



Carga Pesada

www.cargapesada.com.br

ISSN 1984-2341

LANÇAMENTO

Novos Cargo ganham caixa automatizada

NEGATIVADOS

Caminhoneiros como Jefferson Wendhausen penam com abusos das gerenciadoras de risco





0800-703 FORD
3673

Nova linha Cargo Torqshift. É outra sensação de dirigir.



Nova linha Torqshift com câmbio automatizado.

A força e a confiança que você já conhece, com o conforto e a economia que você estava esperando.



Robusto
câmbio
automatizado
EATON.



Economia
na manutenção.
5 vezes menos
desgaste da
embreagem.



Menor consumo
de combustível.
Economia
de até 10%.



Todos juntos fazem um trânsito melhor.



Segurança e tranquilidade com o sistema de monitoramento e telemetria mais avançado do mercado. Instalado de fábrica.

2 ANOS
DE GARANTIA

Mais informações em www.fordcargotorqshift.com.br



Como Pilatos

Não há o que dizer num espaço como este sobre a crise política, moral e econômica que o Brasil atravessa. Explicando melhor: a sucessão de fatos novos é tão grande, a movimentação no âmbito policial e da Justiça é tão grande, as condenações de pessoas influentes por crimes contra o Estado e o povo são tão frequentes, que uma “sentença” emitida aqui, numa revista que demora uns dias para chegar às mãos do leitor, poderia facilmente ficar ultrapassada pelos fatos.

Uma coisa parece muito clara, no entanto, e nos atrevemos a expressar apenas isto: o ambiente está tão adverso, tão contrário aos bons costumes e às boas maneiras, está tão triste para quem não tem o hábito nem o desejo de andar fora da linha, sem fazer mal a ninguém, que esses, os menores, os mais anônimos, os mais serenos, têm sido grandes vítimas da perversidade do grande filme de horror e imoralidade que está sendo rodado no Brasil atualmente.

Dizemos isto a propósito da nossa reportagem sobre as relações entre empresas de gerenciamento de risco e caminhoneiros em geral, que se inicia na pág. 12. Vê-se ali como as relações sociais e econômicas estão se esgarçando ainda mais... Refletindo sobre o que se lê naquelas páginas, nota-se como está cada vez mais “necessário” desconfiar em vez de confiar em quem quer que seja. O crime – todo tipo de crime –, a má-fé, o passarpratrás, o “perigo”, o dizer coisas que são só por dizer, mas nas quais não acreditamos de verdade – isso tudo está hoje no centro das nossas relações. Inúmeros caminhoneiros, inúmeras outras pessoas comuns estão penando com isso. Quantos são realmente maus? Não parece haver ninguém interessado em fazer essa contagem. “Você não é? Então vá à Justiça, penar em dobro, para tentar provar. Nós faremos como Pilatos: lavaremos as mãos.”

Os tempos andam assim. Os tempos rodam assim. Não há bem-estar que resista a tantos buracos.

Nesta edição

CARTAS	6
Trabalhar ou trabalhar: não tem outro jeito	
EXAME TOXICOLÓGICO	10
Detrans não querem obrigar a fazer	
OS NEGATIVADOS	12
Cresce conflito com gerenciadoras de risco	
NOSSA CAPA	18
Os novos Ford e suas caixas automatizadas	
WHATSAPP	20
A comunicação que facilita os fretes	
DAF	22
Clientes de Ponta Grossa apostam na marca	
CAMINHÃO AUTÔNOMO	24
Vamos desistir de ter que educar o motorista?	
CONCESSIONÁRIAS MERCEDES	26
Tradição na Avepe e prêmio para a Araguaia	
FINAME	31
BNDES aprova refinanciamento de dívidas	
VOLVO	32
Liderança mantida em tempos difíceis	
PASSATEMPO	34



DIRETORA RESPONSÁVEL: **Dilene Antonucci**. EDIÇÃO: **Dilene Antonucci** (M2023), **Chico Amaro** e **Nelson Bortolin**. DIRETOR DE ARTE: **Ary José Concatto**. ATENDIMENTO AO CLIENTE: **Mariana Antonucci** e **Carlos A. Correa**. REVISÃO: **Jackson Liasch**. CORRESPONDENTES: **Ralfo Furtado** (SP) e **Luciano Pereira** (MG). PROJETOS ESPECIAIS: **Zeneide Teixeira**. WEBMASTER: **Faticulo Andreo Monteiro**. Uma publicação da Ampla Editora Antonucci&Antonucci S/S Ltda-ME. CNPJ 80.930.530/0001-78. Av. Maringá, 813, sala 503, Londrina (PR). CEP 86060-000. Fone/fax (43) 3327-1622 - www.cargapesada.com.br - E-mail: redacao@cargapesada.com.br. Circulação: Fevereiro / Março de 2016 - Ano XXXII - Edição n° 184





ONIXSMART 2 HÍBRIDO

Solução mais moderna do mercado que envia mensagens de texto livre e rastreia o veículo via satélite, além de apresentar tudo que a opção GPRS oferece como rastreamento via GPRS, Inteligência Embarcada, detector de jammer de GSM e possibilidade de Telemetria. Perfeito para viagens nacionais e internacionais



PRODUTO
PIONEIRO

Em suas operações de transporte tenha muito mais:



SEGURANÇA



**RASTREAMENTO
EM QUALQUER LUGAR**



TECNOLOGIA

48x

| Facilidade. Compre seu equipamento e pague
o financiamento do BNDES em até 48 meses

VEM PARA A ONIXSAT E TENHA UM MUNDO DE POSSIBILIDADES.

vendas@OnixSat.com
(43) 3374.3822

Onix
SAT

Rastreamento Ideal,
Comunicação Global

O trabalho como

Ano perigoso esse 2016, não é? Ainda está no começo, mas muitos estão com medo dele. Não é pra menos, depois de um 2015 difícil do jeito que foi. Mas os próprios leitores apontam uma saída, nos textos abaixo e das páginas seguintes: é o tal do trabalho. Trabalhar é a solução, ainda mais numa situação de crise. Trabalhar, transformar, produzir. Temos um relato de um caso muito interessante: um leitor que dirige caminhão de lixo e diz, com orgulho, que foi graças ao lixo que ele se fez na vida. Até na família ele é mal visto por ser lixeiro, mas ele sabe que o valor que ele criou para si não veio do lixo. Veio do trabalho!



É pra comer ou pra criar?

Vinha eu de Fortaleza e me deparei com uma cena inusitada: um caminhão parou, desceu alguém e pegou um cabrito ou bode. Não vi direito o sexo do bicho, mas havia muitos cabritos pastando na beira da estrada, comendo arbustos. Isto ocorreu no dia 23 de novembro de 2015. Eu nunca tinha visto algo parecido. Resumindo o assunto, não sei se o indivíduo iria criar o animal ou o pegou para comer no Natal.

Juarez Alvares – Passo Fundo (RS)

Histórias

Da moto para o caminhão

Sou motoqueiro e adoro estar nas estradas, viajando. Em breve serei um caminhoneiro, pois estou tirando a minha carta de habilitação categoria D. Adoro os lançamentos de caminhões cheios de novidades. Trabalho na GC Pneus como motoboy e nas horas de folga leio a revista *Carga Pesada*.

Antonio C. N. Souza – Fortaleza (CE)

Carga Pesada – Felicidade para você como futuro caminhoneiro, Antonio.

Mas lembre-se: tanto ao volante de um caminhão, como em cima de uma moto, é preciso dirigir com muita responsabilidade. Cuidado com as tentações da velocidade, amigo!

solução



O último caminhoneiro

Sou filho, neto, sobrinho e primo de caminhoneiros e estou no ramo desde 1995. Entrei com 19 anos. Venho enfrentando dificuldades cada vez maiores – diesel caro, pedágio,

fretes baixos e outras. Acredito que, se o nosso governo, independente do partido político que estivesse no comando, olhasse para a classe dos caminhoneiros e melhorasse a sua renda, a economia do Brasil teria muito a ganhar. Muitas empresas e prestadores de serviços dependem dos caminhoneiros, como os postos de combustíveis, restaurantes, oficinas, borracharias, o próprio pedágio, empresas de logística, supermercados, lojas, bancos... Mas o caminhoneiro está falido e está levando outros profissionais à falência junto com ele. Meu filho Bruno, de 16 anos, não quer saber de caminhão, vai seguir outra

profissão. Acho que serei o último caminhoneiro da família.

Alisson C. R. de Castro – Cambé (PR)

Servílio vai se aposentar

Coincidências do destino. Não tenho nenhum parente no Paraná, mas meu primeiro trabalho como motorista foi em Maringá, no primeiro semestre de 1970, para as Casas Alô Brasil – José Alves Imp. e Exp. Ltda. E o último trabalho provavelmente será também em Maringá. Vou me aposentar em março de 2016, na Hungaro Transportes, que tem sede lá. Mando uma frase de para-choque: “Quem pensa que a distância me faz esquecer, esquece que a saudade me faz lembrar”.

Servílio Antonio de Ávila – Olímpia (SP)

Praticidade que **você merece!**

Geladeira Portátil 18 Litros

EXCLUSIVIDADE
Fonte conversora
para uso em
Geladeiras Resfri Ar;

110/220V
para
24V



Características
da Geladeira:

- Maior praticidade;
- Capacidade: **18 Litros**;
- Leve e fácil de transportar;
- Alimentação: 12/24V;
- Alça para transporte acoplada à própria geladeira;
- Refrigerador e congelador no mesmo produto;
- Grade removível adaptável aos sentidos vertical e horizontal.

Ideal
para:



Ônibus



Camping



Food Truck



Fazenda



Barcos



Caminhões

www.resfriar.com.br

Conheça nossos
produtos:



Climatizadores • Radoar • Geladeiras

resfri ar
conforto • segurança • praticidade

O “certo” é que está errado

Gosto muito das reportagens da *Carga Pesada* sobre lançamentos de veículos e das dicas sobre novas leis e novas tecnologias que chegam ao mercado. Quero deixar registrada minha reclamação quanto à situação das estradas e ruas de todo o País, que estão cheias de quebra-molas que cortam os pneus. E depois a Polícia Rodoviária vem dizer que o motorista é que é o errado...

