" Para quem é apaixonado por caminhões"

na BOLÉIA®

www.naboleia.com.br
Abril/Maio 2015 - nº 130 - R$ 8,00

NaBoléia

Exemplar para a distribuição, não pode ser vendido

GREVE
DOS CAMINHONEIROS
A polêmica não acabou...

José Fonseca
Presidente da Abcam

Diumar Bueno
Presidente da CNTA

Federico Vega
CEO da Sontra Cargo

Mauro Roberto Schlüter
Professor de Logística

VOLVO
BONS RESULTADOS

E mais...

Exames toxicológicos:
nova data

Os principais passos
para desenvolvimento
dos **"brutos"**

TranspoSul
17ª Feira e Congresso de Transporte e Logística

A grande vitrine do Transporte e Logística

RESERVE JÁ O SEU ESPAÇO!

192 Milhões — em negócios gerados

759 Caminhões Vendidos — dados coletados com os expositores

15.000 Participantes — em 3 dias de evento

97% Aprovação dos expositores — quanto a organização e local da Feira

dados da TranspoSul 2014

23 a 25 de junho
Centro de Eventos FIERGS
Porto Alegre - RS

Contato:
(51) 3326.2906 | 3342.9299
comercial@setcergs.com.br
www.transposul.com

ORGANIZAÇÃO
SETCERGS
Transporte&Logística

plus

Editorial

Carta ao Leitor

Divergências e mais tensão

Os dois últimos meses foram muito agitados para a categoria. O Governo decidiu negociar com os caminhoneiros autônomos, responsáveis pela paralisação que bloqueou diversas rodovias do País, em final de fevereiro, atendendo algumas reivindicações e acalmando os ânimos.

Entretanto, a calmaria parece ter durado pouco. Em 26 de março, após nova reunião para discutir a pauta das reivindicações, os representantes dos caminhoneiros anunciaram que nova paralisação está prevista para 23 de abril, caso o Governo não atenda aos pedidos da classe.

O pleito que está gerando mais polêmica refere-se à elaboração de tabela de preços mínimos do frete, assunto que foi tratado em reunião, mas que continua sem uma solução.

A Editora Na Boleia tem acompanhado de perto esse debate. Em uma reportagem especial, o leitor confere as opiniões de entidades e especialistas no setor sobre a importância dessa greve. Ou seja, qual lição ficou e quais os ensinamentos que a paralisação trouxe para ambas as partes? Não deixe de conferir essa e outras matérias nas próximas páginas.

Vamos continuar de olho para trazer sempre notícias atualizadas e úteis para nossos leitores a respeito dos principais acontecimentos do setor.

Boa leitura!

04
Estradas
Greve dos caminhoneiros A polêmica não acabou...

08
Design
Os principais passos para desenvolvimento dos "brutos"

11
Saúde
Obrigatoriedade de exames toxicológicos: nova data

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

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:

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

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
Abril/Maio 2015

130ª EDIÇÃO
Ano XI

Foto: jvalerio.com.br

GREVE DE CAMINHONEIROS
A polêmica não acabou...

A recente paralisação dos caminhoneiros autônomos, realizada em fevereiro, ainda continua gerando discussões, mas, sem dúvida, trouxe ganhos e aprendizados para a categoria, que, há muito, tem reivindicações não atendidas e enfrenta diversas dificuldades para exercer uma atividade que é estratégica para o País

Por Madalena Almeida

A recente paralisação dos caminhoneiros autônomos, ocorrida em final de fevereiro, que bloqueou estradas no **Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Goiás**, de fato, causou transtornos ao tráfego de veículos nas rodovias e interferiu no escoamento e transporte de mercadorias nessas regiões. Por outro lado, também trouxe ganhos e aprendizados para a categoria, que, há muito, tem reivindicações não atendidas pelo Governo Federal e enfrenta diversas dificuldades para exercer uma atividade que é estratégica para o País.

O estopim da greve foram os consecutivos aumentos dos combustíveis e dos pedágios, que impactam os custos e inviabilizam algumas viagens. Segundo a **Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística** – NTC&Logística, a volta da CIDE sobre combustíveis provocou uma alta no preço desse insumo, o que vai na contramão do que acontece no mundo, em que se verifica queda no preço do petróleo e de seus derivados.

Quanto aos pedágios nas rodovias concedidas, os valores também vêm apresentando elevação constante, devido à indexação contratual das tarifas, o que, em alguns casos, gera um custo até superior ao do próprio combustível, conforme a rota e operação de transporte.

Na verdade, segundo os caminhoneiros autônomos, a categoria não tem mais como suportar a elevação dos seus custos, especialmente em um momento em que o País passa por uma desaceleração econômica. **"A razão para o protesto é porque a classe está passando fome há muito tempo. Agimos para tentar, pelo menos, melhorar essa situação"**, declarou na imprensa José Antônio da Silva, o China, presidente da União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam), uma das dezenas de entidades do setor que ajudaram a organizar a greve.

Assim que os protestos começaram, a adesão dos caminhoneiros foi aumentando, obrigando o Governo Federal a tomar algumas medidas para conter os ânimos. Entre elas, a categoria obteve a aprovação, sem vetos, da Lei dos Caminhoneiros, publicada no DOU (Diário Oficial da União) em 3 de março. A norma só começará a ser aplicada a partir do dia 17 de abril.

A regulamentação da Lei fez parte das propostas apresentadas pelo Governo para os caminhoneiros que faziam os protestos, numa tentativa de acabar com a greve. Entre as mudanças impostas pela nova Lei, caminhões vazios e com o eixo suspenso serão isentos de pedágio. Além disso, as multas por excesso de peso dos últimos dois anos serão perdoadas. O texto também permite que a jornada de trabalho dos caminhoneiros seja de 12 horas diárias.

GRUPOS DE TRABALHO

Outra medida é a carência por 12 meses do pagamento do financiamento na aquisição de caminhões por meio do Programa Pró-Caminhoneiro e do Finame. Apesar de não pretender intervir no valor dos fretes, o

Planalto tentará mediar a criação de uma tabela de valores.

Para discutir esse e outros assuntos, com o fim dos protestos, foi realizada uma reunião, em 10 de março, entre Governo Federal, empresários do setor de transporte e caminhoneiros, em que ficou definida a criação de três grupos intersetoriais de trabalho para estudo das propostas da categoria. O encontro teve lugar, na sede da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em Brasília, sendo conduzido pelo **ministro da Secretaria-Geral da Presidência da República, Miguel Rosseto**, com a participação do **ministro dos Transportes, Antonio Carlos Rodrigues**, **do ministro do Trabalho, Manoel Dias, do diretor-geral da ANTT, Jorge Bastos**. A reunião foi um dos compromissos do acordo firmado em 25 de fevereiro, no encerramento da paralisação dos caminhoneiros nas rodovias.

O primeiro grupo ficará responsável pela Tabela Referencial de Frete e será coordenado pelo secretário de Planejamento de Política Nacional de Transportes, do Ministério dos Transportes, Herbert Drummond; o segundo, coordenado por Rone Barbosa do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), vinculado ao Ministério das Cidades, trabalhará na Regulamentação da Nova Lei dos Caminhoneiros; e o terceiro, que discutirá assuntos relacionados à ANTT, como isenção de tarifas do cartão-frete, Pagamento Eletrônico de Frete (PEF) e pontos de parada, será coordenado pela servidora da ANTT, **Rosimeire Freitas**.

José Fonseca
Presidente da Abcam

"A reunião foi o ponto de partida para viabilizar as propostas sugeridas pelos caminhoneiros, que obtiveram grande notoriedade após as paralisações ocorridas em todas as estradas do País", explica o presidente da Abcam (Associação Brasileira dos Caminhoneiros), **José da Fonseca Lopes**.

Para ele, a iniciativa de criar grupos de discussão é de grande importância para a construção de uma política de transporte no País, mas é preciso discutir também o impacto da alta do diesel na vida do caminhoneiro. "É preciso reduzir os impostos que estão no diesel, que chegam a 30% ou mais do que nós pagamos. Temos de lembrar que quem leva este País nas costas é o caminheiro", enfatizou.

Para Fonseca, uma das reivindicações mais importantes é a implantação da planilha referencial de fretes. "É preciso que o Ministério da Fazenda reconheça que esta história de lei da oferta e da procura no Transporte Rodoviário de Carga é balela", declarou na imprensa à época. Ele alegou que, após o último aumento do valor do diesel, houve redução nos fretes e que os caminhoneiros estão recusando cargas. "Temos oferta de carga, mas ninguém está carregando porque, com o valor do frete, não dá nem para chegar ao destino", justificou.

FAZENDO ECO

Na verdade, apesar dos ânimos terem se acalmado, Governo e categoria ainda discutem prioridades. As opiniões continuam divididas, mas o consenso é de que os protestos surtiram efeitos e tiveram uma importância para, se não resolver as dificuldades do setor, pelo menos fazer ecoar reivindicações que, ao que parece, estavam esquecidas pelo Governo Federal.

Diumar Bueno
Presidente da Confederação Nacional de Transportadores Autônomos (CNTA)

Para o **presidente da Confederação Nacional de Transportadores Autônomos, (CNTA), Diumar Bueno**, o balanço da paralisação foi altamente positivo. "Foi uma manifestação iniciada espontaneamente pela categoria, e isso comprova e dá respaldo àquilo que a CNTA já vem cobrando dos órgãos governamentais e que não estava conseguindo eco: o desespero da categoria pela sobrevivência, tendo como gota d´água o reajuste do óleo diesel, especialmente, pela condição de entressafra. O movimento chamou a atenção da opinião pública e, principalmente dos governos para a atenção que precisa ser dada para este setor, especificamente para a classe dos trabalhadores autônomos", analisa Diumar.

SUSPENCAR
INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA LTDA ME
11 - 3392-2650
Atuamos com todos os modelos pesados de suspensão e eixos
Tambores e cubos de roda

Freio S e componentes

Kit direcional

*Temos kits direcionais para todos os modelos de caminhões
Eixo direcional

Peças para todos os modelos a partir de 10 toneladas
Fazemos projetos especiais
E mais... Suspensor pneumático, amortecedores, suportes de molas, embuchamentos, braços de direção, eixos do tander etc.
✔ Logística inversa
✔ Pronta entrega
✔ Atendimento a ISO 14001
✔ Treinamentos no local (com suporte técnico da fábrica)
Rua do Bosque, 952 – Barra Funda
São Paulo/SP - CEP.: 01136-000
Respeite a sinalização de trânsito.

