Exemplar para a distribuição, não pode ser vendido

# ESTRADA na BOLÉIA®

“ Para quem é apaixonado por caminhões”

Fevereiro/Março 2018 - nº 147 - R$ 8,00

NaBoléia

# EXAMES TOXICOLÓGICOS

Especialistas esclarecem tudo o que você precisa saber sobre a lei

## ECONOMIA

Direção extraeconômica permite redução de combustível

## TESTE DRIVE

Testamos a nova família Delivery da VW

## DIA INTERNACIONAL DA MULHER

Os desafios de caminhoneiras que não desistem de seus sonhos

# CARTA AO LEITOR

## CAPACIDADE DE TRANSFORMAÇÃO

Sempre que a equipe de redação se reúne para pensar nas pautas para a Revista Estrada Na Boléia, procuramos levantar assuntos que provocam as maiores dúvidas em nossos leitores, no sentido de elaborarmos reportagens que possam esclarecer essas questões e agregar novos conhecimentos.

Nesta edição, ao analisar as dúvidas dos leitores que nos enviam perguntas diversas, um ponto nos chamou atenção: o número de perguntas sobre a obrigatoriedade dos exames toxicológicos, que ganhou novo episódio no ano passado, a partir da publicação da Resolução no 691 do Contran.

De acordo com as novas regras, os exames passam a ser exigidos para motoristas na renovação da CNH com categorias C, D e E, além de previamente à admissão e ao desligamento dos profissionais. O objetivo da medida é detectar o contato do condutor com substâncias psicoativas por meio da análise de cabelo, pelo e unha, a fim de evitar acidentes de trânsito.

Diante disso, decidimos preparar uma reportagem bem completa sobre o assunto, na qual buscamos respostas para as dúvidas mais comuns dos leitores, ouvindo importantes fontes do setor. Não deixem de conferir.

Outro assunto que vai interessar aos leitores está abordado na matéria sobre condução extraeconômica. Nesta edição, entrevistamos o consultor Luiz Pigozzo, autor do livro “Consumo de Combustível – Uma questão de Atitude”, que desenvolveu a metodologia Condução Extraeconômica. O principal pilar desse método, que busca a redução de combustível, é o motorista.  Por meio dessa técnica, o foco da operação passa do velocímetro para o conta-giros.

Aproveitando a passagem do Dia Internacional da Mulher, que será celebrado em 8 de março próximo, decidimos homenagear as caminhoneiras, compartilhando histórias de mulheres que, apesar dos desafios, não desistem dos sonhos. As motoristas entrevistadas pela Editora Na Boléia falaram da profissão e dos desejos para 2018.

Também não deixe de ler a reportagem que traz os resultados da 21ª. Edição da Pesquisa CNT de Rodovias. Segundo o levantamento, 61,8% da extensão das estradas avaliadas tiveram estado geral considerado como regular, ruim ou péssimo. A razão disso continua sendo a mesma: a falta de investimentos em infraestrutura no Brasil.

Para um ano que começa com perspectivas mais positivas para o País, é importante fazermos uma análise mais profunda do que desejamos para os próximos anos e buscarmos as mudanças que são relevantes em todos os campos de nossas vidas. As eleições estão aí, um bom momento para começarmos a exercitar nossa capacidade de nos transformarmos.

**Boa leitura!**

04 **EXAMES TOXICOLÓGICOS**
Especialistas esclarecem tudo o que você precisa saber sobre a lei

08 **DIREÇÃO EXTRAECONÔMICA**
Metodologia permite redução de combustível a partir do conta-giros

12 **TEST DRIVE**
Testamos a nova família Delivery da VW

16 **DIA INTERNACIONAL DA MULHER**
Os desafios de caminhoneiras que não desistem de seus sonhos

18 **ARTIGO**
Os 20 anos do CTB – Código de Trânsito Brasileiro

20 **RODOVIAS BRASILEIRAS**
estão piores, segundo estudo da CNT

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 2018

147ª EDIÇÃO
Ano XIV

# EXAMES TOXICOLÓGICOS
## Tudo o que você precisa saber para rodar com mais segurança

Foto: Braspress

Apesar de ser um assunto que vem sendo bastante discutido, o tema ainda gera confusão para motoristas e empresas. Na tentativa de contribuir para esclarecer melhor os leitores, a Editora Na Boléia buscou respostas para essas questões

Por Madalena Almeida

Depois de muita polêmica, a obrigatoriedade dos exames toxicológicos, finalmente, veio a termo, quando, em setembro do ano passado, o Contran (Conselho Nacional de Trânsito) alterou novamente as regras para realização dos testes por meio da publicação da Resolução nº 691.

O exame passa a ser exigido para motoristas na renovação da CNH (Carteira Nacional de Habilitação), com categorias C, D e E, além de previamente à admissão e ao desligamento dos profissionais. O objetivo é detectar o contato do condutor com substâncias psicoativas, por meio da análise de cabelo, pelo ou unha.

Com as novas regras, a validade do exame toxicológico aumentou de 60 para 90 dias, prazo contado a partir da data da coleta da amostra, podendo o resultado ser utilizado também para fins da legislação trabalhista.

Ainda de acordo com a resolução, os laboratórios credenciados terão de entregar o resultado do exame ao condutor no prazo máximo de 15 dias, contados a partir da coleta.

Infelizmente, no Brasil, não existe perícia em relação ao consumo de drogas nos condutores envolvidos em acidente com vítimas que permita a formação de uma base de dados sobre o tema.

Mas o que se sabe é que o uso de drogas por motoristas profissionais é um problema recorrente, que causa acidentes e para o qual há anos as autoridades buscam uma solução.

Na verdade, as drogas estão presentes nas estradas seja por meio do consumo como também em operações de contrabandos. Segundo dados da Polícia Rodoviária Federal, houve aumento expressivo na apreensão de drogas contrabandeadas. Somente em 2017, no balanço nacional, a PRF apreendeu quase 400 toneladas de maconha, 1,5 toneladas de crack e 10 toneladas de cocaína nas rodovias federais.

Em relação aos acidentes, dos quase 90 mil registrados no ano passado pela PRF no Brasil, 27,5% tiveram envolvimento de caminhões. A ingestão de álcool e substâncias psicoativas por parte dos condutores de caminhões também fizeram vítimas. Foram mais de mil pelo Brasil, que provocaram mais de 30 mortos e mais de 40 vítimas com ferimentos graves.

Segundo informações da assessoria de comunicação da PRF, muito embora tenha havido em 2017 uma redução nos números de acidentes e feridos de um modo geral (7,5% em relação a 2016), não é possível afirmar que essa queda se deu em razão de uma medida específica.

Isto porque, conforme o órgão, foram adotadas várias medidas nos últimos anos com objetivo de diminuir o número de acidentes de trânsito no Brasil. “Podemos citar entre tais medidas a própria implantação de exame toxicológico para motoristas profissionais, a obrigatoriedade do uso de faróis acesos durante o dia nas rodovias, o aumento no valor das multas de trânsito e do prazo de suspensão da CNH, além do aumento de pena para alguns crimes de trânsito causados por motoristas alcoolizados ou que disputavam rachas”, destacou a assessoria de imprensa da PRF.

Quanto aos condutores que fazem uso de substâncias ilícitas, devido à dificuldade de se comprovar o uso por parte dos motoristas, a PRF considera que o número de acidentes causado por condutores sob efeito de drogas é muito maior do que o que as estatísticas demonstram. **“Cremos que [esse número] não está diminuindo. Na melhor das hipóteses, permanece nos mesmos níveis”**, informa a assessoria. Aliás, a falta de um exame que mostre inequivocadamente e no ato se o condutor consumiu ou não algum tipo de droga é também a maior dificuldade da Polícia para realizar a fiscalização dos motoristas, o que acaba se limitando à inspeção à cabine dos veículos, em busca de drogas comuns aos motoristas profissionais, como o rebite e a cocaína.

Quanto ao perfil dos usuários, a PRF informou que motoristas profissionais mais jovens, entre os 20 e 40 anos, formam o grupo que mais utiliza substâncias como drogas.

Isso porque estes jovens acabam se submetendo a condições de trabalho extenuantes que motoristas mais experientes e estabelecidos na profissão não aceitam. E estas condições acabam levando-os ao consumo de substâncias que, supostamente, lhes dariam mais disposição para jornadas mais longas.

## NÃO SE PODE GENERALIZAR

Embora o consumo de drogas por motoristas profissionais seja uma realidade nas estradas brasileiras, isso não quer dizer que todos façam uso de substâncias ilícitas.

Mas o fato é que o exame de larga janela visa evitar que condutores usuários de drogas dirijam e, por consequência, causem acidentes. **"O exame toxicológico é melhor do que a fiscalização na pista, porque permite prevenir o acidente, como confirma, pela positividade escondida dos que fogem do exame, que, efetivamente, pelo menos 20% dos motoristas profissionais são usuários regulares de drogas, conforme atestam vários estudos e investigações"**, pontua Fernando Pedrosa, Consultor em Prevenção e Segurança no Trânsito do ITTS - Instituto de Tecnologias para o Trânsito Seguro.

Fernando Pedrosa

Na visão de Pedrosa, a apuração feita no primeiro ano de aplicação dos exames, que mostra esse percentual de motoristas que não providenciam a renovação, se mantém constante e deve-se permanecer nesse patamar até que o conjunto total de motoristas profissionais seja examinado.

**"Apenas 1/3 desses que não fizeram o exame pediram o rebaixamento para as categorias inferiores. Os 2/3 restantes simplesmente não renovaram suas habilitações e, certamente, aguardam um melhor momento para submeterem-se ao exame – ou até mesmo podem estar dirigindo sob risco com a habilitação vencida – o que, em ambos os casos, caracteriza a 'positividade escondida'. Esses percentuais são compatíveis com os estudos de várias entidades científicas e com investigações do Ministério Público do Trabalho, que indicavam um percentual semelhante de motoristas profissionais usuários de drogas"**, explica o consultor.

A Diretora de Marketing da Labet, Camille Lages, revelou que, desde o início da vigência da Lei, o laboratório realizou mais de 800 mil exames. Apenas em 2017, foram 500.000, dos quais 2,7% tiveram resultados positivos. Desse montante, 84% dos exames com resultados positivos contemplam profissionais na faixa etária dos 22 aos 55 anos.

Camille Lages

## DESCUMPRIMENTO DA LEI

Se motoristas andam adiando a renovação da carteira, há caso de transportadoras que também não cumprem a lei. Mas os índices de evasão das empresas eram mais elevados antes da regulamentação do Ministério do Trabalho, que obriga os registros dos exames no CAGED nas admissões e demissões. Após a regulamentação, esse percentual de evasão vem diminuindo gradativamente.