Pedro Alves de Sá – S. Paulo (SP)

Estradas

Subiu mais que a inflação

O aumento do pedágio no Paraná, em dezembro, aumentou nosso prejuízo financeiro e nos deixou em situação ainda pior quanto ao respeito ao direito constitucional de ir e vir. O pedágio é uma forma de nos controlar e monitorar e o valor aumentou mais que a inflação. Isto é uma vergonha nacional!

Arno E. Gerstenberger Jr. – Curitiba (PR)

Pedágio

A causa é o baixo frete

Gostei da reportagem da revista sobre a questão do excesso de peso das cargas (Edição nº 181). Realmente, se o peso dos caminhões fosse controlado nas estradas, com a instalação de mais balanças, sobriam mais cargas para outros motoristas autônomos. Mas, por causa do frete baixo, temos necessidade de andar com mais peso para melhorar o preço, compensar o óleo caro, o pedágio, enfim, tudo é caro na estrada. Enquanto não houver melhora do valor de cada frete ou redução do preço do óleo, temos que andar com peso acima do permitido.

Paulo Macedo – Barra Mansa (RJ)

Excesso de Peso

Fazem o motorista de escravo

Há 15 ou 20 anos, o frete era dividido em três partes, sendo uma para o gasto geral da viagem e duas para o caminhão e o proprietário. Hoje o frete é dividido em duas partes: 75% para o gasto geral da viagem e 25% para o caminhão e o proprietário. Outro dia, carreguei em Leme (SP) para Santos por R\$ 1.500. Quando vi o manifesto da nota, a transportadora recebeu R\$ 2.900. Será que isso é justo? Por que ninguém vê isso? Não existe lei para punir quem faz o motorista de escravo?

Roberto Grandini – Limeira (SP)

Custos

Lixeiro, com muito orgulho

Trabalho na empresa SOMA, coleta de lixo em São Paulo. Sou de Bela Vista do Paraíso, no Paraná. Dirijo caminhões Mercedes e Ford Cargo, sou habilitado há 30 anos. O meu trabalho é uma honra e é o meu sustento. Há 35 anos trabalho com lixo e tenho orgulho disso, embora a própria família me humilhe por ser lixeiro. Tudo que tenho é graças ao lixo.

Antônio Aureo Arantes – S. Paulo (SP)

Histórias

**SOCORRO!!
UM LIXEIRO,
POR FAVOR!**



CONE SUL
TREINAMENTOS EM TRÂNSITO
E TRANSPORTE

cursos

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

Curitiba - PR
(41) 3039-0053

Paranaguá - PR
(41) 3423-3128

Castro - PR
(42) 3233-7044

www.conesultreinamentos.com.br

Estes são os leitores que foram sorteados com os nossos brindes desta edição: Antônio Aureo Arantes, de São Paulo (SP), ganhou o kit da TruckPad com um boné, uma camiseta e um CD da Sula Miranda; e Rogério Eugênio de Oliveira, de Contagem (MG), receberá a revista *Carga Pesada* em casa, gratuitamente, por um ano. Preencha o cartão-resposta que acompanha a revista e concorra também, na próxima edição.

Sorteio

www.cargapesada.com.br

O que você espera de 2016?

Para mim, as coisas tendem a piorar, levando em consideração a desorganização do atual governo e suas consequências para o País. Temos uma crise interna que afeta os investimentos estrangeiros. Ninguém quer investir num país que passa por uma situação como a nossa, capaz de causar uma insatisfação tão alta entre os brasileiros.

Luiz Gustavo F. de Brito – Eunápolis (BA)

O ano será bom para quem está qualificado. Esses encontrarão boas oportunidades de trabalho. Nas épocas de crise você pode mostrar como seu trabalho pode ser útil a uma empresa. O mercado não para, está sempre crescendo, mesmo que às vezes de uma forma mais lenta.

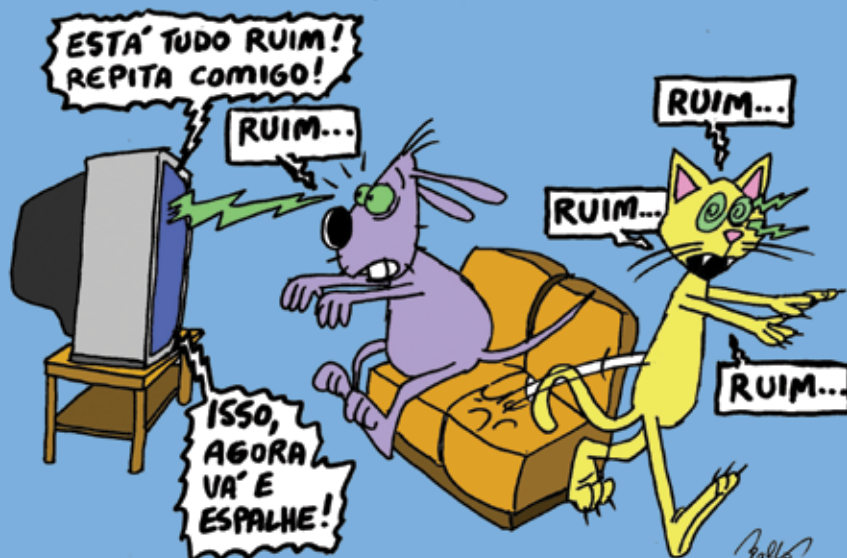
Rudimar Potrich – Curitiba (PR)

Acredito que será um ano difícil, porém melhor que 2015. Estamos tendo acesso a mais e mais informações sobre a questão da corrupção na política, e isso pode trazer mudanças significativas ao País.

José T. L. Marin – Curitiba (PR)

Em 2016, espero ajudar meu pai a conquistar seu sonho de ter um caminhão seminovo. E como tudo na nossa vida é um processo de amadurecimento e crescimento, o ano será cheio de oportunidades e esperança.

Edilson V. de Arruda – Villhena (RO)



Sem rebite, ninguém aguenta

Por que ninguém obriga os despachantes de carga a nos liberar com tempo? Ficamos o dia todo na porta do escritório vigiando uns aos outros para ver se ninguém sai na sua frente. Aí, quando dá 18 horas, são entregues as ordens para viajar 800 km, 1.000 km. O despachante passou o dia cuidando da vida dele e vem correndo de tarde para pôr os palhaços – no caso, nós – na rodovia. E ainda nos apressa: tem que estar lá antes das 6 da manhã! Vão os bocós viajar a noite toda e depois o dia todo, para voltar a noite toda de novo. Só se for o super-homem. Quem pensa que caminhoneiro toma rebite porque gosta está muito enganado.

Edmilson Borges

Guilherme homenageia o avô

Muitos conheceram meu avô, João Saturnino de Athaydes, o João Gaúcho, caminhoneiro. Ele morreu no dia 1º de dezembro passado, em Betim (MG), aos 82 anos, vencido pelo câncer. Deixou um grande legado tanto na família como nas estradas. Era uma pessoa alegre, festiva, irreverente. Conheceu todos os Estados do Brasil e quase todos os países da América Latina, viajando na boleia. Existe um livro com suas memórias, chamado

“História de um Caminhoneiro”.

Guilherme de Athaides Ribeiro

Guilherme e seu avô, João Gaúcho



Não escolha uma boa opção, escolha a melhor!



ATZ Pneus
Recapadora

VIPAL
REDE AUTORIZADA

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

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

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

Confusão marca início do exame toxicológico

Tornou-se obrigatório, mas alguns Detrans não querem exigir



Nelson Bortolin

O exame toxicológico de larga janela de detecção para motoristas profissionais tornou-se obrigatório dia 2 de março, em meio a queixas, ações judiciais e falta de informação. Sete dias antes dessa data, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) ainda não havia credenciado nenhum laboratório para realizar o trabalho. O exame é feito a partir de um fio de cabelo. Mas, de repente, surgiram seis nomes de laboratórios credenciados.

O exame toxicológico, previsto na Lei 13.103, a Lei do Caminhoneiro, pode detectar se o motorista usou drogas nos últimos três meses. É exigido em diversas situações: quando o motorista tira carteira C, D ou E, quando muda de categoria e nas renovações. As empresas também têm que mandar fazer o exame em seus empregados, na hora da admissão e da demissão. Mas, no caso delas, o Ministério do Trabalho concedeu um prazo de

45 dias (até 15 de abril), período no qual a fiscalização será apenas “educativa”, sem multa para quem não cumprir a lei.

DETRANS - Reunidos dia 17 de março em São Paulo, representantes de todos os Departamentos de Trânsito (Detrans) decidiram ingressar na Justiça contra a exigência do exame. “Os Detrans são contra o exame toxicológico da maneira proposta. Não somos contra a iniciativa de evitar motoristas dirigindo sobre a influência de qualquer substância, álcool ou drogas, mas questionamos a imposição e a forma como a exigência está sendo feita, com um tipo de coleta específica. Somos contra os valores que estão sendo cobrados, sem nenhum tipo de controle ou fiscalização”, disse o vice-presidente da Associação Nacional dos Detrans (AND) e diretor-presidente do Detran Alagoas, Antônio Carlos Gouvêia.

Segundo a assessoria do órgão, os Detrans decidiram, de forma unânime, que

irão apresentar pedido para revisão da obrigatoriedade junto à Procuradoria Geral da República (PGR) e ao Supremo Tribunal Federal (STF).

REPERCUSSÃO - Em seu site, a Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA) considera o exame toxicológico discriminatório, porque é imposto apenas aos profissionais do setor e não aos demais motoristas. A entidade acredita que a obrigatoriedade foi aprovada por influência dos laboratórios para “obter vantagens às custas dos tra-

balhadores”. A confederação também critica o fato de os autônomos terem de pagar pelo exame. “Impor o pagamento a todos os motoristas onera substancialmente a classe.”

Já o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga de São Paulo (Setcesp), Tayguara Helou, mostrou-se favorável. “É um ganho, pois o problema da droga é muito grande em todo o mundo e a gente tem de olhar para ele com seriedade”, afirmou, em entrevista à *Carga Pesada*.

Mas o empresário não concorda com a forma como o exame foi implantado. “Vou fazer um exame no motorista na hora de contratá-lo, ok. Se der positivo, eu faço o quê? Encaminho esse motorista para onde? Ele vai ter tratamento?”, questiona. O mesmo problema ocorrerá, na opinião dele, se o funcionário que está sendo demitido tiver um resultado positivo. “O que o empregador vai fazer com essa pessoa?”

