para não serem surpreendidos pelas quadrilhas. "Procuro parar em locais seguros e, sempre que possível, em rotas potencialmente mais perigosas, tento não viajar à noite. Se bem que os bandidos agem em qualquer hora do dia", declara Silvio Stornik, motorista há nove anos.

De fato, o País tem avançado na legislação para combate desse crime, e a tendência é que novas leis mais rigorosas surjam visando solucionar esse problema.

Enquanto isso não acontece, algumas dicas são fundamentais e podem ser seguidas por motoristas autônomos quanto pelas transportadoras. Confira.

Além da orientação e dicas de segurança, é importante que o motorista tenha informações sobre as rotas mais críticas, em que o índice de assaltos tende a ser mais elevado

DICAS PARA EVITAR O ROUBO DE CARGAS

ATENÇÃO O TEMPO TODO

É importante orientar os motoristas para algumas práticas utilizadas pelas quadrilhas para roubar cargas. Uma delas é a promoção de falsas blitzes. Fique atento com blitzes em vias com menor volume de tráfego.

Outro cuidado é não revelar para estranhos o conteúdo da carga que está carregando ou mesmo a rota. Procure checar também se há veículos seguido o caminhão.

Além da orientação e dicas de segurança, é importante que o motorista tenha informações sobre as rotas mais críticas, em que o índice de assaltos tende a ser mais elevado.

OPTE POR ROTAS VARIADAS

Seguir sempre o mesmo trajeto é tornar-se um alvo mais fácil para os bandidos. Pesquisas mostram que alterar as rotas pode ajudar a driblar as quadrilhas. Até porque, para agirem, os bandidos costumam analisar a frequência das rotas dos caminhões.

É recomendável também que o motorista alterne os locais que costuma parar para abastecimento, descanso e alimentação, a fim de não criar uma rotina que pode ser facilmente registrada pelos bandidos.

Caso não conheça a rota, o condutor deve procurar informações sobre postos de serviços e locais de parada seguros.

VIAJE DURANTE O DIA

É fato que ocorrem roubos à luz do dia, mas as estatísticas mostram que a maior parte dos roubos acontece durante a noite, quando há menos visibilidade e menor volume de carros, sem contar que os motoristas estão mais cansados e desatentos.

Mas caso não haja outro jeito, é importante manter uma comunicação constante com a empresa e outros colegas motoristas.

FAÇA USO DA TECNOLOGIA

A tecnologia é uma grande aliada no combate ao roubo de cargas. Hoje, graças às ferramentas disponíveis, é possível acompanhar o caminhão, obtendo dados sobre localização, condições das estradas e anormalidades que estejam ocorrendo no trajeto.

TENTE VIAJAR EM COMBOIO

Sempre que possível, procure viajar com outros caminhoneiros, principalmente em viagens noturnas. É mais difícil para os criminosos atuarem quando há comboio.

NÃO DÊ CARONAS

Infelizmente, dar caronas não é uma atitude segura, pois bandidos podem se aproveitar dessa gentileza para render o motorista. É arriscado colocar algum desconhecido dentro do caminhão. Evite essa prática.