**"Nunca é demais lembrar que as companhias que burlam a legislação são exatamente aquelas que exploram a mão de obra dos motoristas e colocam toda a sociedade em risco"**, observa Pedrosa.

Camille, da Labet, acredita que para que a Lei se torne efetiva, é necessário que o Ministério do Trabalho complemente o CAGED com o uso do algoritmo do Denatran para verificação do laudo e faça o cruzamento de informações com o sistema de controle das carteiras profissionais. Segundo ela, o Ministério do Trabalho tem tomado providências que amenizam o descumprimento da Lei. Ela ressaltou que o sistema CAGED (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados) do MTE foi alterado para que possa receber o número do laudo do exame toxicológico.

**Apesar de ser um assunto que vem sendo bastante discutido, o tema ainda gera confusão para motoristas e empresas. Por meio de nosso portal de notícias, vários leitores colocaram suas dúvidas de diversas naturezas. Na tentativa de contribuir para esclarecer melhor os leitores, a Editora Na Boléia buscou respostas para essas questões. Confira a seguir.**

### O empresário, dono da transportadora, pode pedir esse exame sempre que achar conveniente? O motorista pode se recusar a fazê-lo?

Segundo Fernando Pedrosa, do ITTS, a legislação determina que o mesmo seja feito na adição e renovação das CNHs nas categorias C, D e E - sob a responsabilidade do motorista - e na admissão e demissão desses profissionais com os respectivos custos arcados pela empresa. Exames adicionais por interesse da empresa não são obrigatórios por lei, mas podem fazer parte de programas internos de saúde aplicados pela empresa.

### Como deve ser feito o exame? Qual é a forma mais eficaz e mais recomendável?

Conforme explicou Camille, da Labet, o exame é realizado por meio de amostras de cabelos ou pelos do corpo. Para que o exame seja realizado a partir de amostras de cabelos, é necessário que, no momento da coleta, o doador tenha fios com o comprimento mínimo de 4 cm da raiz até a ponta. Caso os fios não tenham o comprimento mínimo, será necessário coletar pelos de qualquer parte do corpo.

De acordo com Camille, a tecnologia do exame toxicológico a partir de fios de cabelo ou pelos do corpo é a única capaz de detectar o comportamento do usuário de drogas, porque somente a partir dela é possível "enxergar" o consumo repetitivo de drogas por um período retroativo mínimo de 90 dias. Sendo assim, esta é a tecnologia mais eficaz e recomendável.

### Se o exame der positivo para o uso de drogas, como a transportadora deve proceder?

Para os casos de resultados positivos, cada empresa deve proceder seguindo suas políticas internas definidas para tais situações.

Camille, da Labet, lembrou que a partir de setembro de 2019, a Lei prevê que as empresas implementem programas de controle de uso de droga e de bebida alcoólica para seus motoristas. Assim, estes motoristas que forem detectados como positivos contarão com esses programas, o que contribuirá para que se tenham cada vez menos usuários de drogas dirigindo.

### Se o exame indicar uso de drogas, a transportadora precisa informar ao Caged?

A Portaria 945 do Ministério do Trabalho re-

gulamentou a aplicação e a fiscalização do exame toxicológico de larga janela por meio do CAGED na contratação e na demissão de motoristas das categorias C, D e E. O exame toxicológico deve ser realizado previamente à admissão e seu resultado não está vinculado à contratação do motorista, ficando esta decisão a cargo da empresa.

**"Pelas normas vigentes, a empresa não está, por sua vez, impedida de desligar o trabalhador em caso de exame positivo. A portaria determina que os dados dos exames toxicológicos devem ser informados ao CAGED sempre que a empresa admitir ou desligar um motorista contratado pela CLT",** explica Pedrosa, do ITTS.

**Quanto tempo demora para fazer o exame? E qual a validade determinada pela legislação?**

A realização do exame é muito simples e, em poucos minutos, o material é coletado. É um processo indolor e que não prejudica a estética do motorista, segundo informou Camille, da Labet.

Foto: Braspress

Ela ainda explicou que, de acordo com a legislação, o laudo com o resultado do exame é válido por 60 dias. A partir de junho, passará a ser de 90 dias, em atendimento à Resolução Contran 691/2017.

**Quanto custam os exames? E quem arca com esses custos?**

Na verdade, os preços variam de laboratório para laboratório. Camille, da Labet, explicou que cada credenciado pratica seu preço em regime de livre concorrência. "Na Labet, os valores do exame variam de acordo com a localização do laboratório de coleta, porém, em todos os Estados é possível encontrar o nosso valor mínimo de R$ 199,00", acrescenta a diretora.

**Quantos laboratórios ou postos estão aptos a fazer os exames no Brasil?**

Pedrosa, do ITTS, informou que hoje estão disponíveis em todo o território nacional cerca de 12 mil postos de coleta que, seguramente, atendem à totalidade de motoristas obrigados aos exames toxicológicos.

**Como escolher os laboratórios?**

Os exames toxicológicos de larga janela de detecção somente poderão ser realizados por laboratórios credenciados pelo Denatran que tenham acreditação do CAP-FDT (acreditação forense para exames toxicológicos de larga janela de detecção do Colégio Americano de Patologia, ou seja, que tenham validade legal), ou por acreditação concedida pelo Inmetro.

Camille, da Labet, recomenda que as empresas ou motorista façam uma consulta no site do Denatran, que fornece uma listagem completa dos laboratórios credenciados. **"É importante que o motorista realize uma pesquisa no site destes laboratórios, sempre atentos à rede de coleta e ao procedimento de análise"**, aconselha.

**E se o motorista, no caso os autônomos, não tiver dinheiro para o exame? O que deve fazer?**

As despesas naturalmente decorrentes de sua atividade, como a manutenção do veículo, a compra de combustível, lubrificantes e peças, pagamento de taxas, tarifas e pedágios, assim como o custo dos exames toxicológicos, devem fazer parte de seu planejamento financeiro para o desempenho da atividade. Alguns laboratórios oferecem parcelamento.

**Motoristas autônomos são obrigados a fazer os exames somente na renovação da carteira, ou os empresários também podem solicitar os exames na contratação esporádica desses profissionais?**

Segundo Pedrosa, do ITTS, não há nenhum impedimento legal para que o empresário exija um exame válido (com no máximo 90 dias de emissão do laudo) de um autônomo que venha a prestar serviços para sua empresa.

**Por que somente motoristas profissionais devem fazer os exames?**

Nesse aspecto, Pedrosa ainda esclareceu que os exames toxicológicos de larga janela de detecção são exigidos para outras categorias profissionais, além dos motoristas de carga e passageiros, por serem atividades de risco, nas quais o uso e o consumo de drogas psicoativas ameaçam a segurança e a proteção, não só do trabalhador, mas também de outras pessoas.

**"Além disso, a medida se justifica pelo foco de letalidade observado entre a categoria dos motoristas profissionais, cujos veículos pesados representam 4% da frota nacional em circulação, mas participam de 38% dos acidentes nas rodovias federais e 53% daqueles com vítimas fatais. O exame é exigido**

## BENEFÍCIOS PARA O BRASIL

**Os números da acidentalidade no trânsito**

| | 2014 | | 2015 | | 2016 1° ano do Exame Toxicológico |
|---|---|---|---|---|---|
| Mortes | 52.226 | -9.7k -18,6% | 42.501 | -8.9k -21,1% | 33.547 |
| Sequelas | 73.476 | -15.7k -21,3% | 57.798 | -29.8k -48,5% | 28.032 |
| Mortes + Sequelas | 125.702 | -25.4k -20,2% | 100.299 | -38.8k -38,6% | 61.579 |

**Fonte: Escola Nacional de Seguros**

**ainda pela Polícia Federal e Estadual (civis e militares), pela Polícia Rodoviária Federal, pelas Forças Armadas, ABIN e nas empresas de aviação, por exemplo"**, completa.

**Há tempos, se fala da venda de exames com resultados negativos. Existe a venda de exames falsos?**

Pedrosa, do ITTS, diz desconhecer casos concretos e comprovados de venda de exames falsos. Porém, reconheceu ser mais comum a emissão fraudulenta de Carteiras de Habilitação, o que é crime previsto em lei. "Ambos são crimes e, portanto, casos de polícia. Somente com fiscalização permanente e eficiente é possível eliminar esse risco", pontua.

Já a Labet, garantiu que em seus processos não há possibilidade de fraudes. **"Todo processo é protegido por uma cadeia de custódia consistente e com validade forense. Além disso, é garantido por meio da acreditação CAP-FDT, concedida pelos mais altos critérios nos Estados Unidos, com rastreabilidade de amostras, testemunhas e atendimento aos motoristas em laboratórios de coleta de referência em todo o Brasil. Ressaltamos também que a coleta possui procedimento próprio, que envolve testemunha que possua vínculo empregatício com os laboratórios coletores"**, ressalta Camille.

**O consumo de drogas nas estradas é mais comum em alguma faixa etária? Qual o perfil desse usuário?**

Segundo dados da Labet, 84% dos exames com resultados positivos contemplam profissionais na faixa etária dos 22 aos 55 anos. São predominantemente profissionais com jornadas de trabalho exaustivas e submetidos a uma acirrada concorrência estimulados por benefícios financeiros adicionais.

## COM A PALAVRA, AS TRANSPORTADORAS

Mas se algumas transportadoras descumprem a lei, existem outras que, antes mesmo da obrigatoriedade da realização dos exames toxicológicos, já tratavam o assunto com rigor. Esse é o caso da JSL, transportadora que possui hoje 6,5 mil motoristas.

Claudemir Turquetti

A empresa vem desenvolvendo há muito tempo ações de conscientização e exames para a detecção do uso de álcool e drogas. Segundo Claudemir Turquetti, Gerente Geral de Desenvolvimento Humano e Organizacional da JSL, houve uma aceitação muito positiva por parte dos motoristas da companhia em relação à lei, os quais consideraram uma medida importante para trazer mais segurança nas rodovias onde trafegam.

Ele ainda revelou que na admissão e demissão, a empresa arca com as despesas. Já as atualizações para renovação do CNH, o custo fica por conta do motorista. Segundo ele, o custo médio por exame gira em torno de R$ 250,00 por amostra.

Caso o exame indique positividade, a empresa mantém o programa Ligado em Você, que beneficia os colaboradores e seus dependentes e oferece Assistência Psicológica (Acompanhamento em casos de saúde e dependência química), além de Assistência em casos de Incidentes; Visitas Domiciliares e Hospitalares e Assistência Social.

