ESTRADA na BOLÉIA®

"10 anos com você"

//Fevereiro 2014 - nº 116 - R$ 8,00

NB NaBoléia

Diesel S-10

Ar + limpo e veículos + eficientes

Procuram-se por profissionais capacitados

42 radares móveis voltaram para as rodovias paulistas

Cresce o custo do transporte rodoviário

Exemplar para distribuição, não pode ser vendido.

AUTOMEC

IV Feira Internacional Especializada em Peças, Equipamentos e Serviços para Veículos Pesados e Comerciais.

01 A 05 DE ABRIL 2014

PAVILHÃO DE EXPOSIÇÕES ANHEMBI · SÃO PAULO

FAÇA REVISÕES EM SEU VEÍCULO REGULARMENTE

SUA PRESENÇA É TÃO FORTE QUANTO AS GRANDES MARCAS

A Automec Pesados & Comerciais é a melhor plataforma para encontrar parceiros de negócios e manter-se informado sobre as novidades, lançamentos e tendências para os próximos anos. Amplie seu networking no principal encontro do setor e garanta já sua credencial.

NOVIDADES PARA 2014

OFICINA MODELO AUTOMEC

Conheça na prática o funcionamento dos equipamentos mais modernos para uma oficina.

FORUM AUTOMEC

Discuta sobre as oportunidades, desafios e soluções para todo o setor de autopeças e reposição. Participe!

Faça seu credenciamento no site. É rápido, fácil e gratuito.
Acesse:www.automecpesados.com.br

Patrocínio Prata: Mercedes-Benz

Apoio: SINDIPEÇAS

Co-Apoio: SP Sindirepa, sincopeças, ANDAP, SICAP

Participe:

Organização e Promoção: Reed Exhibitions Alcantara Machado

Editorial

Carta ao Leitor

Melhorias urgentes

Fevereiro, mês de folia, festas e alegria. Pessoas mascaradas saem pelas ruas e clubes atrás de diversão. São dias de estripulias, e quando tudo termina, todos voltam ao seu mundo "real". Mas e as máscaras? Elas fazem parte do cotidiano dessas pessoas ou essas máscaras caem? Pelas pessoas comuns, não cabe a nós julgarmos, mas pelos nossos Governantes... Basta ler a edição desse mês da Estrada na Boléia que você mesmo irá tirar sua conclusão. A fábrica das multas continua e a cada dia aumenta mais. O que dizer sobre essa volta dos radares móveis?! Dinheiro para os cofres públicos e nenhum incentivo ou melhorias na educação para o trânsito.

A palavra da vez continua sendo sustentabilidade! Não há dúvidas que a exigência desse diesel menos poluente é uma maneira de colaborar com a natureza, porém, onde estão as outras melhorias e colaborações?

O que dizer da falta de preparo dos motoristas? O mercado continua em busca por profissionais qualificados, mas será que faltam capacitados por desinteresse desses profissionais ou por desinteresse público?

Enfim, mais um mês se passa do ano novo e os velhos problemas continuam...

Boa leitura!

Visite nosso portal pelo Qr Code em seu Smartphone

/editoranaboleia

/editoranaboleia

@naboleia

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

Diretor/Editor
Emerson Castro
naboleia@naboleia.com.br

Jornalista Responsável
Madalena Almeida
MTB 20.572

Redação
Bruna Scavacini
redacao@naboleia.com.br

Web
Raquel Correia
web@naboleia.com.br

Design
Amanda Recke
suporte@naboleia.com.br

Marketing
Franciele Souza
contato@naboleia.com.br

Publicidade
Marcelo Conversano
mkt@naboleia.com.br

Colaboraram nesta edição

Pércio Schneider
pneus@greco.com.br

Vitor Marques
vitor@vics.com.br

Eloir Pramio
fabet@fabet.com.br

Assinaturas, circulação
e publicidade

(11) 5034-8222

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

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

DISTRIBUIÇÃO DIRIGIDA
Circulação
Fevereiro 2014

116ª EDIÇÃO
Ano X

Sumário

06

Diesel S-10
Ar mais limpo e veículos mais eficientes

A introdução do diesel S-10 é um avanço na busca pela eficiência energética no Brasil

08

Um giro pelo setor

Fique atento as novidades importantes para o setor de transporte modal rodoviário. Confira!

10

42 radares móveis voltaram às rodovias paulistas no verão

Retorno dos radares móveis e mais multas para os motoristas

12

Artigo - Pneus na pista?

18

Procuram-se por motoristas profissionais

Estimativa da Confederação Nacional de Transportes aponta que faltam 40 mil caminhoneiros no País

20

Artigo - Seguro protege o futuro, quando dá errado e também quando dá certo

26

Radar - Conheça algumas comidas “estranhas”

Você que tem como prato preferido o arroz, feijão e bife (bem passado), prepare-se psicologicamente antes de continuar lendo essa matéria . E se a comida mais estranha que você já comeu foi sushi, também.

Custo do transporte rodoviário cresceu 7,6% em 2013

Estudo da NTC&Logística aponta que o aumento foi maior para viagens longas, com variação de 8,3%

Morguefile.com

Por Bruna Scavacini

O custo médio do transporte rodoviário de cargas fechou 2013 com elevação maior que a inflação. Segundo estudo da **Associação Nacional dos Transportadores de Carga e Logística (NTC&Logística)**, a alta para a carga completa foi de 7,67%, e para a carga fracionada foi de 7,85%. O Índice Nacional da Variação de Custos do Transporte Rodoviário de Carga Lotação (INCTL) e o de Cargas Fracionadas (INTCF) medem a evolução de todos os custos da carga, incluindo transferência, administração, gerenciamento de riscos e custo valor.

Conforme o diretor técnico da entidade, Neuto Reis, a alta ocorreu porque insumos importantes para o setor também tiveram crescimentos significativos de preço: o diesel aumentou 15% (passando de R$ 2,152 para R$ 2,475 por litro), os salários 10,22% e os pneus 12,7%. "A partir deste mês ou no próximo é possível que isso tenha de ser repassado, já que a elevação vem somada a uma defasagem crônica no valor do frete", explica ele.

Além disso, o óleo diesel S-50/S-10, cujo preço vem sendo acompanhado desde março/12, foi comercializado em dezembro de 2013 a R$ 2,579 por litro, com aumento de 17,2%, se comparado ao mesmo período do ano anterior. O Arla 32, aditivo utilizado para reduzir as emissões de poluentes, foi negociado a R$ 3,89 o litro, uma variação acumulada de 5,12% nos 12 meses.

Variação Média

Os índices aferem a evolução de todos os gastos do transporte de carga, incluindo transferência, coleta e distribuição (nas operações de cargas fracionadas), custos administrativos e também de terminais.

Outro custo que obteve destaque foi a mão de obra, cujo dissídio em 2013 foi, em geral, superior à inflação do período. Em São Paulo, o índice de reajuste foi de 10,0%.

Outros insumos tiveram variação aproximada, nos 12 meses de:

- **Veículo – 0,55%;**
- **Pneu 1000/20R – 3,78%;**
- **Reforma de pneus – 8,13%;**
- **Óleo lubrificante – 3,04%;**
- **Lavagem – 1,23%;**
- **Implementos (Baú duralumínio) – 2,51%;**
- **Seguro – 4,61%;**
- **Salário DAT – 9,13%;**
- **Despesas administrativas e de terminais (exceto salários) – 5,63%.**

Roubo de cargas é um dos motivos para esse aumento

As histórias de violência e prejuízo se multiplicam na vida dos motoristas de caminhão do País. Em 2013, o número de casos de roubos de cargas bateu recorde. A maioria acontece nas áreas urbanas.

A pesquisa que acaba de ser concluída pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística mostra a evolução do roubo de cargas pelo Brasil. No ano passado, os números atingiram a maior marca dos últimos 15 anos. Foram 14,4 mil casos.

São Paulo ficou com mais da metade dos roubos. O Rio de Janeiro registrou um quarto. E 30% dos roubos acontecem nas estradas. Entre o Sul e o Norte do Brasil, a BR-101 e a BR-116 foram as mais perigosas. Seguidas do trecho entre Minas e Brasília da BR-50 e a rodovia Belém-Brasília.

As cargas de alimentos, cigarros, eletro-eletrônicos, remédios e combustíveis são as mais visadas. O momento mais perigoso para os caminhoneiros é quando eles param para carregar ou fazer entregas. Segundo o levantamento, 70% dos roubos acontecem nas áreas urbanas, ao redor dos grandes centros comerciais.

DIESEL S-10 AR MAIS LIMPO E VEÍCULOS MAIS EFICIENTES

Morguefile.com

Por Madalena Almeida

A introdução do diesel S-10 é um avanço na busca pela eficiência energética no Brasil. Além dos benefícios para o meio ambiente, o novo combustível também traz vantagens para o motorista, melhorando o desempenho do veículo

Desde 1º de janeiro, os postos de abastecimento, em todo território brasileiro, passaram a comercializar o diesel S-10, um combustível menos poluente, que apresenta dez partículas de enxofre por milhão, reduzindo a emissão de NOx (dióxido de azoto ou dióxido de nitrogênio), SOx (dióxido de enxofre) e outros materiais particulados quando da sua queima. A medida foi anunciada pela Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) em dezembro do ano passado e afeta os caminhões, ônibus e alguns veículos que também utilizam o combustível.

A justificativa da ANP para introdução do novo produto é a contribuição ao meio ambiente. O diesel S-10 é um combustível de última geração, já largamente consumido na Europa. Segundo estimativas de especialistas, quando usado em veículos novos, há uma redução de 10% a 15% na emissão de material particulado.

A introdução do S-10 pelo Governo vai ao encontro da implementação da fase P7 do Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), estabelecido pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), que visa reduzir as emissões veiculares.