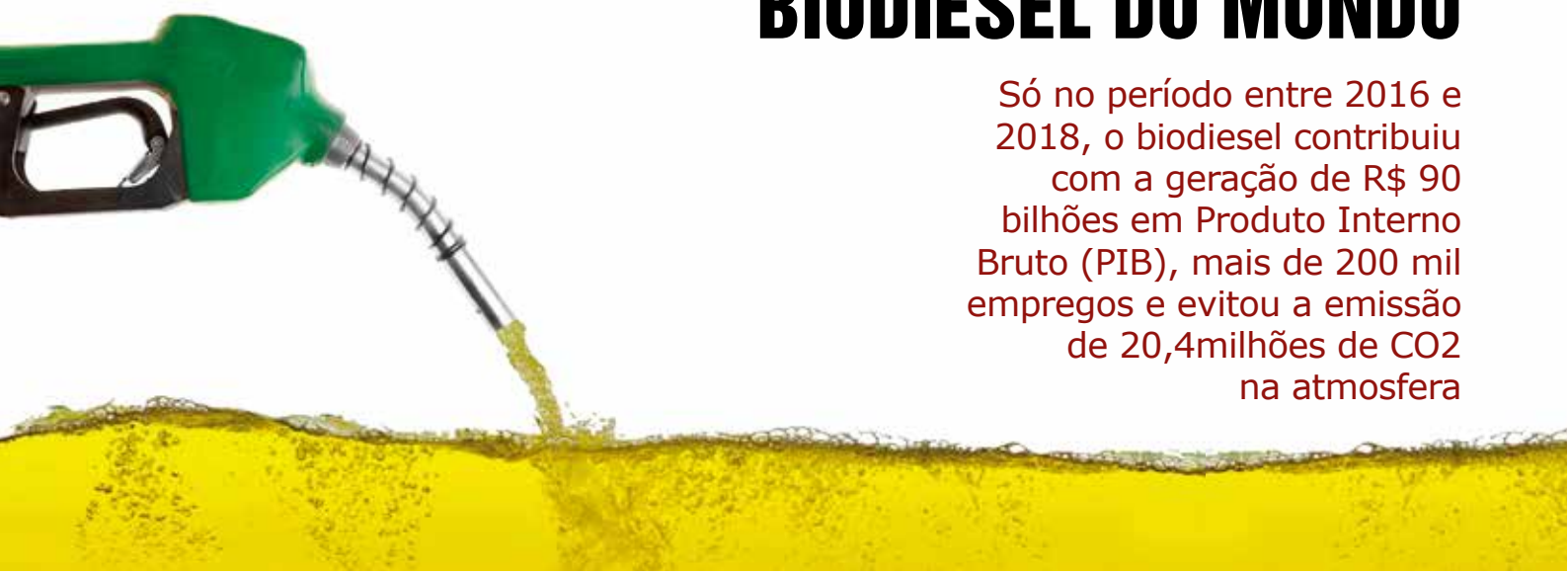
Evite também parar para prestar socorro a mulheres ou crianças na estrada. Em vez de parar, acione a PRF.

NÃO REAJA

Caso seja assaltado, tente manter a calma e não faça movimentos bruscos, obedecendo o assaltante. Tente memorizar o maior número de detalhes que poderão ser úteis na investigação.

Lembre-se: mais importante que a carga ou pertences, é a sua vida. Nunca reaja.

BRASIL SE CONSOLIDA ENTRE OS MAIORES PRODUTORES DE BIODIESEL DO MUNDO



Só no período entre 2016 e 2018, o biodiesel contribuiu com a geração de R$ 90 bilhões em Produto Interno Bruto (PIB), mais de 200 mil empregos e evitou a emissão de 20,4milhões de CO2 na atmosfera

Cada vez mais, o setor caminha rumo ao transporte sustentável, buscando tecnologias e fontes de energia renováveis. Nesse sentido, o Brasil tem sido protagonista em vários campos, como na fabricação e o uso do biodiesel, um combustível composto de carbono neutro, de origem renovável e menos poluente.

De acordo com a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), cerca de 70% do biodiesel produzido é feito de óleo de soja, 17% de gordura animal (sebo) e os demais de outras matérias-primas, como o óleo de cozinha usado e óleo de semente de algodão. Por ser renovável, o produto reduz a dependência do petróleo. Também é biodegradável, além de ajudar a diminuir as emissões de gases tóxicos e possuir uma boa lubrificação.

O Brasil já é um grande produtor de biodiesel, condição que vem gerando importantes benefícios para a economia. Um estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV), em parceria com a União Brasileira do Biodiesel (Ubrabio), que analisou durante seis meses o impacto do Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB), revelou que, entre janeiro de 2005 a julho de 2010, com a produção local do biodiesel, o País evitou gastos de US$ 2,84 bilhões com importações de óleo diesel.

Como já estava previsto no Programa Nacional de Produção de Biodiesel (PNPB), em 2018, o Brasil aumentou novamente a mistura do biodiesel ao óleo diesel, que atualmente está 10% (B10). O objetivo desta medida é reduzir as importações de combustíveis de origem fóssil.

A adição do biodiesel é aprovada pelo Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e ocorrerá até março de 2023. Nesse período, a proposta é aumentar a mistura de biodiesel em um ponto percentual, até que todo o biodiesel comercializado ao consumidor final conterá 15% de biodiesel.

