ESTRADA na BOLÉIA®

" Para quem é apaixonado por caminhões"

Outubro/Novembro 2018 - nº 151 - R$ 8,00

COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS

Rumo à disrupção do transporte

Exemplar para a distribuição, não pode ser vendido

Ford lança novo Cargo 8x2 de 29 toneladas

Mercedes-Benz: a era dos veículos elétricos no Brasil

Para onde está indo o transporte?

Infraestrutura: Brasil necessita de R$ 1,7 trilhão

Transporte de cargas perigosas: o que é preciso saber?

CARTA AO LEITOR

UM NOVO PAÍS

O País ainda vive momentos bastante difíceis, gerados pela crise econômica e financeira que impõe desafios para empresas e para todos os brasileiros. Mas nós temos a oportunidade de mudar o Brasil, que continua sofrendo com a corrupção, impunidade, injustiças e desigualdades.

E nós faremos isso por meio do voto. Sim, o voto é a nossa maior arma para tornar o Brasil uma nação melhor. Por isso, antes de escolher quem governará o País nos próximos quatro anos, analise seu candidato racionalmente e decida por aquele em que você realmente acredita. Ouça as propostas, pense em todas as possibilidades, analise as coligações, mas, principalmente, vote consciente. Lembre-se de que os políticos são nossos representantes e devem trabalhar prioritariamente em prol da população.

Na verdade, o País tem evoluído em várias frentes. Sem dúvida, há ainda muitos problemas sem soluções, mas há também diversos avanços que servem de exemplo para o mundo, inclusive, na área de transporte.

Vivemos em uma nação com um potencial enorme de crescimento, basta contarmos com governantes que pensem no coletivo e no bem comum e desenvolvam as mudanças de que necessitamos.

No setor de transporte, vemos lançamentos importantes de produtos, como o novo caminhão Cargo 8x2 com segundo eixo direcional de fábrica, anunciado recentemente pela Ford, além de tendências que estão chegando com força por aqui.

Nesse aspecto, não podemos deixar de mencionar os veículos elétricos e autônomos, que cada vez mais estão mais próximos de nossa realidade (veja a matéria com a Mercedes-Benz), e os combustíveis alternativos, que são o tema da matéria de capa desta edição.

Com a busca pela eficiência energética, um transporte com baixas emissões e alto rendimento se faz cada vez mais necessário e contempla o desenvolvimento de novos combustíveis, menos poluentes e mais eficientes. Não deixe de ler essa matéria especial.

Para ajudar os leitores em seu dia a dia, também preparamos uma matéria mostrando as mudanças na legislação e os cuidados que se deve ter com o transporte de cargas perigosas. No mais, desejamos a todos bons negócios e novos e bons ventos para os próximos meses.

Boa leitura!

04 Combustíveis Alternativos: uma nova era no transporte de cargas

08 Ford lança novo Cargo 8x2 de 29 toneladas

12 Mercedes-Benz: a vez dos veículos elétricos no Brasil

18 Transporte de cargas perigosas: O que é preciso saber?

20 Investimentos em infraestrutura: Brasil precisa de R$ 1,7 trilhão

22 Para onde está indo o transporte?

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
Outubro/Novembro 2018

151ª EDIÇÃO
Ano XV

O Brasil rumo à disrupção do transporte rodoviário de cargas

O transporte rodoviário de cargas está vivendo um momento de transformação, marcado, principalmente, pela busca por outras fontes de propulsão, mais limpas e igualmente eficientes. Os maiores avanços podem ser percebidos no desenvolvimento de combustíveis alternativos

Considerado um dos grandes vilões do meio ambiente, o transporte rodoviário de cargas está vivendo um momento de transformação, marcado, principalmente, pela busca por soluções mais sustentáveis e a criação de um modelo menos poluente e, ao mesmo tempo, economicamente atrativo para as empresas.

Os esforços para acabar com o estigma de grande poluidor do setor podem ser percebidos em várias frentes e envolvem a aplicação intensa de tecnologias no desenvolvimento de outras fontes de propulsão, mais limpas e igualmente eficientes.

O fato é que até hoje o transporte rodoviário de cargas é mundialmente dependente de combustíveis derivados de petróleo, uma fonte de energia não renovável, condição que o coloca entre os segmentos que mais contribuem para a emissão de gases de efeito estufa (GEE).

No Brasil, os transportes são responsáveis por 69% do consumo de petróleo e gás natural e por 13,8% das emissões de GEE. De toda energia consumida em transportes no mundo, 93% são derivadas de petróleo. No Brasil, este percentual atinge 80%.

Reforçando esses dados, o relatório do Observatório do Clima, divulgado recentemente, apontou que, em 2016, os caminhões lançaram na atmosfera 85 milhões de toneladas de CO no País.

Mas se, inicialmente, esse cenário se apresenta sombrio e cheio de desafios, por outro lado, traz também uma grande oportunidade, impulsionando a nação na busca pela eficiência energética. A boa notícia é que várias soluções já estão a caminho e despontam como grande tendência no cenário nacional.

Os maiores avanços podem ser percebidos no desenvolvimento de combustíveis alternativos. Na Europa, onde o conceito de sustentabilidade no transporte está consolidado há muito mais tempo, existem diversas tecnologias em uso, que proporcionam vantagens econômicas e ambientais comprovadas.

Soluções como Gás Natural Veicular (GNV), biometano, biodiesel, diesel sintético (HVO), Hidrogênio, Gás Natural Liquefeito (GNL), entre outros, já começam a ter sua viabilidade analisada no Brasil, sem falar do advento dos elétricos, que também estão na mira da indústria de

caminhões por se tratar de uma solução menos poluente. A verdade é que diante da dependência do petróleo, quando se pensa em combustíveis alternativos não existe uma fonte de energia única que seja capaz de substituir o produto fóssil definitivamente.

Encabeçado pelas fabricantes de caminhões, esse processo de transição para o uso de alternativas menos poluentes e a produção em escala de caminhões que usam energia mais limpa é um caminho que o Brasil está compartilhando gradativamente.

Celso Mendonça

"Quando falamos de combustíveis livres de carbono, temos de lembrar que essa transição no Brasil não deve ser tão rápida, pois depende de uma série de fatores, como a maturidade do mercado, a questão regulatória, a disponibilidade do combustível, redes de distribuição e abastecimento adequadas, entre outras variáveis. É preciso analisar o ciclo como um todo. A Scania tem investido em várias possibilidades. Aliás, o compromisso da marca é se tornar a parceria líder na transição do transporte sustentável, atuando para que esse processo ocorra de forma mais inteligente possível, a fim de garantirmos as melhores vantagens aos nossos clientes", expõe **Celso Mendonça,** gerente de Pré-Vendas da Scania no Brasil.

MAIS EFICIÊNCIA TÉRMICA

Ciente de que esse é um movimento sem volta também no Brasil, nos últimos anos, a montadora – a exemplo de outras – tem buscado aprimorar seus caminhões, aumentando a eficiência térmica dos motores a diesel que equipam seus produtos para reduzir a queima de combustível e poluição. Mas uma grande aposta da fabricante para o País são os veículos movidos a biometano e a GNV, versões disponíveis na nova geração de caminhões da marca, lançada em agosto.

O biometano é um gás não poluente proveniente do processo de purificação do biogás, gerado a partir da decomposição de matéria orgânica de diversas fontes, como restos orgânicos de comida, dejetos de animais, resíduos da produção de açúcar e álcool e até mesmo de aterros sanitários.

O biogás se apresenta associado a vários outros gases, entre eles, o metano, que tem grande aproveitamento energético e poder de combustão. A Agência Nacional de Petróleo (ANP) já reconhece o biometano de diferentes origens, inclusive, aquele proveniente de aterros, cuja regulamentação foi publicada em meados do ano passado.

Pelas características do País, temos um grande potencial para produção de biogás, devido ao alto volume de resíduos orgânicos disponíveis em várias atividades e regiões. Segundo dados da Associação Brasileira do Biogás e Biometano (Abiogás), é possível produzir no Brasil mais de 50 bilhões de metros cúbicos de biogás por ano entre proteína animal, saneamento e resíduos sucroenergéticos. Além disso, com o biometano podemos diminuir em 96% as emissões de CO^2.