Além disso, a JSL oferece, com frequência, treinamentos de direção defensiva, alimentação saudável e prevenção de acidentes. O gerente reconhece que todo esforço para reduzir o uso de drogas é positivo, principalmente para profissionais que podem colocar em risco a própria vida e as de outras pessoas. **"Na contramão, temos um custo elevado para o exame exigido pela Lei do Motorista. Talvez o controle pudesse ser feito com mais frequência, mas por meio de exames não tão onerosos"**, desabafa.

**EDUCAÇÃO COMO BASE**

De fato, o uso de substâncias proibidas, responsáveis por acidentes no Brasil que tiram milhares de vida todos os anos, são riscos que as transportadoras no Brasil enfrentam no dia a dia de sua atividade .

A Braspress também é outra grande transportadora da área de encomendas expressas, que vem abordando o assunto muito antes de os exames serem exigidos por lei. **"Realizamos os testes em todos os motoristas no momento prévio de sua admissão e pós-demissão. Havendo indícios que apontem riscos, reaplicamos o exame como forma de garantir a segurança do motorista, de terceiros e da preservação do patrimônio, sempre no mais absoluto exercício preventivo dos riscos da atividade"**, revela Luiz Carlos Lopes, Diretor de Operações de Braspress .

Luiz Carlos Lopes

Importante destacar que a Braspress custeia 100% de todos os gastos no controle e aplicação dos exames, sem qualquer repasse aos motoristas.

Além dos testes feitos por laboratórios credenciados, a transportadora mantém em sua Matriz e Filiais um departamento especializado no controle e apoio aos motoristas, denominado CAMB – Centro de Apoio ao Motorista Braspress – Basil de Barros, onde, além da coleta dos exames toxicológicos, são realizados anualmente mais de 100 mil testes de alcoolemia, antecedentes e precedentes das viagens rodoviárias e também ao final de cada jornada urbana, bem como aferição de pressão arterial, testes periódicos de glicemia, testes do sono, aplicados por especialistas em psicologia na atividade do transporte etc.

Caso o resultado aponte positividade (respeitado todos os requisitos previstos da contraprova), o profissional receberá as sanções previstas em lei. **"Espero que num futuro próximo possamos assistir a queda da triste realidade brasileira, que figura como uma das mais cruéis em todo o mundo, quando se trata de morte nas estradas, tendo como base de sustentação a educação e métodos de real prevenção"**, finaliza.

Luiz Pigozzo

# CONDUÇÃO EXTRAECONÔMICA
## A máxima eficiência no consumo de combustível

A gestão do consumo de combustível sempre foi um desafio para os empresários e motoristas do setor de transporte rodoviário de cargas. Para ajudar esses profissionais, o consultor e instrutor, Luiz Pigozzo, desenvolveu a metodologia Condução Extraeconômica, que tem o motorista como principal pilar na busca pela redução do consumo do diesel

Por Luiz Pigozzo e Madalena Almeida

A gestão de custos sempre foi um desafio para os empresários e motoristas do setor de transporte rodoviário de cargas. Em um País com dimensões continentais, transportar mercadorias e produtos pelas estradas brasileiras é uma operação complexa, que exige planejamento minucioso, afinal, cada centavo economizado pode fazer grande diferença na rentabilidade das empresas. O fato é que diversos fatores impactam as operações nessa área, as quais passam pelas condições das estradas, conservação e manutenção dos veículos, consumo de combustível e condução do motorista, entre outros.

Para se ter ideia, o combustível tem sido sempre o "calcanhar de Aquiles" para quem trabalha no setor. Nesse sentido, em períodos de recessão, nunca antes a qualidade da condução e a postura do motorista fizeram tanta diferença para a economia de combustível e redução dos custos das empresas.

**"Em tempos de desaceleração econômica, quem deseja buscar um resultado diferente na sua operação, precisa fazer algo diferente. E neste momento, em que estamos tendo aumentos extras de combustíveis, o único remédio para neutralizar tais aumentos é a extraeconomia"**, explica **Luiz Pigozzo**, **consultor, instrutor, palestrante e coach,** que lançou o livro "**Consumo de Combustível – Uma Questão de Atitude".** A obra, que já vendeu 10 mil exemplares, traz informações precisas, que podem ajudar os gestores de frota e seus motoristas a identificar e lidar com todas as variáveis possíveis que influenciam no consumo do diesel.

Na visão do especialista, a cada dia o mercado está exigindo motoristas e empresas que tomem as decisões certas e mais econômicas, a fim de se manterem no mercado. **"A crise tem seu lado bom, pois obriga empresários empreendedores a buscarem formas diferentes de pensar e um amadurecimento para agir. Os empresários que conseguirem executar a mesma rota com o menor custo operacional, além de garantir uma lucratividade imediata, irão neutralizar seus concorrentes"**, garante Pigozzo.

Na verdade, o livro complementa todo um trabalho realizado por Pigozzo, que há três anos vinha ministrando cursos para gestores e motoristas, que têm como base o método da extraeconomia, criado por ele com o objetivo de ajudar motoristas e empresas a pensarem nos detalhes da operação.

Para desenvolver a obra, Pigozzo utilizou os conhecimentos adquiridos durante 35 anos de atuação no setor de transportes. Antes de ser instrutor, ele trabalhou em uma grande montadora de caminhões e ônibus, em São Bernardo do Campo, onde teve a oportunidade de vivenciar o dia a dia de diversas operações.

Na metodologia desenvolvida pelo especialista, o fator principal é o motorista, afinal, segundo Pigozzo, a forma como ele conduz o veículo pode impactar em até 30% os custos das empresas. Com o livro, o autor pretende mostrar como é possível reduzir o consumo de combustível, por meio de um plano de ação inteligente a partir do envolvimento das pessoas.

Conheça mais sobre o tema nesta entrevista exclusiva, concedida pelo especialista à Editora Na Boléia.

**Editora Na Boléia – Quais os erros mais comuns de motoristas e empresas na busca por maior economia de combustível?**

**Luiz Pigozzo –** O erro mais comum dos motoristas é não ficar atento ao giro do motor no momento exato onde ele pode extrair o máximo da economia, mas existem muitos outros erros como: aceleração brusca, distância de trecho muito curta, distração e, o principal, a falta de foco na condução econômica.

É possível apontar mais de 100 variáveis que interferem no consumo, as quais envolvem o veículo, as estradas e o motorista. A tríade da eficiência energética (motorista, veículo e operação & manutenção) precisa estar equilibrada para a operação ter também a máxima eficiência.

Por incrível que pareça, um dos maiores vilões do consumo são os vícios operacionais. Recentemente, fiz uma simulação de consumo por cada vício, e um motorista pode contribuir negativamente em até 22 mil litros de diesel por ano. São os custos ocultos que as empresas que não mapearam sua operação não enxergam (Vide Tabela 1).

**Hoje, qual o item que representa maior custo para as empresas e motoristas?**

Dentro da planilha de custos de uma empresa de transportes, o custo com o combustível é um dos que mais impactam a lucratividade das empresas. O diesel, em particular, pode chegar a 65% dos custos variáveis. Somado a isso, há a política de preços da Petrobras, introduzida no ano passado, muitas ofertas de fretes baixos e ter clientes que não aceitam uma renegociação dos contratos de serviços. Tudo isso vem contribuindo para tirar o sono dos empresários, levando-os a uma lucratividade negativa ou mesmo abandonarem seus negócios.

**Qual a importância do motorista nesse contexto?**

O fator principal de todo o contexto é o motorista. O estilo que ele conduz o veículo pode impactar em até 30% o custo, e não somente em relação ao diesel, mas em todos os custos operacionais. No entanto, o grande vilão não é o motorista, mas sim as políticas e procedimentos adotados pelas empresas. O motorista é a cara da empresa. Ou seja, se a companhia possui políticas motivacionais, treinamentos de qualidade e procedimentos corretos, certamente, o impacto da condução pelo motorista será bem menor (Vide Tabela 2).

**O que é o método de condução extraeconômica? Quais os princípios desse método?**

O método da extraeconomia é simples e prático, cujo objetivo é levar à operação para o lucro imediato. O foco da operação (da empresa e do motorista) passa do velocímetro para o conta-giros. Dirigir só na faixa verde não garante a total economia, mas buscar o ponto exato da condução sim.

Condução extraeconômica leva os motoristas e toda a empresa a pensarem nos detalhes da operação, pois os maiores vilões do consumo, como marcha lenta, estão nos detalhes não percebidos pelos profissionais.

O importante é que podem utilizar esse método toda e qualquer operação comercial ou particular que possuam motores de ciclo diesel.

**Você menciona a importância de seguir algumas técnicas para economizar combustível. Quais são, basicamente, essas técnicas?**

Ao longo deste tempo em que acompanho os motoristas e as empresas, mapeei 17 habilidades e 17 vícios que levam o motorista a buscar a máxima eficiência energética e ser o mais econômico da rota.

Tabela 1

## Somando as perdas

| Vícios | Perdas |
|---|---|
| Fazer repique acelerador | 900 L |
| Ficar me macha lenta | 1.500 L |
| Não usar o freio do motor | 1.500 L |
| Não cruzar marchas | 2.400 L |
| Não mexer no ponto extra econômico | 3.600 L |
| Velocidade acima de 80 km/h | 5.700 L |
| Não aproveitar a inércia da gravidade | 2.400 L |
| Distância de seguimento | 1.500 L |
| Não manter velocidade constante | 1.500 L |
| Realizar aceleração rápida | 1.500 L |
| **Total de litros no ano** | 22.200L |

Tabela 2

Exemplo onde a variável é o motorista. Rotas, peso e veículo são os mesmos.

## Comparativos entre motoristas

Quando que um estilo de dirigir pode baixar custos?

| Consumo | 2,5 km/L | 1,17 km/L (-14%) | 1,96 km/L (-22%) |
|---|---|---|---|
| Piloto automático | 6% | 3% | 1% |
| Macha lenta | 26% | 36% | 44% |
| Aceleração brusca | 1,8% | 2,6% | 3,5% |
| Ñ - 1/3 faixa verde | 0,3% | 0,8% | 1,3% |
| Frenagem brusca | 0/100km | 1,2/100km | 3,2/100km |
| Inércia e gravidade | 11% | 11% | 8% |
| | Gentil | Normal | Agressivo |

Operação curta distância velocidade média de 40km/h

Se ele conseguir desenvolver todas as habilidades e eliminar os vícios operacionais, certamente, terá uma condução extremamente segura e econômica. E, para isso, é necessário uma didática diferenciada: mapear esses vícios e habilidades e atuar cirurgicamente em cada motorista para ver seu desempenho melhorar a cada dia (Vide imagens 1 e 2).