Todos juntos fazem um trânsito melhor.



EU RODO
no celular,

EU RODO
no tablet,

EU RODO
no Brasil inteiro,

EU RODO
também digital.



Baixe o aplicativo e fique conectado às novidades do mundo Volvo.

A **Eu Rodo**, revista da Volvo, está disponível também para celulares e tablets. Faça o download e acesse os conteúdos exclusivos da versão digital.



 www.facebook.com/volvobr
www.volvo.com.br

VOLVO



Negativ para



Jefferson Wendhausen, o Montanha: perdeu o emprego mas ganhou um processo por danos morais contra a gerenciadora de risco

adidos e sem frete pagar a dívida

Apesar da lei e da chuva de processos judiciais contra elas, gerenciadoras de risco continuam não recomendando caminhoneiros com o nome no SPC ou Serasa. Como fazem há muitos anos...

Nelson Bortolin

É assunto antigo – que, no entanto, se renova todo dia. Como no caso de Edson Roberto Veiga, 42 anos, autônomo de Curitiba, que tem uma dívida financeira e, por isso, está na lista de restrição de gerenciadoras de risco. “Se não deixam você trabalhar, como é que você vai pagar sua dívida?”, questiona. Edson já procurou uma das gerenciadoras e ela limpou o nome dele – mas só por um mês. “Só posso buscar serviço nas transportadoras que usam as gerenciadoras que me liberam, ou nas que nem fazem gerenciamento. Mas essas oferecem os piores fretes”, afirma.

Edson não está na lista de uma das gerenciadoras mais tradicionais, mas, para poder usufruir desse bom conceito, teve que adquirir o cartão dela. Com o cartão, cada vez que uma transportadora faz consulta sobre ele, desconta de R\$ 5 a R\$ 20 no valor do frete. E o cartão tem que ser “renovado” uma vez por ano. Mais R\$ 100 de despesa para o Edson. Dinheiro que ele paga... para poder trabalhar!

E se o caminhoneiro for assaltado, então? Como é que ele passa a ser visto pelas gerenciadoras de risco? Há quatro anos, Jefferson Nogueira Wendhausen, o Montanha, de Itajaí (SC), foi surpreendido em Campina Grande do Sul (PR) por ladrões de cargas. Ficou uma noite refém, foi solto em Curitiba – e sua vida tornou-se um pesadelo.

Como acontece com muitos caminhoneiros que são assaltados no trabalho, Jefferson, de vítima, passou a suspeito. A gerenciadora de sua transportadora deixou de recomendá-lo. Depois de cinco anos no emprego, com a confiança do patrão, ele ficou “negativado”. Ainda permaneceu na empresa dois meses, sem trabalhar. “Mas fui mandado embora porque lá eu não podia mais dirigir.”

Hoje, Jefferson está numa empresa que transporta peças para a Petrobras e não precisa fazer seguro de suas cargas. Ficou seis meses sem ganhar. “As contas atrasaram. Sorte que a minha mulher trabalhava. Sobrevivemos com o pouco que ela ganhava: temos quatro filhos.” Ele processou a gerenciadora por danos morais e ganhou o processo em primeira e segunda instâncias. Está esperando a execução da sentença de indenização.

Por todo o País, pipocam ações desse tipo, a maioria com ganho de causa para os motoristas. Laurinho Poerner, advogado de Jefferson, ajuizou 30 processos e só se lembra de ter perdido um. “Essas consultas feitas pelas gerenciadoras são ilegais, violam princípios constitucionais do direito ao trabalho, da privacidade.” Segundo ele, além de indenizar os motoristas em valores que vão de R\$ 10

mil a R\$ 20 mil, os juízes determinam às empresas que parem de fazer as consultas.

Mas elas continuam. E vão muito além da Serasa e do SPC. Marcos Augusto Gonçalves, 35 anos, de Bauru (SP), já gastou bastante com advogados para tirar seu nome das listas das gerenciadoras de risco. Razão: em 2007, terminou de cumprir uma pena de dois anos e oito meses a que fora condenado pela Justiça.

Seu advogado lhe disse que, cumprida a pena, ele voltava a ter os direitos de qualquer cidadão. Não foi bem assim. No primeiro pedido de emprego, a gerenciadora de risco bloqueou seu nome. Marcos botou um advogado na parada, mas só foi liberado para transportar cargas de até R\$

140 mil. “Sorte que o encarregado da transportadora era meu amigo e não virou as costas para mim”, afirma.

Nessa mesma empresa, em 2010, Marcos foi carregar na JBS, em Lins (SP), e descobriu que estava bloqueado por outra gerenciadora. “Disseram na minha cara que não podiam me liberar por causa do meu passado. Quer dizer: me condenaram pela segunda vez.” Nova briga com advogado no meio, até que ele conseguiu ser liberado depois de ameaçar processar a JBS e a gerenciadora.

Certas transportadoras não têm gerenciadora de risco. Mas são as que pagam os piores fretes.

Consulta não é prevista na apólice

O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte do Paraná (Setcepar), Gilberto Cantu, explica que as apólices de seguro determinam que seja verificada a capacitação profissional do motorista. “Não dizem que deve ser investigada a situação de crédito dele”, conta.

Essa informação é confirmada numa apólice de seguro de carga a que a *Carga Pesada* teve acesso. Está escrito lá que a transportadora tem que ter uma gerenciadora de risco para a viagem. Mas, quanto à situação do motorista, diz apenas que deve ter CPF válido, residência fixa, referências pessoais (de amigos, ex-patrões) e profissionais (de quem o contratou antes), carteira de habilitação compatível com a situação em que vai trabalhar e

dentro do prazo de validade, baixa ou nenhuma pontuação de multas, registro na ANTT dentro do prazo de validade e certificação para veículo e/ou carga específica quando for o caso. Nenhuma referência a SPC ou Serasa.

É a gerenciadora de risco que dá o aval para o motorista levar a carga. Ou seja, a transportadora tem que verificar a situação do motorista junto à gerenciadora. Prossegue Cantu: “Quando o motorista é funcionário ou agregado, a consulta (da transportadora à gerenciadora) deve ser feita uma vez a cada seis meses. Se o motorista não tem vínculo com a transportadora, a consulta deve ser feita em cada embarque”. Segundo Cantu, se a transportadora não fizer a consulta ou se permitir que um motorista negativado leve a carga, fica sem a cobertura do seguro.

Mas, para ele, o gerenciamento de risco não deve ser injusto com o caminhoneiro. “Não acho correto o motorista não poder carregar só porque está com uma prestação atrasada numa loja. Isso não

deveria acontecer.”

O presidente do sindicato das transportadoras de São Paulo (Setcesp), Tayguara Helou, também se diz “totalmente contrário” a restringir o trabalho do caminhoneiro que está com o nome no Serasa ou no SPC. “A consulta é para avaliar se aquele indivíduo é integrante de uma quadrilha, não para retirar o trabalho de ninguém. Se não puder trabalhar, o camarada não sairá nunca daquela situação de dívida”, ressalta.

Ele acredita que, com o tempo, foram sendo criadas “distorções” na atividade de gerenciamento de risco. “As seguradoras passaram a obrigar as empresas a terem um PGR (Plano de Gerenciamento de Risco) e dentro do PGR tem a questão da consulta de cadastro. Toda obrigação acaba gerando distorções”, afirma ele, alegando que não é preciso investigar a situação creditícia do motorista.

A reportagem tentou entrevistar algum representante da Confederação Nacional das Seguradoras (CNSeg), mas o pedido não foi atendido pela assessoria.



Gilberto Cantu, do Setcepar: apólice não diz que deve ser investigada a situação de crédito do motorista



Tayguara Helou, do Setcesp: sem poder trabalhar, o camarada nunca sairá daquela situação de dívida

Juízes divergem sobre o tema

Para tentar fazer com que as gerenciadoras parem de restringir motoristas com problema de crédito, os sindicatos e o Ministério Público usam argumentos jurídicos previstos na Constituição, como o direito ao trabalho e à privacidade. Mas cada juiz dá sua própria interpretação a essa questão.

A desembargadora Cilene Ferreira Amaro Santos, do Tribunal Regional Federal (TRF) de Brasília, escreveu numa sentença que, em se tratando de motoristas profissionais, acha razoável a pesquisa de antecedentes criminais, porque “a existência de condenações por crimes de trânsito, por exemplo, pode indicar que o candidato não é apto a

A juíza: consulta ao Serasa não explica capacidade de trabalho. O juiz: mas também não viola a intimidade do nome consultado

ocupar a vaga oferecida”. Mas ela não vê justificativa para a pesquisa em serviços de proteção ao crédito, como SPC e Serasa, “uma vez que a existência de débitos nada diz acerca da capacidade laborativa (de trabalho) do motorista”. Ela determinou que uma gerenciadora parasse de fazer essas pesquisas.



Já o desembargador André Damasceno, do mesmo tribunal, afirmou, em outro processo, que a simples manutenção de cadastro atualizado para consulta por empresas transportadoras (ao Serasa ou SPC) não é ilegal, “não violando o direito à intimidade ou privacidade dos cadastrados”. Damasceno ressalta que não há nada de errado no fato de gerenciadoras

de risco fazerem consultas desse tipo, pois os dados são públicos e estão ao alcance da própria transportadora.

Interessante é que a Lei 13.103 (Lei do Caminhoneiro), aprovada no ano passado, é bem clara nesse aspecto. Está escrito lá: “É vedada a utilização de informações de bancos de dados de proteção ao crédito como mecanismo de vedação

de contrato com o TAC (Transportador Autônomo de Carga) e a ETC (Empresa de Transporte de Carga) devidamente regulares para o exercício da atividade do Transporte Rodoviário de Cargas”. É um argumento a favor dos autônomos e, por extensão, também dos empregados, mas, por enquanto, não tem sido usado nos processos judiciais.

TST mantém liminar de sindicato

Em novembro do ano passado, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) manteve uma liminar concedida por uma juíza de Uruguaiana (RS), proibindo 25 gerenciadoras de realizarem as consultas dos cadastros do SPC e Serasa de caminhoneiros da área do Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários de Cargas de Linhas Internacionais do Rio Grande do Sul (Sindimercosul).