Conforme levantamento da Abiogás, somente o setor agropecuário é capaz de produzir mais de 70 milhões de metros cúbicos de biometano por dia, dos quais 78% vêm de subprodutos da indústria sucroenergética e 22% da produção e processamento de proteína animal. Na área de saneamento, essa contribuição chega a mais sete milhões de metros cúbicos/dia. Aliás, no Brasil, são crescentes os exemplos de iniciativas em que a produção de gás biometano tem sido muito bem-sucedida.

Um projeto de sucesso foi implementado na Itaipu Binacional, geradora de energia limpa, que tem aproveitado os resíduos obtidos em seu complexo e dejetos de animais da região oeste do Paraná para produzir o biometano usado para abastecimento de sua frota de veículos.

VANTAGENS ECONÔMICAS

Além de ser menos poluente, um dos fortes apelos do biometano é sua vantagem econômica. De acordo com Celso, em testes feitos pela Scania com ônibus, o custo por quilômetro rodado de um modelo movido a biometano é 28% inferior em comparação aos dos movidos a diesel.

Um outro argumento em favor do biometano é o fato de o produto não sofrer variação cambial, ou seja, por não ser uma commodity, garante maior previsibilidade dos custos de transporte.

O GNV e o biometano são portas de entrada para o uso de uma energia limpa no Brasil. São tecnologias que vão ajudar a mudar o transporte no País

"Hoje, a Scania já oferece também motores de 13 litros para veículos movidos a biometano, com maior potência, permitindo que o caminhão percorra longas distâncias e consiga carregar mais carga. Esses modelos já estão disponíveis para o Brasil", destaca.

Segundo o executivo, desde 2010, quando a empresa lançou os primeiros caminhões a biometano na Europa, foram comercializados mais de 2.500 caminhões da marca movidos a esse combustível, e a projeção é de mais crescimento.

EVOLUÇÃO DO GNV

Já o GNV é um gás oriundo do petróleo, que também tem em sua composição a mistura de outros gases. Apesar de ser um combustível fóssil, é menos poluente, apresentando também vantagens econômicas e ambientais.

Outro ponto em favor é que o Brasil já conta com redes de distribuição e abastecimento estruturadas, que deverão ser ampliadas nos próximos anos. E, de acordo com Celso, um caminhão com motor a gás pode abastecer tanto com GNV quanto com biometano.

Na verdade, o GNV já existe no Brasil desde a década de 1990, porém, a tecnologia ainda não era plenamente desenvolvida, o que gerou algumas reclamações por parte dos proprietários de veículos. A maior queixa recaiu sobre a perda de desempenho, principalmente, em veículos de passeio.

Nesse aspecto, Celso garante que os motores a GNV utilizados hoje nos caminhões e ônibus não deixam nada a desejar no quesito desempenho quando comparados ao dos motores a diesel. O mesmo vale para a manutenção.

"Nos anos 1990, o Brasil introduziu o GNV, mas com baixa tecnologia, tanto de motor, que eram mecânicos, quanto de processamento, já que o gás não tinha uma purificação adequada. Daí o estigma de que os motores a gás são fracos. Hoje, conseguimos entregar rendimento no caminhão a gás equivalente ao dos que rodam com diesel, com o diferencial que, além de poluir menos, esse veículo traz outros atributos, como ser também mais silencioso, por exemplo", esclarece.

O QUE FALTA PARA O PAÍS AVANÇAR?

Diante das vantagens dos combustíveis alternativos, a pergunta que fica é: o que falta então para o Brasil deslanchar no uso de combustíveis alternativos no transporte rodoviário de cargas?

Na visão de Marco Isola Naufal, pesquisador da Área de Motores do Laboratório de Engenharia Térmica do IPT, o Brasil tem se destacado em combustíveis alternativos, mas a pesquisa ainda precisa avançar nessa área. **"Hoje, não temos uma linha clara de desenvolvimento para motores pesados a etanol ou extensivos testes de durabilidade para avaliar altos teores de biodiesel nos motores. É preciso uma linha de pesquisa com participação do Governo, das montadoras e dos fabricantes de motores. É sempre bom salientar que as descobertas tecnológicas para reduzir as emissões de veículos e o custo do transporte são possíveis com investimento em pesquisa e desenvolvimento. Para isso, o País necessita de pesquisas alinhadas e uma criteriosa gestão de tais projetos, visando um objetivo comum. Não se geram soluções tecnológicas com política, leis ou proibições, mas com investimentos e incentivos, tanto em pesquisa quanto em profissionais para realizá-las"**, opina Naufal.

O fato é que a corrida por um transporte com baixas emissões e alto rendimento está movimentando vários setores no Brasil, o que deve impulsionar o amadurecimento do mercado nacional. A própria greve dos caminhoneiros, realizada em maio, que paralisou o País, e a restrição cada vez maior de veículos a diesel nos grandes centros, reforçam a necessidade do desenvolvimento de combustíveis alternativos ao diesel.

"Os embarcadores, por sua vez, também estão contribuindo para essa transição, pois já começam a exigir de seus prestadores de serviços uma operação mais sustentável, o que vem desencadeando as mudanças de que o Brasil necessita para criar maior demanda e para termos, no futuro, a produção desses veículos em maior escala", afirmou Celso, da Scania.

Conforme o executivo, a companhia hoje está preparada para atender à demanda no Brasil, oferecendo soluções tecnológicas para todos os tipos de combustíveis disponíveis mundialmente. Mas, segundo ele, o que determinará o futuro energético por aqui é a maturidade do mercado e a viabilidade econômica de cada combustível. **"Vemos que o Brasil ainda não está pronto para determinados tipos de combustíveis. Por exemplo, o hidrogênio e o bioetanol já estão disponíveis na Europa, porém, no atual momento, têm um custo inviável para o País"**, explica.

A ERA DOS ELÉTRICOS

Nessa nova era da indústria de caminhões, os elétricos também surgem como uma forte tendência. Bastante difundidos no continente europeu, os veículos movidos à eletricidade já começam a chegar ao Brasil. São modelos que se utilizam de um sistema de recarga semelhante às de tomadas, cuja energia é armazenada em baterias. Por não emitirem gases prejudiciais ao meio ambiente, atendem aos apelos sustentáveis. Por ouro lado, apresentam alguns contrapontos: autonomia limitada, recarga lenta, baterias muito pesadas que aumentam a tara do veículo e impactam a capacidade de carga, sem falar dos problemas para descarte – por serem em lítio poluem o meio ambiente – e ausência de uma rede de abastecimento adequada.

Na opinião de Naufal do IPT, a eletricidade para a mobilidade de veículos leves e urbanos de pequeno porte pode ser uma solução viável, caso a matriz energética seja majoritariamente renovável. **"No entanto, a grande porcentagem de energia provida pela matriz hidráulica no Brasil já está totalmente utilizada e qualquer demanda adicional vem, no momento, de usinas termoelétricas, queimando combustíveis fósseis. Para que a tecnologia de veículos elétricos seja realmente benéfica, será preciso**

A corrida por um transporte com baixas emissões e alto rendimento está movimentando vários setores no Brasil. A última greve dos caminhoneiros e a restrição de veículos a diesel nos grandes centros reforçam a necessidade do desenvolvimento de combustíveis alternativos ao diesel

uma reestruturação do setor de geração de energia, ou a diversificação da matriz para fontes de energia localizada e renovável", analisa.

Já para o transporte pesado rodoviário, na visão do pesquisador, será um desafio ainda maior, já que a quantidade de energia para movimentar um veículo é enorme, e as atuais baterias ainda não possuem características que possam atender tal demanda comercialmente, embora já existam protótipos de tais veículos.

A indústria automotiva mundial já vem se debruçando sobre desafios e promete trabalhar no aprimoramento dessa tecnologia nos próximos anos. A projeção das montadoras é que a partir de 2030, com o advento de novas técnicas para o desenvolvimento de baterias, esse mercado ganhe força, inclusive no Brasil.

PORTA DE ENTRADA

De olho também nesse filão, a Scania acabou de lançar no IAA 2018 – Salão de Veículos Comerciais, que aconteceu na Alemanha, em final de setembro, os caminhões híbrido elétrico plug-in (PHEV) e elétrico híbrido (HEV.

Além da Scania, outras montadoras também estão investindo no desenvolvimento de motores com combustíveis alternativos ao diesel. A IVECO, por exemplo, apresentou no IAA 2018 suas opções de veículos elétricos e movidos a GNV. Além disso, a empresa também já trabalha na Europa em versões movidas a gás liquefeito e em um projeto movido a células de hidrogênio, porém, sem previsão de oferta comercial.