Segundo ele, apesar das medidas anunciadas pelo Governo, há ainda um grande ponto interrogação em relação ao óleo diesel. "A CNTA já está apresentando propostas para diminuição da carga tributária que incide sobre o diesel, seja PIS, COFINS, CIDE e ICMS, a fim de que o Governo reavalie essa questão tributária para haver uma efetiva redução do óleo diesel", relata o presidente.

Ele lembrou que a CNTA conta com representantes nos três subgrupos intersetoriais de trabalho para estudo das propostas da categoria. A expectativa é de que nas próximas reuniões sejam apresentados resultados concretos para os principais pontos de divergências entre os vários interesses em discussão.

"Estamos trabalhando ativamente em cima de todos os interesses da categoria, aproveitando o momento em que se abriu. O assunto do caminhoneiro é de grande relevância e de interesse de todos. Portanto, temos de ser eficientes em aproveitar esse momento", conclui.

Federico Vega
CEO da Sontra Cargo

Na análise de Federico Vega, CEO da Sontra Cargo, empresa que desenvolve aplicativo que conecta transportadoras e caminhoneiros que buscam fretes, a categoria enfrenta hoje três problemas: as más condições de infraestrutura e segurança nas estradas e postos de caminheiros; preços de fretes muito baixos, que não cobrem os custos de transporte; e preços de diesel e pedágios muito elevados.

Para solucionar essas questões, Vega acredita que o ideal seria estabelecer uma melhor política de Governo, que garantisse a segurança ao trabalhador da estrada; criasse uma tabela de preço de frete mínimo, que seja regulada pelo Governo e que não permita a exploração laboral do caminheiro; e, por último, que criasse diesel e pedágios subsidiados, o que ajudaria a baixar os custos operacionais dos caminhoneiros, aumentando suas margens de ganho.

"Atualmente, a média da frota dos caminhões autônomos do País tem 19 anos de idade, pois o caminheiro não tem recursos financeiros para renovar o caminhão. Este problema, combinado com a má conservação de muitas das estradas brasileiras, resultam em caminhões quebrados por mais tempo. A frota antiga rodando nas estradas também aumenta os riscos de acidentes", acrescenta Vega.

Na visão do CEO, a paralisação possibilitou tornar conhecida a importância e as condições de trabalho de um setor que é de primordial importância para a economia do País. "O fato de não se ter boas condições de infraestrutura e segurança nos postos de caminhoneiros e nas estradas são fatos poucos conhecidos pela sociedade em geral. Infelizmente, isso não está entre as prioridades da pauta do Governo atual. Quase 1% da população brasileira é formada por caminheiros, que movimentam mais de 60% do que se produz no Brasil. Quando uma greve de caminhões acontece, a economia para. Isso reflete a importância do setor. Por outro lado, as greves nunca são boas e têm sim um impacto negativo na sociedade em geral. E, claro, em curto prazo, não tem o poder de promover todas as mudanças requeridas pelos trabalhadores", acrescenta Vega.

BAIXO VALOR DO FRETE É O QUE MAIS PREOCUPA

Mauro Roberto Schlüter
Professor de Logística da Universidade Presbiteriana Mackenzie Campinas

Para o professor de Logística da Universidade Presbiteriana Mackenzie Campinas, Mauro Roberto Schlüter, a paralisação não trouxe ganhos significativos para a categoria, mas houve lições que levam a reflexões importantes.

"**Da mesma forma como ocorreu em 1999, os ganhos efetivos para os caminhoneiros foram pífios. O resultado da paralisação de 1999 resultou em um vale pedágio, que hoje se confunde com o valor do 'frete carreteiro'. No caso da paralisação deste ano, os resultados não foram muito diferentes. O valor do diesel não diminuiu e os fretes permanecem baixos. A manutenção dos preços do óleo diesel tem motivação óbvia de alinhamento de tarifas necessárias para que a Petrobrás retome o nível azul de seu balanço de resultados, mas o que mais preocupa é o baixo valor do frete carreteiro (aquele que se paga para o caminhoneiro autônomo). Este frete sempre foi calculado com base nas leis de oferta e demanda. Isso significa que no caso de existência de pouca carga para transportar, os preços são jogados para baixo, a ponto de comprometer até a cobertura dos custos variáveis do veículo (óleo combustível, pneus e óleo lubrificante, dentre outros menos significativos)**", avalia.

Por outro lado, na opinião de Schlüter, se houver uma tabela com fretes mínimos, certamente, será compensador para as empresas de transporte de cargas organizadas, bem como para aumentar a frota e verticalizar os serviços, e, neste caso, os caminhoneiros autônomos perdem novamente.

Quanto à sanção, sem vetos da Lei dos Caminhoneiros, especificamente o trecho que trata do aumento de jornada máxima de trabalho, o professor também faz ressalvas. Ele acredita que os ganhos são irreais frente ao praticado hoje em dia. "Um dos poucos ganhos efetivos da nova lei é o não pagamento de pedágio para caminhões com suspensão do eixo", lembra.

Ele lembrou que a questão de aumento da tolerância sobre o excesso de peso é reivindicação antiga, assim como o aumento (ou não fiscalização), da jornada de trabalho.

"A fonte dessas reivindicações evidencia a necessidade de aumentar o faturamento por viagem (se o valor do frete é baixo, então a quantidade de serviço deve aumentar para proporcionar um novo ponto de equilíbrio entre receitas e despesas). Quando era aluno do mestrado da Engenharia de Transportes na UFRGS (em Porto Alegre/RS), tive a oportunidade de assistir a defesa de uma dissertação de mestrado que versava sobre o aumento de peso da carga nos veículos e a degradação do asfalto (entre 5% a 10% de aumento no peso, causa uma degradação por volta de 35% a 40% na pavimentação). Conclui-se que a lei é prejudicial aos interesses das concessionárias e, por consequência, para os demais usuários", opina.

Na visão do professor, as empresas de transporte rodoviário de cargas utilizam o caminhoneiro como "frota flutuante", que serve para absorver a excessiva oferta de serviços, que, eventualmente, possa ocorrer. "Na ausência de demanda por serviços de transporte, não há contratação de caminhoneiros. Caso o Governo estabeleça por lei uma tabela de fretes mínimos que proporcione resultado, haverá verticalização dos serviços", explica.

MUDANÇA NA LIDERANÇA

Para o Schlüter, o aprendizado desta paralisação é um dos mais importantes para os envolvidos, não só caminhoneiros, mas também lideranças sindicais e Governo. "Trata-se de uma mudança na liderança do movimento, que começa a ser praticada por pessoas fora de organizações sindicais tradicionais, mas com legítimos poderes outorgados de forma espontânea por expressiva parcela de caminhoneiros. A evidência disso foi a manutenção das paralisações, mesmo após a assinatura do acordo entre Governo e lideranças sindicais", analisa.

De acordo com Schlüter, o aspecto mais positivo da paralisação é o consciente coletivo da categoria. "Todos perceberam que a situação está (e continuará), insustentável e começam a buscar alternativas (ainda que tarde) para encontrar uma solução estrutural. O ruim ainda é uma relativa divisão entre as lideranças sindicais no que diz respeito a uma verdadeira solução para a categoria", aponta.

Ele lembrou que os caminhoneiros autônomos enfrentam várias dificuldades no atual cenário, como por exemplo, baixa capacidade de organização nacional com foco na real solução dos problemas da categoria. "A política vive do problema, portanto, o problema deve existir para que os políticos possam usufruir de posições de poder, seja privado ou público", justifica.

Outro ponto fraco dos caminhoneiros autônomos é a fragilidade econômico-financeira, a ponto de comprometer eventuais margens de manobras estratégicas (baixo capital de giro e patrimônio obsoleto), sem contar o ataque de competitividade dos operadores dos demais modais e a baixa produtividade. Ou seja, não conseguem fazer os seus caminhões rodarem 24 horas por dia. "Resumindo: estão em um círculo vicioso", observa.

Na opinião do professor, não há muito o que se esperar ainda em relação a mudanças para os próximos meses com as recentes conversas entre Governo e caminhoneiros. "Se não houver uma organização efetiva e profunda por parte dos caminhoneiros, haverá uma redução de integrantes da categoria por exclusão de atividade econômica, causada por falta de capacidade de competitividade", alerta.

DESVIRTUAMENTO DA LEI

Entre as medias anunciadas pelo Governo, a aprovação da Lei dos Caminhoneiros, sem vetos, tem mesmo dado o que falar, provocando diversos debates. Para a ABCR (Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, a Lei dos Caminhoneiros, que nasceu para assegurar melhorias para a categoria, foi desvirtuada com a inclusão dos artigos que aumentam para 10% os limites de sobrecarga dos caminhões e isenta o pagamento do eixo suspenso para caminhões vazios.

"A ABCR reconhece todos os esforços que têm como objetivo melhorar as condições de trabalho para os caminhoneiros. Porém, ao aumentar para 10% os limites de sobrecarga dos caminhões, a nova legislação permite que transitem, pelas rodovias, caminhões mais pesados, que terão estabilidade e capacidade de frenagem reduzidas, o que aumenta consideravelmente o risco de acidentes", declara a entidade em comunicado oficial.

Já em relação à liberação do pagamento do eixo suspenso para caminhões vazios, além de acarretar em maior tempo de viagem devido à espera que será necessária para a fiscalização dos caminhões, a entidade acredita que isso poderá ter como efeito o aumento do pedágio para todos os usuários, como forma de manter viabilidade do modelo de concessões de rodovias. Em outras palavras, o benefício para o caminhoneiro será bastante relativo, se é que haverá algum.

"As 20 melhores rodovias do País são concedidas, e isso é resultado de investimentos contínuos de operação e manutenção, custeados pelo pagamento do pedágio. A definição da tarifa de pedágio é feita pelos governos federal, estaduais e municipais e segue modelos distintos e baseados em critérios e necessidades específicas de cada rodovia. A necessidade de investimentos em construção, ampliação, operação e manutenção dessas vias, além de fatores como taxas de

juro, de câmbio e até a insegurança regulatória e política têm impacto nessa definição", pontua a ABCR.