Mas, segundo o diretor do Sindimer-

cosul, Plínio Carlos Ferreira Fontela, as gerenciadoras continuam fazendo as consultas. “Estamos aguardando uma reunião com a juíza para ver o que pode ser feito.” Ele diz que tudo continua do mesmo jeito. “Continuam restringindo o motorista porque está

Até briga com vizinho tem sido motivo para a restrição a motoristas pelas gerenciadoras de risco, segundo o Sindimercosul

no SPC ou porque teve uma pendência com a Justiça e foi absolvido. Um companheiro teve uma briga com um vizinho em 1999 e até hoje não con-

segue carregar.”

Fontela afirma que o sindicato recebe cerca de 30 queixas por mês.

Gristec diz para gerenciadoras “seguirem a lei”

O diretor de Planejamento e Estratégia da Associação Brasileira das Empresas de Gerenciamento de Riscos (Gristec), Ruy Gouvêa, diz que a orientação da entidade para suas afiliadas é clara: “Sigam a lei”. Mas como cada empresa tem sua autonomia, ele não sabe o que elas fazem.

Para Gouvêa, a maioria das empresas utiliza informações “focada no desempenho, na compatibilidade da capacitação profissional do motorista com o tipo de carga a ser transportado”. E pode ser que, nessa análise, a gerenciadora não considere um motorista adequado para determinado embarque. “O que não implica que seja uma recusa à condição do trabalho dele. Porque no mesmo dia, na mesma gerenciadora, para outro tipo de carga, ele pode perfeitamente ser recomendado”, declara.

Segundo ele, o trabalho das gerenciadoras está sujeito a muitas variáveis. “As

apólices têm diferentes características, as seguradoras têm seus critérios para cada tipo de mercadoria.” Diz que há apólices muito detalhadas. A reportagem perguntou se chegam a proibir que um caminhoneiro com nome no Serasa carregue determinada carga. O diretor nega.

Gouvêa argumenta que sempre haverá necessidade de se consultar o perfil do motorista. “Se você entregar hoje um bem de R\$ 1 milhão a um caminhoneiro que você nunca viu na sua vida, que critérios usaria para garantir à seguradora que você está escolhendo o melhor profissional, o mais sério, o mais



honesto?” Aí é que, segundo ele, entram as gerenciadoras. “O cadastro pode gerar reclamações de alguns, mas é um documento que valida a competência e permite a muitos fazerem embarques em qualquer ponto do País mediante uma simples consulta à gerenciadora de risco”, argumenta.

Câmara de Mediação resolve conflitos

Para os casos de reclamações de caminhoneiros autônomos contra gerenciadoras de risco, uma Câmara de Mediação e Conciliação, criada em 2010 pela Gristec e o Sindicam-SP, tem ajudado a solucionar muitos problemas. “Temos cinco mil casos solucionados e outros tantos bem encaminhados. Eu diria que a Câmara praticamente zerou os encaminhamentos de casos à Justiça em São Paulo”, afirma Ruy Gouvêa.

A Câmara foi montada após o Sindicam mover uma ação que resultou na primeira condenação de uma gerenciadora de risco no País. O processo foi lento e desgastante, segundo o diretor do sindicato Bernabé Rodrigues, o Gastão. Hoje, a

entidade prefere negociar com essas empresas. Segundo ele, as reclamações dos caminhoneiros que chegam até o Sindicam são resolvidas por meio de contatos com as gerenciadoras. “É só a gente fazer o contato com a empresa que elas tiram imediatamente o nome dos caminhoneiros”, garante. Questionado então sobre o porquê de essas empresas insistirem em continuar fazendo as consultas, ele preferiu não responder.

Já o diretor da Gristec afirmou que “não é que todo caso que vai para a Câmara é liberado”. São analisados um a um. “E o próprio Sindicam tem recomendado aos motoristas que, na impossibilidade de transportar ouro, aceitem levar



Gastão, do Sindicam: contatos com as gerenciadoras têm sido bem-sucedidos

outra mercadoria”, ressalta Ruy Gouvêa.

O caminhoneiro que precisar de ajuda relacionada às gerenciadoras pode preencher a reclamação no site do Sindicam (www.sindicamsp.org.br). São atendidos motoristas de todo o Brasil, sem custos. Em breve, a Câmara terá sua própria página na internet.

Na impossibilidade de levar ouro, o motorista deve se conformar com outra mercadoria

O conforto dos climatizadores e geladeiras

Fábrica gaúcha que se dedica ao ramo exporta para vários países. Com geladeira, caminhoneiro economiza despesa de restaurante

Filho de caminhoneiro, o gaúcho Roberto Cardoso conhece a dura realidade da estrada e vem dedicando sua vida a levar conforto para quem vive na boleia. Em 1989, ele montou, em Vacaria, uma loja de peças para caminhões. Dez anos depois, criou a Resfriar, fábrica que, entre outros equipamentos, produz climatizadores e geladeiras para veículos de carga.

“Quando começamos a produzir, os climatizadores eram considerados luxo e eram relativamente caros. Hoje, são equipamentos indispensáveis para o conforto do caminhoneiro enquanto ele está ao volante e na hora de dormir”, ressalta. A fábrica de Vacaria também faz climatizadores para máquinas agrícolas. “É um equipamento utilizado por todos que se preocupam com o bem-estar do ocupante do veículo.”

Em 2014, a Resfriar deu início à produção de geladeiras. Cardoso diz que os autônomos estão investindo mais em geladeiras que os frotistas. “Além do conforto e da comodidade, eles veem



Marlene e a geladeira do caminhão: os mesmos produtos que consome em casa

nelas uma oportunidade de diminuir os gastos nos restaurantes de estrada”, explica.

O casal Marlene e Eleseu Heinen, de Planalto (PR), por exemplo, já dispensa os restaurantes; utilizam sua caixa de cozinha, que há cinco anos conta com refrigerador. Há pouco mais de um ano, eles trocaram a geladeira antiga por uma da Resfriar. Marlene adorou. “No congelador da antiga não cabia um frango inteiro, neste cabe. Ela também congela mais e gasta menos bateria”, resume.

A caminhoneira paraense não se imagina mais na estrada sem geladeira. “Ainda mais porque a gente trabalha em regiões muito quentes e sempre rodamos em es-

trada de terra”, conta. No equipamento do caminhão, ela leva as mesmas coisas que tem na geladeira de casa. “Carne, água, iogurte, picolé, tem de tudo. O caminhão é a casa da gente.”

Uma geladeira da Resfriar pode custar entre R\$ 1.800 e R\$ 2.800, dependendo do modelo e da região onde é vendida. “A alimentação da geladeira é proveniente da bateria do caminhão”, explica Roberto Cardoso. “A instalação é simples: dois cabos conectam a bateria e a geladeira.” Também é preciso incluir um fusível no circuito. Geladeiras portáteis de 18 litros e 31 litros podem ser conectadas no acendedor do painel do veículo.

A fábrica de Vacaria exporta para Uruguai, Argentina, Chile, Peru, Paraguai, Bolívia, Equador, Guatemala, Honduras, Costa Rica, Moçambique, África do Sul, Itália, Polônia, Bélgica e Iraque.

Roberto Cardoso, da Resfriar: pensando no bem-estar dos estradeiros



Cargueiro com jeit

A transmissão Torqshift trouxe mais conforto, economia e condições de brigar “de igual para igual” com a concorrência

Depois de fechar 2015 na liderança do segmento de leves e semileves, a Ford agora alavanca sua linha de 16 a 45 toneladas com o lançamento de seis modelos de caminhões equipados com a transmissão automatizada Torqshift de 10 ou 16 marchas que acabam de chegar à rede de concessionários da marca.

“Parece um automóvel”, comentou Francisco Konrad, proprietário da concessionária Ford – Konrad, depois de dirigir o caminhão. Realmente, a nova transmissão Torqshift agrada em cheio quem dirige. Desenvolvida pela engenharia da montadora em conjunto com a Eaton e a Cummins, a caixa permite também trocas manuais e pode atuar tanto no modo de economia quanto de performance. A função “low”, o piloto automático inteligente, o assistente de partida em rampa e o indicador de marcha no painel são outros atributos que colocam a Ford agora em condição de encarar a concorrência, sobretudo da Volkswagen/MAN e da Mercedes-Benz.

O Cargo 2429 Torqshift, um dos destaques da linha, com tração 6x2, peso bruto total de 23 toneladas e capacidade para 38 mil kg, vem para concorrer com um líder em vendas, o Volkswagen Constellation 24-280. Além do preço de referência competitivo – R\$ 220 mil com cabine simples e R\$ 228 mil na versão leito – o veículo tem outros diferenciais.

O Cargo 2429 tem a nova caixa de 10 marchas e eixo simples, enquanto



seu concorrente vem com caixa ZF de seis velocidades e eixo duplo. “Temos um escalonamento de marchas mais homogêneo, caindo sempre no torque máximo do motor, o que proporciona menor consumo”, informa João Filho, da engenharia da Ford. A favor do Volkswagen, é importante lembrar que seu motor com tecnologia EGR dispensa o uso de Arela 32.

Completam a linha de caminhões Ford Cargo Torqshift os seguintes modelos: Cargo 1723 Torqshift, Cargo 1723 Kolektor Torqshift, Cargo 1729R

Torqshift, Cargo 1729T Torqshift e Cargo 1933T Torqshift com suspensão a ar. Eles são equipados com três modelos de transmissão Eaton, com relação de marchas e características desenvolvidas para cada veículo e tipo de aplicação.

Antonio Baltar, gerente geral de Marketing e Vendas da Ford Caminhões, acredita que com estes lançamentos a empresa tem condições de brigar “de igual para igual” com seus concorrentes. “Além disso, o efeito novidade será um fator de estímulo para as vendas”, diz.

O grande desafio das equipes de en-

to de automóvel



genharia da Ford, Eaton e Cummins, foram os ajustes de calibração e software do motor para melhor comunicação e sincronização com a transmissão automatizada.

De acordo com Amaury Rossi, diretor de Negócios da Eaton, “as transmissões que equipam os caminhões Ford Torqshift foram pensadas para o mercado brasileiro, levando em conta a severidade das aplicações, topografia, intensidade de engate, entre outros fatores. É a única transmissão para este segmento com relação total de marchas de 17:1,

que, em conjunto com os propulsores Cummins e a integração dos softwares, propicia resultados excelentes de performance e economia de combustível”.