Para a montadora, o GNV e o biometano são portas de entrada para o uso de uma energia limpa no Brasil. "Acredito que são tecnologias que vão ajudar a mudar o transporte no País. Por outro lado, apesar de termos uma rede de abastecimento já estruturada, dos 45 mil postos em funcionamento, um pouco mais de dois mil oferecem GNV, e destes 40% se encontram em São Paulo. Diante disso, serão necessários investimentos para ampliação da rede, principalmente nas rodovias", analisa Alexandre Capelli, gerente de Engenharia da IVECO.

Conforme o executivo, o desenvolvimento de novos motores para GNV também tem sido um dos focos da IVECO, por meio da FTP Industrial. Entre os anúncios mais recentes, constam o Cursor 9 GNV, que oferece 400 cavalos e torque até 1.700 Nm, além do Cursor 13 GNV, que garante até 460 cv e torque de até 2.000 Nm. "Os motores para veículos movidos a combustíveis alternativos apresentam tecnologia cada vez mais avançadas, oferecendo potência e torque equivalentes às versões a diesel. A FTF tem várias patentes sendo trabalhadas na área de motores com inúmeras inovações, desde combustíveis, até tecnologias para gerenciamento do motor", revela Cappeli.

O fato é que a inovação faz parte do DNA das fabricantes de caminhões. Por isso, muitas outras soluções inovadoras e disruptivas deverão ser anunciadas nos próximos anos, impactando positivamente o setor de transporte mundial, mesmo que o Brasil ainda não esteja preparado de imediato para absorvê-las.

Na análise de Celso, da Scania, o futuro energético do Brasil, em curto espaço de tempo, deverá ser pautado pela combinação de combustíveis e veículos híbridos. **"É uma possibilidade. Mas a certeza que temos é que os combustíveis alternativos vieram para ficar e, no momento, apesar de se falar muito de híbrido e de elétrico, os modelos a gás devem ser protagonistas"**, confirma.

Para o pesquisador do IPT, o País é promissor nessa área. **"Com a saída do Brasil de extensos períodos de crises econômicas e políticas, será possível retomar o investimento em pesquisa e desenvolvimento, tanto de motores quanto de combustíveis alternativos, o que, sem dúvida, reduzirá o custo do transporte no País, assim como as emissões geradas pelo setor"**, pontua.

Hoje, o rendimento no caminhão a gás equivalente ao dos que rodam com diesel, com o diferencial que, além de poluir menos, esse veículo traz outros atributos, como ser também mais silencioso

Divulgação

Além de ser menos poluente, um dos fortes apelos do biometano é sua vantagem econômica.

Divulgação

A inovação faz parte do DNA das fabricantes de caminhões. Por isso, muitas outras soluções inovadoras e disruptivas deverão ser anunciadas nos próximos anos

Divulgação

FORD AMPLIA LINHA E LANÇA NOVO CARGO 8X2 DE 29 TONELADAS

A Ford Caminhões anunciou mais uma grande novidade para o mercado brasileiro. Trata-se do novo Cargo Power 3031 8x2, o primeiro da montadora com essa configuração. Um dos destaques do lançamento é a presença do segundo eixo direcional original de fábrica, que garante capacidade de carga aumentada nas várias aplicações

A Ford Caminhões anunciou mais uma grande novidade para o mercado brasileiro. Trata-se do novo Cargo Power 3031 8x2, o primeiro da montadora com essa configuração, que, segundo Oswaldo Ramos, diretor de Vendas, Marketing e Serviços da Ford Caminhões, segue a estratégia da marca de oferecer soluções mais eficazes no transporte de médias e longas distâncias, com maior capacidade de carga, robustez e segurança.

A novidade vem complementar a linha de caminhões da Ford, que tem passado por uma significativa renovação. O lançamento reuniu a imprensa especializada em Caxias do Sul/RS, e a Editora Na Boléia esteve presente para conferir todos os atributos do novo modelo, que, segundo a Ford, foi desenvolvido com base em pesquisas com clientes e testado inicialmente por grandes frotistas.

O novo Cargo Power 3031 semipesado tem peso bruto total homologado de 29.000 kg e capacidade técnica de 30.150 kg. O veículo atende a diversas necessidades, podendo pode ser equipado com implementos desde baú, carga seca, sider, guindaste, graneleiro e até tanque.

O motor ISB 6.7, de 306 cv, é o mais potente da categoria até 7 litros, segundo a montadora, e conta ainda com a tecnologia de emissões SCR (Redução Catalítica Seletiva), que favorece a economia. Entre os atributos do motor constam o sistema turbo com carcaça e rotor projetados para trabalhar com maior pressão, novos bicos injetores, filtro de ar e sistema de refrigeração de alta capacidade.

O veículo também está equipado com transmissão com comandos a cabo, que oferece engates mais leves e precisos e operação silenciosa. Os freios ABS com distribuição eletrônica de frenagem completam a lista de atributos do novo caminhão, que passou por 200 mil km de rodagem em testes de desenvolvimento e durabilidade, além de 10.000 horas de simulações virtuais para garantir o atendimento dos padrões globais de desempenho e qualidade da marca.

SEGUNDO EIXO DIRECIONAL

Outro destaque do lançamento é a presença do segundo eixo direcional original de fábrica, que garante capacidade de carga aumentada nas várias aplicações.

De acordo com Ramos, os clientes que precisam de um caminhão com maior capacidade de carga não terão mais de instalar o segundo eixo no Cargo 6x2 em terceiros. **"Eles passam a contar agora com uma solução original, com garantia de fábrica, sem precisar esperar pela instalação do componente"**, diz.

O conjunto de chassi também mereceu atenção especial. O Cargo 3031 8x2 traz um bolsão de ar pneumático, que gera menor desgaste dos pneus, além de economia de combustível.

Um destaque do lançamento é a presença do segundo eixo direcional original de fábrica, que garante capacidade de carga aumentada nas várias aplicações

Como oferta de lançamento, a montadora criou um com um programa de financiamento especial, com entrada de 20% e pagamento em 48 meses com taxa de 0,96%.

Disponível com cabines simples ou leito, entre-eixo longo (5,3 metros) ou extralongo (6,3 metros), o novo Cargo pode ser equipado ainda com tanque de combustível simples (275 L) ou duplo (550 L).

TRANSMISSÃO AUTOMATIZADA

Para garantir mais conforto ao motorista e mais produtividade à operação, a Ford também está oferecendo a opção da transmissão automatizada Torqshift com dez marchas – além da versão manual com nove marchas –, que conta com piloto automático, função "Low", assistência de partida em rampa e indicador de marchas no painel.

O câmbio automatizado da Ford tem sido muito bem aceito pelo mercado, como ressaltou Oswaldo Ramos, e já responde por cerca de 50% das vendas dos modelos em que está disponível. Diante desse sucesso, a Ford anunciou também a ampliação da linha com o futuro lançamento de sete novos modelos Torqshift, com tração 4x2 e 6x4.

Assim como os demais modelos Cargo e Série F, o novo Cargo 8x2 é produzido na fábrica da Ford Caminhões, em São Bernardo do Campo, no ABC paulista, que utiliza o conceito de montagem modular, em que os componentes de cada veículo são pré-separados antes de seguir para a montagem. Segundo a Ford, esse processo permite a produção de diversos modelos de veículos em sequência, com qualidade, flexibilidade e produtividade.

FACILIDADES PARA AQUISIÇÃO

Como oferta de lançamento, a montadora criou um com um programa de financiamento especial, com entrada de 20% e pagamento em 48 meses com taxa de 0,96%. Destaque também para pacote especial de manutenção para este modelo: são três opções de contratos Ford Service, podendo-se incluir desde revisões e itens de desgaste até assistência completa.

Com o novo Cargo Power 3031 8x2, a Ford pretende reforçar a sua estratégia de negócios baseada em três pilares: produto, serviço e relacionamento, que envolve um intenso trabalho de pós-vendas e utilização de critérios rigorosos na escolha dos concessionários – hoje a montadora possui 110 pontos de assistência no País.

"Na escolha dos concessionários, procuramos grupos fortes que mantêm, ou têm potencial para manter, um relacionamento próximo dos clientes, bem como que também já tenham experiência com o mercado de caminhões", explicou Ramos.