A verdade é que não se sabe ainda se o valor do diesel vai baixar ou se haverá um reajuste nos valores do frete. Entretanto, uma coisa é certa: a greve serviu para mostrar ser fundamental a organização efetiva e profunda dos caminhoneiros, no sentido de exigir, de fato, mudanças que garantam mais competitividade e a sobrevivência de uma categoria estratégica para o País.

Até o fechamento desta edição, caminhoneiros e Governo ainda discutiam sobre as reivindicações propostas pela categoria, sendo que um dos maiores empasses referia-se ao pedido dos motoristas para criação de uma tabela com valores mínimos para pagamento do frete. Caso não haja acordo, os motoristas prometeram nova paralisação para 23 de abril.

• No Brasil existem quase 2 milhões de caminhões operando com cargas pesadas;

• 80% do fluxo de cargas no território nacional acontece no modal rodoviário. No entanto, os caminhoneiros têm dificuldade em sobreviver nessa atividade;

• 975 mil destes caminheiros são autônomos. Existem 220 empresas de transporte cadastradas junto à ANTT, que têm, em média, 8 caminhões cada uma, e 352 cooperativas, com uma média de 15 caminhões cada uma;

• A frota de caminhões de Brasil tem a seguinte estrutura:

- 30% dos caminhões estão focados nas áreas urbanas.

- 70% dos caminhões estão focados em distâncias maiores / entre cidades

- A idade média dos caminhões dos autônomos é de 19 anos.

- Nas transportadoras, a frota é renovada, em média, a cada oito anos.

- Os caminhões das cooperativas têm idade média de 14 anos.

Fonte: Sontra Cargo

NO NASCIMENTO DE UM CA

a atuação estratégica da área de design

Grandes aliadas das montadoras, as áreas de design são as responsáveis por transformar uma ideia ou necessidade em um caminhão de sucesso

Por Madalena Almeida

Diariamente, nos deparamos pelas ruas com caminhões suntuosos, enormes e com inúmeros recursos, muito diferentes dos modelos que circulavam anos atrás no País. O fato é que com o desenvolvimento da indústria automobilística, os caminhões hoje são projetados dentro de um novo conceito, que contempla diversos itens, como segurança, economia de combustível, sustentabilidade, conforto, beleza, robustez etc., visando atender às atuais exigências do setor e dos usuários.

Mas para lançar um caminhão que seja um sucesso de mercado, esses são apenas alguns dos aspectos que influenciam o desenvolvimento do produto. Afinal, a competitividade é grande, especialmente em um país como o Brasil, em que 60% das riquezas circulam sobre rodas. Além disso, projetar um caminhão é bem diferente de pensar em um automóvel: caminhões devem ser mais resistentes, robustos e precisam ter uma vida útil muito maior.

Para sair na frente nessa briga, as montadoras contam com um grande aliado: as áreas de design, que são responsáveis por transformar uma ideia ou necessidade em um produto de sucesso.

Na verdade, esses departamentos não trabalham sozinhos. Eles atuam integrados com outros setores da empresa e cada vez mais ganham destaque, já que hoje a estética e a beleza do caminhão põem, sim, na "mesa".

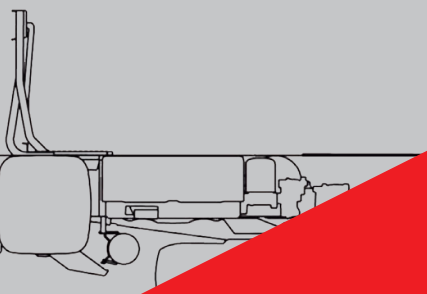
A rigor, são áreas bem estruturadas nas empresas que contam com tecnologia de ponta, utilizando modernos sistemas e softwares para projetar novos caminhões, o que envolve várias etapas e um tempo razoável para conclusão e lançamento.

Gastão Rachou, da MAN

Na Man Latin America, por exemplo, a decisão de se trabalhar com um novo design depende do ciclo de vida do caminhão e da estratégia da companhia em relação à renovação e à atualização do portfólio de produtos. **"Assim que a companhia decide produzir um novo caminhão, os primeiros passos do design são compreender a missão do produto e explorar novas ideias e conceitos, por meio de sketches e modelos em escala, que possam gerar inovações e que venham destacá-lo no mercado"**, explica **Gastão Rachou**, vice-presidente de Engenharia, Estratégia do Produto e Gerenciamento de Portfólio da MAN Latin America.

Como o caminhão é um bem de serviço e durável, aspectos relacionados aos custos operacionais, como consumo de combustível, pneu, manutenção, reparabilidade e funcionalidade são todos levados em consideração no desenvolvimento do design. "Esses aspectos têm grande influência devido às condições de conservação das estradas, do clima de cada região, das legislações vigentes. O design de um novo caminhão leva em conta, principalmente, as aplicações, o usuário e os mercados em que será vendido", acrescenta o executivo.

Da mesma forma, a Mercedes-Benz também segue alguns critérios no momento em que decide fabricar um novo caminhão. Antes de tudo, a empresa procura entender no detalhe a aplicação específica do modelo e qual os desejos e necessidades de quem irá operar esse produto. **"Com essas e outras informações relevantes, criamos um ambiente com imagens e elementos que tenham a ver com o projeto. Esse ambiente vai nos dar suporte e inspiração ao longo da criação do design. A Mercedes-Benz acredita que o caminhão tem**



MINHÃO,

Luis Carlos Costa, da Mercedes

de ser pensado para o conforto do motorista, para ser rentável e para o uso nas estradas brasileiras. Também nas várias possibilidades de clima do País, como o Sul, por exemplo, com baixas temperaturas, e no Norte e Nordeste, com alta umidade e temperatura. A legislação, igualmente, interfere no design, como por exemplo, no posicionamento dos faróis", explica **Luis Carlos Carmo Costa**, gerente de Desenvolvimento de Produto da Mercedes-Benz do Brasil.

Na verdade, para projetar um novo modelo de caminhão, cada empresa tem sua estratégia. Entretanto, existem alguns aspectos globais que são sempre levados em consideração, independentemente do mercado.

Na Man, a preocupação do design é projetar linhas que identificam a identidade da marca, mantendo itens relacionados à legislação e características técnicas de aplicação do produto. "O estilo de novos produtos é sempre regido pela filosofia de design da marca, que é parte de uma estratégia global. Essa filosofia determina características que vão compor a identidade do produto e o tornarão reconhecido como parte do portfólio da empresa", destaca Gastão.

Segundo ele, os principais conceitos trabalhados pela área de design são qualidade do produto, design atemporal, além dos aspectos de robustez, durabilidade, funcionalidade, reparabilidade e itens de legislação.

Os produtos Mercedes-Benz, da mesma forma, apresentam características que são sempre mantidas pelo design no projeto de um novo caminhão, como a Estrela de três pontas e o distintivo com as folhas de louros, que representam que o veículo foi criado e produzido pela empresa. "Também não há uma ruptura completa com o design dos produtos anteriores. Os veículos Mercedes-Benz são uma evolução constante. O nosso mantra é 'Forma é função'. O design é concebido sem excessos. Cada curva e superfície têm sua função", ressalta Luis Carlos.

A OPINIÃO DOS CONSUMIDORES

Ouvir os consumidores também é uma estratégia adotada pelas montadoras no momento de projetar um novo veículo, cujas informações são analisadas pela área de design. "Um dos dados de entrada para que o design possa desenhar novos produtos são as pesquisas realizadas juntos aos consumidores. Porém, essa não é única. Aspectos de produção, qualidade, problemas em campo e tendências de mercado também são compilados e apresentados ao design para que soluções sejam propostas. Todo esse trabalho é realizado pelas áreas de Vendas, Marketing e Planejamento", observa Gastão, da Man.

Além das pesquisas com clientes, o Studio de Design da Mercedes-Benz, por exemplo, ainda usa outras fontes de informações,

VW Constellation

Atego

como feiras, eventos de diversas áreas no Brasil e no exterior para buscar informação e inspiração.

Com uma equipe composta por dez pessoas, entre designers criativos, modeladores digitais, especialista em cores e texturas e modeladores físicos, a área de Design da Mercedes-Benz interage, principalmente, com o setor de engenharia, que define limitações e realiza a parte estrutural e fixações dos componentes. "São várias reuniões e discussões técnicas levadas à exaustão, para que o resultado final seja o melhor", garante Luis Carlos.

Segundo ele, na montadora, o design começa com a criação das formas do novo produto em sketches (desenhos feitos à mão em papel ou tablet). Depois se cria o corpo em desenhos digitais 2D, que serão modelados em um software que auxilia na criação de formas tridimensionais (3D).

No final, passam por um software que melhora a qualidade da superfície, praticamente limpando as irregularidades, ondulações ou pequenos detalhes que destoem do conjunto para que a aparência final do produto seja a melhor possível.

Afinal, é com essas superfícies geradas e trabalhadas em computador, que as ferramentas para construção das peças vão ser desenvolvidas.

PROTÓTIPOS

Após a definição do conceito e concretizados os primeiros passos, uma etapa importante é a construção de protótipos, ou seja, modelos físicos para análises de proporções e linhas do produto que mais identificam a marca. "Os tamanhos mais utilizados de protótipos são em escala :1, 1:5, 1:10. Os modelos de design, normalmente, são produzidos em argila sintética conhecida como Clay", revela Gastão.

Na Mercedes-Benz, o tamanho e o tipo do protótipo dependem da fase do projeto. Geralmente, a montadora constrói os modelos em escala 1:5, até veículos em tamanho real, que também podem ser feitos em Clay, ou podem ser em espuma de poliuretano, ou ainda laminados em fibra e resina.

Quanto ao tempo de desenvolvimento do design de um novo caminhão, isso depende do escopo de cada projeto. Mas, em média, pode levar até dois anos.

NOVAS TECNOLOGIAS

De fato, nos últimos anos, o design de caminhões vem passando por muitas transformações. E o advento de novas tecnologias contribuiu para que se pudesse atender às novas exigências de um mercado, que também está em constante mudança.