Em 2015, a Ford aumentou sua participação no mercado de caminhões de 14,3% para 18%. Atualmente, tem uma rede de 120 distribuidores. A Konrad, concessionária da marca no Rio Grande do Sul, onde aconteceu o lançamento no Campo de Provas da Randon de Farroupilha, é líder de mercado em sua área de atuação com mais de 24% de participação, segundo dados de janeiro.

O Cargo 2429 é o destaque da nova linha. Conforto da cabine ganha reforço com a caixa desenvolvida em conjunto com a Cummins e Eaton. Display no painel indica a marcha em uso



A próxima carga na tela do celular

WhatsApp tem dois grupos de transportadores de contêineres que funcionam muito bem. Os motoristas trocam informações e compartilham oportunidades de frete

**Rafael Kondlatsch,
de Mafra (SC)**

Nos últimos anos, o uso de aplicativos para troca de mensagens, como WhatsApp e Viber, teve grande crescimento, favorecendo a comunicação de indivíduos em grupos. Por essa facilidade, cada vez mais profissionais têm aderido a essas plataformas para fazer propaganda dos seus serviços na expectativa de fechar negócios.

Em Santa Catarina, um grupo em especial tem conseguido esse objetivo através da cooperação entre caminhoneiros autônomos que transportam contêineres. Por meio do WhatsApp, eles trocam informações sobre cotações de frete e avisam os companheiros sobre cargas disponíveis.

A ideia foi de Clemir José Alves, 41 anos de idade e há 15 no transporte de contêineres. Ele conta que percebeu que muitos motoristas utilizavam o WhatsApp e que algumas transportadoras já faziam o contato por meio dele. “Isso acontecia comigo, mas observei que não existia um grupo específico para trabalho e resolvi criar o Fretes da Elite, com o contato de alguns amigos, para podermos trocar fretes.” Deu tão certo que hoje já existe o Fretes da Elite 2, também administrado por Clemir.

Para Edgard Mayer Horning, 38 anos e 20 de estrada, o grupo no WhatsApp

trouxe uma economia de R\$ 1.000 por mês: era o que ele gastava com o agenciamento de cargas. “Não precisei mais de agenciador porque todo dia o pessoal posta alguma coisa. Quem sabe de alguma carga que não vai carregar já joga no grupo porque alguém pode querer”, conta.

Clemir faz questão de frisar que o objetivo dos grupos é proporcionar a todos a melhor condição possível de trabalho. “Não tiramos frete de ninguém. Apenas transmitimos a informação ao grupo quando alguém que já está carregado fica sabendo de um frete.”

Clemir confia que não adi-

ciona pessoas que não conhece – os membros do grupo confiam uns nos outros. Para se manter no Fretes da Elite e Fretes da Elite 2 é preciso seguir algumas regras de comportamento. Por exemplo: evitar assuntos que não digam respeito às cargas e à rotina na estrada (acidentes, estado da rodovia, congestionamentos). “Eu via em outros grupos do Whats que muita gente só postava besteiras, correntes e pornografia. Aí fizemos as regras. No começo foi difícil controlar alguns, mas com algumas exclusões e chamadas de atenção o problema foi resolvido”, explica.





Os dois grupos somam atualmente 204 motoristas autônomos, alguns com mais de um veículo, o que, nas contas de Clemir, engloba uns 250 caminhões. Originalmente, a ideia era apenas para fretes de contêineres, mas, segundo ele, sempre que alguém toma conhecimento de algum frete de outra natureza acaba postando, para que os outros possam informar algum amigo.

A reportagem da *Carga Pesada* acompanhou a rotina dos dois grupos de frete de contêineres por alguns dias e atestou a quantidade de informações circulando. Há momentos em que as oportunidades de frete se acumulam. Questionamos se algum dos profissionais utiliza outros aplicativos de fretes, como o Truck Pad ou Quero Frete, e a resposta foi que eles têm pouca utilidade. Segundo Janderson Maçaneiro, 35 anos, 12 como caminhoneiro, esses aplicativos quase não oferecem carga para quem transporta contêineres.

“Eles não abrangem todo o tipo de transporte. O contêiner é carga regionalizada. Caminhões-tanques de inox que carregam químicos, pessoal do frigorífico, ambos autônomos, também são e é muito raro encontrar esse tipo de oferta

Edgard Mayer Horning consulta o WhatsApp: R\$ 1.000 de economia no agenciamento

de carga nesses aplicativos.” Outros caminhoneiros do grupo compartilharam da opinião de Janderson.

Celular não aposenta o PX

Embora as novas tecnologias tenham entrado de vez na rotina do caminhoneiro, o bom e velho PX continua a ser a principal ferramenta de comunicação entre os companheiros de estrada. De acordo com Edgard Horning, o aparelho ainda é muito usado, principalmente quando as viagens são feitas em comboio ou durante a direção. “O WhatsApp só dá para usar com o caminhão parado e onde pega sinal de

internet, já com o PX podemos conversar durante toda a viagem. Esse ainda vai ficar com a gente por muito tempo.”



MERCADO



DAF faz a entrega

A solenidade foi realizada na fábrica, em Ponta Grossa (PR). O primeiro cliente da marca diz que rodou 400 mil quilômetros em dois anos sem problemas de manutenção

Desde que adquiriu o primeiro caminhão DAF vendido no Brasil, um extrapassado XF105 6x4, em 2014, que já rodou mais de 400 mil quilômetros, a Transportes Begnini, de Carambeí (PR), não teve nenhum problema de manutenção. Devido a esse resultado, e para manter a condição de pioneira, a empresa, cuja sede fica a apenas cinco quilômetros da fábrica da DAF, em Ponta Grossa, acaba de adquirir cinco unidades do modelo CF85 4x2, recém-lançado no Brasil.

A Transprimo e a Costa Teixeira são outras duas importantes transportadoras da região dos Campos Gerais que também aderiram à marca DAF. No total, as três compraram 60 caminhões, cuja entrega simbólica foi feita em solenidade na fábrica de Ponta Grossa. A DAF já estava com 3,7% de participação de mercado em janeiro. A meta é fechar o ano com 5%.

“Ponta Grossa tem que ser a terra da DAF”, na visão de seu diretor comercial, Luis Gambim. “Para nós é muito importante estabelecer parcerias com os transportadores da região. Com este evento, estamos homenageando os clientes e também nossos colaboradores, que têm muito orgulho de produzir caminhões com este nível de qualidade”, explicou.

Na DAF prevalece uma visão de longo prazo, de acordo com o diretor: “Estamos investindo em novos produtos,

estão em teste protótipos que devemos lançar no ano que vem, como o canavieiro. Temos clientes que já rodaram mais de 500 mil quilômetros e já rodamos mais de 4 milhões de quilômetros testando caminhões no Brasil desde que chegamos ao País em 2013”.

Em breve a concessionária MacPonta, de Ponta Grossa, vai inaugurar uma revenda em Marialva, vizinha de Maringá, no Norte do Paraná. A rede já conta com 21 casas, pertencentes a 14 grupos. Este ano serão inauguradas outras revendas, em Itajaí (SC), Caxias do Sul (RS) e Sumaré (SP).

José Divalsir Gondaski, o Ferruge, diretor da MacPonta, diz que a aceitação dos caminhões DAF tem sido muito boa: “As transportadoras da região ajudam a fortalecer a marca”.

Transportadoras tradicionais da região de Maringá, como o G10 e a Hun-



Diretoria e funcionários participaram da entrega das chaves aos clientes na fábrica de Ponta Grossa

de 60 caminhões

garo, estão testando os caminhões DAF com bons resultados. “Também estamos apostando na aceitação dos novos modelos para o transporte de cana e madeira, já que temos grandes empresas desses ramos em nossa área de atuação, como a Klabin.”

BEGINI – Transportando ferro, aço, carga viva e contêiner, a Transportes Begnini tem 10 caminhões DAF na frota. “Fomos os primeiros a comprar o XF no Brasil e agora somos os primeiros a comprar o CF”, afirma Daniel Begnini.

“O caminhão realmente é muito bom”, prossegue. “Eu lhe daria uma nota 9,9. É confortável, seguro, não quebra e sai pronto para o trabalho.” Begnini diz que seus negócios vão bem, apesar da crise. “Para quem está preparado, crise é oportunidade. Quem é do ramo se sustenta e vai cruzando o atoleiro.”

TRANSPRIMO – Com uma frota de 170 caminhões, sendo 16 DAF, a Transprimo transporta açúcar, grãos e cargas industriais. Seu diretor Edinho Moro diz que já sabia da boa fama dos caminhões DAF na Europa, antes da fábrica ser instalada no Brasil. “Compramos dois e só tivemos resultado positivo”, explicou. Seus maiores elogios são para o sistema de freios dos caminhões: “Na nossa operação com rodotrens em descidas de serra, o freio da DAF se destaca das outras marcas e dá mais segurança para o motorista. O consumo de combustível é equivalente ao das marcas líderes”.

Sobre o mercado, Edinho diz que a redução drástica nos volumes de carga industrial foi em parte compensada pela carga agrícola: “Nossa esperança é a exportação de produtos agrícolas, é o que vai salvar nossa balança comercial”.

COSTA TEIXEIRA – Ex-funcionário da Klabin, Cláudio Costa Teixeira desde criança gostou de caminhões. Natural da cidade de Tibagi (PR), por exigência da mãe foi estudar engenharia florestal. Há 30 anos, saiu da indústria de celulose e montou a transportadora Costa Teixeira, realizando finalmente seu sonho.

Hoje a empresa tem 400 caminhões próprios e 300 agregados: “Começamos com bobina de papel e fomos crescendo. Hoje transportamos carga industrial, como embalagens da Tetra Pak”, explica Cláudio.

Quanto à DAF, ele acha que a montadora também vai crescer. “E nós temos que estar junto com eles. Compramos 20 caminhões, incluindo o XF com cabine Mega Space, a maior do mercado. O caminhão não dá manutenção, tem torque e o motorista gosta disso.”

O caminhão que “desiste” do motorista

Caminhão autônomo, já em testes fora do Brasil, levanta uma interessante questão: chegará o dia em que não vamos mais educar para o trânsito e transmitir noções de responsabilidade para os condutores?