Conforme a resolução da ANP, o diesel S-50 e o diesel S-1800 deixaram de ser comercializados no mercado brasileiro no início deste ano. Entretanto, distribuidores e revendedores varejistas terão prazo de 60 e 90 dias, respectivamente, para escoar seus estoques de diesel S-1800, que foram adquiridos até 31 de dezembro de 2013.

Na verdade, a introdução do diesel com menor teor de enxofre no mercado brasileiro está sendo feita pela ANP gradualmente. Em 2006, o S-500 passou a ser comercializado em 237 municípios. Em 2009, houve a migração do óleo diesel S-1800 para o S-500 e a entrada do diesel de baixo teor de enxofre (o diesel S-50).

Opinião dos usuários

Para os postos varejistas, o S-10 pode gerar novas oportunidades de negócios. “Mudanças sempre causam incertezas, mas o processo de adaptação tem sido tranquilo, pois, desde o ano passado, já estávamos recebendo o novo combustível”, revela Otávio Souza, revendedor na capital paulista.

Segundo ele, uma preocupação é em relação ao manuseio. Para isso, ele vem treinando constantemente seus funcionários.

“O maior cuidado é quando o produto chega ao posto, pois o colaborador precisa estar atento para descarregar o combustível no tanque correto. Além disso, o frentista também precisa se lembrar sempre de perguntar ao caminhoneiro qual o combustível desejado, já que os veículos novos só podem ser abastecidos com o S-10”, explica Souza.

Os caminhoneiros também estão vendo com bons olhos a entrada no novo produto. Entretanto, a maior preocupação é em relação ao aumento de despesas. “O S-10 tem um preço diferenciado. O nosso receio é que o Governo anuncie outros aumentos, o que impactará os custos do transportador e do caminhoneiro, que já não são baixos”, comenta José Marcelo Oliveira, dono de transportadora.

Por outro lado, ele considera importante a adoção de combustíveis menos poluentes no Brasil. “Além dos benefícios para o meio ambiente, o S-10 também melhora o desempenho dos motores, reduzindo a emissão de fumaça e aumentando a vida útil do lubrificante”, frisa.

Na verdade, o diesel S-10 é um grande avanço na matriz energética brasileira. Até alguns anos atrás, o diesel brasileiro era um dos mais poluentes do mundo.

“A categoria apoia esse tipo de medida. Mas é preciso também fornecer informações para os caminhoneiros. Sempre que são lançadas novas tecnologias, temos muitas dúvidas. E cada um diz uma coisa. Campanhas informativas são fundamentais para que possamos cumprir às determinações e também aproveitarmos os benefícios desse novo combustível”, opina Célio dos Santos, caminhoneiro há dez anos.

Portanto, motorista, procure abastecer em postos que sejam de sua confiança, fique de olho no combustível e cuide de seu caminhão, promovendo a limpeza necessária do tanque e do sistema de injeção, a fim de garantir todos os benefícios que o diesel S-10 promete proporcionar ao seu veículo.

Benefícios para o meio ambiente

Com um processo de refino diferente, o diesel S-10 traz benefícios ao meio ambiente. O novo combustível tem maior teor de cetano, que melhora a qualidade de ignição, especialmente no que diz respeito à partida a frio e ao desempenho do veículo. Para se ter ideia, enquanto o diesel S-500/1800 tem cetano de 42, o diesel S-50 apresenta 46 e o S-10 tem cetano de 48.

O novo diesel traz também benefícios relacionados à proteção do motor, pelo fato de ser mais solvente que o diesel comum (S-500/1800). Na prática, isso significa que possui mais hidrogênio, ou seja, é mais capaz de limpar uma superfície que o óleo diesel tradicional.

Diferenças na cor

Muitos motoristas têm dúvidas em como identificar a qualidade do novo combustível. Nesse aspecto, é importante esclarecer que a cor do S-10 é a mesma do S-50, ou seja, incolor a levemente amarelado.

Já o S-500 é vermelho e o S-1800 amarelo escuro a laranja com traços de marrom. Mas para saber se é S-10 ou S-50 é preciso verificar a indicação da bomba.

Conforme da resolução ANP, todos os revendedores varejistas que comercializam óleo diesel devem afixar em cada bomba abastecedora de diesel um adesivo plástico colorido, com um alerta aos proprietários de veículos novos em relação à fase P7 do Proconve.

Precauções

Para abastecer, os motoristas devem ter algumas precauções. No caso de veículos novos que já começaram a utilizar o novo combustível é importante parar em postos com filtros adequados, que filtrem o diesel no ato do abastecimento. Além disso, o motorista deve também manter o tanque cheio quando for ficar estacionado por períodos maiores e não deixar o veículo parado com combustível no tanque por mais de 15 dias.

Já para os veículos que vinham sendo abastecidos com diesel S-500/S-1800, o motorista deve fazer obrigatoriamente uma lavagem do tanque, trocar os filtros e proceder a limpeza do sistema de combustível. Caso contrário, por ser mais solvente, o diesel S-10 poderá dissolver as sujidades presentes no tanque, que serão transportadas para o sistema de combustível, entupindo assim filtros, mangueiras e bicos.

Quem pode usar

Todos os veículos, antigos ou novos, a diesel podem rodar com o S-10. Entretanto, aqueles com o novo motor Euro 5 (Proconve 7) deverão abastecer somente com S-10. Na verdade, os ganhos de eficiência e os benefícios ambientais somente são obtidos quando o S-10 é utilizado nos motores novos.

Caso o motorista abasteça um caminhão novo com o diesel tradicional, poderá ter problemas com o veículo. Além de aumento de emissões, o erro causará entupimento do catalisador e do filtro, carbonização do motor, formação de depósito, aumento de consumo, redução da vida útil do veículo, entre outros transtornos.

O que é o Arla-32?

Os novos caminhões, além de serem abastecidos com o S-10, terão também de utilizar o Arla-32 – Agente redutor líquido de óxidos de nitrogênio (NOx) automotivo que atua nos catalisadores dos veículos.

Ele é exigido nos veículos que utilizam o Sistema de Redução Catalítica Seletiva (SCR, na sigla em inglês), basicamente caminhões e ônibus. Se esses veículos não usarem o Arla-32, haverá elevação nas emissões de NOx, e o sistema de monitoramento do motor irá reduzir gradualmente a sua potência.

O Arla-32 não deve ser misturado ao diesel. Precisa ser colocado em tanque próprio, separado ao do diesel. Ou seja, todos os veículos deverão ter um tanque para o Arla. O produto também faz parte das determinações do Proconve 7.

Um giro pelo setor

1

Fotos: divulgação

Governador de SP sanciona lei contra o roubo de cargas

O governador de São Paulo, Geraldo Alckmin, sancionou, no último dia 17 de janeiro, na sede das entidades que representam as empresas de transporte rodoviário de cargas no Estado, o PL 885/2009, que estabelece punições para empresas que forem flagradas com produtos roubados em seus estoques, atacando a receptação de cargas diretamente. Medida paulista pode inspirar outros Estados a também coibirem o crime de receptação de cargas roubadas, por meio da punição fiscal a estabelecimentos que forem flagrados com mercadoria fruto de crime. Na prática, o PL estabelece que a empresa que tiver em seus estoques algum item que seja carga roubada estará sujeita a sanções do Estado.

2 Mais de 400 obras rodoviárias não foram concluídas

Passados quase seis anos do início dos contratos do segundo lote de concessão de rodovias do Governo Federal, 402 obras de melhorias, que já deveriam estar prontas, não estão concluídas. Com isso, o motorista que cruza essas estradas encontra trechos sem duplicação, traçados que necessitam de correção e falta de trevos e passarelas. Nas oito rodovias desse lote de concessão, houve aumento de acidentes nos últimos anos. Na BR-116, trecho que liga Curitiba à divisa entre Santa Catarina e Rio Grande do Sul, foram 1.860 ocorrências em 2009 e 2.863 em 2012.

3 Novo Ford Mustang 2015 ganha a primeira miniatura oficial

O novo Ford Mustang 2015 começa a ser vendido dentro de alguns meses no mercado norte-americano, mas os fãs já podem ter o privilégio de serem os primeiros a possuir o modelo em versão miniatura. A primeira reprodução oficial do veículo, produzida pela Revell, foi distribuída como brinde às crianças no estande da Ford no Salão de Detroit. O kit vem com peças separadas para encaixe - base, rodas, interior, direção e carroceria - e faz parte da comemoração de 50 anos do Mustang. O novo Mustang 2015 é a versão mais avançada do esportivo.

4 Mercedes-Benz é líder nas vendas de veículos comerciais no Brasil em 2013

Mais de 60 mil veículos entre caminhões, chassis de ônibus e comerciais leves da marca da estrela de três pontas foram vendidos no mercado brasileiro no ano passado. A Mercedes-Benz foi a marca que teve o maior número de caminhões vendidos no Brasil, no último mês de dezembro, alcançando 3.581 unidades (segmento acima de 6 toneladas). Com isso, conquistou 25,6% de participação de mercado, repetindo o desempenho comercial do mês de novembro. Ao longo de 2013, foram emplacados 36.826 caminhões Mercedes-Benz no País, volume 9% maior em relação ao ano anterior.

5 Leilões realizados no setor de transportes em 2013 garantem R$ 38 bi em investimentos

Um levantamento feito pela Secretaria de Acompanhamento Econômico (Seae) do Ministério da Fazenda sobre as concessões federais licitadas em 2013 aponta que, para o setor de transportes, já estão comprometidos R$ 38,1 bilhões em investimentos. O montante deverá ser aplicado pelas empresas vencedoras em melhorias estruturais nas áreas administradas. Em 2013, foram cinco leilões de rodovias. As propostas feitas pelas empresas vencedoras garantiram tarifas de 42,3% a 61,1% mais baratas do que as inicialmente propostas pelo Governo Federal.