A Ford oferece hoje desde modelos semileves a extrapesados, com mais de 400 configurações de caminhões das linhas Cargo e Série F para diferentes aplicações.

Veja mais imagens do Cargo Power no portal da Editora Na Boléia.

GHT
GRUPO HIDRAU TORQUE

UMA MARCA GHT

FORTRACTOR® gold

SOLUÇÕES SEM LIMITES

PEÇAS PARA MOTORES CUMMINS

A linha de produtos **Fortractor Gold** é uma marca do GHT distribuída pelos maiores fornecedores de peças de reposição do Brasil.

São produtos homologados com qualidade **OEM** onde você encontra itens para a reforma completa de **motores Cummins**.

Junte-se aos maiores distribuidores do Brasil e ofereça para os seus clientes os itens de qualidade superior da **Fortractor Gold.**

FORTRACTOR® gold
Qualidade Comprovada

Entre em contato com o seu consultor ou ligue para uma das dossas filiais.

São Paulo/SP: (11) 2602 1000

Região Sul: (41) 3086 5850

Contagem/MG: (31) 2512 7001

Visite nosso site: grupoht.com.br

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Divulgação

eActros

MERCEDES-BENZ: A VEZ DOS VEÍCULOS ELÉTRICOS NO BRASIL

Alinhada a sua estratégia global, a Mercedes-Benz está se preparando para a era dos veículos elétricos e autônomos no Brasil, uma realidade na Europa, mas que também já desponta no País como uma forte tendência

A busca por soluções mais eficientes e sustentáveis na área de transporte é a tônica que tem movido esse setor nos últimos anos. Várias empresas vêm investindo em tecnologias e inovações que já estão revolucionando a mobilidade no mundo e começam também a chegar no Brasil.

Uma dessas inovações é o desenvolvimento de veículos elétricos e autônomos. A Mercedes-Benz é uma das fabricantes que têm apostado nesta tendência. Seguindo o posicionamento global da Daimler, a Mercedes-Benz do Brasil vem se preparando para a introdução de caminhões e ônibus elétricos e autônomos no País.

"Esta é uma realidade na Europa, que deve chegar ao Brasil, mas de forma gradual. Já existem avanços neste sentido, mas temos grandes desafios a perseguir, entre os quais, há questões como a autonomia dos elétricos para cada operação, o custo, descarte e ciclo de vida das baterias, a infraestrutura necessária de abastecimento etc. Mas tudo isso já está sendo discutido e deverá ser solucionado ao longo dos anos. Acreditamos que na próxima década este mercado deva estar mais maduro no País", analisa **Roberto Leoncini**, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços para Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil.

Para que esses produtos sejam viáveis no País nos aspectos técnico, econômico e ambiental, a montadora segue uma estratégia global, que prevê a oferta integrada de um conjunto de soluções de tecnologia, conectividade e serviços, a qual o Grupo Daimler está chamando de CASE (Connected, Autonomous, Shared & Services e Electric). A ideia do Grupo é que cada um dos quatro pilares (conectividade, direção autônoma, compartilhamento & serviços e sistemas de propulsão elétrica) sejam conectados de forma inteligente, viabilizando a implementação das soluções e provocando uma mudança benéfica para toda a cadeia de transporte.

Ainda como parte dessa estratégia, grupo Daimler também criou o EMG (E-MobilityGroup) voltado ao desenvolvimento de sistemas de propulsão elétrica. Trata-se de uma organização independente que cuida dessa tecnologia no segmento de veículos comerciais.

APLICAÇÕES URBANAS

Segundo Leoncini, devido à facilidade de recarga das baterias nas cidades, a distribuição urbana deverá ser o primeiro egmento no Brasil a ganhar versões de caminhões elétricos leves. **"Conforme o**

desenvolvimento do mercado, a oferta de elétricos avançará para outros segmentos e aplicações rodoviárias", acrescenta o VP.

Aliás, inicialmente, esse segmento foi o foco do Grupo, que no exterior investiu na produção de caminhões leves elétricos para uso urbano e em curtas distâncias, que percorrem até 240 km por dia, com carregamento noturno das baterias. São usados em operações como distribuição de mercadorias, transporte de bebidas, abastecimento de supermercados, coleta de lixo, correios e entregas de e-commerce, entre outras.

Nessas aplicações, o grande salto foi a redução de emissões e do nível de ruídos, tornando essas soluções eficientes para transporte urbano, especialmente para as zonas de restrição das grandes cidades. Nos segmentos de médios e pesados, o Grupo Daimler também já oferece modelos elétricos para operações rodoviárias de curtas e médias distâncias.

Conforme explicou Marcos Andrade, Gerente de Produto Caminhão da Mercedes-Benz do Brasil, um dos grandes desafios da propulsão elétrica é o armazenamento eficiente de energia. Recentemente, durante uma palestra para jornalistas na fábrica da montadora, em São Bernardo do Campo, ele ressaltou que a energia armazenada em um caminhão extrapesado eActros corresponde a mais de 61.500 pilhas AA para uma autonomia de 200 km. Isso significa que, na comparação entre sistemas de propulsão elétrica e motores a diesel, as baterias são 25 vezes mais pesadas e precisam de 16 vezes mais espaço. Além disso, o consumo de energia de um eActros que rode cerca de 200 km por dia corresponde ao de 38 residências no Brasil.

Na visão de Roberto Leoncini, o desafio maior não está em construir caminhões e ônibus elétricos e autônomos, mas em tornar viáveis produtos e serviços que ajudem os clientes a alcançar os resultados previstos e a rentabilidade esperada.

COMBINAÇÃO DE SOLUÇÕES

Enquanto o País se prepara para esse novo mundo, a Mercedes-Benz acredita que o melhor para o Brasil, em curto e médio prazos, é a combinação de soluções com os motores a diesel, combustíveis alternativos e elétricos.

Na corrida pela ecoeficiência, a Mercedes-Benz também defende a renovação da frota de caminhões e ônibus como uma alternativa no País para a redução de emissões de poluentes e preservação ambiental. Nesse sentido, Leoncini citou a introdução do Proconve P7, equivalente ao Euro 5, que já mostrou ótimos resultados quanto à redução de emissões e pode ser potencializado com uma frota renovada.

Para inserir o País neste novo conceito, o executivo acredita que o futuro dos veículos comerciais está totalmente interligado a tecnologias 4.0, como conectividade, sistemas digitais, dados armazenados na nuvem, Internet das coisas e ferramentas como o Analytics.

A CORRIDA PELOS AUTÔNOMOS

A Daimler também está investindo no desenvolvimento de veículos autônomos. Atualmente, no chamado Nível 1 dos caminhões autônomos da Daimler Trucks, o motorista realiza continuamente a função de orientação longitudinal e lateral, enquanto o sistema executa outras funções. Em breve, num nível 2 de evolução, haverá uma automação parcial, com o motorista precisando monitorar o sistema constantemente.

No nível 3, chamado de automação condicional, o motorista não necessita monitorar o sistema constantemente, mas precisa estar pronto para tomar o controle quando necessário. O nível 4, de automação elevada, não necessita de motorista em situações específicas. Já o nível 5, de automação total, não necessita de motorista do começo ao fim do percurso.

O caminhão extrapesado Actros brasileiro, top de linha da marca no País, já utiliza recursos que estão presentes no Nível 1 do caminhão autônomo, como o sistema de Assistência Ativa de Frenagem (ABA), o Sistema de Orientação de Faixa de Rolagem, o Sistema de Controle de Distância e o piloto automático com radar.

"O caminhão autônomo integra-se ao conceito de uma logística futura que busca eficiência e segurança", explica **Marcos Andrade**, gerente de Produto Caminhão da Mercedes-Benz do Brasil. Segundo ele, essa solução trará benefícios, como a redução da fadiga do motorista, redução de acidentes, otimização logística de carga, rotas e paradas, melhor eficiência energética, condução otimizada para consumo e operação em comboio, e já vem sendo testada na Europa, Estados Unidos e Ásia.

Future Truck

eSprinter

eVito

eCitaro

Chegou a nova família Delivery.
Sob medida para os dias de hoje.