Luciano Alves Pereira

Como quem quis lembrar alguns dos majestosos filmes de Hollywood da década de 50, como os de Cecil B. De Mille – entre os quais existe um com o sugestivo nome “O Maior Espetáculo da Terra” –, a Freightliner americana apresentou seu caminhão Inspiration. Foi em maio do ano passado, em Las Vegas. O fabricante de cargueiros, que faz parte do conglomerado Daimler AG alemão, escolheu a represa de Hoover para marcar o nascimento do seu caminhão autônomo. A base é o modelo Freightliner Cascadia Evolution. Já a barragem ficou na história como a maior obra do seu tempo, o período da Grande Depressão (1929) e virou símbolo de superação (veja o vídeo em <https://www.youtube.com/watch?v=CzrTelS3XAc>).

No Brasil, a notícia de um veículo que dispensa o comando permanente do

motorista chegou como coisa extravagante. Quem iria imaginar que as autoridades de trânsito sequer pensariam em admitir o ir e vir de um caminhão sem que o chofer estivesse com as duas mãos agarradas ao volante?

Ocorre que, em janeiro, o governo Obama resolveu apoiar a coisa, com uma manifestação pública do secretário (equivalente a ministro) dos Transportes, Antony Foxx. O ministro disse que “enfrentar o desafio de uma evolução do transporte mais limpo e moderno requer infraestrutura que consiga reduzir os congestionamentos sem exigir a construção de mais e mais pistas”. E acrescentou: “É imperativo que façamos melhor uso das vias de que dispomos e os veículos autônomos nos oferecem um jeito realístico de fazer isso”.

O governo americano investirá US\$ 10 bilhões em dez anos para “testar veículos automatizados e conectados”. No

final da fala é que Foxx abordou o principal: “Nós sentimos que a tecnologia da automação será capaz de avançar em conveniência, mobilidade e segurança, uma vez que os acidentes decorrem de erro dos motoristas”. Foi a desistência confessada. O conforto e a segurança das estradas empacaram. Então, o negócio é mexer nos veículos. Martin Zeilinger, engenheiro da Daimler Trucks AG, lembrou que vários dispositivos de segurança já estão incorporados aos caminhões que rodam por aí. Citou o ABS, o piloto automático e o ESC (controle eletrônico da estabilidade). Em nível acima, dois outros controles assistem ao condutor: o cruzeiro adaptativo e o gerenciamento integrado do trem de força, “enquanto o volanteiro retém a direção sob seu comando mas não o pleno acelerador nem os freios”.

O poder decisório do motorista vai sendo cortado até que, no quarto nível, o profissional se limita a contemplar o desfile dos dados da navegação. Essa bandeja de dispositivos cheios de chips “é intrusiva e invasiva”, diz o jornalista Eduardo Rocha, da Auto Press. E acrescenta: “Caso o motorista se coloque em risco de colisão, os sistemas entram em ação, sem se preocupar com melindres de quem esteja ao volante”. Como comentou, “o condutor passa a ter cuidado para que o carro não reprove o seu comportamento – com uma freada de advertência ou uma mudança no esterçamento do volante”. Em resumo: “Cria-se uma situação em que o motorista deve aceitar a condição de refém da tecnologia de segurança do fabricante...”

Cena real do caminhão “do futuro”: o motorista se distrai enquanto o caminhão segue o programado





A possibilidade da dita tecnologia se confirmar e chegar ao nosso dia a dia assusta o mundo do transporte, o qual constata não haver mais futuro em insistir na educação nem no esforço legal, dois esteios na prevenção de acidentes de trânsito. Assim, o profissional terá de ser destituído do comando a bordo, mantendo-se presente apenas como um copiloto.

Sobre cassar o direito de decidir como comandar o veículo, dois veteranos motoristas da Trans-Herculano (produtos perigosos), de Juiz de Fora (MG), se encontravam, em janeiro, sentados na privilegiada varanda do restaurante do Roberto Rezende (km 557 da Fernão Dias) e viam o jeito dos profissionais descenderem a serra de Itaguara. Chovia muito e parte importante do fluxo deixava despencar acima de 80 km/h, naquele declive comprido de curvas fechadas. O cálculo era no visual e a avaliação por dedução. Os que desciam não ligavam para os riscos, por imposição de uma eventual 'opacidade mental', como foi o apelido que rolou. Tal quadro já virou consenso entre os macroplanejadores do transporte rodoviário e os estão levando a agir pelo rebaixamento da capacida-

de de decisão da turma de raladores de boleia. A tecnologia da automação é a ferramenta. Coisa para o futuro, que já corre solta no fechadíssimo clube dos fabricantes de veículos.



Que tempos são estes?

A propósito do tema acima, que já havia sido tratado pelo repórter Luciano Alves Pereira no site da Carga Pesada, o engenheiro mecânico Luiz Roberto Imparato enviou o seguinte comentário ao nosso repórter:

Querido amigo, infelizmente perdemos a batalha de educar e treinar os motoristas para os veículos do futuro. A droga, a impunidade e a falta de escrúpulos de alguns empresários em não remunerar adequadamente seus motoristas contribuíram muito para essa derrota.

Mas um ponto importante em prol dessa tecnologia é que o custo fixo de um veículo cai assustadoramente se ele for utilizado 24 horas. Os tempos românticos de se dormir na boleia ficam cada

vez mais distantes na louca concorrência entre as empresas. O motorista tem que dormir e descansar, mas o caminhão não.

A indústria automobilística, desde o seu aparecimento, matou mais do que as duas grandes guerras e está cada vez mais evidente que o personagem atrás do volante é um dos grandes responsáveis por isso, independente do grau de tecnologia dos produtos que as montadoras fazem. Veículos autônomos nada mais são do que a forma que elas encontraram para se proteger de um movimento que vem crescendo, buscando responsabilizá-las como os fabricantes de cigarros foram e estão sendo pela morte de milhões de pessoas. Esses são os novos tempos!

Avepe é Mercedes

Nem existia fábrica ainda, e dois mineiros já estavam apalavrados para representar seus produtos, na cidade de Oliveira, 60 anos atrás.

A empresa pertence à mesma família e é Mercedes até hoje



Luciano Alves Pereira

Luminoso no topo da sede da Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo: 60 anos de história

O ano bissexto de 2016 tem, para nós, roadaholics (fominhas por assuntos de estradas), a destacada importância dos 60 anos do início da fabricação de caminhões, ônibus e motores diesel Mercedes-Benz no Brasil. O dia do aniversário é 28 de setembro. Mas o enraizamento local dos veículos da marca deveu muito a empenhados parceiros no campo, os concessionários, que atualmente são cerca de 200.

Quem foi quem nesse resultado soberbo que a Mercedes sempre apresentou nas terras brasileiras? Tive o privilégio de assistir a um debate sobre o tema, bastante tempo atrás. Assisti ao vivo, pouco depois do lançamento do 608D, em 1972. De um lado, Werner Jessen, então vice-presidente da MBB e seu principal executivo. Do outro, Antônio Costa Neto, já falecido, que era presidente da Assobens, a entidade dos concessionários da marca. Os argumentos giraram em torno da força de cada parte, que precisam, ambas, atuar de

forma sinérgica, como remadores num barco. Quem teria mais propulsão: a boa imagem da marca e a qualidade dos seus produtos ou os atendimentos oferecidos pelos concessionários? Foi inesquecível e... “empatante”.

OUSADIA – Fui levado a este mergulho ao passado porque o primeiro concessionário de rede MB acaba de completar 59 anos, no dia 11 de março. São só seis meses de diferença em relação à inauguração da fábrica. O privilégio cabe à Avepe – Almeida Veículos e Peças Ltda., localizada em Oliveira, no Centro-Oeste de Minas Gerais, a 150 quilômetros da capital, que tem filial na vizinha Lavras e percorreu uma trajetória tão rara quanto única.

A história da Avepe se conta assim. No governo do Getúlio Vargas, antes da magnífica Era JK, Dermeval Chagas de Almeida, por todos chamado de sr. Vavá, e seu pai Baptista de Almeida, tocavam uma próspera fábrica de produ-



tos alimentícios (balas Santa Rita), em Oliveira. Precisavam de caminhões para fazer a entrega de suas doçuras. Havia o Chevrolet, o Ford, o Dodge e o International, entre outros. Mas eles já haviam ouvido falar da marca alemã Mercedes-Benz, que tinha uma diferença: seus veículos eram movidos a diesel.

Para Marcelo Barros Almeida, atual diretor da Avepe, seu pai Dermeval e o avô Baptista foram “muito ousados” em optar pelos caminhões MB L-312, ainda importados. Não só os adquiriram para o serviço próprio, como perceberam

desde a 1ª hora



O comecinho da Avepe foi na Praça XV de Novembro, como mostra esta foto dos anos 1950, vendo-se dois L-312 à frente

a oportunidade de pleitear uma concessão à montadora, que se preparava para instalar fábrica em São Bernardo do Campo (SP). Isso só se efetivaria cinco anos depois. Mas a nomeação ficou decidida, e o problema que se colocou para os Almeida foi este: como tornar conhecidas aquelas 'criaturas trepidantes e barulhentas'?

Já se vendo integrados ao negócio



César, Dermeval (sr. Vavá) e Marcelo conduziram a Avepe por estes 60 anos, submetendo-se a uma sucessão bem conduzida. Ao último restou uma administração solitária



Anúncio do lendário L-312 emoldura a história da Avepe

rava a oferta”, lembra na revista o sr. Vavá.

Essa foi a época do reinado absoluto da linha 13, os L-1113/1313/2013, além do LS-1519 e do 608D. A propósito, se fosse para eleger um modelo que marcou os 60 anos da Mercedes no Brasil, a escolha recairia no L-1113, com motor OM-352, já com freios a ar puro e ainda trucado por terceiros.

Na década seguinte ocorreu o balançar desse apogeu, enquanto a concorrência se tornava

mais efetiva. Em 1988, dois filhos do sr. Vavá, Marcelo e César, vêm somar esforços na diretoria da casa (ele tinha ainda as filhas Valéria e Júnia). Os novatos percorreram todos os departamentos da concessionária, antes do falecimento do pai, em 2005, aos 86 anos.