6 Motorista embriagado que causar morte poderá perder o veículo

O Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, mais conhecido como Seguro Dpvat ou "seguro obrigatório", que indeniza vítimas de acidentes de trânsito, está sendo agilizado pelos mutirões de conciliação. Eles são feitos em todo o País pela Seguradora Líder, que administra o Dpvat. Como resultado, o número de indenizações pago em casos de morte, invalidez permanente e reembolso de despesas médicas e hospitalares aumentou 25%, de janeiro a setembro de 2013, em relação ao mesmo período de 2012.

7 Vendas de implementos rodoviários cresceram 11% em 2013

Assim como no setor de caminhões, a venda de implementos "veio a reboque" e registrou aumento no ano passado. De janeiro a dezembro de 2013, este mercado cresceu 11% em comparação com 2012, alcançando um total de 177.876 unidades, de acordo com a Anfir (Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários). Apenas no mês de dezembro, foram comercializados 16.590 implementos, aumento de 20,08% sobre igual período de 2012 e de 18,5% se comparado ao ultimo mês de novembro. As exportações, no entanto, apresentaram queda até o mês de novembro.

8 BR-040 e BR-116 receberão postos de parada para caminhão

Os planos de concessões das BRs 040 e 116 são os primeiros no País a prever a construção de pontos de parada para veículos de carga. As obras estarão de acordo com as determinações da Lei do Motorista. A previsão inicial é de que os espaços da BR-040 estejam prontos até março de 2014, enquanto os da outra rodovia fiquem finalizados até abril deste ano. A concessão da BR-116 em Minas Gerais vai abranger um trecho de 816,7 km. Já o trecho da BR-040 se estende de Brasília/DF, no entroncamento da BR-251, até Juiz de Fora/MG, totalizando 936,8 km.

9 Velocidade reduzida é o segredo para evitar acidentes com animais

De acordo com o dado mais recente da PRF (Polícia Rodoviária Federal), em 2013, foram registrados 4.850 acidentes envolvendo animais em estradas brasileiras. Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia são os estados com maior número de casos: 627, 450 e 399, respectivamente. Na sequência estão Pernambuco, Piauí, Mato Grosso do Sul, Rio de Janeiro e Paraná, todos com mais de 200 acidentes. Já as regiões com menos atropelamentos de animais são Roraima, Distrito Federal e Amapá. As características de animais nas rodovias variam de região para região.

10 Equipamento para coibir excesso de velocidade

Tramita na Câmara dos Deputados uma proposta que torna obrigatória a instalação, em todos os tipos de veículos, de um equipamento que emite alerta sonoro e visual para coibir o excesso de velocidade. Segundo o autor do projeto, deputado Eliene Lima (PSD-MT), velocímetros que avisam o exato momento em que o motorista ultrapassa o limite permitido na via podem aumentar a segurança no trânsito. Se a proposta for aprovada na Câmara, segue para o Senado Federal.

11 Sistemas de identificação e rastreamento de veículos serão obrigatórios

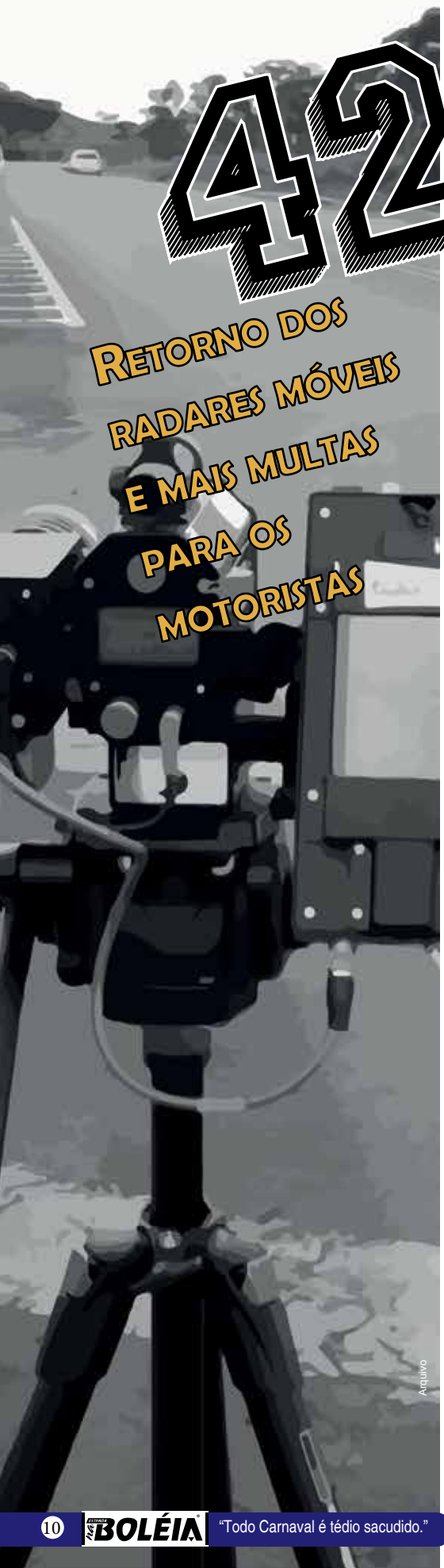
Desde o ano passado, os veículos do País, incluindo caminhões, passaram a contar com dois dispositivos para melhorar a segurança contra roubos e furtos e evitar fraudes ou irregularidades. O Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos (Siniav) é capaz de ler informações como placa, ano e modelo do veículo, e o Sistema Integrado de Monitoramento e Registro Automático de Veículos (Simrav) oferece as funções de localização e bloqueio em caso de furto. A implantação e a fiscalização são de responsabilidade do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

12 DER abre licitação para obras de melhorias na SP-270

O Departamento de Estradas de Rodagem (DER) publicou o edital de licitação nº 001/2014-CO para contratação de empresa especializada que realizará obras para melhorias da Rodovia Raposo Tavares (SP-270), entre São Paulo, Osasco e Cotia. O processo de licitação dura em média de 90 a 120 dias, após a assinatura de contrato, a empresa vencedora deverá realizar serviços para a recuperação do pavimento da pista, alças de acesso, retorno, melhorias na sinalização vertical e horizontal, do km 9,8 ao km 34. O valor orçado das obras é de R$ 88,9 milhões, e o prazo para execução é de 24 meses.

13 Saída pelo Norte reduzirá em 34% custo de frete

A alternativa de escoamento de grãos que se desenha para os próximos anos, pelo Norte do País, poderá ter um impacto significativo no custo do frete para os produtores rurais do Centro-Oeste. A expectativa do setor é de uma redução média da ordem de 34% no custo do transporte da safra 2015/16, frente aos preços de hoje. Mais do que isso: ao sair pelo Norte, o milho e a soja brasileiros poderão ser levados à Ásia pelo Canal do Panamá, em vez de dobrar a África.



42 RADARES MÓVEIS VOLTARAM PARA AS RODOVIAS PAULISTAS NO VERÃO

Retorno dos radares móveis e mais multas para os motoristas

Por Bruna Scavacini

Quase um ano após saírem de operação, 42 radares móveis foram reinstalados nas rodovias estaduais de São Paulo. O reforço da fiscalização eletrônica de velocidade fez parte da chamada Operação Verão, período de maior fluxo de veículos nas rodovias.

Esses radares, instalados sobre tripés em locais definidos pelas concessionárias, são mais difíceis de serem avistados pelos motoristas, em comparação aos fixos. A legislação impede, porém, que os equipamentos fiquem escondidos na estrutura de pontes, viadutos ou atrás de defensas metálicas. Os 42 radares foram desativados das rodovias paulistas em fevereiro do ano passado, após término do contrato das empresas que os operavam.

Entre as rodovias que receberam a nova fiscalização eletrônica estão, por exemplo, a Anchieta e a Imigrantes - principais acessos ao litoral sul paulista, que ganharam seis radares móveis.

O sistema Anhanguera/Bandeirantes, sob responsabilidade da AutoBAn e que leva ao interior de São Paulo, ganhou três equipamentos, e a Rodovia SP-310 Washington Luís, responsabilidade da Triângulo do Sol, na região de Araraquara, recebeu radares do DER (Departamento de Estradas de Rodagem), porém, o número não foi informado pela Polícia Militar, que avalia os pontos críticos e mais propensos a acidentes. A localização dos radares pode variar diariamente.

São várias as concessionárias que colocaram radares móveis nas estradas: Autoban, Ecovias, Renovias, Colinas, SPvias, Viaoeste, Autovias, Centrovias, Intervias, Tebe e Vianorte. Os equipamentos começaram a funcionar no início de janeiro deste ano.

Hoje, na malha a cargo da concessionária ViaOeste (incluindo **Castello Branco e Raposo Tavares**) existem quatro operando.

A licença foi dada pelo **DER (Departamento de Estradas e Rodagem)**, ligado à Secretaria de Logística e Transportes do Estado, para as vencedoras do pregão eletrônico. São elas: **Fiscal Tecnologia e Automação e Sitran.**

Ao todo, há 340 radares fixos e 100 portáteis na malha viária estadual. A multa por excesso de velocidade pode variar entre **R$ 85,13 e R$ 574,62.**

Como funciona

Segundo o tenente da Polícia Rodoviária de Araraquara, interior paulista, Nelson Leite Carrijo Júnior, o radar móvel pode ser operado automaticamente ou manualmente.