Acesse: NovoDelivery.com.br

Uma marca da MAN Latin America.
www.vwco.com.br

Totalmente renovado

- Novo design moderno e robusto
- Novo câmbio de 6 marchas
- Novo chassis modular
- Novos retrovisores modernos e funcionais
- Nova coluna de direção ajustável
- Novo painel com computador de bordo

Caminhões
Ônibus

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

Divulgação

ANTT: FISCALIZAÇÃO DO PISO MÍNIMO DE FRETE

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) iniciou a operação para fiscalizar o cumprimento do piso mínimo de frete conforme resolução 5.828, de 6 de setembro de 2018, que estabelece notificação aos contratantes do frete pelo não cumprimento dos pisos mínimos do transporte rodoviário de cargas, instituídos pela Resolução 5.820/2018.Na primeira ação, foram fiscalizados 101 veículos e feitas 15 autuações referentes ao Pagamento Eletrônico de Frete (PEF); 38 de Vale Pedágio; 23 referentes ao RNTRC. Foram flagradas 31 empresas praticando frete inferior ao piso, e 150 caminhoneiros receberam orientações sobre a resolução 5.828/ANTT.

SAIBA+

Divulgação

QUANTIDADE DE ESTEPES: O QUE DIZ A LEI?

A Lei 9.503/97, conhecida como Código de Trânsito Brasileiro, é praticamente omissa em relação a pneus e em relação aos estepes ou rodas sobressalentes. As únicas referências a pneus estão no Artigo 100, Parágrafo único, que diz que o Contran regulamentará o uso de pneus extralargos, e no Artigo 175, que trata da infração e penalidade. Tudo o que existe sobre pneus é determinado por resoluções do Contran/Denatran. O principal texto legal sobre pneu é a Resolução 558/80, anterior ao atual CTB, mas ainda em vigor, e apenas contém em seu Artigo 4º, Parágrafo 2º, que é permitida a assimetria entrepneus montados no mesmo eixo quando se tratar de uso de roda reserva.

SAIBA+

Divulgação

BRASIL COMEÇA A ADOTAR A PLACA MERCOSUL

O Ministério das Cidades, em parceria com o Denatran e o Serpro, lançou a nova placa Mercosul, cujo objetivo é garantir mais transparência e segurança na identificação de veículos. O Detran-RJ será o primeiro a adotar o novo padrão de emplacamento dos veículos no País. Até dezembro deste ano, todos os Detrans devem começar a implantar o novo sistema, conforme determinação das Resoluções nº 729/2018 e nº 733/2018 do Contran. O novo padrão de placa será implementado em modelos zero quilômetro e em veículos que estejam em processo de transferência de município e de propriedade, ou quando houver a necessidade de troca da placa por outro motivo.

SAIBA+

Divulgação

COLETE CONECTADO É MAIS UMA NOVIDADE DA SCANIA

A Scania apresentou no IAA 2018 – Salão Internacional de Veículos Comerciais, realizado em setembro, na Alemanha, um colete conectado para aumentar a segurança do caminhoneiro.Gerido por um app, o C-me tem diversas funcionalidades, que podem ser ajustadas em função das preferências individuais do condutor. O colete C-me conecta-se com o celular do motorista via Bluetooth; a aplicação do telefone transmite o alarme e a posição real do motorista ao Scania Fleet Management, o sistema de gestão de frotas, ou a um número de emergência pré-estabelecido. A aplicação pode também mostrar dados do operador.

SAIBA+

Divulgação

SCANIA: RUMO À DESCARBONIZAÇÃO DO TRANSPORTE

No competitivo mercado de transporte de cargas brasileiro, a Scania tem se posicionado como uma empresa pautada pela busca de soluções conectadas, inteligentes e sustentáveis. Em linha com essa estratégia, a montadora anunciou a nova geração de caminhões, que chega ao Brasil apenas dois anos depois de ser lançada na Europa e com atributos que prometem mais economia e rentabilidade aos transportadores e menos impacto ambiental. Chamada de "máquina dos sonhos", a linha é a nova proposta da montadora para buscar a descarbonização do transporte, visando o uso racional de recursos naturais e redução de 50% nas emissões de CO2 de suas operações.

SAIBA +

Divulgação

OS INVESTIMENTOS DA IVECO NO BRASIL

Depois de conquistar a liderança de leves no Brasil, com a família Daily, a IVECO se prepara para novas investidas. Um dos objetivos é se tornar um fornecedor full-liner no País. Líder no segmento de leves a partir de 3,5 toneladas, com a família Daily, a IVECO tem encontrado, mesmo em tempos de estagnação econômica, oportunidades para fortalecer sua participação no mercado. Nesta entrevista exclusiva à Editora Na Boléia, Ricardo Barion, Diretor de Marketing e Vendas da IVECO para América Latina, revela os planos e investimentos da montadora para os próximos meses, que prevê o ingresso no segmento de médios a partir de 2019.

SAIBA +

Divulgação

DICAS PARA AUMENTAR A VIDA ÚTIL DOS PNEUS

Os pneus são itens de segurança em um veículo. Além disso, para motoristas, frotistas e empresas, os pneus representam também um investimento importante. Portanto, é preciso ficar atento, pois realizando todos os cuidados necessários, o usuário consegue gerar ganho em quilometragem rodada, aumentando assim o seu custo-benefício. Uma prática de grande impacto para aumentar a vida útil dos pneus de caminhão, tanto em primeira vida quanto reformados, é o controle dos "5 Ladrões de Quilometragem": Alinhamento, Balanceamento, Calibragem, Desenho de Banda e o Emparelhamento. O rodízio de pneus é outra prática essencial e precisa ser feita periodicamente.

SAIBA +

Divulgação

CRLVE ESTARÁ DISPONÍVEL PARA TODOS OS ESTADOS

O Denatran (Departamento Nacional de Trânsito) lançou a versão digital do CRLV (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo), documento veicular de porte obrigatório pelos motoristas, que semelhante ao impresso traz todas as informações a respeito do veículo, além de um QR Code que pode ser lido para verificar se há alguma falsificação durante uma abordagem de trânsito. O Detran do Distrito Federal será o primeiro a oferecer aos condutores a versão digital do CRLV. A versão impressa continuará a ser utilizada. Até o dia 31 de dezembro, os Detrans de todos os estados deverão adotar a tecnologia.

SAIBA +

TRANSPORTE DE CARGAS PERIGOSAS

O QUE É PRECISO SABER PARA EVITAR INCIDENTES

Arquivo

O transporte de cargas perigosas é regulamentado por lei e exige rígidos cuidados por parte dos transportadores e caminhoneiros. Mas apesar dalegislação, alguns transportadores e motoristas acabam cometendo erros e distrações nessas operações, colocando em risco seu negócio e a sociedade

O transporte de cargas é uma operação bem complexa, que exige atenção e muita seriedade por parte das empresas transportadoras e dos motoristas, até porque qualquer sinistro, sejam acidentes ou roubos, pode acarretar prejuízos financeiros e de vidas humanas.

Em se tratando de cargas perigosas, os cuidados devem ser ainda mais rígidos, pois são produtos que podem oferecer riscos à saúde, ao meio ambiente ou à segurança da população, como produtos químicos, inflamáveis, substâncias tóxicas, gás natural, armas, entre outros. Por outro lado, qualquer carga que no carregamento for mal estivada ou acondicionada pode representar riscos e provocar acidentes.

O transporte de cargas perigosas no Brasil é regulamento por lei, que determina alguns procedimentos obrigatórios nessas operações (Resoluções ANTT nº. 3665/11 e nº. 420/04). No ano passado, a Agência publicou a Resolução nº 5.232, que trouxe orientações mais atualizadas relacionadas à embalagem, à sinalização e à operação de transporte. Ao total são oito mudanças, incluindo alterações nas descrições do produto no documento fiscal.

Com a nova Resolução, uma das principais alterações foi a inclusão de novos produtos à lista de cargas perigosas, acompanhando o desenvolvimento da indústria química. Pela norma, são identificadas mais de três mil mercadorias que podem oferecer riscos à saúde, ao meio ambiente ou à segurança pública. Lembrando que a resolução anterior relacionava cerca de 90 itens em média.

O novo texto está de acordo com as recomendações do Comitê de Peritos em Transporte de Produtos Perigosos das Nações Unidas (TDG) e com o Orange Book da Organização das Nações Unidas (ONU), com novas exigências sobre embalagens e alterações em nomenclaturas.

DESCONHECIMENTO E DESRESPEITO

Apesar da legislação, alguns transportadores e motoristas acabam cometendo erros e distrações no transporte de cargas perigosas, colocando em risco seu negócio e a sociedade.

