Exemplar para a distribuição, não pode ser vendido

ESTRADA na BOLÉIA®

" Para quem é apaixonado por caminhões"

www.naboleia.com.br
Junho/Julho 2017 - nº 143 - R$ 8,00

NB NaBoléia

MAN inaugura campo de provas com certificação internacional

Scania confirma manutenção de seus investimentos no País

Transporte de cargas no Brasil: desafios e oportunidades

VW e MAN lançam o primeiro feirão on-line do Brasil

CARTA AO LEITOR

UMA LUZ NO FIM DO TÚNEL

Depois de oito quedas consecutivas, o Produto Interno Bruto (PIB) voltou a registrar alta de 1% no primeiro trimestre, crescimento impulsionado, principalmente, pelo agronegócio, que teve safra recorde: o setor cresceu 13,4%, a maior alta em mais de duas décadas. Dessa forma, rapidamente, a agropecuária tornou-se o carro-chefe da expansão da economia.

Entretanto, apesar de o Governo anunciar que, com o crescimento do PIB, o País saiu tecnicamente da recessão, sabe-se que o cenário ainda é incerto, uma vez que a melhora da situação econômica está muito atrelada à crise política instalada. Ou seja, ainda é cedo para falar de recuperação, até porque existem muitas dúvidas sobre o comportamento do mercado nos próximos meses, principalmente após a deflagração do escândalo político, provocado pelas delações da JBS envolvendo o presidente Michel Temer.

Por outro lado, o crescimento no agronegócio é uma boa notícia para o setor de transporte rodoviário de cargas, afinal, o bom desempenho desse segmento pode alavancar a venda de caminhões.

Na verdade, apesar dos momentos desafiadores, as empresas do setor nunca deixaram de acreditar no Brasil. A MAN Latin America já havia anunciado, no final do ano, a manutenção de seu plano de investimentos para o País da ordem de R$ 1,5 bilhão até 2020. Como parte desse processo, a montadora acaba de inaugurar seu campo de provas, na fábrica de Resende/RJ, o primeiro da companhia na América Latina. Veja matéria nas próximas páginas.

Acreditando na retomada da economia, a Scania, que completa 60 anos em julho, também anunciou a expansão de seus investimentos para suas operações no País.

Portanto, notícias que trazem um certo ânimo. O fato é que a crise também trouxe ensinamentos. Aprendemos que em momentos turbulentos, a informação é uma ferramenta valiosa.

Ciente disso, a UNIP – Universidade Paulista criou o curso MBA em Infraestrutura de Transportes, que tem como proposta ajudar o participante a ampliar sua visão e colaborar na construção de alternativas para o setor no País. Não deixe de ler.

No mais, confiram também as notícias que movimentaram o mercado e outras novidades que serão úteis para seu dia a dia profissional.

Boa leitura!

04
08
11
20
22

MAN inaugura campo de provas com certificação internacional

Na celebração de seus 60 anos, Scania confirma manutenção de seus investimentos no País

Transporte de cargas no Brasil: Desafios e oportunidades

VW e MAN lançam o primeiro feirão on-line do Brasil

Caminhões: Genéricos ou Vocacionais?

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

DIRETOR
Emerson Castro
naboleia@naboleia.com.br

FALE COM A REDAÇÃO

Por telefone:
11 - 5034-8222 e 2129-8222
Por e-mail:
redacao@naboleia.com.br
jornalista@naboleia.com.br

Jornalista Responsável
Madalena Almeida - MTB 20.572
madalena@naboleia.com.br

Editor
Emerson Castro
naboleia@naboleia.com.br

Colaboradores
Pércio Schneider
pneus@greco.com.br

Projetos Design/Web

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

PUBLICIDADE

Para anunciar na revista impressa ou no portal de notícias **www.naboleia.com.br**

Por telefone: 11 - 5034-8222
Por e-mail: mkt@naboleia.com.br
HOT SITE: www.boleiadigital.com.br
Acesso rápido:

ASSINATURAS
Acesso rápido:
Ou pelo tel: 11 - 5034-8222

Circulação, cadastro e atendimento geral
Por telefone: 11 - 5034-8222
Por e-mail: contato@naboleia.com.br

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

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

DISTRIBUIÇÃO DIRIGIDA
Circulação
Junho/Julho 2017

143ª EDIÇÃO
Ano XIV

MAN INAUGURA CAMPO DE PROVAS COM CERTIFICAÇÃO INTERNACIONAL

Fotos: Divulgação

Com 35.500 metros quadrados de área, o local tem certificação internacional ISO 10.844 e possui 26 condições diferentes de rodagem para homologar os veículos

O primeiro campo de provas para testes de rodagem de veículos comerciais do Grupo VW na América Latina foi inaugurado em maio, na fábrica da MAN Latina America, localizada em Resende/RJ. Com 35.500 metros quadrados de área, o equivalente a quatro campos de futebol, o empreendimento tem certificação internacional ISO 10.844 para homologar veículos quanto ao nível de ruído.