Hoje, o Brasil importa apenas 20% do biodiesel e 10% do diesel consumido em transportes de cargas e passageiros, porém, este último ainda é o produto mais utilizado no País. O Brasil também fabrica e exporta o biodiesel para grandes nações da União Europeia, como a Alemanha, por exemplo.

"É uma grande oportunidade para toda a cadeia de produção – que por sinal é extensa – desde transporte, termoelétricas, agronegócios, entre outros. O uso do biodiesel nos processos produtivos é uma necessidade emergente. Dessa forma, reduziremos muito o efeito estufa no mundo e agregaremos mais valor em toda a cadeia", comenta Federico Sakson, gerente de negócios para biodiesel da Camlin Fine Sciences (CFS) para América do Sul, fornecedora de antioxidantes e produtos químicos.

GERANDO EMPREGOS E RENDA

De fato, o biodiesel tem um mercado bastante promissor no Brasil. Várias iniciativas estão sendo desenvolvidas, visando criar uma atividade sustentável em todas as esferas produtivas. De acordo com a

Entre os diversos países que desenvolvem programas de produção e uso de biodiesel, o Brasil segue na frente como o que apresenta o maior potencial de sucesso

Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a frota de ônibus urbano no Brasil é de aproximadamente 107 mil veículos. Se toda a frota utilizasse o B20, o Brasil deixaria de emitir dois milhões de toneladas de CO_2 por ano. **"Outra vantagem é que os veículos não necessitam de alterações nos motores para utilizar o biocombustível"**, ressalta Sakson.

Além de preservar o meio o ambiente, a produção de biodiesel é uma atividade que tem favorecido a geração de novos empregos e renda. De acordo com a União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene (Ubrabio), somente nos primeiros quatro meses de 2018, foram criados mais de 23.500 mil empregos diretos no interior de São Paulo (Ribeirão Preto, Sertãozinho e Piracicaba) na indústria e comércio do setor.

Outro dado interessante é que na produção de biodiesel, em média 30% da matéria-prima tem origem na agricultura familiar. Em 2017, de acordo com a Ubrabio, foram movimentados no País cerca de R$ 4 bilhões com a comercialização de produtos vindos da agricultura familiar, que se faz presente no setor de biocombustíveis.

Conforme a Associação dos Produtores de Biodiesel do Brasil (Aprobio), se as previsões de crescimento econômico e de maior uso de biodiesel forem mantidas no País, os investimentos no setor podem chegar a R$ 22 bilhões até 2030. Só no período entre 2016 e 2018, o biodiesel contribuiu com a geração de R$ 90 bilhões em Produto Interno Bruto (PIB), mais de 200 mil empregos e evitou a emissão de 20,4 milhões de CO_2 na atmosfera.

DESAFIOS

Sem dúvida, o cenário nacional nos próximos anos para produção do biodiesel é bastante positivo, mas o País também tem alguns desafios. Uma das preocupações da cadeia produtiva diz respeito à conservação do produto final, de modo a resistir ao tempo de estocagem sem se oxidar até chegar ao consumidor final.

Sakson, da Camlin Fine Sciences, explica que a estabilidade à oxidação é um parâmetro crítico que deve ser controlado periodicamente durante a produção e o armazenamento para evitar perdas econômicas, uma vez que o movimento do produto dentro das refinarias e a exposição ao oxigênio nas transferências e o bombeamento reduz o tempo de indução. Para garantir a estabilidade e qualidade do biodiesel, é essencial o emprego do antioxidante.

"Eles podem ser aplicados na forma líquida, para facilitar o manuseio e a dosagem, na linha de produção, ao fluxo de saída do processo, em biodiesel acabado ou em um tanque de agitação leve ou recirculação por bomba. Um detalhe importante é que proporcionam baixa viscosidade e estabilidade à baixa temperatura", explica Sakson.

São produtos que não oferecem danos nos motores internos e combustíveis, porque são formulados com um sistema de solvente não inflamável e de baixa toxicidade, além do seu alto desempenho.

De acordo com as normas brasileiras e internacionais, o biodiesel deve suportar oito horas sob condições extremas de temperatura no teste de Rancimat. Caso não haja esta estabilidade, é imprescindível a aplicação do antioxidante.