Segundo Carlos Alberto Pelucio, diretor da SestSenat – Unidade Guarulhos, na Grande São Paulo, existem motoristas e transportadores que ainda não respeitam a legislação de trânsito, principalmente o limite de velocidade das vias. Além disso, há desconhecimento do produto que está sob sua responsabilidade e, consequentemente, dos riscos que oferecem à sociedade. Sem falar da falta de manutenção dos equipamentos e veículos por parte dos responsáveis e inadequação dos EPIs com a carga em questão.

Conforme o diretor, no transporte de cargas perigosas a legislação impõe restrições de horários, que variam conforme o município. Além disso, para cada produto, as especificações em relação aos volumes são diferentes, assim como os tipos de veículos, por exemplo, baús, tanques etc.

Mas nem sempre esses detalhes recebem atenção dos envolvidos com o transporte. Para o motorista que não cumprir a legislação, são aplicadas multas e medidas administrativas. Já as empresas também são autuadas com aplicação de multas e medidas administrativas, com diferentes grupos e valores.

"A orientação que sempre passamos é que o motorista deve ter responsabilidade sobre a sua vida, as de terceiros e o cuidado com o meio ambiente, independentemente do veículo que es-

teja conduzindo. O SestSenat oferece palestras e cursos sobre esse tema em nossa unidade e nas empresas que nos solicitam", revela Pelucio.

No caso de cargas perigosas, é necessário que o motorista ou mesmo as empresas tenham um treinamento específico para que o transporte dessa carga seja realizado de forma segura. Além disso, de acordo dom o diretor do SestSenat Guarulhos, algumas cuidados são necessários em relação a vários aspectos:

• Embalagem e acomodação da carga
Verificar se as embalagens estão avariadas ou não e se há possibilidade de movimentação da carga.

• Caminhão
Para cada carga existe um tipo específico de caminhão, de carroceria e de reboque/semi-reboque.

• Documentação
São necessários CNH – Carteira Nacional de Habilitação, categorias B, C, D e E; RNTRC – Registro Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas; Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo; CIPP – Certificado de Inspeção Para Transporte de Produtos Perigosos; CIV – Certificado de Inspeção Veicular; Manifesto de carga; Declaração do expedidor; Ficha de emergência e Envelope para transporte, além de Seguro DPVAT e IPVA em dia.

• Motorista
Não pode ser qualquer motorista a transportar esse tipo de produto. Este profissional deve ter o curso especializado MOPP – Movimentação de Produtos Perigosos, inserido em sua habilitação.

• Etiquetagem do veículo
É obrigatória a etiquetagem do veículo – Rótulo de risco e painel de segurança: na frente do veículo, lado esquerdo, fica o painel de segurança; nas laterais, do meio do veículo para trás, fica o rótulo de risco e painel de segurança; na traseira do veículo, lado esquerdo, fica o painel de segurança, e, no lado direito, fica o rótulo de risco.

Classificação de cargas perigosas, conforme à legislação

Classe 1: Explosivos;
Classe 2: Gases;
Classe 3: Líquidos Inflamáveis;
Classe 4: Sólidos inflamáveis; substâncias sujeitas à combustão espontânea; substâncias que, em contato com a água, emitem gases inflamáveis;
Classe 5: Substâncias Oxidantes e Peróxidos Orgânicos;
Classe 6: Substâncias tóxicas e infectantes.
Classe 7: Material radioativo;
Classe 8: Substâncias corrosivas;
Classe 9: Substâncias e artigos perigosos diversos, incluindo as que apresentam risco ao meio ambiente.

É importante que o caminhoneiro e os empresários se mantenham atentos a esse assunto, buscando ficar por dentro das mudanças para garantir o transporte dessas cargas dentro da lei.

É importante que o caminhoneiro e os empresários se mantenham atentos buscando ficar por dentro das mudanças para garantir o transporte dessas cargas dentro da lei.

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

INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA NO BRASIL DEMANDAM R$ 1,7 TRILHÃO

Arquivo

Para que o País tenha um sistema de transporte moderno e eficiente são necessários investimentos de R$ 1,7 trilhão. Esse e outros dados constam no Plano CNT Transporte e Logística 2018, que traz 2.663 projetos essenciais para solucionar problemas da infraestrutura de transporte no Brasil

Conforme apontou o "Plano Transporte e Logística 2018, realizado pela CNT (Confederação Nacional do Transporte), os investimentos em obras prioritárias na infraestrutura, considerando todos os modais (rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo, além do transporte público urbano), demandariam R$ 1,7 trilhão. Esse é, na verdade, o montante necessário para que o País tenha um sistema de transporte moderno e eficiente.

No desenvolvimento da pesquisa, a entidade promoveu um vasto levantamento de demandas locais, estaduais e nacionais para o setor de transporte. Também foram incluídas intervenções baseadas nas pesquisas e nos estudos elaborados pela Confederação, propostas das afiliadas da CNT, programas de grande abrangência para o País, além de planos diretores ou de mobilidade de alguns municípios.

O objetivo do estudo é levar uma contribuição para a melhoria do desempenho e da integração dos sistemas de transporte do Brasil. As obras apontadas na publicação também contemplam as infraestruturas existentes, identificando obsolescências, gargalos e descontinuidades. Ainda são feitas recomendações para a adequação e ampliação, além de construção de novos projetos.

O levantamento traz 2.663 projetos essenciais para todas as modalidades e quantifica em termos de investimentos quanto seria necessário para solucionar problemas e modernizar a infraestrutura de transporte no Brasil.

Tais projetos são estruturados em dois grupos: "Integração Nacional" e "Urbanos". O primeiro abrange as intervenções necessárias para interligar regiões de grande demanda de passageiros, polos de produção e centros consumidores e de exportação. Eles foram divididos em nove eixos estruturantes e somam 2.343 intervenções, que correspondem a investimentos de R$ 1,4 trilhão.

O segundo grupo trata dos projetos urbanos, que são aqueles de relevância nos contextos urbanos ou metropolitanos e compreendem, principalmente, o transporte de passageiros. Ao todo, são R$ 291 bilhões distribuídos em 320 projetos que contemplam as principais RMs (Regiões Metropolitanas) e Rides (Regiões Integradas de Desenvolvimento) do País.

Para solucionar os problemas e promover os avanços necessários na infraestrutura de transporte do País