"No automático, o aparelho consegue fotografar até 100 metros de distância. No manual, varia de 800 metros a um quilômetro", explica. A sinalização próxima ao radar é obrigatória. Uma placa informando que existe fiscalização eletrônica e a velocidade da pista deve ser colocada no mínimo a 1 km do equipamento e no máximo a 2 km.

As "armas de radar" (aquelas que são empunhadas pelos policiais) emitem sinais de rádio para os carros. O tempo entre uma emissão e outra é constante, mas os reflexos não oferecem a mesma constância (a menos que o veículo esteja parado). A diferença entre uma reflexão e outra representa o efeito Doppler. Com esse efeito, o mesmo equipamento de medição realiza os cálculos e fornece a velocidade para o policial responsável. Para resultados mais confiáveis, geralmente, há dois equipamentos juntos nas estradas e ruas. Dessa forma, se for confirmado o excesso de velocidade, o motorista é multado da mesma maneira que acontece com os radares fixos.

FLASH
www.flashnet.com.br

TUDO PARA SUA FROTA

TEL: (11) 4136-3046

Sider em Impressão UV-Led sobre lonas brancas ou coloridas.

Envelopamento em lona para baús de alumínio.

Capotas militares.

Fechamento para transporte de veículos.

Acesse nosso site

www.flashnet.com.br

São Paulo - SP | Av. Nicolau Ferreira de Souza, 1299 - Terra Baixa - Araçariguama, SP - CEP: 18147-000 - **Tel:** (11) 4136-3046

Pércio Schneider - *Dicas sobre o setor*
pneus@greco.com.br

Pneus na pista?

Em matéria levada ao ar no jornal Bom Dia Brasil, da Rede Globo, em edição de 9 de janeiro, sob o título **"Pesquisa revela que entulho na pista é uma das maiores causas de acidente"**, a repórter Renata Costa pretendia fazer um alerta sobre os riscos aos quais os veículos estão expostos ao trafegar por estradas onde a presença de detritos pode ser a causa de acidentes.

O propósito foi válido, o tema foi importante e o risco é verdadeiro, mas a reportagem foi muito mal elaborada e pessimamente apresentada, do início ao fim.

Logo na apresentação, o âncora, Chico Pinheiro, alerta para o perigo de pedaços de pneus nas pistas, dando conta que somente em dezembro de 2013 ocorreram 18 acidentes nas rodovias goianas. Em seguida, a repórter descreve o acidente sofrido por um ciclista que, ao trafegar pelo acostamento da BR-153, bateu num pedaço de concreto e na queda **sofreu queimaduras no corpo e no rosto.**

Ora, se o acidente ocorreu por causa de um pedaço de concreto, qual relação os restos de pneus podem ter com isso? E envolvimento no caso?

Seguindo o texto, a repórter fala sobre os tais acidentes, mas com uma diferença importante em relação ao que foi dito na abertura: informa que a Polícia Rodoviária Federal registrou, em Goiás, 18 acidentes nas rodovias federais **provocados por objetos na pista**. Neste trecho, a imagem mostra um pedaço de banda de rodagem no canteiro central da rodovia, enquanto a narração prossegue:

"- Nesse, o motorista, ao desviar de um pneu, capotou e caiu sobre outro carro na faixa contrária, e duas pessoas morreram." Nessas imagens, policiais rodoviários aparecem recolhendo carcaças e restos de borracha. É o que sobra depois que o pneu estoura.

O total de acidentes relatados coincide em ambas as narrativas, porém, ao contrário do que foi dito na abertura, não foram todos eles ocasionados por restos de pneus. Apenas um caso é descrito, e não há nenhuma referência sobre quantos outros teriam a mesma causa.

Embora seja realmente perigosa a presença de restos de pneus nas pistas, somente este fato não seria suficiente para um acidente como o que foi mostrado. Faltou detalhar as demais condições que concorreram para esse desfecho e, sem dúvida, a velocidade do veículo foi um dos principais determinantes.

E mais: **O que os policiais estão retirando não é uma carcaça, e sim um pedaço de banda de rodagem.**

A matéria segue com a imagem mostrando um pneu e a repórter dizendo que um pneu novo de caminhão custa em média R$1.300,00, enquanto que um recauchutado sai pela metade do preço. Só que o pneu mostrado não é recauchutado. A imagem não é nítida o bastante para podermos afirmar que seja novo ou recapado, mas é suficientemente clara para vermos que a carcaça está rompida abaixo da linha da banda de rodagem. Mesmo que seja recapado, o dano não tem relação alguma com a reforma.

A imagem seguinte mostra um pedaço de banda de rodagem caído no acostamento. Essa, sim, é bem nítida e dá para ver que existem partes dos arames da estrutura da carcaça presos na borracha, o que comprova que, ao estourar, a banda de rodagem foi rompida, mas manteve-se firmemente aderida aos elementos da estrutura. Aqui, novamente, não há relação entre reforma e estouro.

A seguir, um borracheiro é entrevistado e faz um comentário que é usado pela repórter para insinuar que pneus reformados oferecem um perigo maior para quem trafega nas rodovias do que um pneu novo.

"- Um pneu novo, quando estoura, acabou. Não arrebenta no meio da pista."

Na mesma ocasião, recebi por e-mail um informativo de uma organização nos Estados Unidos apontando que **90% dos estouros de pneus ocorrem na região dos talões e nas laterais, áreas não afetadas pelos processos de reforma usualmente utilizados para pneus de carga**. O mesmo texto dá conta que para que uma carcaça estoure é preciso uma pressão três a quatro vezes superior à pressão de calibragem, quando o teste é realizado em condições estáticas.

Mas o borracheiro tem razão em seu comentário: **um pneu novo, quando estoura, não sobra nada.** Ele apenas não explica a razão.

Acontece que um pneu novo tem uma carcaça mais resistente, e apenas porque ainda não adquiriu fadiga pelo uso e esforço a que é submetido ao longo de sua vida útil. Já um pneu reformado vai acumulando essa fadiga e sua carcaça vai perdendo resistência. Em outras palavras, para provocar o estouro de um pneu novo, a força necessária é tão grande que não sobra nada, e o estouro em si é muitíssimo mais violento. Apenas o deslocamento de ar é suficiente para derrubar uma parede. Imagine se isso acontece na estrada, com outro veículo passando ao lado?

A reportagem deveria ser mais detalhada, e elaborada com a seriedade que o tema requer. Lamentavelmente, não é a primeira vez que se trata do assunto de forma superficial, nem será a última. O que importa é garantir índices de audiência.

Acesse e confira a reportagem do Bom Dia Brasil na íntegra
http://migre.me/hxwTa

PneuShow Recaufair

11ª Feira Internacional da Indústria de Pneus

Lançamentos | Equipamentos | Manutenção | Reforma | Reciclagem

23-25 Abril 2014 14 às 21h

EXPO CENTER NORTE
São Paulo

Tel. (11) 2226.3161
pneushow@francal.com.br

www.pneushow.com.br

SALÃO SIMULTÂNEO

UNDER TRUCK

SALÃO DE EQUIPAMENTOS, PRODUTOS E SERVIÇOS PARA MANUTENÇÃO E SEGURANÇA DE FROTAS

RODAS | FREIOS | SUSPENSÃO | CHASSIS
SISTEMA DE ESCAPAMENTOS | AMORTECEDORES
ELEVADORES HIDRÁULICOS | ALINHADORES
CALIBRADORES | BALANCEADORES
FERRAMENTAS E DISPOSITIVOS

COLABORAÇÃO: NTC & Logística

PROMOÇÃO / ORGANIZAÇÃO: Francal Feiras

PARCERIA: ARESP – Associação das Empresas Reformadoras de Pneus do Estado de São Paulo

APOIO: ABR – Associação Brasileira do Segmento de Reforma de Pneus; ANIP; ABRAPNEUS – Associação Brasileira dos Revendedores de Pneus; INMETRO; FETCESP

MONTADORA OFICIAL: Estrutural

OPERADORA DE VIAGEM: Best Tour

CIA. AÉREA: LAN; TAM

AFILIADA À: UBRAFE; SINDIPROM

LOCAL DE REALIZAÇÃO: Expo Center Norte

Comentários DO MÊS

Homens são presos com areia clandestina em caminhão

Osní Zimmemann comentou

Isso é motivo para prender dois pais de família?! Manda esses policiais para Brasília, que eles enchem um estádio do tamanho do Maracanã.

• • •

BR-116: caminhões são alvos de roubos constantes

Gustavo Viana comentou:

Fui assaltado por dois menores armados com uma faca, na noite de uma sexta-feira (27/12/2013), durante um congestionamento no Km 340 da Régis Bittecourt sentido Curitiba/PR. Os bandidos correram com minha carteira, dinheiro e documentos. Sempre fui contra andar pelo acostamento, mas diante ao acontecido, vou rever meus conceitos.

Indústria de arrecadação ou educação para o trânsito?

Romeu Dorigo comentou:

Gostaria de colocar, por apenas uma semana, o Ministro dos Transportes e da Infraestrutura, viajando em um caminhão pelas estradas do Brasil, para que sentissem os problemas vividos pelos motoristas que transportam as riquezas deste País e cumprem as leis existentes. A cada dia que passa a indústria das multas cresce e os valores arrecadados, pouco ou quase nada, são destinados para a melhoria das estradas brasileiras. Se o Governo realmente estivesse preocupado em resolver o problema, se importaria mais com a infraestrutura rodoviária. Temos uma frota de primeiro mundo e uma infraestrutura de terceiro mundo. O contribuinte tem o direito de pagar e ficar calado assistindo o dinheiro arrecadado ser mal aplicado e desviado pelos pseudos administradores públicos. Leis para controles de horários são impostas, sem termos onde parar para repouso e, se pararmos nos acostamentos, somos multados. Chega de hipocrisia e mediocridade! Precisamos pensar grande e sério. Este País precisa é de uma verdadeira reforma estrutural e de verdadeiros administradores, e não de corruptos, criadores de leis e políticos.