Nesse aspecto, como exemplo de evolução, Gastão, da Man, cita as cabines dos caminhões que, assim como os automóveis, passaram por mudanças em relação ao acabamento, conforto, acessibilidade e funcionalidade. "Com as novas tecnologias em materiais plásticos, espumas, revestimentos, borrachas e aços, o design tem uma maior flexibilidade para trabalhar e proporcionar linhas mais funcionais, harmoniosas, arrojadas e/ou clássicas, pensado no ciclo de vida do produto. Um bom exemplo disso é o próprio VW Constellation, que está no mercado há alguns anos e suas linhas continuam modernas, harmoniosas, com traços marcantes que se destacam entre os veículos da concorrência, possuindo uma identidade única", compara Gastão.

A incorporação de tecnologias digitais e virtuais também foi um grande salto no trabalho do design. "O processo era essencialmente manual há alguns anos. Hoje, criamos praticamente todo o veículo virtualmente. Retrabalhamos a superfície de um modelo físico e escaneamos as superfícies a laser, o que diminuiu significativamente o tempo do trabalho e melhorou a qualidade do produto final", acrescenta Luis Carlos, da Mercedes-Benz.

Ele explicou que os novos recursos incorporados às linhas de caminhões são resultado dos investimentos da empresa em pesquisa e desenvolvimento de produtos, focados em atender às demandas do mercado por veículos com reduzido custo de operação e elevado nível de conforto. "As grandes tarefas do design nos veículos comerciais são fazer com que o produto seja não só uma ferramenta de trabalho, mas um ambiente agradável e seguro ao motorista e aos acompanhantes, e que o veículo também contribua positivamente na imagem do negócio dos nossos clientes", complementa.

Seguindo essa linha de atuação, os trabalhos mais marcantes e recentes da Mercedes-Benz que podem ser vistos nas ruas são Atego e Atron com capô, que receberam um facelift completo na aplicação do Euro 5.

SUSTENTABILIDADE

A preocupação com a fabricação de veículos ecologicamente corretos também é outra questão que vem interferindo no design nos últimos anos. Na Man, a preocupação é buscar a introdução de novos materiais, que têm menor impacto ambiental durante o processo de produção, consumo e descarte, assim como sua reutilização. "Alguns exemplos que têm sido estudados são o tecidos com fios de PET reciclado e revestimentos compostos de fibras naturais que são biodegradáveis. Além disso, o desafio está em desenhar linhas mais aerodinâmicas, pensando em otimização de consumo, por exemplo", revela Gastão.

Já para a Mercedes-Benz, a questão da sustentabilidade é um dos pontos mais relevantes na produção de um caminhão. "A empresa está em constante processo de pesquisa e desenvolvimento de tecnologias e sistemas, como testes em túnel de vento, onde o Design é aprimorado. O veículo tem de ser cada vez mais eficiente, e o Design tem de ser pensado para tirar o melhor proveito da aerodinâmica. Não sendo o objetivo somente a aparência, mas também acrescentando uma função aerodinâmica, que resultará na redução do consumo de combustível e consequentemente, menores emissões", acrescenta Luis Carlos.

Portanto, por trás do nascimento de um caminhão existe um minucioso trabalho de design que, quase sempre, é determinante para sucesso de um novo produto e cada vez mais se torna imprescindível dentro das montadoras.

Obrigatoriedade de exames toxicológicos

Para mais segurança nas estradas

Na tentativa de garantir mais segurança nas estradas, o Contran definiu a data de 3 de junho de 2015 para entrada em vigor da lei que obriga o motorista habilitado nas categorias C, D e E a passar por um exame toxicológico quando for renovar a CNH, o que ocorre a cada cinco anos, ou quando for mudar de categoria. O problema é que essa decisão continua causando polêmicas

O uso de substâncias psicoativas nas estradas, como os famosos rebites (anfetaminas), que causa acidentes e compromete a vida dos motoristas, sempre foi uma realidade e uma preocupação por parte do Governo, que tem buscado alternativas para reduzir o consumo desses produtos, seja por meio de campanhas educativas ou por medidas mais drásticas, como a recente decisão do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que obriga o motorista habilitado nas categorias C, D e E a passar por um exame toxicológico quando for renovar a CNH, o que ocorre a cada cinco anos, ou quando for mudar de categoria.

A vigência da nova regra, que deveria valer a partir de 30 de abril, foi prorrogada novamente para 3 de junho de 2015. A Lei 13.130/15, publicada no Diário Oficial da União, mudou a data anteriormente definida pela Resolução 517/2015, de 29 de janeiro, do Contran. A determinação também alterou regras como tempo de descanso e isenção de pedágio para eixo suspenso.

Segundo a assessoria de comunicação do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), a prorrogação é necessária para que o Contran realize os ajustes devidos nas Resoluções nº 517/2015 e 460/2013 e no cronograma de realização dos exames.

Drogas são triste realidade nas estradas

O fato é que o consumo de drogas é uma das principais causas de mortes nas estradas. Para aguentar a jornada exaustiva de trabalho e entregar as cargas sem atraso, diversos caminhoneiros recorrem ao rebite para não dormir, o que além de aumentar os riscos de acidentes, afeta substancialmente a saúde dos usuários.

A pesquisa “As Drogas e os Motoristas Profissionais”, publicada pelo Programa SOS Estradas, apontou que cerca de metade dos caminhoneiros ouvidos, usou estimulantes, como as anfetaminas, e outros tipos de drogas para driblar o sono depois de horas ao volante. Estima-se que das milhares de mortes de profissio-

Auto Peças PERIM
PEÇAS PARA CAMINHÕES E CARRETAS
www.perimpecas.com.br

jaltest Diagnostics

O mais completo scanner multimarcas agora no Brasil.

A melhor ferramenta multimarcas diesel para diagnóstico e reprogramação eletrônica, com o maior banco de dados existente.

Para todos os modelos:

Caminhões, ônibus, pick-ups, vans, carretas, equipamentos agrícolas e motores estacionários.

- Auxilia no serviço mecânico.
- Rápido e preciso.
- Diagnósticos de erros ativos e inativos.
- Calibração e programação.

www.jaltest.com.br
jaltest@perimpecas.com.br
(11) 2067-1020
(11) 7818-3984
ID: 55*26802*75
Respeite a sinalização de trânsito

Um estudo da Polícia Rodoviária Federal, em nível nacional, apontou também que as principais ocorrências com veículos de grande porte envolvem motoristas com suspeita de consumo de substâncias proibidas.

nais das estradas que acontecem todos os anos nas rodovias brasileiras, uma boa parcela pode ter sido provocada pelo consumo de drogas.

Um estudo da Polícia Rodoviária Federal, em nível nacional, apontou também que as principais ocorrências com veículos de grande porte acontecem à noite e envolvem motoristas com suspeita de consumo de substâncias proibidas.

O objetivo dos exames é verificar se o motorista fez uso de drogas ou substâncias proibidas nos últimos 90 dias antes do teste, que serão realizados por laboratórios credenciados pelo Contran. Tudo isso para garantir mais segurança no trânsito.

Por meio da análise de amostras de fios de cabelo ou das unhas será possível detectar a presença no organismo de drogas, como a cocaína, crack ou merla, maconha e derivados, morfina, heroína, ecstasy, ópio, codeína, anfetamina e metanfetamina.

Motoristas que, eventualmente, tenham consumido, no prazo de três meses, algum medicamento, sob prescrição médica, que apresente em sua composição algum elemento detectado no exame, poderão ser novamente avaliados para emissão de laudo final que possa considerá-los aptos à renovação da carteira.

Alto custo

Quem for flagrado com substância irregular no organismo ficará inapto a exercer a função. A exceção é quem usa remédio sob prescrição médica.

Mas a grande controvérsia dessa medida está na responsabilidade de quem arcará com o custo. O Governo decidiu que o motorista é quem deve pagar o exame. Com isso, o caminhoneiro deverá desembolsar cerca de R$ 270 e R$ 290 (nos valores atuais), cada vez que tiver de renovar a CNH, o que acontece a cada cinco anos.

Na opinião das empresas e dos caminhoneiros, isso vai encarecer o processo. A renovação custa hoje cerca de R$ 110. Já a adição de categoria varia de R$ 1,1 mil a R$ 1,5 mil.

“A medida é boa, porque existem muitos motoristas que, apesar dos alertas, continuam utilizando substâncias para ficarem acordados, dirigindo perigosamente e colocando em risco a vida das pessoas. Entretanto, não é justo os caminhoneiros terem de arcar com esse custo. Afinal, já ganhamos tão pouco e isso vai pesar, mesmo que seja a cada cinco anos”, opina Romualdo Santos, há 13 anos na boleia.

Davidson Oliveira, há 22 anos na estrada, também concorda. “Já pagamos tantos impostos e não temos retorno nenhum desse dinheiro. Por que devemos ter de pagar por esses exames? O Governo e as empresas deveriam incorporar esse custo”, comenta.

Antônio Correia da Silva, que está na boleia há 24 anos, diz que já ficou três dias sem dormir, mas condena hoje esse tipo de comportamento. “Acabei com minha saúde. Acho importante esse tipo de exame, porque conheço vários motoristas que não têm essa consciência, mas o custo é muito alto. Não é justo o motorista ter de pagar de seu próprio bolso”, analisa.

José Carlos Freire de Souza está na estrada há nove anos. Ele conta que também já fez uso de anfetaminas, mas hoje se conscientizou e respeita seu organismo. “Depois que me envolvi em um acidente, há três anos, percebi que minha vida valia mais. Hoje, descanso e não fico mais de dez horas ao volante”, garante.

Para Marcel Botelho da Silva, caminhoneiro há 11 anos, o preço do exame é exorbitante. “O problema é que quem anda corretamente vai ter de pagar por esse custo por causa de pessoas que agem fora da lei. A punição deveria ser mais rígida para quem fosse pego. O motorista deveria ser proibido de dirigir por mais de um ano. Só assim, a pessoa pensaria duas vezes antes de usar. Somente multar não coibirá o uso”, acredita Marcel.

Menos descanso, mais perigo

Outra polêmica envolvendo esse assunto veio à tona com a aprovação, sem vetos, da Lei 13.103/2015, pela presidente Dilma Rousseff, que revoga

a Lei 12.619/2012, a chamada Lei do Descanso. Em linhas gerais, a nova lei modifica a jornada de trabalho dos motoristas profissionais: aumenta os períodos de direção contínua e as possibilidades de realizar horas extras, fraciona períodos de descanso e admite intervalo de menos de 11 horas entre as jornadas de trabalho.