**No livro, você comenta a importância de mapear o conta-giros. Poderia explicar melhor a economia que pode ser obtida com o monitoramento do conta-giros?**

Imagem 1 **Vícios operacionais**

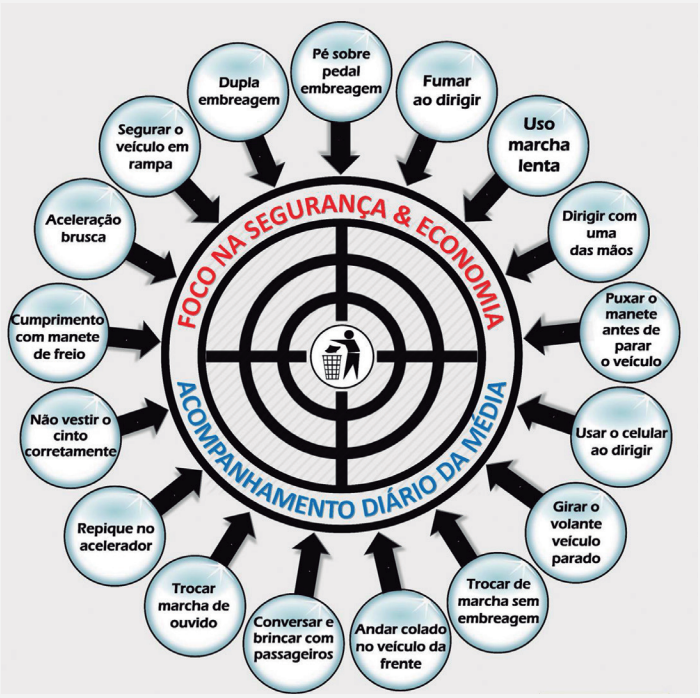



Imagem 2 **Habilidades técnicas operacionais**

Por incrível que pareça, a maioria dos motoristas não sabe interpretar o conta-giros de um veículo. E quando estamos falando que a segurança e a economia estão no conta-giros e não no velocímetro, bem como quando ele entende o que são potência e torque, a partir deste ponto, ele começa a dirigir o veículo de uma maneira diferente e a economia vem rapidamente. Os motoristas precisam ser desafiados e motivados a buscar a máxima eficiência na sua condução, e o conta-giros é a ferramenta que traz exatamente o que ele precisa saber no momento certo da sua condução (Vide imagem 3).

**Mas como o motorista deve agir para monitorar o conta-giros, por exemplo, em uma subida e em uma descida?**

Alguns rótulos foram criados induzindo a operação para alguns erros, como por exemplo, subir mais rápido e num giro alto para economizar combustível. Na prática, isso vem se mostrando o contrário: se ele subir uma serra no giro extraeconômico terá uma economia significativa. Logicamente, se diminuir o giro ocorrerá uma pequena perda de tempo. Neste caso, a empresa precisa decidir o que mais interessa para ela: o tempo ou diesel, as duas coisas ele não vai conseguir simultaneamente.

Em resumo, o motorista tem somente dois pontos de trabalho em aceleração: buscar 1/3 da faixa verde, o ponto extraeconômico nas subidas e nas retas, e nas descidas buscar o alto giro para aumentar o poder de frenagem do freio motor. É simples assim.

**Muitos gestores de frotas atuam no mapeamento da velocidade. O conta-giros é mais importante do que a velocidade?**

Sim, infelizmente se criou uma cultura errônea na busca por limitar a velocidade operacional. É de extrema importância que tenhamos uma velocidade controlada a cada trecho da operação, mas toda a economia e a segurança estão no conta-giros, e não no velocímetro. O motorista pode estar com um veículo com um diferencial curto, dirigindo dentro de que foi determinado, vamos dizer a 80 km/h, e num giro muito alto numa faixa que consome muito combustível. Sendo que, neste caso, ele poderia dirigir a 75 km/h numa faixa econômica, consumindo 5% menos para realizar o mesmo serviço.

**Como seu método e aplicável no caso dos autônomos? Como eles podem se beneficiar dessa metodologia?**

No caso dos autônomos, eles precisam ter disciplina e buscar a máxima eficiência na operação e nos processos, ou seja, ele é o motorista e a empresa ao mesmo tempo. O foco do autônomo precisa ser economia e não tempo de entrega.

Ele precisa entender que um caminhão parado, por exemplo, para cozinhar sua refeição, custa muito mais caro do que um almoço num restaurante. Teoricamente, ele fica perdendo tempo em preparar sua refeição e depois quer tirar o tempo na velocidade. Perde duas vezes.

Os autônomos têm uma jornada dupla. Eles precisam buscar um transporte no menor custo possível e, para isso, buscar a máxima eficiência. Por isso, é importante ficar de olho no conta-giros, em especial no ponto extraeconômico, além de ter e manter uma distância de seguimento muito boa (o dobro que eles mantêm hoje) e dirigir com previsibilidade. Estas são as dicas que vão levar o autônomo para a máxima economia (vide imagem 4).

Mas o pulo do gato, está no aproveitamento da energia do veículo. Quanto mais ele utilizar a inércia e a gravidade em seu favor, mais economia ele terá, pois, muitas vezes, a economia tirada pelo acelerador está no seu limite.

**Em média, de quanto é a economia de combustível a partir da utilização de sua metodologia e em quanto tempo é possível perceber essa economia?**

De todos os relatos e comprovações obtidas, a redução de consumo de diesel foi, no mínimo, de 6%, e no máximo de 30%, sem falar dos outros custos e insumos, dependendo do nível que se encontra a operação, mas, certamente, todas tiveram um ganho na economia e diminuição do estresse do motorista. O resultado vem de imediato e num prazo máximo de 60 dias, que é um tempo de readaptação do motorista.

**Hoje, os caminhões possuem alta tecnologia, mas os motoristas nem sempre têm a qualificação adequada para aproveitar todos os benefícios dos recursos disponíveis nos veículos. Como corrigir isso?**

Esse é um dos maiores desafios das empresas hoje. O analfabetismo funcional. E, principalmente, no setor de transportes, o índice é maior do que na indústria. O piloto automático, como exemplo, foi introduzido no Brasil há mais de 20 anos e até hoje não é usado por medo ou receio de se consumir mais combustível. As tecnologias estão vindo para deixar a operação mais rentável, mas, de um lado, as montadoras brasileiras estão segurando as inovações – acredito que estamos 15 anos atrasados em relação à Europa – do outro lado, os empresários não investem porque seus motoristas não usam.

Urgentemente, as instituições e as empresas precisam criar atrativos e motivar os motoristas a utilizarem a tecnologia em seu favor, promovendo treinamentos com técnicas modernas para trazer a funcionabilidade. Em resumo, motivação com tecnologia leva à empresa para um lucro muito rápido.

Imagem 3

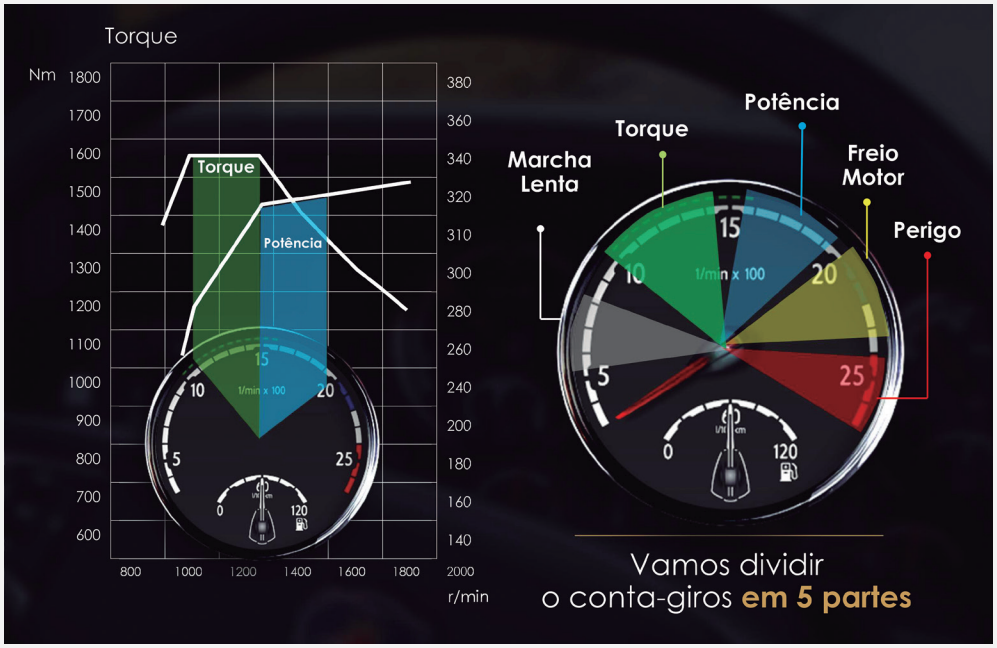



Imagem 4

# Testamos a nova família Delivery da VW

Por Emerson Castro

A convite da Volkswagen/MAN Latin America, a Editora Na Boléia testou a nova família Delivery pelas ruas de São Paulo. A nova plataforma possui atributos que fazem a diferença e correspondem ao que foi prometido pela fabricante no lançamento. Confira as nossas impressões

Depois de conferir o maior lançamento da história da Volkswagen/MAN Latin America, a nova família de caminhões Delivery, a Editora Na Boléia teve a oportunidade de testar, em fevereiro, a convite da montadora, três modelos da nova plataforma pelas ruas de São Paulo, ocasião em que pudemos checar vários dos atributos destacados pelo fabricante.

Desenvolvido para atender sob medida um amplo leque de necessidades dos clientes, o novo portfólio apresenta características que prometem mais segurança, melhor dirigibilidade, mais conforto, economia e uma série de outros benefícios.

Para o test drive, a VW disponibilizou os modelos 6.160, 9.170 e 11.180. Como informações gerais importantes, podemos citar a preocupação da montadora com a transmissão. Todos os modelos contam com transmissão da marca Eaton com câmbio de seis marchas, sendo a última over-drive para maior economia.

Nesse aspecto, é importante salientar que, nos modelos testados, foi possível notar grande conforto na troca de marchas devido à rapidez e precisão no engate.