• • •

RESULTADO DA ENQUETE DE JANEIRO

A OBRIGATORIEDADE EXCLUSIVA DA COMERCIALIZAÇÃO DO DIESEL S-10 E DO S-500 É UM BOM COMEÇO PARA A REDUÇÃO DAS EMISSÕES DE POLUENTES?

SIM. POIS ELES TEM UM BAIXO TEOR DE ENXOFRE E O MEIO AMBIENTE SOFRERÁ MENOS. — **30%**

É UMA BOA RESOLUÇÃO, POIS É MUITO GRANDE A COTA DE CULPA DOS VEÍCULOS PESADOS EM RELAÇÃO A POLUIÇÃO. — **26.7%**

PODE SER UMA BOA ALTERNATIVA SE A FISCALIZAÇÃO NOS POSTOS DE VENDAS FUNCIONAR. — **23.3%**

NÃO. ALÉM DA DEMORA NA ADAPTAÇÃO, OS CONSUMIDORES GASTARÃO MAIS E OS POSTOS NÃO ESTÃO PREPARADOS. — **13.3%**

Conecte-se Na Boléia

Editora Na Boléia

10 Anos

881 posts 1.068 Seguidores

Seja também um seguidor
@naboleia

321 Curtidas

curta nossa página no
facebook/editoranaboleia

129.080 Visualizações

Acesse nosso canal
youtube/editoranaboleia

Total de:
2.542.33
Newsletters Enviadas

51.610
Leram a revista online

53.405
Downloads da Revista

acervo digital
Acesse no portal todas as edições da Revista Estrada Na Boléia

ERRATA: NA EDIÇÃO ANTERIOR DA REVISTA ESTRADA NA BOLÉIA (ED.115), NA PÁGINA 22, HOUVE UM ERRO NA PUBLICAÇÃO DE ALGUMAS INFORMAÇÕES NA SEÇÃO DE CURTAS "CURIOSIDADES SOBRE OS PNEUS". PEDIMOS DESCULPAS AOS NOSSOS LEITORES. REPUBLICAMOS NESTA EDIÇÃO A MESMA NOTÍCIA, PORÉM, COM AS DEVIDAS CORREÇÕES.

BOLÉIA NOTÍCIAS

Todas as notícias podem ser lidas na íntegra no portal Na Boléia www.naboleia.com.br

Divulgação

EXECUTIVOS DA GOODYEAR FORAM REFÉNS DE FUNCIONÁRIOS

Os funcionários da fábrica de pneus Goodyear, no norte de França, sequestraram dois administradores como forma de protesto contra o encerramento da unidade da empresa norte-americana naquela região. A empresa, responsável por cerca de 3.000 postos de trabalho, anunciou, no ano passado, a intenção de fechar as suas instalações. Os dois administradores foram libertados após um dia. Quando foram levados pela polícia para fora das instalações, passaram por uma multidão que gritava “os criminosos não somos nós”.

RECALL DE CAMINHÕES VOLKSWAGEN

Divulgação

A Man Latin America anunciou o recall de quatro modelos do caminhão Constellation e três modelos do caminhão Delivery e do micro-ônibus Volkbus. De acordo com informações da própria empresa, o grande problema desse recall foi a possibilidade de desgaste ou trinca dos tubos de alimentação de combustível para o motor. A falha pode implicar em vazamento de combustível no compartimento do motor, o que em casos extremos, pode provocar incêndios. Podem ser afetados pela falha os modelos 17.280, 26.280 e 31.280 do Constellation, produzidos entre abril de 2011 e junho de 2013. Os proprietários devem comparecer a uma concessionária da Man Latin America para verificação e, se necessário, para substituir o tubo de alimentação.

Divulgação

DETRAN ALERTA PARA NOVAS REGRAS DO DPVAT

Por determinação federal, válida para todo o País, a partir deste ano o vencimento do seguro obrigatório (DPVAT) coincidirá com o calendário de pagamentos do IPVA. O boleto para pagamento deverá ser impresso pelo site www.dpvatsegurodotransito.com.br e pago em qualquer agência bancária. Os usuários não receberão o boleto no endereço cadastrado, e essa alteração atende a uma resolução do Conselho Nacional de Seguros Privados, do Ministério da Fazenda, que definiu que a emissão do boleto seria feita pela Seguradora Líder, escolhida para o processamento.

Divulgação

HOMEM É PRESO POR CONSTRUIR RÉPLICAS DA FERRARI

Falsificação ou arte? O mecânico espanhol, José Maria Calero, até então desconhecido por muitos, está sendo acusado por produzir réplicas da, nada mais nada menos, Ferrari. Calero montava suas réplicas em chassis de antigos Toyota e os vendia por 40 mil euros (equivalente a R$ 129 mil), cerca de 20% do preço dos modelos originais. Como foi descoberto? Pela internet, os italianos tomaram conhecimento do trabalho do mecânico. Descobriram a oficina e nela a produção de suas réplicas. A montadora alertou a polícia espanhola, que, em julho de 2013, fechou o negócio de Calero.

CARED
Comercial e Distribuidora
O maior distribuidor de peças para caminhões, ônibus e truck’s!
www.cared.com.br
R$ 17.500,00 A VISTA
ou R$ 18.500,00
em 5X cartão de crédito
Temos motores parciais
Consulte nossos preços
Venda limitada a 15 peças

Motor MWM Sprinter 2.8 Turbo
Potência de 135 cv - 3.600 RPM
Rotação do motor - 4.400 RPM
Marcha lenta - 800 RPM
MOTOR NOVO
Matriz: R. do Bosque, 964 - Barra Funda - São Paulo/SP
Filial: AV. Embaixador Macedo Soares, 6.260 - Lapa -São Paulo/SP
Tel.: 11-2109-8200
11-3641-5259
Faça revisões regularmente em seu veículo

Eloir Pramio - *Dicas da Fabet*
Instrutor teórico e prático da FABET

Redução no consumo de combustível: uma simples alternativa

A QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL SURGE COMO UMA OPORTUNIDADE DE MINIMIZAÇÃO DOS CUSTOS OPERACIONAIS

A busca por maior eficiência dos processos produtivos das empresas de transportes torna-se cada vez mais indispensável. É preciso somar esforços para evitar todo e qualquer desperdício, eliminando custos que reduzem a lucratividade das empresas. Um exemplo clássico de custo que sempre é possível atentar é aquele relacionado ao **óleo diesel**.

O setor de transporte consome cerca da metade do que o País inteiro gasta em derivados de petróleo. Este número representa cerca de seis vezes os consumos doméstico e comercial de toda a população, sendo o óleo diesel a principal fonte de energia utilizada no transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

Foi realizado um estudo, em parceria com a **FABET – Fundação Adolpho Bósio de Educação no Transporte**, com o objetivo de identificar, através da qualificação dos profissionais do volante, a possibilidade de redução nos custos do caminhão com a redução do consumo de óleo diesel, ampliando a vida útil deste veículo e, assim, trazendo resultados financeiros favoráveis. As empresas de transportes enfrentam constantemente dificuldades administrativas e financeiras, muitas vezes por motivos alheios à sua vontade. O que se percebe é que a qualificação profissional surge como uma oportunidade de minimização dos custos operacionais. A principal delas, conseguida através da capacitação, é levar ao motorista conhecimentos suficientes a cerca do caminhão, para que ele saiba como contribuir com a redução do consumo do combustível. O fato é que a conscientização e o uso racional do equipamento podem, sem dúvida, trazer benefícios em curto prazo.

Para obter essa comprovação, de como o motorista é importante neste processo de economia para as empresas, foi realizada uma pesquisa in loco na FABET. A análise de dados deu-se através do acompanhamento do treinamento prático oferecido a motoristas, num período de quatro meses. Neste período, foram treinados aproximadamente 140 profissionais do volante.

Destes, optou-se em trabalhar com os dados dos profissionais do volante de dez transportadoras, que encaminharam profissionais com frequência durante esse período, perfazendo um total de 82 profissionais. Foram realizadas medições logo no início do treinamento, coletando dados dos motoristas antes que eles passassem por qualquer treinamento, e, ao final do curso, coletando os dados após os motoristas terem internalizado conceitos que possibilitassem uma melhoria em sua performance.

A condução eficaz parte do princípio de que o motorista deve prestar atenção a todos os componentes do veículo, como também na economia de combustível, que representa em torno de 40% a 50% dos custos operacionais. De forma geral, a capacitação possibilitou os seguintes resultados, comparando-se os dados pré e pós-treinamento:

- **13,17% de aumento na média de consumo de combustível;**
- **44,97% de redução na troca de marchas;**
- **11% de melhoria no tempo de viagem.**

Os resultados obtidos antes e depois do treinamento deixaram evidentes que o alcance da redução de custos e aumento da rentabilidade foram favoráveis, não só em relação ao consumo de combustível, que é o dado mais palpável. O treinamento destes profissionais mostrou que é possível atingir uma redução do consumo de combustível de 13, 17%, além de, juntamente com essa redução, ampliar a vida útil do veículos e ainda ganhar tempo na viagem.

Um profissional preparado e conhecedor do veículo pode, sem dúvida, aumentar a eficiência, diminuir o desgaste dos componentes do caminhão, e, além de tudo, reduzir seu esforço físico, mantendo-se em boas condições para trazer soluções e resultados maiores para a transportadora. A direção econômica exige que o profissional dirija com mais atenção e muita concentração, contribuindo assim, inclusive, para a redução do número de acidentes, tão indesejáveis para qualquer transportador. Por fim, pode-se dizer que os resultados trazidos por profissionais capacitados são fantásticos e, com certeza, trazem inúmeros benefícios ao transportador, sendo o financeiro apenas um deles.