Com quase 30 anos no comando da Avepe, Marcelo faz questão de tocar no ponto fraco de toda empresa familiar, qual seja a tão falada sucessão. No seu caso, ele acha que a estabilidade das trocas de comando se deve ao “poder moderador” de sua mãe, Maria Manoela Barros Almeida. Ao mesmo tempo demonstra preocupação para o ingresso da próxima geração da família no negócio.

OURO – No mais, Marcelo só tem a “bendizer essa parceria de seis décadas”. Para ele “foi de paixão essa relação” e apontou muita identidade de princípios

entre os Almeida e a Mercedes-Benz. Citou “a valorização dos funcionários e o zelo no trato das questões do pós-vendas”. A somatória dos variados itens levou a Avepe a conquistar a certificação Ouro no Programa StarClass da Mercedes, no início de 2010. “Na época, entre 160, digamos, disputantes, somente 50 obtiveram o grau Ouro”, acentua.

Sobre seus ombros – seu irmão César faleceu no ano passado – restou o peso da administração não só da Avepe, que tem 65 funcionários, a maioria com mais de 10 anos de casa, como da fábrica de produtos alimentícios, criada antes, além dos negócios envolvendo agropecuária e rede de postos de combustíveis.

Entre os principais clientes de ônibus, Marcelo cita a Viação Niterói, a Saritur e a Ávila. Ficam localizadas em alguns dos 33 municípios de sua área operacional, destacando-se as vizinhas Cláudio, Campo Belo, Itaguara, além da filial de Lavras. Quanto a caminhões, o diretor reafirma que os autônomos sempre predominaram na sua clientela. “Hoje, bem menos do que no tempo do meu pai.” Assim, ele destaca a entrega de 50 veículos ocorrida no ano passado ao Expresso Nepomuceno, sediado em Lavras. Foi um lote composto de modelos Atron e Atego.



Para Marcelo, desses 60 anos de relação com a Mercedes-Benz, destaca-se a identidade de princípios

MB, eles colocavam faixas nos carros de distribuição, fazendo publicidade da Avepe pelas esquinas da região, nas entregas das balas Santa Rita. Inicialmente se instalaram na praça principal, a XV de Novembro. Uma pequena oficina e uma loja de peças com poucos itens. O total de funcionários não passava de dez pessoas. Logo investiram numa nova sede, na Praça Pio XII, 144, em 8 mil m² de área útil, onde permanecem até hoje.

REINADO – Era o período de arrancada. Em depoimento ao Informativo As-sobens, em 1992, o sr. Vavá recordou as dificuldades da tração diesel. “Os compradores preferiam caminhões a gasolina. Sempre alegavam que, se o veículo a diesel desse algum problema, não seria fácil ter assistência técnica.”

Mas, segundo suas palavras, “passados cinco anos de instalação da MB no Brasil, o problema acabou”. Para ele, o período de ouro da marca foi a década de 1970. Houve explosiva dieselização do mercado, configurando “uma época em que a procura pelos produtos supe-

Araguaia, de Campinas, foi a melhor do ano

Concessionária da Mercedes-Benz recebeu a classificação Diamante no programa StarClass promovido pela montadora



A Araguaia, de Campinas, foi reconhecida pela Mercedes-Benz como a melhor concessionária da marca em 2015. Pertencente ao Grupo Pirasa, a revenda, localizada às margens da Rodovia Anhanguera, conquistou o troféu Diamante no Programa de Certificação StarClass.

Para obter esse reconhecimento, é necessário, entre outras coisas, ter a classificação Ouro em todos os segmentos (caminhões, ônibus ou vans) nos quais a concessionária atua – e a Araguaia atua nos três –, ter grande pontuação no ranking de vendas e pós-venda, além de participar de projetos de responsabilidade ambiental e de satisfação do cliente desenvolvidos pela montadora.

Fernanda Ferreira Guidotti, diretora do Grupo Pirasa, disse que a certificação StarClass “aponta para valores em que nós acreditamos: temos que vender lucro para

nossos clientes”. Fernanda dirige a concessionária com seu irmão Roberto, mas o pai e fundador Joaquim Mário Peres Ferreira, de 87 anos, ainda participa dos negócios. Roberto observa que a empresa tem funcionários com mais de 50 anos de casa – motivo de orgulho, segundo ele.

Só pela concessionária de Campinas passam em média 500 caminhões por mês. A empresa possui casas também em Piracicaba (a primeira, fundada em 1967) e em Limeira. As três atendem mais de 50 municípios e empregam 570 colaboradores.

“Claro que o frotista é importante para nós, mas é o caminhoneiro quem paga nosso salário”, diz Fernanda. “Aqui não existe problema difícil. Depois que entra aqui, o problema deixa de ser do cliente e passa a

ser nosso”, define.

O presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO da América Latina, Philipp Schiemer, que esteve presente à festa alemã promovida pela concessionária para comemorar a premiação, disse que a conquista da Araguaia de Campinas merece total reconhecimento: “O Grupo Pirasa sempre demonstrou compromisso com o programa StarClass, reconhecendo seu valor na busca da melhoria contínua”.

O vice-presidente de Vendas, Marketing e Pós-Venda de Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, Roberto Leoncini, afirmou que, em 10 anos de existência, o programa cumpriu muito bem seu objetivo, “de aprimorar cada vez mais o atendimento ao cliente”.

Dos 200 concessionários que compõem a rede, oito conquistaram a classificação Ouro todos os anos e também foram homenageados pela Mercedes-Benz. São eles: DVA – São José (SC), Linhares Diesel – Linhares (ES), Irmãos Davoli – Mogi Mirim (SP), Peres Diesel – São João da Boa Vista (SP), Pirasa – Piracicaba (SP), Prodoeste – Formiga (MG), Savana – São José dos Pinhais (PR) e Vitória Diesel – Cariacica (ES).



Da esquerda para a direita, Ari de Carvalho, diretor de vendas e marketing da Mercedes-Benz; Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas, Marketing e Pós-Venda de Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz; Roberto Ferreira e Fernanda Guidotti da Araguaia e o presidente da Mercedes-Benz do Brasil e CEO da América Latina, Philipp Schiemer

Vito é exibido na Feira do Empreendedor

Evento destinava-se ao público potencial do leve da Mercedes, constituído por micro, pequenas e médias empresas e empreendedores individuais

Guto Rocha

A Mercedes-Benz apresentou o furgão Vito, lançado no fim do ano passado, na 5ª Feira do Empreendedor, realizada de 20 a 23 de fevereiro, no Anhembi, em São Paulo. Os visitantes viram de perto a versão Vito 111 CDI, do veículo desenvolvido para transportadores e autônomos, e também para micro, pequenas e médias empresas e empreendedores.

A Mercedes-Benz foi a única montadora a participar da Feira e também levou seu outro comercial leve, o chassi Sprinter 311 CDI Street, implementado com uma carroceria especialmente produzida pela empresa TruckVan para o programa

“FoodTruck – A Batalha”, do canal GNT.

A agente de Marketing Produto Vans Brasil da Mercedes, Ana Paula Teixeira, diz que o lançamento do Vito foi a maneira que a marca encontrou para resgatar o espaço que a linha Sprinter perdeu por causa de características do mercado de transporte de cargas leves, principalmente as limitações arquitetônicas e de tráfego nos centros urbanos.

Ana Paula destacou que, devido a sua versatilidade e tamanho, o Vito atende a inúmeras atividades, como transporte de cargas fracionadas, floriculturas, lavanderias, cargas refrigeradas, buffets, pallets, oficinas, unidades móveis, showroom móvel, pet shops, delivery, eventos, profissionais liberais, ambulância etc.

Graças a suas medidas externas – 5,14 m de comprimento, 2,25 m de largura (incluindo retrovisores), 3,2 m de distância entre eixos e altura de 1,91 m – o veículo acessa lugares com



Ana Paula Teixeira: versatilidade é o grande diferencial

restrição de altura, largura ou comprimento, como estacionamentos de shopping centers, hospitais, hotéis, prédios e outros. Outra vantagem: o Vito pode ser conduzido por motoristas com carteira de habilitação da categoria B.

Mesmo compacto por fora, o furgão pode levar um volume de carga de 6 m³ e tem capacidade para transportar carga útil de 1.225 kg. Sua altura interna é de 1,39 m e o comprimento da área de carga chega a 2,83 m.

A linha Vito tem as versões van de passageiros VitoTourer 119 Confort (com capacidade para nove pessoas – motorista mais passageiros) e VitoTourer 119 Luxo (oito pessoas).

O Vito 111 CDI é vendido por R\$ 104.990,00, sem ar-condicionado. A versão com esse opcional tem acréscimo de R\$ 5 mil, saindo por R\$ 109.990,00. Já nas versões van de passageiros, o preço é de R\$ 129.990,00 para o modelo Confort e R\$ 139.990,00 para a Luxo.

Além do consórcio, os transportadores podem utilizar o financiamento para adquirir o Vito, com uma entrada de 30% do valor total, e parcelar o restante em 24, 36 ou 42 meses, por meio de CDC, que em fevereiro está com juros de 1,49%.



Grandes empresas terão refinanciamento

Quem usou Finame normal tem até 15 de dezembro para entrar com pedido; no caso do leasing, o prazo termina dia 30 de novembro

Nelson Bortolin

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) autorizou o refinanciamento de caminhões adquiridos por empresas de transporte com faturamento acima de R\$ 2,4 milhões/ano, por meio do BNDES Finame e BNDES Finame Leasing. A medida vale para veículos comprados até 31 de dezembro de 2015 e o prazo para apresentação dos pedidos vai até 30 de novembro, no caso do Finame Leasing, e 15 de dezembro, no caso do Finame.

As empresas que tiverem 24 ou mais prestações a vencer poderão refinanciar seis, 12 ou 24 – a opção é delas. As que tiverem de 12 a 23 parcelas a vencer, poderão refinanciar seis ou 12. E as com menos de 12 (e pelo menos seis) podem refinanciar seis.

Segundo o BNDES, a soma das parcelas que forem refinanciadas se transforma em um subcrédito que é transferido para o fim do contrato e pode ser financiado com juros de mercado em 12 ou 24 parcelas. Durante o período em que seriam pagas as parcelas renegociadas, os juros incidentes sobre o saldo devedor do contrato original serão cobrados mensalmente.