Como é possível constatar, entre os diversos países que desenvolvem programas de produção e uso de biodiesel, o Brasil segue na frente como o que apresenta o maior potencial de sucesso. Vale lembrar que com a adição de 10% (B10), o Brasil já se consolidou como o segundo maior produtor e consumidor de biodiesel, ficando atrás apenas dos Estados Unidos.

PRÓ-SUL
Prest. de Serviço

Treinamentos sobre pneus para todos os envolvidos na frota:

- Proprietários
- Dirigentes
- Administradores
- Motoristas
- Mecânicos
- Borracheiros, etc

CURSOS:

- A importância dos pneus - Aprendendo a Gerenciar
- Como escolher pneus e bandas
- Consertos: tipos e sua aplicação
- Desgastes e problemas com pneus - Causas e soluções
- Controladores de pneus
- Software para controle de pneus, combustíveis, lubrificantes e ARLA-32

CONTATOS

prosul@greco.com.br
pneus@greco.com.br

(11) 3836-8375
(11) 99136-0637

Pércio Schneider
pneus@greco.com.br

TOMBAMENTO DE CAMINHÕES

Situações comuns. Erros recorrentes

Carrega-se o caminhão de acordo com a rota traçada, quando o correto é carregar com a melhor distribuição de peso possível e ajustar a rota e sequência de descarregamento, conforme essa premissa. Isso, é claro, para quem trabalha de forma responsável

Por uma questão de hábito, sempre que estou rodando por aí, no trânsito urbano ou por estradas, e fico observando os veículos à minha volta e, especialmente, os veículos de carga.

Também costumo prestar muita atenção sempre que surge a notícia de que houve o tombamento de um caminhão. E estas são tantas, que nem há espaço suficiente para mencionar todas as ocorrências.

Na edição 87, da Revista Estrada na Boleia (Set/2011), já abordava o assunto com destaque para a amarração de cargas, impressionado com a quantidade de acidentes noticiada. E desde então, observo com mais atenção como as cargas estão distribuídas sobre as carrocerias. E na edição 137 (jun/jul 2016), abordei novamente a questão dos tombamentos.

Em 24 de janeiro deste ano, um caminhão carregado tombou na Ponte Rio-Niterói, sentido Niterói, ao final da descida do vão central. Quem já passou por lá sabe que o trecho é reto, plano e com declive suave. Pelas imagens (https://glo.bo/2WE2k29) é possível ver que o caminhão está irregular e nem deveria circular: a traseira é bem mais elevada do que a dianteira, o que é proibido pelo Contran, por meio da Resolução 479/201. É provável que a carga estivesse mal posicionada.

Coincidentemente, na mesma semana, recebi uma mensagem que mostrava uma simulação do comportamento do veículo quando o peso está mal distribuído sobre o reboque. O vídeo está disponível no YouTube (http://bit.ly/2HQRHWC).

Utilizando uma esteira e uma miniatura de automóvel com uma estrutura acoplada que simula uma carretinha, pequenos discos são colocados em dois pontos, próximo ao engate e na extremidade oposta, com mais peso sobre a junção carro/reboque. Com a mão é feito um toque lateral na extremidade final do reboque, e o conjunto pouco oscila, mantendo a trajetória.

Num segundo momento, um disco é retirado do ponto de junção e colocado na extremidade final. Um novo toque lateral com a mão e o conjunto todo oscila fortemente, perdendo a trajetória.

Num outro vídeo, é feito o mesmo teste (http://bit.ly/2Ssaprv), com pesos colocados em três pontos: próximo à junção, no meio e no extremo oposto. O resultado é o mesmo.

Em veículos que transportam cargas indivisíveis, o volume costuma ser disposto, em geral, sobre o eixo da carroceria ou do reboque, acreditando-se ser o ponto de maior suporte de peso. É muito comum vermos isso no transporte de bobinas de papel ou de aço. E, como demonstrado nos vídeos, pode ser essa a causa de alguns acidentes, especialmente com conjuntos de cavalo mecânico e semirreboques.

Ao entrar numa curva em velocidade um pouco maior que a devida para a trajetória e condições topográficas, é suficiente para provocar o mesmo efeito que, nos vídeos, é feito com um toque com a mão. A consequência é o tombamento do conjunto.