Os motores que equipam a nova família são da marca Cummins (2,8 l a 3,8 l), fabricados no Brasil, e oferecem a função Economometro no painel, possibilitando uma condução mais econômica. Também são mais leves cerca de 10%. Além disso, a montadora garante que com os novos motores, a vibração é 15% menor, atributo que pudemos conferir no test drive: os caminhões realmente têm um baixo nível de vibração.

## Outros pontos que impressionaram

Também chamou nossa atenção o acabamento conferido à cabine, no sentido de garantir maior conforto e dirigibilidade ao motorista. A boleia, bastante espaçosa, conta com 15 porta-objetos e transmite a percep-

ção de estarmos em um carro de passeio. A coluna de direção e o banco do motorista são reguláveis, assegurando mais comodidade e praticidade para o condutor.

O assoalho plano também permite um deslocamento mais seguro e confortável no interior da cabine. As funções do painel foram outros aspectos que nos agradaram bastante, apresentando comandos simples e precisos, fáceis de serem acionados.

Um diferencial a mais dos novos caminhões diz respeito ao encosto central, que é rebatível, dividindo o assento, que pode se transformar numa mesa de trabalho ou de refeições.

Não poderíamos deixar de mencionar o novo design da nova família, totalmente remodelado, que se diferencia de qualquer outro modelo da marca. Aliás, esse foi um item que despertou olhares curiosos nas ruas durante o test drive. A parte frontal, muito mais moderna e atual, além de contar com o símbolo da Volkswagen, o que remete à força e à tradição da marca, conta com inovações, como protetor de degraus em todos os modelos, proporcionando também mais segurança.

Segundo a fabricante, a linha oferece o menor nível de ruídos e a melhor manobrabilidade do mercado, características que pudemos verificar no test drive: os caminhões avaliados realmente oferecem boa capacidade de manobras e são confortáveis para dirigir.

A VW, que já é consagrada nos segmentos de leves e semileves no Brasil, com 31% do mercado, com a nova plataforma projeta um aumento de participação nos próximos anos.

As impressões que tivemos da família Delivery durante o test drive são bastante positivas. A nova plataforma conta com diferenciais importantes e inovações que deverão também agradar aos clientes.

## Família Delivery

| Modelo | Preço sugerido |
|---|---|
| Delivery 6.160 (versão Trend) | R$ 146.529, 66 (Base SP – ICMS 12%) |
| Delivery 9.170 (versão Prime) | R$ 168.964,16 (Base SP – ICMS 12%) |
| Delivery 11.180 (versão Prime) | R$ 177.770,40 (Base SP – ICMS 12%) |


Rede PitStop
Autopeças Perim
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

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

everystockphoto.com

## PARCELAMENTO DE MULTAS JÁ ESTÁ VALENDO

Desde 15 de janeiro, proprietários de veículos podem parcelar multas de trânsito atrasadas na cidade de São Paulo. O Programa de Parcelamento de Multas de permite que os veículos sejam licenciados a partir do pagamento da primeira parcela. Poderão ser negociadas dívidas decorrentes de penalidades cometidas até 31 de outubro de 2016. O período para o ingresso será de 90 dias, e quem aderir à medida terá o licenciamento liberado e poderá fazer a transferência do veículo para terceiros após o pagamento da primeira parcela. O PPM possibilitará a redução de 100% dos juros sobre o débito principal.

SAIBA +

Divulgação

## IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS PERCEBEM MELHORA

O otimismo também já se faz presente entre os empresários do segmento de implementos rodoviários. Segundo a Anfir, associação que reúne as fabricantes de implementos rodoviários, tem sido percebida uma reação da economia nos últimos meses de 2017, que, embora tímida, provoca alguma euforia para esse segmento, que tem amargado prejuízos desde o começo da crise econômica. De acordo com o presidente da Afir, Alcides Braga, espera-se uma retomada gradual das vendas em 2018. Conforme Braga, alguns segmentos já vem apresentando alguma recuperação. Como o de basculante e dolly, que, no final de 2017 , estavam próximos a terem números positivos.

SAIBA +

Divulgação

## FORD ENSINA A TRANSPORTAR CARGAS EM PICAPES

Há mais de um século, a Ford produz picapes, sendo uma das grandes responsáveis pela popularização mundial desses veículos, que nasceram como ferramenta de trabalho, mas caíram no gosto dos clientes e diversificaram seu leque com aplicações, que vão desde o uso diário até viagens de lazer e aventura. Com base nessa experiência, a montadora criou um guia com sete orientações básicas que ajudam a transportar diferentes tipos de carga com segurança, como os picapeiros profissionais. A finalidade é proteger a carga e usuários das vias, além do próprio veículo, seguindo cuidados na distribuição, fixação e cobertura dos objetos na caçamba.

SAIBA +

Divulgação

## MITOS E VERDADES ENVOLVENDO A CNH

Em tempos de internet, é importante saber identificar que tipo de informação é verdade ou não. Confira algumas orientações do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (Detran.SP) sobre mitos e verdades que envolvem a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). O documento permite conduzir veículo em todo o território nacional e em alguns países que mantêm acordo com o Brasil. Só no Estado de São Paulo existem mais de 23,4 milhões de CNHs registradas, sendo que 6,4 milhões são da capital. Confira o que é mito e o que é verdade quando o assunto é habilitação.

SAIBA +

GHT
GRUPO HIDRAU TORQUE

# LINHA DE PEÇAS

Soluções sem limites

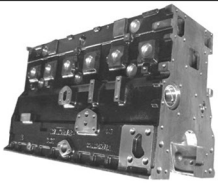
# MOTORES CUMMINS

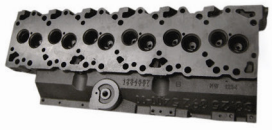
## TODAS AS PEÇAS PARA OS MOTORES:

- Série B
- Série C
- ISBe 4
- ISBe 6
- ISC
- ISL
- ISF 3.8
- ISB 4.5
- ISB 6.7

- A maior variedade de itens;
- O melhor atendimento;
- O menor prazo de entrega;

FORTRACTOR® gold





**Entre em contato com um consultor GHT:**

Matriz: Rua Padre Raposo, 1118
Mooca - São Paulo - CEP 03118001

São Paulo/SP: (11) 2602 1000
Curitiba/PR: (41) 3086 5850

Contagem/MG: (31) 2512 7001
Serra/ES: (27) 3298 9950

Faça revisões em seu veículo regularmente.

# Mulheres Motoristas

Por Madalena Almeida

## Uma minoria corajosa que não desiste de seus sonhos

Para homenagear as motoristas na passagem do Dia Internacional da Mulher, a Editora Na Boléia traz algumas histórias de caminhoneiras, que são exemplos de força e determinação e jamais desistem de seus sonhos

Apesar das conquistas das mulheres em várias áreas, a profissão de caminhoneiro ainda hoje é predominantemente exercida pelo sexo feminino. Na verdade, para muitos, dirigir profissionalmente nas estradas é tarefa para o "sexo forte".

Por outro lado, mesmo enfrentando o preconceito e muitas barreiras, é cada vez maior o número de mulheres que escolhe ganhar a vida na boléia de um caminhão, contribuindo para transportar as riquezas do País com a mesma capacidade e competência de um homem.

O fato é que elas hoje já são em maior número nas estradas e atuam de igual para igual com os colegas para sustentar suas famílias. Infelizmente, no Brasil, não existem estatísticas oficiais em relação à quantidade de caminhoneiras atuantes, mas sabe-se que a profissão ainda é exercida, na maior parte, por homens. Para se ter ideia, na pesquisa Perfil dos Caminhoneiros 2016, realizada pela CNT, das 1.066 entrevistas feitas com motoristas profissionais (autônomos e empregados de empresas), apenas 0,3 eram do sexo feminino.

Na verdade, as dificuldades das mulheres que decidem ganhar a vida como motorista de um caminhão são muito maiores do que a dos homens. Além da falta de segurança, condição ruim das estradas, remuneração nem sempre justa, jornadas de trabalho excessivas e péssimas condições de trabalho, o que atinge ambos os sexos, as mulheres enfrentam ainda grande discriminação, muitas vezes, até por parte dos próprios colegas de trabalho.

Outras não têm apoio nem mesmo da família, dos companheiros e filhos.

Mostrar essa realidade e compartilhar histórias que ressaltam os desafios que as caminhoneiras encontram nas estradas é importante para tentar diminuir o preconceito e oferecer melhores condições de trabalho para toda a categoria. Por isso, aproveitando a passagem do Dia Internacional da Mulher, celebrado em 8 de março próximo, a Editora Na Boléia ouviu algumas caminhoneiras que revelaram seus sonhos e o que esperam de 2018 na profissão e em suas vidas pessoais.

### Em busca dos sonhos

**Janaina Torres**, **caminhoneira há quatro anos em São Paulo**, conta que começou a se interessar pela profissão seguindo o exemplo do marido, que também é motorista profissional. Segundo ela, para atuar nessa área é preciso muita coragem e determinação. **"Enfrentei muitas barreiras, inclusive, da própria família. Mas tive apoio do meu marido**

**e do meu filho, hoje com 20 anos, que sempre me incentivaram a atuar neste setor"**, conta.

Como trabalha com entregas urbanas dentro de São Paulo, a caminhoneira sempre está em casa durante as noites, podendo se dedicar à família. Para ela, a realidade da mulher caminhoneira no Brasil é ainda muito difícil. Janaina conta que possui colegas que já sofreram com a falta de respeito e até mesmo assédio.

**"Meu desejo para 2018 é continuar trabalhando nesta área para conquistar alguns dos meus sonhos, que são reformar minha casa e comprar um caminhão novo. Acredito que o preconceito que sofremos ainda continuará existindo, pois vivemos em uma sociedade machista. Mas o importante é não desistirmos. Todas as conquistas das mulheres ao longo dos anos foram obtidas com lutas e muito garra. Temos de continuar mostrando nosso valor"**, destaca.

Além da jornada exaustiva, pois muitas ainda voltam para casa para cuidar do marido e filhos, o preconceito é de toda ordem. O jargão de que "mulher ao volante, é perigo constante" é proferido por colegas do sexo masculino, muitas vezes, em tom de brincadeira, mas, mesmo assim, causa aborrecimento.

**Joana Soares, caminhoneira desde 2010 em São Paulo,** conta que já foi vítima dessas brincadeiras de mau gosto. **"Isso não passa de preconceito. Mas consigo tirar de letra. Até porque jamais me envolvi em um acidente ao longo desses oito anos de profissão"**, garante.