2.663
projetos essenciais

R$ 1,7 trilhão
Investimento mínimo

Projetos de Integração nacional (eixos estruturantes)
2.343
R$ 1,4 trilhão

Projetos urbanos
320
R$ 291 bilhões

Detalhamento por tipo de infraestrutura

Aeroportuária
R$ 30,3 bilhões

Aquaviária
R$ 1,3 bilhão

Ferroviária
R$ 744,3 bilhões

Hidroviária
R$ 147,6 bilhões

Portuária
R$ 133,3 bilhões

Rodoviária
R$ 568,0 bilhões

Terminal
R$ 31,1 bilhões

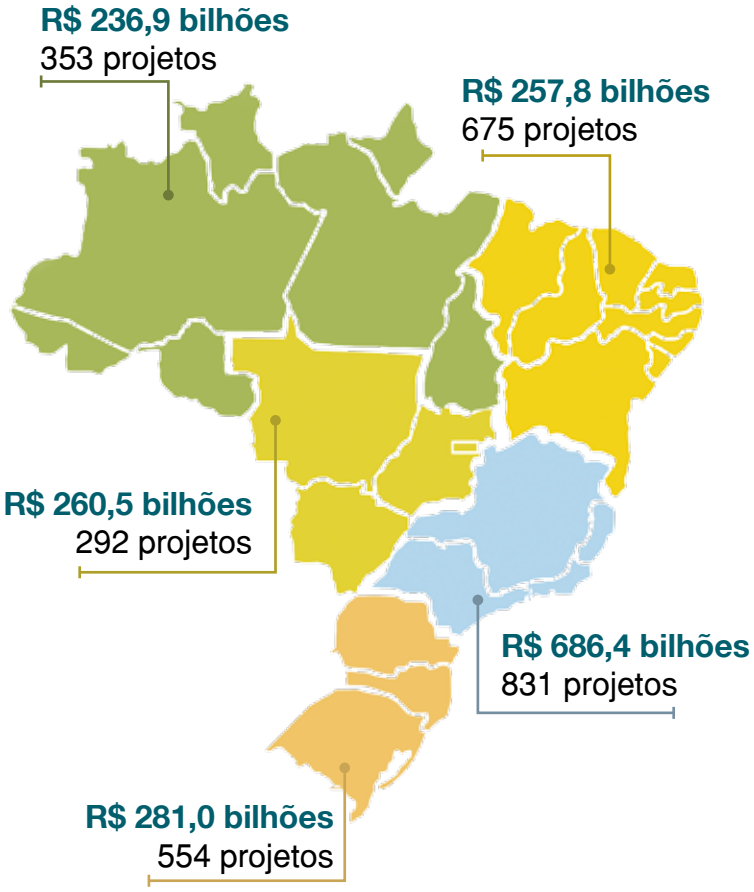
Detalhamento Regiões Metropolitanas

Investimento mínimo necessário nas principais regiões metropolitanas

Região Metropolitana	Investimento
RM São Paulo	R$ 72,4 bilhões
RM Rio de Janeiro	R$ 24,7 bilhões
RM Belo Horizonte	R$ 65,2 bilhões
Ride do Distrito Federal e Entorno	R$ 27,0 bilhões
RM Porto Alegre	R$ 17,2 bilhões
RM Fortaleza	R$ 11,3 bilhões
RM Salvador	R$ 13,7 bilhões
RM Recife	R$ 11,2 bilhões
RM Curitiba	R$ 13,3 bilhões
RM Manaus	R$ 3,4 bilhões
RM Goiânia	R$ 3,0 bilhões
RM Belém	R$ 4,0 bilhões
RM Grande Vitória	R$ 1,5 bilhão
RM Grande São Luís	R$ 316,1milhões
RM Natal	R$ 1,5 bilhão
RM Maceió	R$ 1,5 bilhão
RM João Pessoa	R$ 622,9 milhões
Ride da Grande Teresina	R$ 959,2 milhões
RM Florianópolis	R$ 591,1 milhões
RM Vale do Rio Cuiabá	R$ 1,8 bilhão

15,8 bilhões Somando os investimentos necessários em Aglomerações Urbanas de Jundiaí (SP), de Piracicaba (SP) e do Sul (RS), Ride do Polo Petrolina/PE e Juazeiro/BA, RMs de Aracaju (SE), da Baixada Santista (SP), de Campinas (SP), da Capital (RR), da Serra Gaúcha (RS), de Sorocaba (SP), do Vale do Paraíba e Litoral Norte (SP), de Feira de Santana (BA), de Foz do Rio Itajaí (SC), de Londrina (PR), de Macapá (AP), de Maringá (PR), do Norte/Nordeste Catarinense (SC), de Palmas (TO), de Ribeirão Preto (SP), do Vale do Itajaí (SC) e de Porto Velho (RO). O valor também inclui mais 21 projetos em outros 18 núcleos urbanos, localizados fora desses agrupamentos.

Detalhamento por região



Pércio Schneider
pneus@greco.com.br

PARA ONDE ESTÁ INDO O TRANSPORTE?

Vejo com certa reserva a tendência de eletrificação no transporte. Parece-me viável apenas em centros urbanos, desde que resolvidos a geração e o fornecimento de energia

Qual caminho o transporte de carga irá seguir no futuro próximo? Passamos recentemente por uma grande paralisação, que mostrou na prática o que já se sabia: que o País é extremamente dependente do transporte sobre pneus e que uma paralisação geral é capaz de afetar todos os setores da economia.

Passado o impacto inicial e decorrido algum tempo, notícias surgidas nos mais diversos meios e veículos de comunicação nos levam a pensar sobre o assunto por outros ângulos.

Sobre a greve, assisti a entrevistas feitas enquanto a manifestação ocorria nas quais caminhoneiros declaravam que aqueles que estavam em Brasília, negociando em nome da categoria, não os representariam e, ao mesmo tempo, rechaçavam qualquer acordo firmado pelos mesmos. Até aqui, tudo certo. Todos temos o direito de escolher quem nos representa ou, ao menos, de nos identificarmos com um ou outro.

O problema é que os mesmos foram incapazes de indicar quem seria seu representante reconhecido. Da mesma forma, quais as reivindicações desejadas. Era uma barafunda de declarações, com apenas dois pontos em comum: redução do valor do combustível e criação de uma tabela de frete, ou, ao menos, o estabelecimento de um valor de frete mínimo. Ambas foram atendidas e ambas resultaram em desastres.

Os autônomos reclamam que não conseguem concorrer pelos melhores fretes com as empresas formalmente constituídas. Uma redução do valor do combustível beneficia a ambos – autônomos e empresas – igualmente, mas não resolve a questão.

Frete tabelado aumenta a interferência do Governo nas relações entre embarcadores e transportadores, o que é sempre negativo. E da forma como foi feito, elevou os custos para quem tem de pagar pelo frete. O resultado? Apenas para citar um exemplo, a JBS adquiriu 360 caminhões para compor frota própria e diminuir sua dependência em relação aos transportadores, sejam eles autônomos ou não. A Cargill sinalizou que deve fazer a mesma opção, assim como os produtores de grãos.

Com as empresas e produtores constituindo frota própria, é inevitável o aumento da ociosidade entre transportadoras e, principalmente, autônomos, que, segundo a Abralog – Associação Brasileira de Logística, já está entre 20 e 30%, dependendo do setor.

Resumindo, a greve foi um verdadeiro tiro no pé. Não resolveu nada e ainda criou mais dificuldades.

Outra notícia recente é o acordo entre Ambev e VW, que envolve a aquisição de 1.600 caminhões de propulsão elétrica para distribuição urbana, com meta de chegar a 1/3 da frota composta por veículos elétricos até 2023. Bom para o meio ambiente. Mas vamos analisar outros aspectos envolvidos.

Não foi divulgado o valor de cada veículo, mas tendo como exemplo os automóveis, provavelmente, serão bem mais caros que os similares a diesel. Isso significa que autônomos e pequenas empresas podem ficar de fora, a menos que sejam fortemente subsidiadas.

E a VW não está sozinha. Em setembro, durante o IAA, tradicional salão direcionado aos transportes, que aconteceu em Hannover, na Alemanha, a Volvo também apresentou modelos movidos à eletricidade, como noticiou A Boleia, por enquanto sem previsão de venda no Brasil.

Aí fica a pergunta: teremos energia suficiente para abastecer veículos, além dos consumos doméstico, industrial, comercial e público já existentes em nosso dia a dia? O País aproxima-se do limite de capacidade de instalação de usinas hidrelétricas, cada vez mais distantes dos centros consumidores, e ainda há a necessidade de instalar longas linhas de transmissão para trazer a energia produzida até onde estão aqueles que dela necessitam. As termelétricas são caras e poluidoras.

Parques de energia eólica, pelas dimensões das hélices e altura das torres com os aerogeradores, não podem ser instalados próximos a centros urbanos. Mesmo no campo, requerem distância entre as torres e, principalmente, de obstáculos físicos que existam no entorno. Uma dissertação de mestrado publicada pela UFRJ (http://bit.ly/parque-eolico) dá a dimensão dos cuidados necessários na instalação de parques eólicos. E também depende de linhas de transmissão.

Energia solar é outra opção, mas tem capacidade de produção limitada. Só conheço uma única fonte capaz de produzir energia em grande escala e próxima dos locais em que será consumida: usinas nucleares. Mas aí vê os riscos e a questão do lixo atômico.

Primeiro, esquecem-se que linha de transmissão é quase sinônimo de desmatamento. Sobre os riscos, sim, eles existem. Tanto quanto o rompimento de uma barragem, a queda de uma torre eólica ou a explosão de uma termelétrica. Riscos existem em todas as formas.

Mas quantos acidentes com usinas nucleares já aconteceram em todo o mundo? Só conheço dois: Three Mile Island, em 1979, nos EUA, e Chernobyl, em 1986, na então União Soviética. E ambos por falha humana.

Fukushima, em 2011 no Japão, foi consequência de um terremoto de 8,7 graus na escala Richter, seguido de um tsunami, ambos impossíveis de serem previstos.

É por isso que vejo com certa reserva a tendência de eletrificação no transporte. Parece-me viável apenas em centros urbanos, desde que resolvidos a geração e o fornecimento de energia.