Cargas mal distribuídas, com mais peso de um lado do que do outro ou com mais peso concentrado na parte traseira, são situações corriqueiras quando se trata de distribuição fracionada. Carrega-se o caminhão de acordo com a rota traçada, quando o correto é carregar com a melhor distribuição de peso possível e ajustar a rota e sequência de descarregamento, conforme essa premissa. Isso, é claro, para quem trabalha de forma responsável, agindo preventivamente e colocando a segurança em primeiro lugar.

Lamentavelmente, o que vemos com frequência é a operação ditar as regras, e dane-se a segurança. E, quando o acidente acontece, o setor é o primeiro a reclamar e a isentar-se de responsabilidade.

Divulgação

TEK SENSOR GERMANY

Sensores de ABS, controle e desgaste

QUALIDADE ORIGINAL – GERMANY

A TEK SENSOR GERMANY atua no setor desensores e dispositivos de controle para linha pesada

A TEK SENSOR GERMANY está trazendo com exclusividade para o Brasil uma linha completa com sensores de freio, desgaste, rotação, temperatura, pressão e outros para linha pesada.

Fabricada na Europa e com qualidade original, equiparável a fabricantes OEM, Wabco, Knorr e Haldex, a linha é composta por mais de 1.000 itens de sensores para as mais diversas aplicações e para todas as marcas de caminhões europeus e ônibus (VOLVO, SCANIA, MERCEDES, IVECO, MAN e DAF).

Todos os produtos TEK SENSOR GERMANY seguem rígidas especificações técnicas, pois já são fornecidos a empresas europeias há muitos anos e, portanto, testados 100%. Os sensores são todos fornecidos conforme padrão ORIGINAL, ou seja, são kits completos com manual de produto e instalação.

Faça revisões em seu veículo regularmente

www.teksensor.com.br
facebook.com/teksensor

(11) 99935-2704
comercial@teksensor.com.br

Calçada dos Gerânios 114 , sala 32
Centro Comercial Alphaville/SP

Bateria VIPOWER SPECIAL LINE

BATERIAS AUTOMOTIVAS

- Produto Nacional
- 12 meses de GARANTIA
- Rápida entrega

- Placas mais espessas
- Maior amperagem
- Melhor custo benefício
- Assistência técnica gratuita

Direto da FÁBRICA com QUALIDADE

www.vipower.com.br

*Compromisso com o meio ambiente em primeiro lugar

(11) 3208-5604
comercial@vipower.com.br

Respeite a sinalização de trânsito.

SOLUÇÕES PARA IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

APARELHOS DE LEVANTAMENTO
24 E 28 TON.

SUSPENSORES PNEUMÁTICOS

LINHA COMPLETA DE PEÇAS DAS SUSPENSÕES ANTIGAS E MODERNAS

SUPORTES DE BALANÇAS

GRAMPOS E PINOS DO TENSOR

BALANÇAS

BRAÇOS TENSORES

DESLIZANTES E SAPATAS

Cinto de segurança salva vidas.

48 3440.0000
www.olivo.ind.br

Especializada em peças de reposição para Caminhões:
Agrale, Carretas, DAF, Ford, Iveco, Man, Mercedes-Benz, Scania, Sinotruck, Vans, Volkswagem, Volvo

Você encontra as melhores marcas aqui

NOVIDADES

Acesse nosso novo catálogo Online

Consulte através do site nossos produtos e disponibilidade de estoque de forma simples e intuitiva.

Respeite a sinalização de trânsito.

UNIDADES:
Caçapava-SP (12) 3658-0100 Guarulhos-SP (11) 2413-4000 Ourinhos-SP (14) 3042-1722 Santos-SP (13) 3229-4100 São Paulo-SP (11) 2067-1000
Campinas-SP (19) 3090-3777 Osasco-SP (11) 3933-7474 Ribeirão Preto-SP (16) 3969-8686 S. Bernardo Campo-SP (11) 4346-1010 Sorocaba-SP (15) 3042-1818
Oficina Mecânica-SP (11) 2067-1014

Acesse nosso site
www.perimpecas.com.br
/perimpecas

A BATERIA QUE VOCÊ PROCURA
VOCÊ ENCONTRA AQUI!