Na verdade, já está provado que mulheres caminhoneiras são mais cuidadosas no trânsito. Estudos apontam que elas se preocupam mais em cumprir as leis e com a segurança da carga que transportam. Além disso, cuidam mais da manutenção dos caminhões e conseguem dirigir defensivamente, o que traz economia para as empresas em que trabalham.

Para Joana, o mercado de trabalho para a caminhoneira precisa ainda de muita transformação. Segundo ela, as mulheres continuam ganhando menos do que os homens nesse setor.

> Muitas vezes, devido à dupla jornada de trabalho (casa e estrada), nem sempre elas dispõem de tempo para ir ao médico e fazer exames de rotinas

**"Infelizmente, a realidade não é a melhor para a caminhoneira. Mas o que vale é a realização de um sonho. Sempre quis ser motorista profissional, seguindo o exemplo de meu pai, que foi caminhoneiro por mais de 30 anos. Mas só consegui concretizar esse desejo depois que me separei e meus filhos estavam grandes. Hoje, tanto meu ex-marido quanto meus filhos têm orgulho do que sou. Meu maior sonho é ver as caminhoneiras serem respeitadas e valorizadas pelo trabalho que exercem, pois somos igualmente capazes e, todos os dias, provamos nosso valor. Merecemos respeito como qualquer outro profissional que atua nesse mercado"**, comenta.

## Cuidados com a saúde

Outro desafio da mulher caminhoneira, como acontece com os homens, é cuidar da saúde. Muitas vezes, devido à dupla jornada de trabalho (casa e estrada), nem sempre elas dispõem de tempo para ir ao médico e fazer exames de rotinas. Na verdade, pesquisas mostram que tanto homens quanto as mulheres que ganham a vida nas estradas do País não se cuidam muito bem. Os principais problemas são obesidade, hipertensão, colesterol alta glicemia, entre outros. Os fatores que provocam esses problemas são recorrentes: má alimentação, falta de sono, sedentarismo etc.

Marilda Silva, que há três anos atua na estrada, diz que desde que abraçou a profissão nunca mais passou em uma consulta médica. **"Sabemos que é errado, mas na maior parte do tempo, a rotina nos consome e vamos descuidando e adiando a visita ao médico"**, relata.

Ela conta que, no ano passado, teve um pico de pressão alta e que chegou a procurar um pronto-socorro em um hospital. O médico a aconselhou a visitar um especialista, mas após um dia de descanso, Marilda, já recuperada, voltou à ativa e desistiu de buscar um especialista.

O problema é que obesidade, colesterol alto, hipertensão etc. são fatores de riscos para doenças cardíacas. E as mulheres são mais suscetíveis a esse tipo de problema. Estudos médicos no Brasil apontam que no País uma em cada cinco mulheres tem risco de sofrer um infarto. As doenças cardiovasculares são a principal causa de morte entre as mulheres, e a probabilidade da mulher morrer de infarto é 50% maior quando comparada aos homens. Por isso, todo cuidado é pouco.

Nesse aspecto, **Giovanna Magalhães**, caminhoneira há sete anos, diz não se descuidar da saúde. Mesmo sem ter um convênio, ela utiliza o SUS para fazer exames preventivos.

Tanto Marilda quanto Giovanna anseiam por condições de trabalho melhores que as permitam ter mais qualidade de vida e cuidar da saúde.

**"A vida na estrada é dura. Nem sempre conseguimos marcar e comparecer às consultas. Mas, neste ano, quero mudar e realizar, pelos menos, os exames de rotina"**, promete Marilda.

Já Giovanna sonha com um mercado de trabalho mais justo para todos os gêneros. **"Tanto homens quanto mulheres sofrem com as más condições de trabalho, leis que não são cumpridas, exploração e abusos. Precisamos ser mais respeitados em nosso ambiente de trabalho, ter nosso valor reconhecido. E, para isso, precisamos deixar de lado as diferenças e os preconceitos para nos unirmos e atuarmos para a construção de um mercado mais justo e humano para todos"**, alerta.

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

# OS 20 ANOS DO CTB

## CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

Nem tudo o que está previsto no CTB foi colocado em prática. O exemplo mais significativo é a inexistência da inspeção veicular, como previsto no artigo nº104. Se colocada em prática, muito ferro velho teria sido tirado de circulação, aumentando a fluidez e a segurança no trânsito

Neste ano de 2018, comemoramos os 20 anos da Lei no. 9.503, conhecida como Código de Trânsito Brasileiro – CTB, promulgada em 23 de setembro de 1997. Longe de se comemorar, na verdade, ainda há muito que lamentar.

Para começar, à época da publicação, o Sistema Nacional de Trânsito era vinculado ao Ministério da Justiça, e a lei elaborada sob a responsabilidade deste e do Ministério dos Transportes. Hoje, o Denatran é subordinado ao Ministério das Cidades, como se trânsito fosse apenas o urbano.

Nem tudo o que está previsto no CTB foi colocado em prática. O exemplo mais significativo é a inexistência da inspeção veicular, como previsto no artigo nº 104. Se colocada em prática, muito ferro velho teria sido tirado de circulação, aumentando a fluidez e a segurança no trânsito.

Entre os artigos originalmente existentes no texto da lei e vetados quando de sua publicação, o maior erro, no meu entendimento, foi a retirada do artigo nº 56, que proibia a circulação de motocicletas, motonetas e ciclomotores entre veículos de filas adjacentes. E considero errado pensando justamente na segurança de quem utiliza esses veículos.

Numa das edições do Fórum Volvo de Segurança no Trânsito, quando ainda era realizado em São Paulo, um policial informou que a maior causa de acidentes com motociclistas nas vias é o enganchamento, ou seja, alguma parte da roupa ou do veículo engancha ao passar por entre os veículos que estão nas faixas de rolamento, provocando a queda.

Além do CTB, uma série de outros textos regulamenta ou complementa o que se refira ao trânsito. São 721 Resoluções, 166 Deliberações e 6.228 Portarias emitidas após a publicação do CTB, sem contar as que já existiam antes e continuam válidas. Obviamente, nem todas permanecem em vigor, já que há várias que cancelam ou substituem outra anterior. Mesmo assim, é muita coisa, e muitas delas mal redigidas.

Apenas como curiosidade: o ano em que tivemos menos Portarias publicadas foi 2003, com 15, e o ano com número recorde foi 2010, com 1.334.

Ainda na esteira do trânsito e da segurança envolvida com o mesmo, a ONU instituiu, em 2011, a Década Mundial de Ações pela Segurança no Trânsito. E o Brasil, atrasado e lerdo como sempre, somente agora promulga a Lei nº 13.614, publicada no Diário Oficial, em 12 de janeiro de 2018, que entra em vigor após 60 dias, instituindo o Pnatrans – Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (http://bit.ly/2np18je).

Só que, como muitas outras leis e a exemplo do que ocorreu com a inspeção veicular, todo o texto da lei prevê uma série de providências, mas não dá prazo para sua implantação. É tudo na base do “deverá”, “estabelecerá”, “será”, e por aí vai, sem definições de prazos. É tão mal feita que foi retirado o artigo que previa punição aos Estados e Distrito Federal que não atingissem as metas ao final do prazo de dez anos. Tal punição poderia chegar a 40% do montante arrecadado com multas.

De concreto, essa lei apenas estabelece como objetivo reduzir à metade, no mínimo, o índice de vítimas fatais por grupo de veículos e de habitantes, ao final de dez anos. As metas do programa devem ser divulgadas em setembro de cada ano, durante a Semana Nacional do Trânsito.

Vamos ver como isso vai se desenvolver, e daqui a dez anos voltaremos a conversar sobre o assunto.

BEST GERMANY

A marca, que revolucionou a Europa

## LANÇAMENTOS: CONJUNTO VISCOSO

Volvo VM-330 Euro 5
Código Original: 21888239
Código Best Germany:
81390004026

VW Constellation 280 HP Euro 5/Motor: MANN D0836 280 HP
Código Original: 2121213011
Código Best Germany:
81270004021

Iveco Vertis 130V18/ 90V16/130V19 Ecoline/ 90V18 Ecoline
Código Original: 5949890155
Código Best Germany:
80330004011

Volvo VM-270 Euro5/ B270F Ônibus
Código Original: 21666250
Código Best Germany:
81380004026

» Qualidade européia.
» Preços competitivos.
» A linha mais completa do Brasil para caminhões, ônibus e Vans.

**JL AUTOPARTS** - Importadore Distribuidor Exclusivo

www.jlautoparts.com.br

vendas.best@jlautoparts.com.br - elcio.best@jlautoparts.com.br

☎ 55 11 **3685-3110**

Avenida dos Autonomistas, nº 4.900 - Osasco - SP

Faça revisões em seu veiculo regularmente.

# Rodovias brasileiras estão piores, segundo estudo da CNT

Divulgação

Os resultados da 21ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias mostraram que 61,8% da extensão das estradas avaliadas tiveram o estado geral considerado como regular, ruim ou péssimo. A razão disso é a falta de investimentos em infraestrutura, um problema recorrente no Brasil

Por Madalena Almeida

A Confederação Nacional do Transporte (CNT), em parceria com o Serviço Social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SENAT), divulgou, no final do ano passado, os resultados da 21ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias, projeto que vem sendo realizado desde 1995, constituindo-se uma base de dados valiosa para a tomada de decisões, tanto para os caminhoneiros autônomos quanto para empresas, investidores e gestores públicos do setor de transporte.

Os dados têm como objetivo auxiliar os transportadores na escolha de rotas mais rápidas, seguras e econômicas, ao mesmo tempo em que mostram a realidade do País, a fim de servirem de subsídios para que políticas públicas voltadas à melhoria dos sistemas logísticos possam ser desenvolvidas com mais efetividade.

Nesta edição, o levantamento teve maior abrangência, percorrendo 105.814 quilômetros de rodovias asfaltadas em todo o Brasil, um acréscimo de 2.555 km (+2,5%) em relação a 2016. Foi percorrida toda a extensão pavimentada das rodovias federais e das principais rodovias estaduais brasileiras. Nesse trabalho foi avaliada a evolução qualitativa da malha rodoviária e identificadas as necessidades de investimentos.

Os dados foram obtidos por meio de uma apuração balizada por rigorosos critérios técnicos, que permitem uma visão completa das condições das rodovias brasileiras.

A Pesquisa CNT de Rodovias foi realizada em 30 dias, por 24 equipes de pesquisadores, com cinco equipes de checagem. Além da avaliação do estado geral, do pavimento, da sinalização e da geometria da via, o estudo apresentou informações sobre infraestruturas de apoio, como postos policiais, postos de abastecimento, borracharias, concessionárias e oficinas de caminhões ou ônibus, restaurantes e lanchonetes.