Para o Fórum Nacional em Defesa da Lei 12.619, as novas regas são um retrocesso e a porta aberta para o aumento do número de acidentes e mortes nas estradas, já que muitos motoristas vão continuar dirigindo horas pelas estradas sem descanso, podendo fazer uso de substâncias proibidas.

Na análise do Fórum Nacional, a nova lei, portanto, "corrobora para perpetuar uma cultura de insalubridade e de más condições de trabalho".

Outra polêmica diz respeito ao credenciamento dos laboratórios que farão os testes. A resolução prevê que os testes sejam realizados por empresas com acreditação do CAP-FDT (Colégio Americano de Patologistas) e não por uma entidade nacional, como o Inmetro. Da maneira como está redigida, especialistas dizem que a resolução trará prejuízo irreparável para o desenvolvimento tecnológico e econômico do País.

Caso seja mantida a obrigatoriedade da certificação pelo órgão americano, os exames serão feitos fora do País e todo o investimento dos laboratórios nacionais será perdido, acarretando prejuízo e desestímulo à melhoria da capacitação técnica dos pesquisadores brasileiros e desenvolvimento do setor de alta tecnologia.

Independentemente da lei, o motorista precisa se conscientizar que substâncias psicoativas trazem sérios riscos a sua saúde. Por isso, evite fazer uso de drogas, que podem ser uma viagem sem volta. Pense nisso e proteja sua vida e a dos outros!

O objetivo dos exames é verificar se o motorista fez uso de drogas ou substâncias proibidas nos últimos 90 dias antes do teste

» Vigência da lei

A Lei 13.130/15, publicada no Diário Oficial da União, mudou a data anteriormente definida pela Resolução 517/2015, de 29 de janeiro, do Contran. A nova medida entrará em vigor em 3 de junho de 2015.

» Objetivo

O objetivo dos exames é verificar se o motorista fez uso de drogas ou substâncias proibidas nos últimos 90 dias antes do teste, que serão realizados por laboratórios credenciados pelo Contran.

Para isso, serão analisados fios de cabelo ou das unhas para detectar a presença no organismo de drogas, como a cocaína, crack ou merla, maconha e derivados, morfina, heroína, ecstasy, ópio, codeína, anfetamina e metanfetamina.

» Custo

O caminhoneiro deverá desembolsar cerca de R$ 270 e R$ 290 (nos valores atuais), cada vez que tiver de renovar a CNH, o que acontece a cada cinco anos.

» Punição

Quem for flagrado com substância irregular no organismo ficará inapto a exercer a função. A exceção é quem usa remédio sob prescrição médica.

CARED
Comercial e Distribuidora
O maior distribuidor de peças para caminhões, ônibus e truck's!
www.cared.com.br
A VISTA
R$ 21.000,00
Pagamento em até 12 x no cartão R$ 24.500,00
EXCETO AMERICA EXPRESS
MOTOR NOVO
Temos motores completos
Consulte-nos!
Venda limitada a 05 peças ou enquanto durarem os estoques
Motor MWM Sprinter 2.8 Turbo
Potência de 135 cv - 3.600 RPM
Rotação do motor - 4.400 RPM
Marcha lenta - 800 RPM
Matriz: R. do Bosque, 964 - Barra Funda - São Paulo/SP
Filial: AV. Embaixador Macedo Soares, 6.260 - Lapa -São Paulo/SP
Tel.: 11-2109-8200
11-3641-5259
Faça revisões regularmente em seu veículo

Edição Março 2015
Um trimestre agitado

Os primeiros meses do ano têm sido bastante agitados para o setor de transporte rodoviário. Diversos fatores afetaram a vida das empresas e motoristas, que, aliados à desaceleração da economia, vêm gerando grande apreensão no mercado e impondo dificuldades para os transportadores...

Acesse nosso portal e confira as notícias do setor

www.NABOLEIA.com.br

Abril

Datas comemorativas

01/04
Dia da Mentira

05/04
Páscoa

07/04
Dia Mundial da Saúde

18/04
Dia do Amigo

22/04
Dia do Planeta Terra

29/04
Dia Internacional da Dança

Acesse nosso canal
youtube/editoranaboleia

curta nossa página no
facebook/editoranaboleia

Seja também um seguidor
@naboleia

Acesse www.naboleia.com.br e leia as matérias completas

everystockphoto.com

FRETE AUMENTA 14,11%

Estudo elaborado pela NTC&Logística aponta que os fretes praticados por empresas têm uma defasagem de 14,11% com relação aos custos efetivos da atividade. Conforme a entidade, a diferença decorre, principalmente, da inflação sobre insumos do setor, além de perdas que vêm se acumulando ao longo dos últimos anos.....

SAIBA +

Rachid Waqued

PRESENÇA FEMININA

Elas representam quase 30% da força de trabalho na Concessionária CCR MSVia, presente em Mato Grosso do Sul desde abril de 2014. Dos 589 colaboradores, 165 são mulheres. Em qualquer ponto dos 845,4 quilômetros da BR-163/MS que cruzam o Estado, a simpatia, a beleza e a feminilidade conjugam com a competência, a força e a agilidade...

SAIBA +

Divulgação

MAIOR EVENTO DE ANTIGOMOBILISMO DA AMÉRICA LATINA EM ABRIL

O Encontro Paulista de Autos Antigos, considerado pela comunidade antigomobilista como o maior encontro da categoria na América Latina, completa em 2015 sua vigésima edição. O evento acontecerá pelo segundo ano consecutivo na charmosa cidade de Campos do Jordão/SP, nos dias 18, 19, 20 e 21 de abril...

SAIBA +

Divulgação

MAN LATIN AMERICA É A PRIMEIRA A REALIZAR TESTE DE CHEIRO EM CAMINHÕES

A fabricante dos veículos comerciais, a MAN é a primeira montadora do Brasil a realizar teste de odor nos componentes internos das cabines dos caminhões. O objetivo é evitar possíveis danos à saúde do motorista, como alergias e irritações, identificando odores em peças para que o fornecedor seja acionado e o problema eliminado...

SAIBA +

Divulgação

GOODYEAR MOSTRA PNEU-CONCEITO QUE GERA ELETRICIDADE

Dois pneus-conceito inovadores apresentados pela Goodyear Tire & Rubber Company, no 85º Salão Internacional do Automóvel de Genebra, podem mudar radicalmente o papel dos pneus de automóveis no futuro.

Embora os dois pneus sejam conceituais, as tecnologias futuristas instigam a imaginação e dão uma visão das inovações práticas que podem estar a caminho...

SAIBA +

TECNOLOGIA DA ANGELLIRA DEVE REVOLUCIONAR A GESTÃO DO CONTROLE DE JORNADA DO MOTORISTA

Divulgação

A AngelLira, empresa especialista em Gerenciamento de Riscos, Controle de Jornada do Motorista e Gestão Logística no Brasil, lança uma inovação para o setor de transportes. Trata-se do AngelLira FOX, equipamento de mão (smartphone) com registro "online" das horas trabalhadas, com controles de intervalos, repousos, entregas, carregamentos e horas extras, possibilitando todo esse monitoramento em tempo real. "O sistema possui telas intuitivas para facilitar o manuseio do motorista. Todos os comandos são diretamente enviados à Central , que acompanha dia a dia o percurso rodado", destaca o diretor-executivo, Marcio Lira...

SAIBA +

Divulgação

DETRAN.SP FAZ ALERTA SOBRE O EMPLACAMENTO DE VEÍCULOS EM TODO O ESTADO

O Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran. SP) alerta os condutores em relação ao emplacamento dos veículos. O serviço deve ser realizado somente nas unidades de trânsito ou nos postos de lacração autorizados, indicados e credenciados pela autarquia...

SAIBA +

everystockphoto.com

GOVERNO QUER IMPLEMENTAR REDUÇÃO DE FROTA DE CAMINHÕES DE CARGA

Com caminhões demais e mercadoria de menos, o Governo começa a implementar neste ano uma política para diminuir a quantidade de veículos autorizados a fazer transporte de carga no País. Todos os veículos registrados na ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) para fazer frete serão recadastrados e ganharão chip e adesivo para que possam ser fiscalizados automaticamente numa rede com cerca de 200 pontos de vistoria no País...

SAIBA +

Divulgação

FORD ANUNCIA PLATAFORMA NA NUVEM PARA OFERECER MAIS SERVIÇOS AOS CLIENTES

A Ford anunciou a criação de uma nova rede de serviços baseada na nuvem, a Ford Service Delivery Network, em parceria com a Microsoft, para ampliar as possibilidades de interação dos clientes com seus veículos em todo o mundo. O serviço estará disponível nos Estados Unidos a partir do final do ano, oferecendo, inicialmente ,atualizações de software para o sistema de conectividade SYNC.

O objetivo da marca é preparar os clientes para uma experiência de propriedade do automóvel mais simples e envolvente no futuro, usando a infraestrutura de dados na nuvem para oferecer serviços conectados. Desenvolvida pela Microsoft Azure, a Service Delivery Network é uma plataforma global que permitirá à Ford oferecer atualizações de software e ampliar o leque de serviços conectados MyFord Mobile. Entre eles, incluem-se recursos como partida remota programada, localização do veículo e acesso a dados, como nível do combustível, carga da bateria e pressão dos pneus...

SAIBA+

Arquivo

PERDI MEU CARRO NO ALAGAMENTO, O SEGURO COBRE?

Nessa situação fica sempre a dúvida: os danos causados aos carros estão cobertos pelo seguro?
A resposta tranquilizadora é sim, os prejuízos estão cobertos.
A cobertura compreensiva das apólices de seguro de automóvel objetiva indenizar os prejuízos que o veículo segurado venha a sofrer em consequência de danos materiais provenientes dos seguintes riscos cobertos:
- Colisão, choque, abalroamento ou capotagem acidental;
- Queda acidental em precipícios ou de pontes;
- Queda acidental, sobre o veículo, de qualquer agente externo, desde que o agente externo não faça parte integrante do veículo ou não esteja nele afixado (fixo, firme, em caráter permanente) ou atrelado (engatado);...