MORELATE
distribuidora de autopeças

BATERIAS MAXI PARTS

CONVENCIONAL
E LIVRE DE
MANUTENÇÃO

ACESSE O SITE E BAIXE
NOSSO CATÁLOGO ELETRÔNICO

APROVEITE E FAÇA SUA
COTAÇÃO ELETRONICAMENTE

/morelateinhapesada.matriz
@morelatedist
chat no site da Morelate
No trânsito somos todos pedestres.

Matriz 11 3908-0060
Araçatuba | SP 18 3621-8026
Campinas | SP 19 3212-3751
S. J. dos Campos | SP 12 3308-0936
Duque de Caxias | RJ 21 2672-9046
Caxias do Sul | RS 54 3290-4010
Recife | PE 81 3375-8500
Petrolina | PE 87 3867-4883

www.MORELATE.com.br

Anúncie aqui!

+ 60 MIL Leitores

+ 40 MIL Downloads

ESTRADA na BOLÉIA®

Acesse
www.boleiadigital.com.br
comercial@naboleia.com.br (11) 5034-8222

Todas as **edições** para download e leitura on-line

Totem **excluviso** para a distribuição

1

PRIMEIRO FUSCA NINGUÉM ESQUECE!

Os 60 anos de fabricação no Brasil de um dos maiores ícones do mercado automotivo

O 1º Volkswagen Fusca fabricado no Brasil completa 60 anos de muitas histórias. Em 3 de janeiro de 1959, o veículo saiu da linha de produção da fábrica da Anchieta para conquistar o País. Naquele dia, o Fusca – nome que o modelo adotaria oficialmente anos depois – inaugurava uma nova era da produção em massa na indústria automotiva brasileira.

Na verdade, o modelo da Volkswagen começou a ser montado no País com componentes importados, já em 1953. Mas somente após o início de produção na fábrica Anchieta/SBC, em 1959, que o Fusca realmente ganharia escala para dominar o mercado nas décadas seguintes.

O Fusca 1959 trouxe seis principais aperfeiçoamentos:

1) Barra estabilizadora no eixo dianteiro.
2) Cubo do volante abaixado.
3) Trincos nas portas acionados por botões de pressão.
4) Barra de torção traseira mais elástica e eficiente.
5) Para-sol estofado com espuma de borracha.
6) Descanso inclinado para os pés do passageiro.

→ Em 1959, foram emplacados 8.406 Fusca; a partir de 1962, foi líder de mercado por 24 anos e só perdeu para o Gol.

Volkswagen 1959

Nordhoff, Schultz-Wenk e Kubitschek na inauguração da fábrica

0 mil
Leitores
20 mil
Exemplares
Anuncie
www.naboleia.com.br

Quer saber mais sobre a história deste veículo lendário? Confira a matéria completa em nosso portal de notícias. https://goo.gl/dQfN3C

Linha de montagem na Fábrica Anchieta

Fusca para o Iraque, 1980

Fusca de competição

No início, em 1959, os anúncios do Fusca reforçavam as suas capacidades técnicas e únicas no mercado. Por 24 anos, foi o modelo mais vendido do Brasil e o mais conhecido na linha Volkswagen.

A importância do Fusca para o País é tão grande que o modelo foi homenageado, em janeiro de 1989, com o "Dia Nacional do Fusca". Com mais de 21 milhões de unidades produzidas em todo mundo, o Fusca tornou-se um ícone, amado por milhões de pessoas.

Para homenagear os fãs do modelo nos Estados Unidos, a Volkswagen preparou o lançamento de uma versão "Final Edition", com carroceria cupê e Cabriolet (conversível), apresentada no Salão de Los Angeles, em 2018.

Beetle "Final Edition"

Fotos: Divulgação

11 a 13 de Setembro de 2019

Parque da Uva - Jundiaí - SP - Brasil

7ª edição
7th edition

www.feiradelogistica.com

Melhor custo x benefício
por metro quadrado!

RESERVE JÁ SUA ÁREA!

Reservas

+55 11 4526.2637
+55 11 9.9961.9922
adelson@adelsoneventos.com.br

3 pavilhões cobertos
Extensa área externa
Teste Drive de Empilhadeiras
Teste Drive de Caminhões
Publico Qualificado

Realização e Organização

ADELSON® eventos
BUSINESS