Se toda empresa de transporte pudesse oferecer uma possibilidade de melhoria para os colaboradores envolvidos nesse processo, daria a eles a chance de desenvolver suas competências técnicas e relacionais, unindo o comprometimento e o conhecimento para o melhor aproveitamento do equipamento, ou seja, do caminhão. Se as empresas desejam estar competitivas no mercado atual, é necessário valorizar, informar, motivar e capacitar seus profissionais, principalmente o motorista, que é um dos grandes responsáveis pelo resultado de uma empresa de transporte.

VUCFAIR

Salão dos Veículos Comerciais Leves

www.vucfair.com.br

facebook.com/vucfair twitter.com/vucfair

22 - 26 Abril 2014

Das 13h às 21h

Sábado 09 às 16h

Centro de Exposições Imigrantes

AQUI A CARGA É MAIOR E SEU SUCESSO TAMBÉM

VUCFAIR é a oportunidade ideal de promover e comercializar produtos e serviços para este importante segmento.

Mídia Apoio

ÚNICO evento exclusivo para Veículos Urbanos de Carga e Pick-Ups

Reserve seu Espaço

GARANTA SUA PARTICIPAÇÃO

11 3791-0767 I vucfair@vucfair.com.br

Procuram-se
por motoristas profissionais

Por Bruna Scavacini

Estimativa da Confederação Nacional de Transportes aponta que faltam 40 mil caminhoneiros no país

Motoristas com renda familiar de até R$ 1.635,00 terão direito a **CNH (Carteira Nacional de Habilitação)** de graça para as categorias B, C, D e E. O projeto é do senador Clésio Andrade (PMDB-MG) e foi aprovado na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado.

Um dos objetivos deste projeto é resolver o problema da falta de mão de obra especializada no setor de transporte. De acordo com a **CNT (Confederação Nacional de Transportes**), há 40 mil vagas ociosas no Brasil hoje em dia.

E esta falta de profissional qualificado também atrapalha as entregas de mercadorias. É isso que afirma o presidente da Abepl (Associação Brasileira de Empresas e Profissionais de Logística), Anderson Moreira. “Falta muito caminhoneiro no País. Mas a dificuldade maior é encontrar motorista com conhecimento em transporte, sabendo dirigir um caminhão moderno”, explicou. Lembrando que os novos modelos possuem computador de bordo, funções diferentes no painel, mecanismos avançados para descarga de mercadorias, entre outros itens.

“Há no mercado alguns modelos que precisam de um feedback dos motoristas, e, para isso, eles precisam atualizar o computador de bordo e enviar relatórios com o passo a passo da viagem online. Mas poucos sabem fazer isso”, pontuou.

Ainda de acordo com o presidente da Abepl, se não for tomada alguma providência imediata, o País deverá sofrer uma escassez de motoristas. “O Brasil está produzindo cada vez mais, a logística já representa 15% do PIB (Produto Interno Bruto), e, para que esse crescimento continue, será preciso preparar motoristas”, acrescentou.

Tradição e insistência

O caminhoneiro Douglas Bernardes Marcos Nogueira, 29 anos, teve de se adaptar às exigências da empresa em que trabalha e aprender a usar os equipamentos mais modernos. “A própria empresa deu o treinamento porque há pouquíssimos cursos profissionalizantes para motoristas”, destacou.

Ele também fala da falta de profissionais no mercado. “Realmente falta, e falta muito. Mas não é qualquer um que pode virar um motorista de caminhão”, observou.

Douglas manteve a tradição na família e seguiu a profissão do pai e dos tios, mas não por indicação familiar, e sim por opção própria. “Ninguém queria que eu seguisse esse caminho porque é perigoso e tal. A minha família queria que eu estudasse, seguisse outro caminho, mas eu quis ser caminhoneiro, não teve jeito”, contou.

Como já viajou por todo o País desde que optou por essa carreira, há oito anos, ele sabe o que é preciso para ser um bom motorista. “A profissão não é muito valorizada porque a fama de caminhoneiro não é tão boa. Mas muitos são capacitados e sabem enfrentar muitos obstáculos”, lembrou.

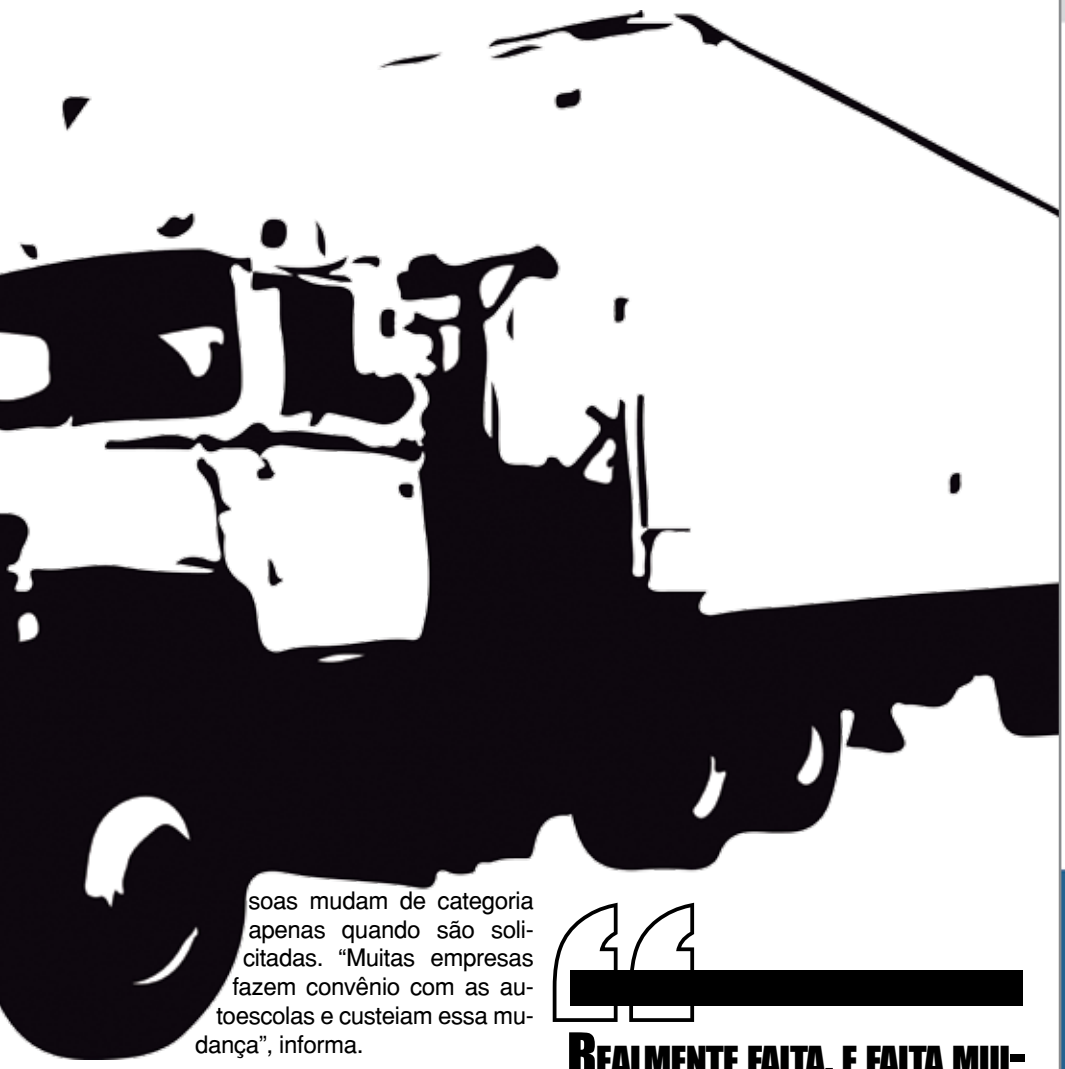
O presidente da Abepl confirma que as empresas têm investido nos profissionais. “Faltam cursos profissionalizantes e de capacitação. Muitos acreditam que só tirar a carteira basta, mas as instituições precisam abrir os olhos para essa demanda”, frisou.

Baixa renda vai ter CNH de graça

Objetivo de projeto de lei é facilitar o acesso às categorias que formam motoristas de caminhões, visando à defasagem da categoria.

O projeto que tramita no Senado pretende facilitar o acesso dos motoristas às categorias C, D e E, necessárias para a condução de veículos pesados (a partir de 3,5 mil Kg) como ônibus, caminhões e carretas.

Para José Guedes, presidente do Sindicato das Autoescolas de São Paulo, a aquisição da habilitação para veículos pesados é um investimento. Por causa do preço, as pes-



soas mudam de categoria apenas quando são solicitadas. “Muitas empresas fazem convênio com as autoescolas e custeiam essa mudança”, informa.

Para Norival de Almeida Silva, presidente do Sindicato dos Caminhoneiros de São Paulo, além da habilitação subsidiada, os motoristas precisam de qualificação. “Não existem muitos cursos para reciclar e qualificar o profissional”, reclama.

Marcosalem de Andrade, 33 anos, percebeu a oportunidade no setor e tenta uma vaga de motorista de caminhão. “Eu via que as empresas de transporte pagavam muito bem, mas eu precisava me qualificar”. O cobrador de ônibus conseguiu as categorias C, D e E da CNH de graça, uma parceria entre o poder público e uma multinacional.

Profissão-perigo

Que paixão é essa que move milhares de jovens por todo mundo? Paixão que faz você ficar dias longe da família, se arriscando nessas estradas e, muitas vezes, passando até fome?! O transporte de carga é uma das profissões mais arriscadas. Só nos três últimos meses foram 330 assaltos nas rodovias do interior de São Paulo, segundo dados da SSP (Secretaria de Segurança Pública).