TEK SENSOR GERMANY

Sensores de ABS, controle e desgaste

QUALIDADE ORIGINAL – GERMANY

A TEK SENSOR GERMANY prepara sua entrada agressiva no setor de sensores e dispositivos de controle para linha pesada

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

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

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

Faça revisões em seu veículo regularmente

www.teksensor.com.br | (11) 99935-2704 comercial@teksensor.com.br | Rua Nemitala , 122, Parque São George Cotia/SP

Bateria VIPOWER SPECIAL LINE

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

Segurança Desempenho

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

(11) 3208-5604

comercial@vipower.com.br

Respeite a sinalização de trânsito.

SOLUÇÕES PARA IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

APARELHOS DE LEVANTAMENTO
24 E 28 TON.

SUSPENSORES PNEUMÁTICOS

LINHA COMPLETA DE PEÇAS DAS SUSPENSÕES ANTIGAS E MODERNAS

SUPORTES DE BALANÇAS

GRAMPOS E PINOS DO TENSOR

BALANÇAS

BRAÇOS TENSORES

DESLIZANTES E SAPATAS

Cinto de segurança salva vidas.

48 3440.0000
www.olivo.ind.br

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

Você encontra as melhores marcas aqui

NOVIDADES

Acesse nosso novo catálogo Online

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

Respeite a sinalização de trânsito.

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

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

30 anos
MORELATE
distribuidora de autopeças
Dia 20 de Outubro de 2018 o GRUPO MORELATE comemora seus 30 anos de história.
Que data mais especial! São 30 anos de muita trabalho, dedicação e muitas conquistas.
Deixamos um agradecimento especial aos nossos parceiros, clientes, fornecedores e colaboradores, por confiarem em nós e nos deixar diariamente buscar soluções de atendimento e fornecimento de peças.
Não teríamos chegado até aqui sem vocês!
É com muito respeito e humildade que conduzimos nossas operações e que vamos conquistando nosso espaço.
PARABÉNS PARA TODOS NÓS!
ABR
AVERY DENNISON
cofap
DANA
Donaldson
EATON
elring
FADO
Fersa
FTE
Garrett
IRMA CESTARI
KNORR-BREMSE
KOSTAL
MARINGÁ
Mastra
MERITOR
Orgus
SCHULZ
SDUBO
TIMKEN
ZL BRASIL
No trânsito somos todos pedestres.
/morelatelinhapesada.matriz
@morelatedist
chat no site da Morelate
Matriz 11 3908-0060
Araçatuba | SP 18 3621-8026
Campinas | SP 19 3212-3751
S. J. dos Campos | SP 12 3308-0936
Duque de Caxias | RJ 21 2672-9046
Caxias do Sul | RS 54 3290-4010
Recife | PE 81 3375-8500
Palmeira | PR 87 3867-4883
www.MORELATE.com.br

Anúncie aqui!
+ 60 MIL Leitores
+ 40 MIL Downloads
ESTRADA na BOLÉIA
PUROS-SANGUES
Ford lança quatro novos caminhões
ESTRADA na BOLÉIA®
Acesse
www.boleiadigital.com.br
comercial@naboleia.com.br (11) 5034-8222

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

Totem **excluviso** para a distribuição

1

SORRIA!

Rir é o melhor remédio para quem quiser ter uma vida mais longa, saudável e longe de estresse. E existem temas que favorecem boas risadas, como as piadas envolvendo caminhão, estrada e caminhoneiros. Sendo assim, que tal descontrair um pouco?

CAMINHONEIRO E OS MOTOQUEIROS

Um caminhoneiro para em um bar e pede um quibe, um pão de queijo e uma esfirra. Quando está prestes a começar a comer, três motoqueiros mal-encarados, com casacos de couro aparecem e o cercam. O primeiro pega o pão de queijo e come.

"— Você não vai falar nada?"

O motorista fica quieto, e o segundo pega a esfirra.

"— Você é um frangote mesmo!"

O motorista continua quieto, e o terceiro pega o quibe.

"— Tá com medinho, é?"

Ainda calado, o motorista se levanta, paga a conta, agradece ao garçom e vai embora.

O primeiro motoqueiro fala para o garçom:

"— Esse aí não é homem nada, deixa muito a desejar."

O garçom responde:

"— Como motorista também deixa muito a desejar…Acabou de passar por cima das três motocicletas com a carreta."

CAMINHONEIRO PORTUGUÊS

Manoel estava dirigindo seu caminhão na BR-040 tranquilamente, quando liga o rádio e ouve um comunicado:

"Atenção, motoristas que trafegam na BR-040, tenham muito cuidado! Há um motorista muito louco dirigindo um caminhão pela contramão". Ele desliga o rádio e fala:

"— Ora, pois! Esse povo não sabe de nada! Não é um só, é um monte!"

CAMINHONEIRO E O ET

José era um motorista de caminhão que tinha o sonho de encontrar um ET. Por isso, todas as vezes que dirigia, olhava pelas estradas e acostamentos para ver se dava alguma sorte.

Um dia, dirigindo pela BR-116, cansado e com fome, avista uma luz muito forte de longe e um corpo estranho no meio do mato, apenas com algo que parecia uma cabeça. Ele desce e tenta fazer o primeiro contato:

"— José, motorista, tentando fazer primeiro contato."

O corpo se mexe e responde:

"— Severino, motorista, tentando usar o banheiro."

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

Motive-se a sorrir cada dia mais!
Você só tem uma chance de viver,
então, viva com alegria!

PIADAS CURTAS

A mulher comenta com o marido: "Querido, hoje o relógio caiu da parede da sala e por pouco não bateu na cabeça da mamãe..."

"— Maldito relógio. Sempre atrasado...", reclama o marido.

O garoto apanhou da vizinha, e a mãe furiosa foi tomar satisfação: Por que a senhora bateu no meu filho?

"— Ele foi mal-educado, e me chamou de gorda."

"— E a senhora acha que vai emagrecer batendo nele?"

Três pedreiros vão à praia pela primeira vez.

O primeiro diz: "tanta água!". O segundo diz: "tanta areia!"

Aí o terceiro diz: "vamos embora antes que alguém traga o cimento!"

O funcionário reclama do baixo salário que recebe e resolve reclamar com o patrão:

"— Meu salário não está compatível com as minhas aptidões!"

"— Eu sei, eu sei! Mas não podemos deixar você morrer de fome."

"— Pai, vou me divorciar. Faz seis meses que minha mulher não fala comigo."

O pai fica em silêncio… dá um gole na cerveja e diz:

"— Pense bem meu filho… mulher assim é difícil de arranjar…"

Dois amigos se encontram:

"— Rapaz, você parece preocupado."

"— Sim, e estou muito, o meu médico disse que eu não posso mais jogar futebol."

"— Sério? Ele te examinou?"

"— Não, ele me viu jogando."

O pai pergunta à filha:

"– Filha, você acha que sua professora desconfia que eu estou te ajudando a fazer a lição de casa?

"– Acho que sim, pai. Ela até já me disse que você deveria voltar para a escola!

www.logistique.com.br

Logística
Transporte Multimodal
Comércio Exterior
Intralogística

23-25 Outubro 2018
Centro de Exposições Expoville
14h00 às 21h00 - Joinville SC

LOGISTIQUE

FEIRA DE LOGÍSTICA E NEGÓCIOS MULTIMODAL

Inovações e Desenvolvimentos em Logística

Nesta edição da Logistique você irá conhecer os principais avanços da logística brasileira. De pequenos fornecedores a grandes multinacionais, todos apresentando suas mais recentes novidades e soluções. Trazendo para sua empresa maior eficiência, redução de prazos e menores custos, ampliando a segurança operacional e o lucro. Venha e aproveite este momento único do ano, atualizando-se e enriquecendo o seu networking, determinante para a dinâmica dos seus negócios!

Além dos expositores com as melhores tecnologias, acontece também no evento a conferência técnico-empresarial, com grandes nomes do setor, e relevantes temas para o presente e futuro da logística no Brasil, a exemplo de: **Logística 4.0**, **Blockchain**, **Omnichannel**, **Crescimento do Intermodal nos últimos anos** e **Supply Chain 4.0**.

Acompanhe no site toda a programação do evento e faça o seu credenciamento on-line: www.logistique.com.br/visitar

Patrocínio

HAMBURG SÜD · ALIANÇA · porto Itapoá · Caminhões Ônibus

Apoio

FIESC · Porto de Itajaí · SINDASC · SETRACAJO · ABRALOG · Joinville e Região · AGU · NORPEME · ACII · ACIM · FACISC

Apoio de Mídia

BOLÉIA

Promoção e Realização

zoom