"Temos uma frota com mais de 100 caminhões e ônibus Volkswagen e MAN em testes por todo o País. A cada mês, rodamos cerca de 300 mil quilômetros. Por trás disso, temos um time de quase 600 profissionais dedicados ao desenvolvimento de nossos produtos. Nosso investimento é pesado para garantir a qualidade e consequente satisfação dos clientes. O novo campo de provas chega para dar ainda mais eficiência a esse trabalho e integra os recursos financeiros que aplicamos continuamente no Brasil", afirma **Roberto Cortes, presidente e CEO da MAN Latin America**.

Ao todo, são 26 condições diferentes de rodagem na pista da montadora. Trata-se de uma alta concentração por metro quadrado para criar um cenário em que é possível, em casos específicos, como da linha Delivery, simular em um quilômetro rodado no campo de provas o equivalente a 50 quilômetros na estrada. A alta intensidade reduz o tempo de realização do teste, concedendo ainda mais eficiência às avaliações e impactando positivamente no projeto como um todo do veículo.

O empreendimento delineia um ambiente controlado para que se possa garantir a reprodutibilidade das condições dos testes e assim a melhor avaliação dos dados para o máximo desempenho do veículo nas rodagens em situações cotidianas dos clientes. Os 26 diferentes eventos consideram, por exemplo, pavimentos especiais como pedras de rio, paralelepípedos, trilhos de trem, ondulações nas chamadas costelas de vaca, lombadas, placas de metal com efeito de asfalto remendado e também pistas milimetricamente esburacadas.

Há rampas especiais que podem chegar até a 60% de inclinação para testar caminhões com tração sob medida, como o Constellation 31.320 6x6, desenvolvido para as Forças Armadas do Brasil. Inclinações mais leves também permitem representar partidas e retomadas em aclives para avaliação da eficiência do freio e até de basculamento da cabine. Situações extremas de torção estão entre os obstáculos e atuam de forma a validar seus componentes estruturais, como o chassi e suas travessas, conforme os padrões de aplicação do veículo.

Os caminhões e ônibus são submetidos aos eventos justamente para colocar à prova o veículo, com o objetivo de certificar e validar componentes como trem de força, sistemas de freio e direção, suspensão e chassi. O campo de provas vai permitir ainda confirmar o desempenho estrutural, e o espaço prevê uma área livre para avaliações dinâmicas. Os avaliadores poderão simular mau uso e desempenho em curvas de impacto.

Uma espessa camada de mais de 20 centímetros de concreto, associada à utilização de malhas de aço e fibras de polímero, assegura a robustez necessária para a continuidade das condições de todos os pavimentos especiais do campo de provas, no longo prazo. Ao todo, foram movimentados mais de 3.300 caminhões de terra para a construção. De concreto, foram 250 veículos, além de outros 95 de asfalto.

CAMPO DE PROVAS

Todo o projeto segue normas internacionais para esse tipo de teste e certificação. As diretrizes brasileiras de pavimentação também foram adotadas como padrão para a construção do empreendimento. Outras pistas do Grupo Volkswagen na Europa serviram como referência para a construção nacional, garantindo a equivalência entre os resultados obtidos.

Ao longo de toda a extensão do campo de provas, foram projetados sistemas para captação da água da chuva, com separação de outros elementos, para eliminar qualquer possibilidade de contaminação do solo e lençóis freáticos. A alta densidade de obstáculos por metro quadrado também contempla uma lógica ambiental: a duração mais curta dos testes por sua alta intensidade diminui as consequentes emissões geradas a partir das rodagens.

TESTES COM VEÍCULOS VOLKSWAGEN E MAN

Após seu desenvolvimento, o primeiro teste a que um veículo da Volkswagen

TGX GANHA DESIGN PREMIUM EM NOVA VERSÃO

Outra novidade da MAN foi anunciada também em maio. A montadora lançou a nova versão 2017/2018 dos caminhões MAN TGX, com detalhes que tornam seu design ainda mais atraente. Os veículos agregam novo sistema de iluminação para atender à legislação atual e gerar economia ao cliente.

As maiores mudanças no design são observadas na cabine. Na parte externa, a grade ganhou reforço. O tradicional símbolo do leão que marca os caminhões MAN agora está com um fundo negro para ressaltar seus traços e robustez. Na parte interna, o volante também tem novo visual para agregar a mudança no logotipo, nos mesmos moldes do painel da grade frontal.