“REALMENTE FALTA, E FALTA MUITO. MAS NÃO É QUALQUER UM QUE PODE VIRAR UM MOTORISTA DE CAMINHÃO DE REPENTE

FALTAM CURSOS PROFISSIONALIZANTES E DE CAPACITAÇÃO. MUITOS ACREDITAM QUE SÓ TIRAR A CARTEIRA BASTA, MAS AS INSTITUIÇÕES PRECISAM ABRIR OS OLHOS PARA ESSA DEMANDA”

Auto Peças PERIM
Peças para caminhões
Distribuidora oficial
jaltest Diagnostics
O mais completo scanner multimarcas agora no Brasil.
A melhor ferramenta multimarcas diesel para diagnóstico e reprogramação eletrônica, com o maior banco de dados existente.

Parcelamos em até 12X sem juros no cartão
Para todos os modelos:
Caminhões, ônibus, pick-ups, vans, carretas, equipamentos agrícolas e motores estacionários.
Auxilia no serviço mecânico.
Rápido e preciso.
Diagnósticos de erros ativos e inativos.
Calibração e programação.
www.jaltest.com.br
jaltest@perimpecas.com.br
(11) 2067-1025
(11) 7830-1704
ID: 55*26802*1
Respeite a sinalização de trânsito

vitor@vics.com.br

SEGURO PROTEGE O FUTURO, QUANDO DÁ ERRADO E TAMBÉM QUANDO DÁ CERTO

O SEGURO DE VIDA PODE COBRIR MORTE ACIDENTAL OU POR DOENÇA, INVALIDEZ PERMANENTE TOTAL OU PARCIAL POR ACIDENTE, DESPESAS HOSPITALARES, ANTECIPAÇÃO ESPECIAL POR DOENÇA E DESPESAS COM FUNERAL PESSOAL OU FAMILIAR

Todo mundo só pensa em contratar seguro para se proteger do que possa acontecer de pior, o que logicamente está certo e é para isso mesmo que o seguro existe. Mas os produtos de seguros de benefícios, como o de Vida Individual e a Previdência Privada, oferecem soluções de proteção para quando nem tudo vai bem e para quando tudo dá muito certo.

O seguro de vida, que protege, na verdade, a família do contratante, pode cobrir morte acidental ou por doença, invalidez permanente total ou parcial por acidente, despesas hospitalares, antecipação especial por doença e despesas com funeral pessoal ou familiar. Então caso algo mais grave aconteça, é importante estar preparado principalmente financeiramente, pois em momentos difíceis a última preocupação que deveríamos ter é com dinheiro.

Dentro desses seguros de vida, ainda existem aqueles com sorteio e prêmios em dinheiro para se estimular a contratação e para premiar o contratante sem que nenhum problema maior aconteça. Também existem aqueles que são focados na saúde da mulher e, em caso de problemas como câncer de mama, podem antecipar o pagamento da indenização para que a mulher possa buscar um melhor tratamento.

Então. é importante considerar que um dinheiro a mais no momento de um problema mais sério pode vir em muito boa hora e tirar de seu caminho problemas menores, para que você possa se concentrar somente na recuperação, sua ou de seus familiares.

Sxc.hu

Mas pensando no futuro e, principalmente, em um futuro tranquilo e sem surpresas desagradáveis, também existe a Previdência Privada, que pode nos auxiliar na execução de uma aposentadoria programada, pois a grande maioria dos caminhoneiros começa a vida muito cedo, e se contar somente com a aposentadoria do INSS, que é garantida pelo Governo, vai trabalhar muito até ter direito ao benefício integral, que se desvaloriza ano a ano. E, infelizmente, sua atualização monetária nem de longe acompanha a inflação.

Com uma Previdência Privada bem planejada, se consegue abatimentos no Imposto de Renda, preservando os ganhos antes da aposentadoria, e também uma vida bastante mais agradável após a aposentadoria.

Além do que, visto somente como investimento, os fundos conseguem rendimentos superiores à média de mercado, garantindo uma melhor rentabilidade. Então, além das vantagens convencionais, também é uma ótima opção para fazer seu dinheiro crescer.

Não deixe para pensar em seus familiares e em si mesmo somente no momento de um imprevisto, ou quando a idade de se aposentar chegar. Invista na sua tranquilidade, afinal, depois de viajar trabalhando a vida inteira, não vai ser no momento da aposentadoria que você vai querer parar.

Curtas

Combustíveis do futuro

Água do mar

Sxc.hu

A Marinha dos EUA trabalha para transformar a água do mar em combustível para motores a jato. A ideia é extrair dióxido de carbono e hidrogênio da água salgada e produzir combustível mais barato. O objetivo é a independência energética norte-americana, reduzindo a importação. As embarcações militares contam com sistema de propulsão por turbina, e ao queimar a água salgada, o combustível causa a mesma agressividade.

Ar atmosférico

Divulgação

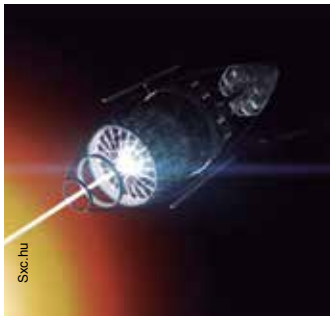
Uma empresa inglesa diz transformar ar atmosférico em gasolina. A tecnologia consiste em pegar o dióxido de carbono do ar e o hidrogênio da água e transformá-los em gasolina. O complexo processo mistura o ar com hidróxido de sódio de onde se extrai o carbonato de sódio. Deste último consegue-se o gás carbônico puro, que, reagindo com hidrogênio, forma a gasolina. Em três meses, foi possível fabricar apenas cinco litros.

Carro movido a hidrogênio

Divulgação

O carro feito por alunos da Aston University, na Inglaterra, foi construído apenas com madeira e papelão, e usa hidrogênio como combustível. O projeto foi vencedor do desafio Shell Eco-marathon, evento anual da fabricante, que visa descobrir inovações em termos de sustentabilidade. Porém, o uso de hidrogênio como combustível ainda tem se mostrado caro demais em relação aos combustíveis fósseis.

Energia a partir do vácuo espacial


Sxc.hu

Um novo modelo de nave espacial movida a vácuo foi pensando. O projeto aproveita o fenômeno da flutuação. Acredita-se que não existe vácuo absoluto, há partículas que surgem sempre aos pares. Os criadores pensaram em um laser capaz de forçar o vácuo a gerar os pares de partículas. Ao anular o par, ele gera energia para movimentar a nave. Enquanto houver energia para o funcionamento do laser, a nave consegue se movimentar.

Classificados NB
o seu guia de bons negócios

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

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

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

Curtas

Tipos de Diesel

S – 1800

Desde o início deste ano, o S-1800 está proibido de ser comercializado no País devido ao alto índice de enxofre. Até o final do ano passado, somente máquina agrícolas, caminhões, ônibus vans e caminhonetes anteriores a 2012 e que circulavam em áreas rurais ou cidades pequenas podiam usufruir do diesel. Por isso, ele era encontrado somente em postos de pequenas cidades e TRRs. Sua coloração é entre o amarelo escuro, laranja e marrom.

S - 500

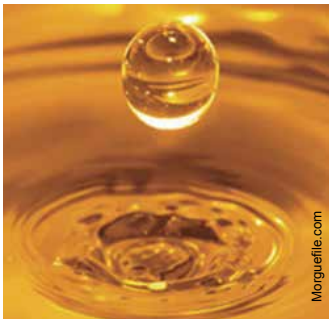
Qualquer veículo diesel com fabricação anterior a 2012 e que circula em cidades de pequeno e médio portes pode utilizar esse produto. Ele está disponível na maioria das cidades brasileiras e é encontrado em grande parte dos postos e TRRs do País, porém, sem obrigatoriedade de venda. Não há previsão de ser substituído. Aliás, isso será gradativo e deverá ser comercializado como diesel rural. Sua coloração é vermelha.

S – 50

Fora do mercado desde o final de 2013, pois foi substituído pelo Diesel S – 10 que possui menor teor de enxofre. Quando autorizado, ele era vendido somente nas regiões metropolitanas, e todos os veículos a diesel (caminhões, ônibus, caminhonetes, vans e SUVs), com fabricação posterior a 2012, poderiam utilizá-lo. Sua coloração está entre o incolor e o amarelo, e também era conhecido como Diesel Pódium.

S – 10

Substituto do S-50, o S-10 tem como objetivo diminuir a emissão de partículas de enxofre. Ele também tem uma diversificada composição que melhora a qualidade da ignição, principalmente a partida a frio e o desempenho do veículo. Outra vantagem é que ele é mais solvente que o diesel comum, pois possui mais hidrogênio, e assim um comportamento mais solvente de sujeiras. Sua coloração é a mesma do S-50 (incolor e levemente amarelado).



Curiosidades sobre os pneus

Como é feita a reciclagem de pneus no Brasil

Divulgação

A Universidade Federal de Minas Gerais desenvolveu um processo de desvulcanização da borracha para torná-la novamente matéria-prima, como combustível, óleo, graxa, plásticos, pneus novos, asfaltos de maior elasticidade, entre outros. Também são reutilizados para a confecção de muros de arrimo e produtos artesanais. Empresas optam por utilizá-los como combustível alternativo. Será que ainda funciona?

Pneus escavados são perigosos?

Divulgação

Os chamados pneus escavados são pneus carecas maquiados, ou seja, as borracharias escavam com uma lâmina, que promove a retirada de borracha e aprofunda os sulcos, dando a eles ranhuras que garantem uma sobrevida ao produto. No entanto, esse tipo de técnica pode ser muito perigosa e custar muito caro, já que é ilegal em alguns Estados, como no Mato Grosso e no Rio Grande do Sul.