Segundo a pesquisa, em 2017, 61,8% da extensão das rodovias avaliadas tiveram o estado geral avaliado como regular, ruim ou péssimo. Em 2016, esse percentual foi de 58,2%. De acordo com a CNT, a razão da piora foi a redução dos investimentos em infraestrutura rodoviária.

Houve também queda na qualidade do estado geral das rodovias pesquisadas. A classificação regular, ruim ou péssima registrou 61,8%, enquanto em 2016 esse índice era de 58,2%.

Nesta edição, 38,2% das rodovias foram consideradas em bom ou ótimo estados, enquanto um ano atrás esse percentual era de 41,8%. Em relação à sinalização, os pesquisadores revelaram que esse aspecto foi o que mais se deteriorou. Em 2017, o percentual da extensão de rodovias com sinalização ótima ou boa caiu para 40,8%, enquanto que em 2016 48,3% haviam atingido esse patamar.

A maior parte da sinalização (59,2%) foi considerada regular, ruim ou péssima. A qualidade do pavimento também piorou na opinião dos pesquisadores. O estudo indicou que metade (50,0%) apresenta qualidade regular, ruim ou péssima. Em 2016, o percentual era de 48,3%.

Já a geometria da via, outro quesito ava-

liado pela Pesquisa CNT de Rodovias, manteve o mesmo resultado do ano passado: 77,9% da extensão das rodovias tiveram sua geometria avaliada como regular, ruim ou péssima e apenas 22,1% tiveram classificação boa ou ótima.

## FALTAM INVESTIMENTOS

Um dos grandes problemas no Brasil que impacta a qualidade das estradas é a falta de investimentos em infraestrutura rodoviária. Com a crise econômica, a situação piorou.Segundo a CNT, em 2011, os investimentos públicos federais em infraestrutura rodoviária foram de R$ 11,21 bilhões; em 2016, o volume investido praticamente retrocedeu ao nível de 2008, caindo para R$ 8,61 bilhões.

Já em 2017, até o mês de junho, foram investidos apenas R$ 3,01 bilhões. Um valor muito baixo, considerando que para manter o País com uma infraestrutura rodoviária adequada à demanda nacional, são necessários investimentos da ordem de R$ 293,8 bilhões, segundo o Plano CNT de Transporte e Logística.

Apenas para manutenção, restauração e reconstrução dos 82.959 km, onde a Pesquisa CNT de Rodovias 2017 encontrou trechos desgastados, trincas em malha, remendos, afundamentos, ondulações, buracos ou pavimentos totalmente destruídos, são necessários R$ 51,5 bilhões.

Com a pesquisa, a CNT espera contribuir para o desenvolvimento de ações que ajudem no desenvolvimento e construção do Brasil, tornando-o as operações de logística e transporte mais produtivas, competitivas e eficientes.

# CONFIRA OUTROS DADOS DO ESTUDO

## RISCOS À SEGURANÇA

A 21ª Pesquisa CNT de Rodovias identificou 363 trechos de rodovias com pontos críticos, ou seja, situações atípicas encontradas ao longo das vias, que representam graves riscos à segurança dos usuários e queda da eficiência do transporte, o que leva a um aumento dos custos operacionais da movimentação de cargas e de passageiros resultante do prolongamento do tempo de viagem e do maior consumo de combustível.

## AS MELHORES E PIORES

O estudo da CNT também apontou as dez melhores e piores ligações rodoviárias do País, que passam por São Paulo e são constituídas de rodovias concessionadas.

*Pontos Críticos - Extensão Total pesquisada*

| Ponto Crítico | Nº de ocorrências |
|---|---|
| Queda de barreira | 17 |
| Ponte caída | 5 |
| Erosão na pista | 103 |
| Buraco grande | 238 |

*Ranking das Ligações Rodoviárias - 10 melhores*

| Posição | Nome | Rodovias | Classificação | Gestão Concessionada* |
|---|---|---|---|---|
| 1ª | São Paulo SP - Limeira SP | SP-310/BR-364, SP-348 | Ótimo | Sim |
| 2ª | Campinas SP - Jacareí SP | SP-065, SP-340 | Ótimo | Sim |
| 3ª | Bauru SP - Itirapina SP | SP-225/BR-369 | Ótimo | Sim |
| 4ª | São Paulo SP - Uberaba MG | BR-050, SP-330/BR-050 | Ótimo | Sim |
| 5ª | Barretos SP - Bueno de Andrade SP | SP-326/BR-364 | Ótimo | Sim |
| 6ª | São Carlos SP - S. João Boa Vista SP - S. José Rio Pardo SP | SP-215/BR-267, SP-350, SP-350/BR-369 | Ótimo | Sim |
| 7ª | Ribeirão Preto SP - Borborema SP | SP-330/BR-050, SP-333 | Ótimo | Sim |
| 8ª | Sorocaba SP - Cascata SP - Mococa SP | SP-075, SP-340, SP-342, SP-344 | Ótimo | Sim |
| 9ª | São Paulo SP - Itaí SP - Espírito Santo do Turvo SP | SP-255, SP-280/BR-374 | Ótimo | Sim |
| 10ª | Piracicaba SP - Moji-Mirim SP | SP-147, SP-147/BR-373 | Ótimo | Sim |

## *Ranking das Ligações Rodoviárias - 10 piores*

| Posição | Nome | Rodovias | Classificação |
|---|---|---|---|
| 100ª | Florianópolis SC - Lages SC | BR-282 | Regular |
| 101ª | Brasília DF - Palmas TO | BR-010, DF-345/BR-010, GO-118, GO-118/BR-010, TO-010, TO-050, TO-050/BR-010, TO-342 | Regular |
| 102ª | Barracão PR - Cascavel PR | BR-163, PR-163/BR-163, PR-182/BR-163, PR-582/BR-163 | Regular |
| 103ª | Teresina PI - Barreiras BA | BR-020, BR-135, BR-235, BR-343, PI-140, PI-141/BR-324,PI-361 | Ruim |
| 104ª | Belém PA - Guaraí TO | BR-222, PA-150, PA-151, PA-252,PA-287, PA-447, PA-475, PA-483,TO-336 | Ruim |
| 105ª | Rio Verde GO - Iporá GO | GO-174 | Ruim |
| 106ª | Marabá PA - Wanderlândia TO | BR-153, BR-230, PA-153/BR-153 | Ruim |
| 107ª | Jataí GO - Piranhas GO | BR-158 | Ruim |
| 108ª | Marabá PA - Dom Eliseu PA | BR-222 | Ruim |
| 109ª | Natividade TO - Barreiras BA | BA-460, BA-460/BR-242, TO-040, TO-280 | Péssimo |

## CUSTOS DOS ACIDENTES

Os acidentes em rodovias federais continuam gerando prejuízos aos cofres públicos. Segundo a pesquisa, os 96.362 acidentes, com 6.398 óbitos, registrados em 2016, nas rodovias federais policiadas, resultaram em um custo de R$ 10,88 bilhões para o País. Esse valor é superior ao investimento feito em rodovias naquele ano, que foi de R$ 8,61 bilhões.

## *CUSTOS DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS 2016*

| Gravidade do acidente | Custo médio (R$ mil/ocorrência) | Quantidade de acidentes | Custo total (R$ bilhão) |
|---|---|---|---|
| Com fatalidade | 760,79 | 5.355 | 4,07 |
| Com vítimas | 106,08 | 54.873 | 5,82 |
| Sem vítimas | 27,13 | 36.134 | 0,98 |
| **Total** | | **96.362** | **10,88** |

Fonte: Elaboração CNT com dados do Ipea, do Denatran e da ANTP (2015), com atualização da base de acidentes da PRF (2016); valores atualizados pelo IPCA.

## PREJUÍZOS COM DIESEL

Apenas em 2017, estima-se que o setor de transporte tenha tido um consumo desnecessário de 832,30 milhões de litros de diesel, em função das condições do pavimento. Esse desperdício custará R$ 2,54 bilhões aos transportadores.

## *Consumo de óleo diesel no setor de transporte por modal, em milhares de m³ – 2016*

| Modal | Consumo | % |
|---|---|---|
| Rodoviário | 44.553 | 97,0% |
| Ferroviário | 1.123 | 2,4% |
| Hidroviário | 265 | 0,6% |
| **Total** | **45.940** | **96.362** |

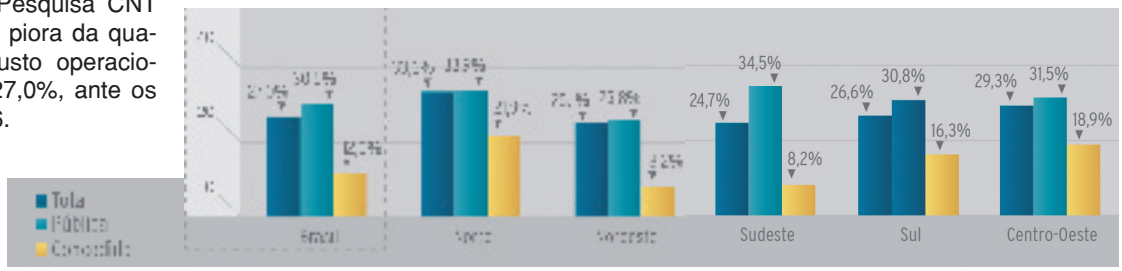
Fonte: Elaboração CNT com dados do BEN (2017).

Nota: As diferenças entre a soma das parcelas e respectivos totais são provenientes do critério de arredondamento adotado.

## CUSTOS OPERACIONAIS TAMBÉM AUMENTARAM

Vários fatores interferem nos custos do transporte de cargas e de passageiros no País. A qualidade geral das rodovias e, principalmente, a condição do pavimento têm impacto direto no custo operacional dos transportadores. Na Pesquisa CNT de Rodovias 2017, com a piora da qualidade das rodovias, o custo operacional estimado subiu para 27,0%, ante os 24,9% calculados em 2016.

## *Aumento do custo operacional conforme a classificação do pavimento das rodovias, Brasil – 2017 (valores em %)*




Fonte: Elaboração CNT com base nos dados da Pesquisa CNT de Rodovias 2017.

# LOGISTIQUE

FEIRA DE LOGÍSTICA E NEGÓCIOS MULTIMODAL

## O Transporte Rodoviário de Cargas já Apresentava Sinais de Recuperação em 2017

Em pesquisa realizada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) com empresários do setor, no final de 2017, a maioria deles previa aumento na movimentação de cargas e no faturamento para 2018, com um crescimento ainda maior para 2019.