SAIBA+

IPEM-SP AUTUA MOTORISTAS COM TACÓGRAFOS IRREGULARES

everystockphoto.com

Os veículos foram autuados pela falta de verificação e certificação do equipamento responsável por registrar tempo de condução e descanso do motorista. O IPEM-SP (Instituto de Pesos e Medidas do Estado de São Paulo) realizou operação de fiscalização de cronotacógrafos no município de Presidente Epitácio/SP, com apoio da Polícia Rodoviária Estadual.
No total, a ação identificou irregularidades em 13% (oito) dos 59 veículos fiscalizados...

SAIBA+

Uso de ferramentas tecnológicas é util, mas não é tudo

Artigo - Pércio Schneider
pneus@greco.com.br

Na edição anterior, comentei sobre a possibilidade das empresas elaborarem um mapeamento de como, onde e quando as coisas acontecem, avaliando e cruzando informações obtidas a partir da leitura dos tacógrafos, do rastreamento dos veículos e do computador de bordo. O foco naquela matéria eram os acidentes e os locais em que os mesmos acontecem.

Coincidência ou obra do acaso, 15 dias depois que redigi o texto, li uma entrevista nas Páginas Amarelas da revista *Veja* (edição 2416, de 11/março) intitulada "A maior revolução em 300 anos", em que o entrevistado Alex Pentland, diretor do renomado Instituto de Tecnologia de Massachusetts (MIT) ,diz que o grande volume de dados digitais disponíveis, o chamado Big Data, se bem analisado e utilizado, pode provocar uma revolução nos hábitos e na organização da sociedade.

Entre as inúmeras aplicações que o entrevistado vislumbra ser possível fazer com esses dados, duas se destacam: a saúde pública e o planejamento urbano. No caso deste último, cita como exemplo um caso prático que ocorreu na cidade de Abidjan, no país africano da Costa do Marfim, onde, ao coletar e analisar informações do celular dos habitantes, foi possível reduzir o trânsito em 10% apenas com pequenas mudanças no sistema de transporte público.

Por aqui, para melhorar o trânsito nas cidades as opções são o rodízio de placas, a restrição à circulação de caminhões e a criação de faixas exclusivas para ônibus.

As empresas possuem diversos recursos à sua disposição atualmente, dos quais poderia ser feito um melhor e mais eficiente uso, em especial na prevenção de acidentes. Além dos já citados, há o GPS e os roteirizadores, estes últimos tão utilizados em frotas que fazem entregas no varejo.

É evidente que não se espera a mesma sofisticação e abrangência do que é proposto na matéria de *Veja*, porém, as frotas poderiam fazer melhor uso de tantas informações. Nossos GPSs não são lá uma maravilha, mais por culpa dos mapas mal elaborados que do aparelho ou do software. Minha primeira experiência com um GPS foi fora do país, num lugar onde não conhecia nada, e consegui me locomover com muita facilidade numa região metropolitana composta por 88 municípios. Só como comparação, em São Paulo são 39 municípios, 34 em Belo Horizonte, e no Rio de Janeiro, 21.

Aqui, não raro o GPS nos manda entrar em ruas que não existem e sempre nos direciona por rotas que passam pelas vias principais. Tente em São Paulo ir de um bairro a outro em diferentes regiões da cidade, e inevitavelmente o GPS vai lhe fazer passar por uma das marginais.

Os roteirizadores, via de regra, traçam as rotas buscam os percursos mais curtos ou mais rápidos. Dependendo da aplicação e de quem os utiliza, podem levar em consideração outras variáveis que busquem a maior eficiência nos pontos de parada programados para carregar ou descarregar mercadorias. Mas não conheço nenhum que leve em conta outras características, como relevo ou topografia do percurso e dos locais de parada, nem obstáculos que possam haver pelo caminho. Não digo que não existam, apenas não conheço.

E o resultado da falta de algumas dessas informações são, por exemplo, caminhões que ficam entalados embaixo de pontes, viadutos e passarelas por causa da sua altura, porque essa variável não foi considerada ao traçar a rota.

Na visita a uma frota que transporta produtos químicos (carga líquida), em conversa com motoristas, fiquei sabendo de um caso no mínimo, curioso. Ao sair para fazer uma entrega feita com uma carreta tanque, o motorista recebeu um roteiro do setor operacional da empresa que mandava fazer uma primeira entrega num determinado cliente, descarregando todo o conteúdo do primeiro dos três tanques da carreta e, de lá, seguir para outro cliente.

O motorista alertou que a programação deveria ser modificada, que esta entrega deveria ser a última, já que no local havia uma rampa com aclive acentuado, mas não foi ouvido. A justificativa é que este primeiro local tinha urgência em receber a carga. E assim foi.

Após descarregar os cinco mil litros do primeiro tanque, o conjunto não conseguiu sair da empresa. Ao aliviar o peso incidente sobre a quinta-roda e por estar inclinado, com o peso restante sobre as rodas do semirreboque, o cavalo mecânico perdeu a capacidade de tração. Foi preciso chamar um guincho para retirar o conjunto do local.

O uso de ferramentas tecnológicas é útil, mas não é tudo.

Por mais que existam sistemas e controle, as pessoas devem ser ouvidas e suas opiniões levadas em consideração. No caso descrito acima, a entrega foi feita, mas a sequencia escolhida para atender à urgência de um cliente acabou por prejudicar outro. Além disso, a própria empresa que recebeu a carga urgente teve sua rotina prejudicada pelo veículo, que ficou parado dentro de suas instalações enquanto esperava a chegada da ajuda.

Um histórico das ocorrências e situações vividas ajuda a agir preventivamente, de modo a evitar que as mesmas situações tornem a se repetir. Em resumo, o Big Data não pode se limitar apenas a dados e informações eletrônicas. Qualquer informação deve ser registrada e considerada.

15 a 17
de setembro de 2015

Expo Center Norte
Pavilhão Branco | São Paulo-SP

movimat

30ª Feira Internacional de Logística

CONECTANDO
o Mundo da Logística

Destaque-se e saia na frente da concorrência

Participe do maior e principal evento de Logística, Distribuição e Movimentação de Cargas da América Latina

Somente na Movimat sua empresa terá a oportunidade **de realizar nogócios, prospectar novos clientes, promover a sua marca, além de estreitar o seu relacionamento com os seus clientes atuais.**

Contate nossa equipe comercial:

movimat@reedalcantaranews.com.br

Tel.: 11 3060-4982

/Movimat

www.expomovimat.com.br

Parceiros:

ABRALOG SETCESP

Organização e Promoção:

Reed Exhibitions Alcantara Machado

Volvo fecha 2014 com balanço positivo e se prepara para novos desafios em 2015

Apesar das adversidades, a Volvo encerrou 2014 com resultados positivos no Brasil e na América Latina. A montadora cresceu em market share e retomou a liderança no segmento de pesados no País. Para 2015, a empresa projeta desafios, mas espera continuar crescendo em toda a região latino-americana

A Volvo apresentou recentemente os resultados de 2014. Segundo as informações divulgadas, 2014 foi o segundo melhor ano em emplacamentos de caminhões no Brasil para a empresa, que registrou 19.732 veículos, número inferior somente às 20.731 unidades emplacadas em 2013, até então seu melhor resultado.

A marca também retomou a liderança no segmento de pesados, encerrando o período com 29,6% de market share, quase três pontos percentuais a mais que no exercício anterior e o correspondente a mais de um quarto de todo o mercado brasileiro de caminhões nesta categoria. A linha VM de semipesados também bateu mais um recorde histórico, alcançando 12,6% de participação.

A companhia ainda se destacou no Chile, Peru, Argentina e Venezuela, mercados considerados importantes, em que teve um desempenho positivo. Para o novo presidente do Grupo Volvo América Latina, Claes Nilsson, atingir resultados positivos em um ano difícil e de queda nas vendas, é motivo de grande orgulho.

O executivo assumiu recentemente a operação latino-americana em substituição a Roger Alm, que depois de cinco anos no Brasil, ocupará uma nova posição no Grupo Volvo na Europa.

Antes de ser indicado para o Brasil, Nilsson atuava como presidente da Volvo Trucks e Head de Vendas da Área Central Norte da Europa, onde teve um papel bastante importante na introdução mundial da nova linha de caminhões, também lançada recentemente no Brasil e demais países da América Latina.

Além disso, ele conduziu a Divisão Europeia da Volvo Trucks, bem como ocupou a presidência da International Division, passando por vários cargos de liderança na Volvo Trucks na Suécia e na Bélgica. Nilsson está no Grupo Volvo desde 1982.

"O Brasil é um mercado muito importante para o Grupo Volvo. Por isso, investir para atender às necessidades dos clientes brasileiros continua sendo uma preocupação constante da companhia", garante.

Segundo ele, o crescimento da Volvo no segmento de caminhões tem sido consistente nos últimos anos, apesar das adversidades da economia latino-americana. Somando-se os resultados de pesados e semipesados, a Volvo conquistou em 2014 21,3% de participação de mercado, 1,3 pontos percentuais a mais do que os 20% de market share registrados em 2013.

CRESCIMENTO CONSTANTE

Conforme revelou Bernardo Fedalto, diretor de caminhões Volvo no Brasil, a montadora vem apresentando uma trajetória de crescimento sustentado desde 2008, saltando dos 12,8% de participação de mercado naquele ano para os atuais 21,3%. **"A Volvo teve um desempenho superior ao mercado. Enquanto o setor total de caminhões pesados caiu 15,1%, a Volvo registrou decréscimo de apenas 6,3%. A mesma situação ocorreu no segmento de semipesados: enquanto o mercado total teve queda de 5,6%, a Volvo caiu apenas 1%"**, reforça.

O ano de 2014 foi também o segundo melhor da história da Volvo no segmento de ônibus, com a comercialização de 3,1 mil chassis, 1,7 mil emplacados no País e 1,4 mil no mercado externo.

Apesar dos bons resultados, a montadora se mostrou preocupada com as condições de financiamento recentemente implementadas, que somadas à deterioração dos índices econômicos, devem provocar mais queda nas vendas.