Pneus de aviões enchidos com ar?

Divulgação

Você achava que os pneus de aviões eram cheios com ar, como os de nossos automóveis? Pois saiba que não. O gás usado para isso na aviação é o nitrogênio, pois seu volume não se altera com as variações de temperatura. Dado importante já que as aeronaves estão sujeitas a temperaturas que vão de 50 graus negativos, quando voam, a 80 positivos, quando pousam, devido ao atrito das rodas na pista.

Data de garantia

Divulgação

Pneus têm data/prazo de garantia, e nada impede que continuem a ser utilizados após este período. Não há determinação legal que obrigue a sua substituição, e tudo depende de seu estado de conservação. Um pneu, ainda dentro do prazo de garantia, pode estar condenado, assim como outro, já fora do prazo, pode ainda ter condições de utilização. A continuidade de seu uso vai depender somente do motorista.

Classificados NB
o seu guia de bons negócios

Dicas para economizar combustível

Não andar na banguela

Dirigir em declives em ponto morto é o hábito mais comum e mais equivocado na direção. No caso de motores a diesel, com a marcha engatada, o consumo é zero, pois o próprio peso da carreta faz o sistema de combustível entrar em corte, ou débito zero de consumo. Além disso, na banguela a caixa de transmissão não recebe a lubrificação correta, podendo ser danificada, e o caminhão engatado adere melhor ao solo.

Não cambiar em altas rotações

Os caminhões novos têm, no popular conta-giros, uma faixa verde, que indica a rotação ideal do motor para a troca de marchas. Ele serve de guia para evitar acelerações desnecessárias nas trocas de marcha, uma das principais formas de desperdiçar combustível. Manter o giro constante e a mínima pressão no acelerador diminui a necessidade de trocas de marchas, ajudando a explorar ao máximo a faixa de maior torque do motor.

Não pisar duplamente na embreagem

A famosa dupla debreagem, popular em caminhões antigos, quando a transmissão era do tipo “caixa seca”, perdeu o sentido. O ato consiste em pisar duas vezes na embreagem durante as trocas de marcha, acelerando nos intervalos. É um hábito que, em caminhões novos, não tem justificativa, pois pisando uma vez o veículo já estará debreado, e as acelerações são mais uma maneira de desperdiçar combustível. Isso, sim, é um desperdício de diesel!

Manter a pressão correta dos pneus

Segundo um estudo da Goodyear, somente a manutenção da pressão correta dos pneus influencia em até 30% no desempenho. A manutenção do veículo é princípio básico para a economia, porém, raramente os pneus são lembrados. Muitos querem apenas ganhar o frete, mas se esquecem de coisas básicas, como checar o óleo, líquidos de arrefecimento e, principalmente, os pneus. Pneus descalibrados são o suficiente para diminuir bastante a média de desempenho.

Curvas – Prevenção de capotamentos

Dados gerais

Divulgação

Os capotamentos são as maiores causas de morte de condutores de caminhões, além de ser uma das principais causas de danos à carga e aos veículos. Acidentes de caminhões comerciais estão extremamente relacionados com lesões graves e mortes. Em torno de 55% de todas as mortes de motoristas ocorrem em acidentes desse tipo. Os veículos tombam facilmente porque são altos e estreitos.

Cargas que exigem mais cuidados

Divulgação

Dirigir certos tipos de veículos, como caminhões-tanque e de plataforma, é provavelmente uma das tarefas mais difíceis. Para os tanques de carga seca, líquidos e a granel requer especial cuidado devido a que têm um alto centro de gravidade e a carga pode mover-se. O gado pode mover-se dentro da carreta; e isso altera o centro da gravidade e aumenta a possibilidade de tombar o veículo. Muito cuidado ao dirigir por curvas acentuadas.

Onde mais acontecem

Divulgação

Os capotamentos, geralmente, acontecem em caminhos rurais, estradas, curvas e em rampas de saída ou entradas de estradas.Quando um caminhão entra numa curva, se inclina até a parte exterior da curva, devido à força centrífuga que atua através do centro de gravidade do caminhão. Portanto, quando essa força for demasiada, o caminhão tombará devido ao aumento da velocidade gerado pelo peso da carga e pela força centífuga.

Impedir acidentes em curvas

Divulgação

O problema está na forma do condutor em dirigir seu veículo e prever o que vem à frente. Ele deve ajustar a velocidade nas curvas da estrada. Diminua a velocidade prudentemente e entre lentamente nas curvas. Frear dentro da curva é perigoso, porque é mais fácil as rodas travarem e patinarem. Dirija a uma velocidade menor do que as indicadas. Isso lhe permitirá acelerar ligeiramente nas curvas, e assim lhe ajudará a manter o controle do veículo.

Classificados NB
o seu guia de bons negócios

O ADESIVADOR .COM.BR

» Envelopamento de frota

Impressão digital com quem entende de IMPRESSÃO!

www.OADESIVADOR.com.br ✉ mauro@oadesivador.com.br

CONHEÇA ALGUMAS COMIDAS "ESTRANHAS"

Você que tem como prato preferido o arroz, feijão e bife (bem passado), prepare-se psicologicamente antes de continuar lendo essa matéria . E se a comida mais estranha que você já comeu foi sushi, também. Conheça alguns pratos diferentes e, se apetecer, por que não experimentar?

Fonte: Revista Mundo Estranho

VIETNÃ – FILHOTES DE RATOS

No Vietnã, filhotes de ratos são servidos grelhados com um molho especial, feito de gengibre, alho e vinagre. Com alho, tudo fica gostoso, vai?

» Adesivagem de unidades móveis

» Aplicação de perfis de alumínio + lona

e mais: Carros, Stands, Lojas, Painéis e Vidros

☎ Tel: (11) 3326-9849 Nextel: 7736-9083 ID: 105*127318

End: Rua Zanzibar, 690
Casa Verde - São Paulo - SP

FRANÇA – TORRADA DE LESMAS

Torrada com lesmas ao molho de cogumelos e gergelim. Para perder essa camada grossa da pele, elas precisam ficar horas na água fervente e, consequentemente, morrem.

JAPÃO – BACON DE BALEIA

O chamado "bacon de baleia" é um petisco popular no Japão. Que tal um pedacinho de gordura de baleia para dar mais sabor ao feijão?

BURMA – MORCEGOS FRITOS

Nas montanhas da fronteira de Burma, no sudeste da Ásia, um dos pratos mais apreciados é a porção de morcegos fritos. A parte boa é que se você pedir e não gostar, pode degustar as deliciosas rodelas de pepino do enfeite.

INGLATERRA – TUTANO

Tutano de osso é um prato muito apreciado em um restaurante de Londres. Não se pode dizer que não seja uma receita nutritiva. Aqui no Brasil, muitos apreciam esse prato.

O POLICIAL METIDO

Um oficial da Polícia vai a uma fazenda, em Formiga/MG, e diz ao dono, um velho fazendeiro:

"- Preciso inspecionar sua fazenda por suspeita de plantação ilegal de maconha!"

O fazendeiro diz:

"- Sim senhor, mas não vá naquele campo ali" - e aponta para uma certa área.

O oficial, puto da vida e cheio de arrogância, diz indignado:

"- O senhor sabe que tenho o poder do governo e de toda polícia comigo?"

E tira do bolso um crachá, mostrando ao fazendeiro:

"- Este crachá me dá a autoridade de ir onde quero, e entrar em qualquer propriedade. Não preciso pedir ou responder a nenhuma pergunta. Está claro? Me fiz entender?"

O fazendeiro, todo educado, pede desculpas e volta para o que estava fazendo.

Poucos minutos depois o fazendeiro ouve uma gritaria e vê o oficial do governo correndo para salvar sua própria vida, perseguido pelo "Santa Gertrudes", o maior touro da fazenda.

A cada passo, o touro vai chegando mais perto do oficial, que parece que será chifrado antes de conseguir alcançar um lugar seguro.
O oficial está apavorado.

O fazendeiro, mineirinho muito educado e solícito, larga suas ferramentas, corre para a cerca e grita com todas as forças de seus pulmões:

"- Seu crachá! Mostra o seu CRACHÁ pra ele...!"

25 a 28 MARÇO 2014

Cone Multimodal - G07
Cabo de Santo Agostinho - PE - 15h às 21h

movimat NORDESTE
Feira Internacional de Intralogística Nordeste

Transporte & Logística Nordeste
by SITL

TODAS AS SOLUÇÕES PARA A CADEIA LOGÍSTICA NA MAIOR PLATAFORMA MULTIMODAL DO NORDESTE.

O Nordeste ganha um importante evento em seu calendário que proporcionará atualização, networking e conhecimento para você que busca acompanhar as novas práticas nos setores de: Movimentação, Armazenagem, Serviços em Transporte & Logística, Infraestruturas entre outros.

GARANTA JÁ SUA CREDENCIAL

Faça parte do maior e mais completo evento do setor logístico do Nordeste!

II SEMINÁRIO NORDESTINO DE LOGÍSTICA

Realize o pré-credenciamento e participe gratuitamente do seminário. Mais informações e grade de palestrantes acesse o site www.movimatne.com.br

CREDENCIAMENTO DISPONÍVEL NO SITE.
AGILIZE A SUA ENTRADA NO EVENTO.

WWW.MOVIMATNE.COM.BR

NOSSOS PARCEIROS

SITL · ABRALOG · IMAM · NTC · ANELOG · SETCEPE · COMVEM · CONE

ORGANIZAÇÃO E PROMOÇÃO

Reed Exhibitions Alcantara Machado