Este que é o principal modal do Brasil, já começa o ano apresentando números promissores, que devem transformar-se em investimentos maiores daqui para a frente. Se você atua neste setor, precisa estar na feira de negócios Logistique.

A Logistique é a principal feira de logística na região Sul e cresce ainda mais em um moderno centro comercial. Unindo toda a cadeia de Logística, Transporte Multimodal, Comércio Exterior e Intralogística.

Joinville é referência em feiras de negócios, abrigando vários eventos nacionais e internacionais. Isto se deve ao público visitante altamente qualificado proveniente das grandes indústrias da região. Um público habituado a buscar soluções e fechar negócios em feiras empresariais

A cidade sede da feira está estrategicamente localizada no corredor logístico de produção do Mercosul, sendo bem servida por rodovias, ferrovias, portos e aeroportos.

Oportunidade única para conquistar novos clientes e alavancar suas vendas, através desta que é a ação de marketing mais eficaz.

***Faça agora a reserva do seu espaço e venha aproveitar esta nova oportunidade de bons negócios!***

**23-25 Outubro 2018**
Centro de Exposições Expoville
Joinville SC

**Logística**
**Transporte Multimodal**
**Comércio Exterior**
**Intralogística**

(49) 3361 9200
info@logistique.com.br
www.logistique.com.br
facebook.com/feiralogistique

Promoção e Realização

zoom FEIRAS&EVENTOS

Apoio

SETRACAJO · ABRALOG Associação Brasileira de Logística · Joinville e Região Convention &Visitors Bureau · Prefeitura de Joinville Secretaria de Planejamento Urbano e Desenvolvimento Sustentável · ACIJ Núcleo de Negócios Internacionais · Jornal BOLÉIA

Bateria VIPOWER SPECIAL LINE

**BATERIA** direto da FÁBRICA com **QUALIDADE** e **GARANTIA**

Segurança Desempenho
OCP 0001 INMETRO
Nº Registro 002227/2014

**ACUMULADOR DE LONGA VIDA**

- Placas mais espessas
- Separadores de primeira
- Mais corrente de partida
- Maior amperagem
- Maior resistência a vibrações

MELHOR CUSTO BENEFÍCIO

Rápida entrega

FROTISTAS PREÇOS ESPECIAIS

Assistência Técnica Gratuita

**www.vipower.com.br**

*Compromisso com o meio ambiente em primeiro lugar

Faça revisões em seu veículo regularmente

**(11) 3208-5604**

**comercial@vipower.com.br**



Rede PitStop TOP TRUCK

Autopeças Perim

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

MAHLE · Autimpex · LEFS · WABCO · jaltest · cofap · TECHBIO · Boff · BOSCH · SABÓ · GIPEC · LUK · INA · FAG · Gimacco · GLOBO · dt Spare Parts · SPAAL Juntas · DYNAMIC Retentores · SACHS · TRW · Firestone Molas Pneumáticas · KNORR BREMSE · LNG Automotive Parts · GBR GTOP · FRASLE · NINO Faróis · MANN FILTER

Parcele suas compras em até 12x*
*parcela mínima de R$ 100,00

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 transito.

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

OLIVO
SOLUÇÕES PARA IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS
APARELHOS DE LEVANTAMENTO
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
Faça revisões em seu veículo regularmente
48 3440.0000
www.olivo.ind.br

Uma nova marca,
para revolucionar o mercado
MAXI PARTS
Inovação ao seu alcance
Produto exclusivo Maxi Parts
Eixo direcional completo
Cód. Maxi
079678
Aplicação
Caminhões Médios e Pesados
Worker todos 1991/2000
Worker 17-250E, 23-250E, 24.250E 2004/...
Confira nossa linha de produtos
Lona de freio
Filtro
Tambor de freio
Pneumática
Aditivo do radiador
Distribuidor autorizado
MORELATE
distribuidora de autopeças
11 3908-0060
www.morelate.com.br
Respeite a sinalização de trânsito.

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

Totem **excluviso** para a distribuição

# CARROS LEGAIS QUE CUSTAM MENOS QUE UM IPHONE X

Novo (e caríssimo), o smartphone da Apple vale o mesmo que alguns usados ainda na ativa

Apple/Divulgação

## Iphone X

O aparelho, que comemora os dez anos do iPhone, custará R$ 6.999 na versão de 64 GB e R$ 7.799 na versão de 256 GB.

Nos Estados Unidos custa, respectivamente, 999 e 1.149 dólares. É como se a cotação do câmbio estivesse acima dos R$ 6 – e está, na verdade, R$ 3,3. Trazendo para o nosso mundo, é como se o Chevrolet Equinox Premier custasse R$ 207.800 em vez de R$ 149.990. Ou se o Ford Fusion Titanium custasse R$ 182.400 e não R$ 138.900.

São valores tão surreais que é possível comprar carros dos anos 90 em bom estado com o mesmo montante.

Reprodução/Quatro Rodas

## Volkswagen Gol 1.8 GL 1991

**Fipe: R$ 6.956**

Isso mesmo, um Gol quadrado. E com o consagrado motor AP-800, um 1.8 carburado de 99 cv e 16,5 mkgf. Nos testes da época, levava o Volks do 0 aos 100 km/h em 11,4 s (versão a álcool). Ele ainda tem freios do Gol GTS e cinco marchas, sendo a última over-drive. Se der, não precisa comprar peças no eBay: qualquer auto-peças tem.

Arquivo/Quatro Rodas

## Chevrolet Chevette DL 1991

**Fipe: R$ 6.909**

Chevette é sinônimo de tração traseira e eixo rígido com barra panhard. Ou seja, sinônimo de diversão. O motor 1.6 carburado de origem Isuzu rendia 73 cv e 12,6 mkgf e era relativamente moderno para a época. Mas não era exatamente rápido: com 884 kg, o sedãzinho chegava aos 100 km/h em 14,9 s, tempo dos 1.0 de hoje.

Arquivo/Divulgação

## Renault Twingo 1.2 1996

**Fipe: R$ 5.760**

Ter um Twingo em 1995 era tão legal quanto ser um dos primeiros a ter a nova geração do iPhone. Era um carro "cool", com design simpático e extremamente funcional para o uso urbano. O interior, cheio de detalhes coloridos, era amplo e era possível rebater os bancos para que virassem uma cama. O traseiro ainda corria em trilhos, permitindo aumentar o porta-malas.



Valores da tabela Fipe de Outubro/2017 – **Fonte:** www.quatrorodas.com.br

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

Reprodução/Quatro Rodas

## Chevrolet Astra GLS 1995
**Fipe: R$ 7.421**

Veio da Bélgica a primeira geração do Astra no Brasil, em 1995. No fim do mesmo ano, o Governo aumentou o IPI para importados de 20% para 70% e a Chevrolet desistiu de importá-lo. Apesar do preço acima do previsto pelo iPhone X, não é difícil encontrar unidades compatíveis com o orçamento.Tem direção hidráulica, cintos dianteiros com pré-tensionadores.

Marco de Bari/Quatro Rodas

## Ford Escort XR3 2.0 1994
**Fipe: R$ 7.047**

Em 1994, o Escort XR3 já não era um esportivo como antes. Mas ainda tinha bancos Recaro, teto solar e motor 2.0 AP-2000 com injeção eletrônica, de 116 cv e 17,7 mkgf de torque – 0 a 100 km/h foi cumprido em 11,5 s, na época. Tem mimos como direção com regulagem em altura e profundidade e quadro de instrumentos completo.

Germano Lüders/Quatro Rodas

## Fiat Uno Mille I.E. 1996
**Fipe: R$ 6.710**

Em 1996, o Fiat Uno ganhava injeção eletrônica e o Mille I.E. era o mais barato com a nova tecnologia. Ainda assim, seu motor 1.0 rendia modestos 58 cv e 8,2 mkgf. Basta colocar um rack e uma escada no teto para transformá-lo em um esportivo. Além do mais, a manutenção é barata: sai mais barato trocar todos os vidros de um Uno do que trocar a tela de um smartphone.

Reprodução/Quatro Rodas

## Peugeot 306 XN 1.8 1998
**Fipe: R$ 6.661**

É difícil encontrar os 306 dessa geração, que são modelos bem bacanas. Nem tanto pelo motor 1.8 8V de 104 cv 15,6 mkgf, mas pelo seu comportamento dinâmico. Os braços semi-arrastados com barra de torção permitiam o movimento das rodas traseiras para obter esterçamento a partir de uma certa velocidade, o que ajudava a contornar curvas com maior precisão.

Reprodução/Quatro Rodas

## Corsa Wind 1.0 1994
**Fipe: R$ 6.578**

O compacto mais desejado dos anos 90 custa menos do que o iPhone mais desejado deste ano. O "Corsinha" foi tão revolucionário entre os compactos como o primeiro iPhone foi entre celulares.Era um carrinho com design arredondado em meio a carros quadrados. Deu tão certo que esteve em produção até o ano passado na forma do Classic – o Corsa Sedan.

Reprodução/Quatro Rodas

## Ford Ka 1.3 CLX 1997
**Fipe: R$ 6.679**

O motor 1.3 Endura-e era um tanto lento: com 60 cv e 10,4 mkgf precisava de 18,5 s para levar o compacto de 905 kg aos 100 km/h. Mas o Ka tinha o design exótico e as dimensões compactas a seu favor. Não é difícil encontrar um com motor 1.0 Zetec de 65 cv, mais ágil, pelo mesmo preço. Difícil mesmo é encontrar um Ka com o para-choque traseiro sem manchas esbranquiçadas.

# PneuShow

13ª Feira Internacional da Indústria de Pneus

**26-28 JUNHO 2018**

**13h - 20h**

**EXPO CENTER NORTE**

SÃO PAULO - SP

## Todos os caminhos do pneu e dos negócios começam aqui

• Lançamentos • Manutenção • Reforma • Reciclagem • Equipamentos

CREDENCIAMENTO GRATUITO: **www.pneushow.com.br** #Pneushow2018

Promoção/Organização: Francal Feiras DESDE 1969

Cooperação: ARESP Associação das Empresas Reformadoras de Pneus do Estado de São Paulo; ABR Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus

Montadora Oficial: Estrutural Montagens

Transportadora Oficial: LATAM Airlines

Operadora de Viagem: Must Tour

Afiliada à: UBRAFE União Brasileira dos Promotores de Feiras; SINDIPROM

Local de Realização: EXPO CENTER NORTE Centro de exposições e convenções