Por outro lado, os executivos da empresa projetam que 2015 será um ano semelhante a 2014 em termos de dificuldades. "Teremos desafios, mas acreditamos que o mercado continuará a crescer. Alguns setores, como o agronegócio, continuarão a impulsionar o segmento de transporte rodoviário de cargas, além das promessas do Governo de novos investimentos em infraesteutrura, que devem também se consolidar a partir do segundo semestre e trazer novo fôlego para o segmento. O primeiro trimestre de 2015 foi fraco para todo o setor e espera-se novamente um ano de queda nas vendas. Mas a Volvo está preparada para esse ambiente e sempre cresceu, mesmo em um cenário adverso. Portanto, nossa intenção é continuar com os investimentos que forem necessários, inclusive, oferecendo produtos e serviços, como o consórcio e planos de financiamento. Tudo isso para ajudarmos os transportadores na renovação de suas frotas para ganharem mais competitividade nesse período de desaceleração econômica", revela Fedalto.

LINHA F

FMX

VOLVO DO BRASIL

CABINE FH

VM

RECORDES DE FINANCIAMENTOS

A Volvo Financial Services Brasil, responsável pelo financiamento dos produtos do Grupo Volvo, também encerrou 2014 com volumes recordes de financiamentos, vendas de consórcios e de seguros. A VFS desembolsou R$ 2,9 bilhões para aquisição de caminhões, ônibus e equipamentos de construção no mercado brasileiro, 34% a mais que no ano anterior. A comercialização de consórcios cresceu 14% na mesma comparação, e os seguros alcançaram R$ 110 milhões.

A instituição foi responsável pelo financiamento de 39% das vendas da marca no Brasil. "Nosso crescimento é contínuo e sólido porque somos uma instituição financeira especializada em transportes comerciais, atendendo sempre às demandas das empresas do setor com a máxima eficiência possível", afirma Márcio Pedroso, presidente da Volvo Financial Services Brasil. "Fizemos muitas melhorias em 2014 para garantirmos mais agilidade nas operações e mais proximidade com os clientes. Com isso, tivemos um volume recorde de novos negócios", comemora o executivo.

O maior volume de financiamentos do Banco Volvo concentrou-se na modalidade Finame, linha de recursos do BNDES voltada para bens de produção. São programas com prazos de financiamento de até 60 meses e taxas de juros pré-fixadas ou variáveis de acordo com a TJLP. "Em 2014, 88% dos novos volumes de negócios realizados pelo Banco Volvo foram por meio da modalidade Finame", lembra Pedroso.

A Volvo Financial Services também está presente no Chile, um dos principais mercados para a Volvo e outras marcas de veículos do Grupo. Desde 2008 no Chile, a instituição já responde por cerca de 20% dos financiamentos dos caminhões e ônibus da Volvo e das outras marcas naquele país. A principal modalidade de financiamento da VFS no Chile é o Leasing.

"Nossos caminhões têm inúmeras vantagens. Recentemente, lançamos uma nova linha de caminhões que traz ao Brasil um novo patamar de tecnologia e propicia condições de competir em um mercado cada dia mais exigente, que conta com uma ampla rede de concessionárias estruturada para atender os clientes com qualidade" finaliza Fedalto.

FORT PEÇAS
AMORTECEDORES
Televendas:
(11) 4541-2963
4519-7024
A maior e mais completa linha de amortecedores para veículos diesel do Brasil.
Atendemos as principais distribuidoras, autopeças, empresas de ônibus, transportadoras e fabricantes de implementos rodoviários.
Amortecedores para:
Implementos rodoviários
Suspensão
Cabine
Faça revisões em seu veículo regularmente
Faça sua cotação conosco!
www.GRUPOJOTAGE.com.br
vendas1@jotagecomercio.com.br

Anuncie Aqui
+60 MIL Leitores
+40 MIL Downloads
Acesse
www.boleiadigital.com.br
e saiba mais
BOLÉIA
11 5034-8222
comercial@naboleia.com.br

Curtas

CURIOSIDADES SOBRE O DIA DA MENTIRA

Fonte: www.guiadoscuriosos.com.br

A mais famosa surgiu na França no século 16: o Ano Novo era festejado em 25 de março e as festas terminavam no dia 1º de abril, data que marcava o início do ano. Em 1582, o rei Carlos IX impôs a adoção do calendário gregoriano. Alguns franceses não aceitaram à mudança e passaram a enviar presentes esquisitos e convites para festas que não existiam.

Outra teoria diz que, muito antes do século 16, a tradição de 1º de abril já existia. A data, que marcava o equinócio da primavera, era motivo de festa na Roma Antiga. Uma das características das descontraídas comemorações era a pregação de trotes.

Em 1983, Joseph Boskin revelou à agência de notícias Associated Press mais uma explicação possível para o surgimento da data: no Império de Constantino, na Roma Antiga, um grupo de bobos da corte teria desafiado o imperador, dizendo que faria um governo melhor do que o dele. Constantino deu aos bobos um dia no poder (1º de abril). A partir de então, a data virou motivo de gozação.

No dia 1º de abril de 1848, foi lançada a primeira edição do jornal "A Mentira", em Pernambuco. Já de cara, ele trazia a mentirosa - e polêmica - manchete: "Morre Dom Pedro II". Foi a primeira brincadeira do Dia da Mentira feita pela imprensa brasileira. A notícia deu o que falar, e só foi desmentida no dia seguinte.

Fotos Arquivo

Na França, a data é conhecida como “Peixe de Abril” (“Poisson d’Avril”). O trote mais praticado entre as crianças é o de colar um desenho de um peixe nas costas dos colegas.

Os escoceses adoram a data! Tanto que, na Escócia, as comemorações duram dois dias. No primeiro dia, eles fazem uma espécie de “caça aos bobos”. Quem cai nos trotes de 1º de abril fica conhecido como tal. O segundo dia é dedicado à brincadeira de se colar placas de papel nas costas dos colegas. A mais comum costuma dizer “Me chute”.

Em Portugal, o Dia da Mentira é comemorado no domingo e na segunda de Carnaval. A brincadeira mais comum é a de se jogar farinha no rosto dos colegas.

Na Polônia, o Dia da Mentira é levado a sério! Isso porque a mídia e até o poder público, geralmente, entram na onda das brincadeiras. Não entrar no clima é praticamente proibido durante a data.
A prática mais comum é a de jogar água nos colegas.

Classificados NB
o seu guia de bons negócios

BecaP
Amplo estoque de peças para
IVECO, FIAT DUCATO
e RENAULT MASTER

» Master » Daily » Trakker
» Stralis » Eurotrakker » Vertis
» Cavallino » Eurotech » Ducato
» Tector » Eurocargo » Cursor

www.becap.com.br
becap@becap.com.br

Respeite a sinalização de trânsito.

Lojas

São Paulo
Sede Própria
(11) 2632-4800
Rua Matias Ferrão, 33
Vila Maria

Ribeirão Preto
Filial I
(16) 3968-4700
Av. Dr. Antônio A. Passig, 307
Jardim Palmares

São José do Rio Preto
Filial II
(17) 3201-4800
Av. Floriano A Cabrera,1211
Cidade Jardim

Uberlândia
Filial III
(34) 3230-6800
Av. Paulo R. C. Santos, 1693
Marta Helena

Curitiba
Filial IV
(41) 3049-6688
Rodovia BR 116, 17511
Xaxim

Contagem
Filial V
(31) 3329-3750
AV: General David Sarnoff,
1426 - Cidade Industrial

CARED Comercial e Distribuidora
O MAIOR DISTRIBUIDOR DE PEÇAS PARA CAMINHÕES E ÔNIBUS.
(11) 2109 8200
Rua do Bosque, 964
Barra Funda - São Paulo/SP
Algumas marcas comercializadas:
SUPORTE REI · SPAAL · MASTER · Suspensys · MAX GEAR · NINO Faróis · FRAM · INPAL · VARGA · EATON · FRASLE · metagal · MERITOR · Cummins
Filial: (11) 3641-5259
AV. Embaixador Macedo Soares, 6.260 - Lapa -São Paulo/SP
Aceitamos: VISA MasterCard
Faça revisões em seu veículo regularmente.

Auto Peças PERIM
PEÇAS PARA CAMINHÕES E CARRETAS
WWW.PERIMPECAS.COM.BR
Ligue GRÁTIS através do nosso site
A melhor companhia para a sua viagem
Linha completa Scania, Volvo e Carretas
Trabalhamos também com as linhas MB, Volks e Ford
Instalação do 3º EIXO
Kit completo
Balancin pino e bucha, Suspesor pneumático, 4 rodas*, Eixos completo com sistema de freios e Cuíca estacionária
Distribuidor Oficial
DIAGNÓSTICO ELETRÔNICO MULTIMARCAS
jaltest
A mais completa ferramenta de scanners eletrônicos diesel multimarcas do mercado.
Acesse: www.jaltest.com.br
Fazemos também o diagnóstico em nossa oficina.
Matriz: Ipiranga - Av. Juntas Provisórias, 527 SP (11) 2067-1000
Ribeirão Preto-SP (16) 3969-8686
S. B. do Campo-SP (11) 4346-1010
Caçapava-SP (12) 3658-0100
Santos-SP (13) 3229-4100
Marginal Tietê-SP (11) 3933-7474
Guarulhos-SP (11) 2413-4000
Oficina Perim-SP (11) 2067 1015
Faça revisões em seu veículo regularmente.

ALVARENGA
Comércio de Auto Peças
50 anos de Tradição
Peças para:
F.N.M - MERCEDES
IVECO - FIAT
(11) 3031-0522/ 7921
Fax (11) 3813-4789
Rua Alvarenga, 1054/58/72
Butantã - São Paulo
www.alvarengaautopecas.com.br - alvarengaautopecas@terra.com.br
Respeite a sinalização de trânsito.

Curtas

CURIOSIDADES SOBRE A ÁGUA

Quando uma pessoa sente sede significa que perdeu 1% do total de água do seu corpo.
Uma pessoa pode sobreviver um mês sem se alimentar, mas apenas uma semana no máximo sem beber água.

37 litros é a quantidade aproximada de água no corpo humano, num indivíduo de estatura média, o que equivale a 66% da massa corporal.

37 é também o percentual de desperdício de água tratada para consumo, que é perdida antes de chegar as torneiras da população brasileira.

Um cubo de gelo flutua na água porque quando a água é congelada ela fica 9% mais leve do que no estado líquido.