“A circular chega num momento oportuno. No ano passado, 200 empresas entraram com pedido de recuperação judicial em Mato Grosso”, informa o



diretor-executivo da Associação dos Transportadores de Mato Grosso (ATC), Miguel Mendes. Segundo ele, o BNDES tomou a medida depois de uma solicitação do Fórum Permanente do Transporte Rodoviário de Carga.

Mendes acredita que os bancos de varejo poderão se negar a fazer o refinanciamento – que não é obrigatório –, da mesma forma que ocorreu com autônomos e microempresas. “A maioria dos bancos privados vai colocar empecilhos. Mas, como fizeram muitos caminhonei-

ros e microempresários, as empresas podem ir à Justiça com ações de obrigação de fazer para garantir o benefício”, declara.

Para Mendes, no meio da grande crise econômica pela qual o País está passando, “o banco não pode virar as costas para seu cliente. O histórico dos transportadores é de bons pagadores. As empresas estão precisando desta carência para se organizar, melhorar seus fluxos de caixa, de modo que possam voltar a crescer e renovar a frota”.



Janir Bottega, do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas de Francisco Beltrão (Sindicat/Sudoeste do Paraná); Miguel Mendes, da ATC; Luciano Coutinho, presidente do BNDES; Roberto Carsalade Queiroga, da Associação das Empresas Cerealistas do Brasil (Acebra); e Rone Evaldo Barbosa, do Ministério dos Transportes, após reunião em que foi discutido o refinanciamento

Volvo liderou venda de pesados em 2015

Cresceu a venda de consórcios e o banco da montadora lançou leasing operacional e seguro para carga para enfrentar estes tempos difíceis

Nelson Bortolin e Dilene Antonucci

Mesmo com uma sensível queda nas vendas, a Volvo se manteve na liderança nos pesados em 2015, com uma participação de 29,6% do mercado. O FH 460 foi o modelo mais vendido no Brasil. Entre os semipesados, com o modelo VM, a Volvo ficou com 12,3%, resultado muito semelhante aos 12,6% de 2014.

“O ano de 2015 foi difícil e 2016 será ainda mais desafiador”, afirmou Carlos Morassutti, presidente do Grupo Volvo América Latina em encontro com a imprensa. “Mas estamos debaixo de um guarda-chuva muito forte, que é o Grupo Volvo, cuja operação global teve bom resultado. Nosso compromisso com o Brasil é de longo prazo e vamos continuar investindo. O País sempre superou suas dificuldades.”

Previsão apresentada no encontro, no entanto, mostrou que o fundo do poço para o mercado de caminhões pesados e semipesados ainda não chegou. O segmento pode ter uma retração de até 15% em 2016, segundo avaliação feita pelo diretor da montadora, Bernardo Fedalto. Será o segundo ano de queda, depois da drástica queda de 2015, quando foram

vendidos apenas 6.722 caminhões, pouco mais de um terço dos 18.832 de 2014.

Os diretores da Volvo avaliaram que, apesar da grave crise econômica, a marca acertou ao apostar no mercado brasileiro. Nos últimos anos, a montadora investiu cerca de US\$ 800 milhões na planta de Curitiba. “Independentemente da situação do mercado, tivemos um desempenho consistente e mantivemos a liderança no segmento de pesados”, analisou Fedalto.

A situação atual da economia brasileira, segundo ele, não muda o planejamento de longo prazo da montadora. Mas o presidente do grupo, Carlos Morassutti, disse que, por ora, está descartado o projeto da montadora sueca de trazer outra marca para o País. O Grupo Volvo vende as marcas Volvo, Renault, Mack e UD.

CRÉDITO – O Banco Volvo terminou 2015 com um volume de R\$ 1,1 bilhão em vendas do Consórcio Nacional Volvo, um crescimento de 35% em relação a 2014, impulsionado principalmente pela redução do crédito via Finame. “Além disso, como os bancos de varejo tiraram o pé do nosso ramo, ganhamos



O diretor Bernardo Fedalto: apesar das dificuldades da economia, o desempenho de 2016 foi “consistente”



O sucesso das caixas de câmbio eletrônicas I-Shift: foram produzidas 50 mil em menos de seis anos no Brasil

PIONEIROS – A Volvo está comemorando a marca de 50 mil caixas de câmbio eletrônicas I-Shift produzidas no Brasil, operação iniciada em novembro de 2011. Redução no consumo de combustível de até 5%, maior durabilidade da embreagem, menor desgaste de pneus, conforto e segurança para o motorista são os fatores que explicam o sucesso desses equipamentos.

Inteligente, a caixa I-Shift faz a seleção de marchas de acordo com a topografia da rodovia, com a carga e com a demanda da aplicação, sempre buscando o melhor consumo de combustível. Por isso, já está presente em quase todos os caminhões da linha F e nos ônibus rodoviários pesados produzidos na fábrica de Curitiba.

“Em um mercado cada vez mais competitivo, em que o preço do diesel tem um peso grande na planilha do transportador, a redução do consumo é extremamente importante para aumentar a rentabilidade da operação”, ressalta Bernardo Fedalto, diretor de caminhões Volvo no Brasil. “A I-Shift é uma verdadeira revolução nos transportes comerciais que foi liderada pela Volvo.”



Carlos Morassutti, presidente da Volvo na América Latina: compromisso com o Brasil é de longo prazo

participação”, afirma Ruy Meirelles, presidente da Volvo Financial Services, que foi responsável pelo financiamento de 50% das vendas de caminhões, ônibus e equipamentos de construção da marca em 2015.

Seguindo os passos da MAN e da Scania, o Banco Volvo também está oferecen-

do o leasing operacional de três anos – um arrendamento que permite ao cliente adquirir o bem pelo valor de mercado ao final do contrato. Outras novidades são o seguro de carga, financiamento de peças e do valor da entrada nas mesmas condições do Finame, além de linhas de crédito para veículos usados.

NO SUPERMERCADO

Por que o português, cada vez que compra leite no supermercado, abre a caixa na hora, antes mesmo de fazer o pagamento? Porque na caixa está escrito: "Abra aqui".

NA ESCOLA

– Luizinho, rápido, quanto é oito vezes oito?
– É... 39!
– Você tem certeza?
– Certeza eu não tenho, mas a senhora está com pressa, professora.

EM CASA

O marido acorda na cama, de pijama, apenas com uma vaga lembrança de que havia chegado totalmente bêbado em casa na noite anterior. Mesmo assim, a esposa sorridente lhe trouxe o café na cama. Surpreso e encabulado, ele pergunta:
– O que eu fiz para merecer este prêmio?
E a esposa:
– Ontem à noite, quando você chegou quase desmaiado e eu comecei a tirar sua calça para colocar o pijama, você disse, sem me reconhecer: "Calma, moça, eu sou casado".

PARA-CHOQUES

De cada 10 pessoas, 6 sabem contar e 5 não sabem.

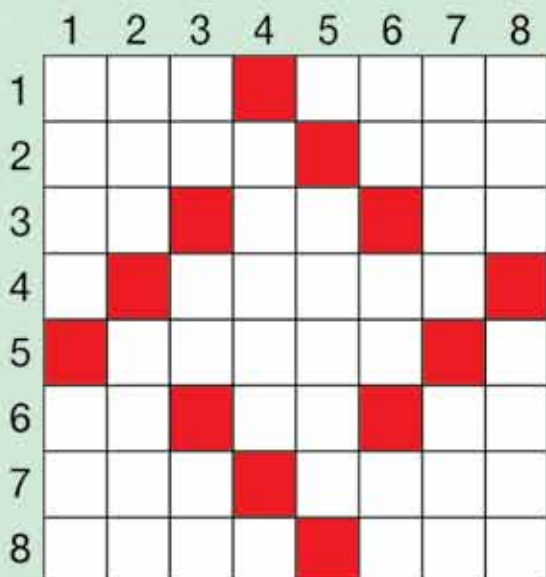
Quem ri por último é o que pensa mais devagar.



CRUZADAS

Horizontais: 1 – Adora – Precisa ser feita quando se vai viajar; 2 – Rio onde o bebê Moisés foi abandonado (Bíblia) – A região mais fria do Brasil; 3 – “O” em castelhano – Observei – Para o; 4 – Resultado do crescimento anormal de células no organismo; 5 – Alta temperatura; 6 – Instrumento para cavar – Terminação dos alcoóis – Aqui; 7 – Filtro do sangue – Garantia de aluguel de imóveis; 8 – Doença respiratória – Cada parte da corrente.

Verticais: 1 – Enfeita o dedo – Contração de para; 2 – Dez vezes cem – Onde os navios atracam no porto; 3 – Sigla de Alagoas – Está bem! – Dois mil romanos; 4 – Célula de reprodução da mulher; 5 – Autódromo onde morreu Ayrton Senna; 6 – A carta mais alta do baralho – Ou, em inglês – Forma de dispor os cilindros num motor; 7 – Claridade natural à noite – É usada na argamassa nas construções; 8 – O que se diz ao atender o telefone – Tem buracos, mas deixa passar apenas líquidos.



Revista Carga Pesada na estrada digital

Agora teremos 12 edições anuais: além das seis impressas, teremos mais seis edições digitais com conteúdo exclusivo e interativo, enviadas a mais de 60 mil leitores cadastrados.



Além da presença nas principais redes sociais, criamos um aplicativo para celulares e tablets com atualização constante. O leitor poderá baixar nosso aplicativo na Google Play e na AppStore e ter as últimas notícias das estradas na palma da mão.



Carga Pesada 21 anos
www.cargapesada.com.br

O melhor conteúdo na palma da mão.



QUILOMETRAGEM MÁXIMA

O CAMINHO PARA A ECONOMIA NÃO TEM FIM

NOVOS! KMax™

Pneus para o serviço regional e regional severo com até 15% mais KM*

- » O MÁXIMO em quilometragem com IntelliMax Technology
- » O MÁXIMO em durabilidade com 7 anos de garantia
- » O MÁXIMO em inovação com chip RFID integrado de fábrica**

goodyear.com.br



(opcional)

* % de quilometragem e atribuições máximas comparando-se com seus antecessores, G658, G667 e G658 em serviço regional severo.

** Opcional.



KMax Extreme™

KMax D™ Traction

KMax S™

Pedestre, use sua faixa.

GOODYEAR