Fotos Arquivo

"A calunia é como carvão: quando não queima, suja."

CURIOSIDADES SOBRE A PÁSCOA

A origem da palavra “Páscoa” é hebraica. Vem de “Pessach”, que significa “Passagem”. Um marco na história do povo judeu: a travessia do mar Vermelho ao se libertar de um longo período de escravidão no Egito. Assim, a Páscoa foi instituída no ano de 1513 A.C.

É a partir da Páscoa que todas as outras datas do calendário são estabelecidas. Os cristãos passaram a festejá-la no primeiro domingo depois da primeira lua cheia do outono (no hemisfério sul). Dois dias antes do domingo de Páscoa é a Sexta-Feira Santa. Quarenta dias antes é a Quarta-Feira de Cinzas e, portanto, 43 dias antes, o Carnaval.

Na tradição cristã, Jesus foi crucificado e sepultado numa sexta-feira, mas ressuscitou na madrugada do domingo. O domingo anterior ao Dia da Páscoa é o domingo de Ramos, quando se celebra a entrada de Jesus em Jerusalém.

Com a crucificação e ressurreição de Jesus Cristo, a Páscoa ganhou um terceiro significado: a passagem da morte para a vida. Os cristãos utilizam a comemoração para relembrar a imolação do Filho de Deus, que com seu sacrifício livrou os homens dos pecados.

Classificados NB
o seu guia de bons negócios

MORELATE
distribuidora de autopeças
Peças de reposição é aqui.
11 3908-0060
*preços válidos nas compras acima de 5 peças de cada item

Confira nossas promoções!

Fechadura da porta
Ford Cargo (Valeo)
L.D.: 86HUE21812AA
L.E.: 86HUE21813AA
R$ 158,00

Tranca da cabine (Ramon)
Ford/Volkswagen
TJG899371E/9
R$ 37,70

Tranca da cabine (Ramon)
Ford/Volkswagen
2P0899371/9
R$ 41,50

Tranca da cabine (Ramon)
Constellation
2R2899371
R$ 99,50

Suporte do parachoque
MBB 1720
6935207372
R$ 820,00

Suporte do parachoque
Acello
9798800373
R$ 1.050,00

*Sujeito a alterações de preços sem aviso prévio

Faça revisões em seu veículo regularmente

visite o nosso site
www.morelate.com.br

Alguns de nossos fornecedores:
Eaton, Meritor, Fabrini, Cummins, Holset, Parker, Racor, Duroline, Frum, ABR, Suporte Rei, Mann-Filter, Suspensys, Magnetti Marelli, Cofap, Wabco entre outros.

RODOPEÇAS
TRUCKS & PARTS
Peças de reposição para Trucks
Venha conferir nossas
PROMOÇÕES!

Descrição radia PX
80 canais AM-SSB
R$ 705,00 Cod.13074,5

Painel Rodo Ar Slim
universal
R$ 290,00 Cod.13228,4
São Paulo: (11) 2633-7777
Rua Diamantina, 1052 - Vila Maria
Santos: (13) 2319-9292
Rua São Bento, 28 - Valongo
Campinas:
Rua Batista Raffi,

Piadas Divertidas

Recrutamento

A CIA resolveu recrutar um agente. Após uma série de seleções, entrevistas e testes, escolheram três candidatos:

Um francês, um inglês e um brasileiro.

Para a prova final, os agentes da CIA colocaram os candidatos diante de uma porta metálica e entregaram-lhes uma pistola:

"- Queremos ter a certeza de que vocês são capazes de seguir ordens, quaisquer que sejam as circunstâncias."

Então, dizem ao francês:

"- Atrás desta porta você vai encontrar a sua sogra sentada numa cadeira. Você terá que matá-la!"

"- Estão falando sério?
Eu jamais mataria a minha sogra!"

"- Então você não serve"- responde o agente. "

Ao inglês, deram as mesmas instruções.

Ele pegou a arma, entrou na sala e, após cinco minutos, regressou com lágrimas nos olhos.

"- Tentei... mas, não posso matar a minha sogra! "

"- Você também não está preparado para trabalhar nesta agência."

"-Pegue sua sogrinha e vá embora! "

Chegou enfim, a vez do brasileiro.

Deram-lhe as mesmas instruções.

Então, ouviram-se tiros, um estrondo e depois outro...

A seguir, ouvem-se gritos, barulhos de móveis quebrando etc....
Após alguns minutos, silêncio total!

Então, a porta se abre lentamente, o brasileiro sai todo suado e diz:

"- Poderiam ter me avisado que os tiros eram de festim!..."

"-Tive que matar a velha a cadeiradas!"

O grande as

Dois portugueses foram assaltar um banco indicado por outro português.

Renderam todo mundo e foram direto para a sala dos cofres.

O Manuel arrombou o primeiro e disse:
"- Joaquim vem cá, esse cofre não tem dinheiro não!"

"-Tá cheio de iogurte!"

"- Manuel, só tem iogurte mesmo... Bom, esse iogurte deve ser muito bom para ficar em cofre de banco."

"-Vamos comer tudo!"

Depois de comerem tudo, o Manuel partiu para arrombar o segundo cofre.

"- Jesus!!! Iogurte de novo!!!"

e Carretas. www.rodopecas.com.br - vendas@rodopecas.com.br

Retrovisor Volvo/FN/FH c/ braço 2010 A 2014
R$ 331,90 Cod.13275,6

Climatizador Evolve universal 24V horiz.
R$ 610,00 Cod.13327,2

Chave desforcimetro 580 KGF
R$ 253,00 Cod.13342,6

Lanterna tras. Led guerra Mod. 2010/14
R$ 215,00 Cod.12299,8

(19) 3781-7777
853 - Jd. Nova Aparecida

Sorocaba: (15) 3202-7871
Rod. João Leme Dos Santos, Km 102, 1661 - PQ Vereda Dos Bandeirantes

*Valores válidos por tempo limitado

Faça revisões em seu veículo regularmente

Mineiro dando má noticia!

" - Alô, Sô Carlos?
Aqui é o Uóshito, casêro do sítio."

"- Pois não, Seu Washington. Que posso fazer pelo senhor?
Houve algum problema?"

"- Ah, eu só tô ligano para visá pro sinhô qui o seu papagaio morreu."

"- Meu papagaio? Morreu? "

"- Aquele que ganhou o concurso?"

"- Êle mermo."

" - Puxa! Que desgraça! Gastei uma pequena fortuna com aquele bicho!"

"-Mas...ele morreu de que?"

"- Dicumê carne istragada."

"- Carne estragada? Quem deu carne para ele?"

"- Ninguém. Ele cumeu a carne dum dos cavalos mortos."

"- Cavalo morto?
Que cavalo morto, seu Washington?"

"- Aquele puro-sangue qui o sinhô tinha!
Eles morrero de tanto puxá carroça d'água!"

"- Tá louco? Que carroça d'água?"

"- Prapagá o incêndio!"

"- Mas que incêndio, meu Deus?"

"- Na sua casa... uma vela caiu, aí pegô fogo nas curtina!"

"- Caramba, mas aí tem luz elétrica! Que vela era essa?"

"- Do velório! De quem?"

"- Da sua mãe!
Ela apareceu aqui sem avisá e eu dei um tiro nela pensando que era ladrão!"

" - Meu Deus, que tragédia" - começa a chorar.

"- Peraí sô Carlos, o sinhô num vai chorá pur causa dum papagai, vai???"

salto

"- E agora, Joaquim?!"

"- Não tem jeito, vamos comer tudo desse cofre também."

Eles comeram, comeram...

O Manuel que já não aguentava mais iogurte, foi para o terceiro cofre.

"- Caramba! Iogurte de novo? Joaquim, vai ver que porcaria de Banco é este, que só tem iogurte!"

O Joaquim foi verificar e voltou logo depois:

"- Pô, Manuel!"

"- É um tal de Banco de Sêmem..."
Tu conheces ?

A manteiga erótica

Três homens estavam bebendo em um bar e falando sobre o que haviam feito na noite anterior.

O italiano disse:

"- Ontem à noite fiz uma massagem em minha esposa, passando por todo o seu corpo um azeite de oliva finíssimo, logo fizemos amor apaixonadamente e a fiz gritar durante 5 minutos sem parar."

O francês para não ficar atrás, disse:
"- Ontem à noite fiz massagem em todo o corpo de minha mulher, com um azeite afrodisíaco especial e, em seguida, partimos para um amor intenso que a fez gritar durante 15 minutos seguidos!"

O brasileiro disse:

"- Isso não é nada. Ontem à noite fiz uma massagem em minha esposa com uma manteiga erótica. Acariciei todo seu corpo com a manteiga e, em seguida, fizemos um amor louco e então a fiz gritar por pelo menos 2 horas."

O italiano e o francês, assombrados, perguntaram:

"- Duas horas?
Que fenômeno! Como fizeste para que ela gritasse durante duas horas seguidas?"

"- Limpei as mãos nas cortinas."

FENATRAN

20º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

De 9 a 13 de Novembro de 2015

ANHEMBI • SÃO PAULO • SP

FENATRAN 40 ANOS

HÁ 40 ANOS MOVIMENTANDO SEUS NEGÓCIOS

O MAIOR EVENTO de TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA DA AMÉRICA LATINA ABRE AS PORTAS PARA VOCÊ.

Seja destaque na principal plataforma de negócios do setor.

- Ativação de toda cadeia produtiva.
- Negócios de curto a longo prazo.
- Prospecção de novos clientes.
- Apresentação de tendências.

SUCESSO EM 2013

- + de 61 mil visitantes
- 370 marcas expositoras
- 20 milhões de leads em mídia espontânea
- + de 5 mil test drives na Fenatran Experience

www.fenatran.com.br

RESERVE SEU ESPAÇO

Flavia Castanho - Coordenadora de Eventos
(11) 3060-4981 | flavia.castanho@reedalcantara.com.br

INICIATIVA: NTC Logística, ANFAVEA

APOIO INSTITUCIONAL: Anfir Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários, SIMEFRE Mobilidade + Inovação, ABR

LOCAL: anhembi.com.br

CIA. AÉREA OFICIAL: LAN, TAM

ORGANIZAÇÃO E PROMOÇÃO: Reed Exhibitions Alcantara Machado