Na versão 2017/2018 dos caminhões MAN, cores mais claras compõem o interior da cabine para o maior conforto do motorista. O marfim é a tonalidade que predomina no painel de instrumentos, revestimentos e portas, além das cortinas. As mudanças proporcionam um ambiente mais leve para profissionais que passam horas de seu dia dentro da cabine.

ECONOMIA NA OPERAÇÃO

Outra novidade importante vem para o sistema de iluminação, com a incorporação de um farol para rodagem diurna — também conhecido no mercado como DRL, do termo em inglês Daytime Running Lights. Seu acendimento exclusivo é automático com a ignição ligada e atende completamente às legislações atuais.

Caminhões e Ônibus ou MAN é submetido se dá no ambiente virtual. Programas de última geração já antecipam desgastes que possam ocorrer em situações reais para que os engenheiros da montadora possam otimizar o desempenho do veículo

Avaliações em bancada também compõem a cesta de ferramentas que a MAN Latin America utiliza, assim como análises de durabilidade estrutural e validação funcional. A aquisição de dados é muito importante nessa etapa e ao longo de todo o ciclo de vida do produto.

Além dos testes no novo campo de provas, a MAN Latin America se vale de uma propriedade com mais de um milhão de metros quadrados para simular condições específicas off-road.

Localizada a cerca de 50 quilômetros da fábrica, em Resende, a área permite a reconstrução de uma série de outras variáveis que abrangem a rodagem dos caminhões e ônibus da montadora em terrenos fora de estrada.

E o trabalho não se restringe a situações controladas. O desenvolvimento dos veículos inclui testes especiais em estradas de todo o País e também internacionais para avaliações que necessitem de quilometragem extra ou situações características como verão ou inverno.

Nessa fase, os modelos chegam a passar até por câmaras climáticas com temperaturas que vão desde os - 40˚ C aos 60˚ C.

Compatibilidade eletromagnética, resistência a impacto e consumo de combustível são outros aspectos avaliados.

Validados em todos os aspectos, os modelos da Volkswagen Caminhões e Ônibus estão liberados para o lançamento ao mercado.

Mas ainda assim as avaliações continuam: antes de sair da fábrica rumo ao cliente, cada veículo é testado para garantir que esteja de acordo com seu projeto e com o padrão de qualidade da MAN Latin America.

O mecanismo também poupa as demais luzes do veículo, uma vez que seu acionamento não envolve o restante do sistema de iluminação. Outro ponto de economia se dá com sua tecnologia LED, com maior durabilidade que os faróis tradicionais e contribuindo para a redução dos custos de operação.

“Cada mudança em nosso design é fruto de estudos minuciosos para oferecer benefícios diretos ao cliente. A versão 2017/2018 do nosso caminhão premium MAN TGX traz esse conceito e cria uma sensação de leveza e conforto aos modelos para uma maior produtividade nas estradas. Em outra ponta, o cliente terá uma economia imediata com seu sistema de iluminação”, explica **Ricardo Alouche, vice-presidente de Vendas, Marketing e Pós-Vendas da MAN Latin America.**

CONFIGURAÇÃO PREMIUM

As mudanças estão disponíveis em todos os modelos da linha MAN TGX e se encontram em linha com o padrão europeu para veículos com tecnologia Euro 5. Sua configuração conta com outros diferenciais técnicos para a maior vantagem na operação.

Entre eles, o trem de força. O MAN D26 entrega elevado torque em uma ampla faixa de rotações para o melhor consumo de combustível e menor custo de manutenção, proporcionado também pela caixa automatizada MAN TipMatic, de 16 velocidades e com um escalonamento das marchas bastante eficiente.

Com ampla cabine, os veículos apresentam os eixos com as maiores capacidades técnicas em seus segmentos. Para apoiar toda essa carga, chassis robustos com maior resistência e durabilidade aumentam a confiabilidade da operação para o cliente.

A segurança é um capítulo à parte, com sistema inteligente de gerenciamento de todos os componentes de frenagem dos modelos (BrakeMatic).

Fotos: Divulgação

NA CELEBRAÇÃO DE SEUS 60 ANOS, SCANIA CONFIRMA MANUTENÇÃO DE SEUS INVESTIMENTOS NO BRASIL

A Scania completa 60 anos de Brasil em julho. Para celebrar esse marco, a montadora anunciou a manutenção de seu aporte de R$ 2,6 bilhões para suas operações no mercado brasileiro, que teve início em 2016 e vai até 2020

Ao completar 60 anos no Brasil, a Scania acelera o ritmo de investimentos e anuncia a manutenção de seu aporte de R$ 2,6 bilhões para suas operações no mercado brasileiro, que teve início em 2016 e vai até 2020.

Os recursos serão destinados ao desenvolvimento de novos produtos, atualização e modernização do parque industrial de São Bernardo do Campo/SP, bem como à rede de concessionárias. O objetivo é assegurar a continuidade da evolução tecnológica da unidade brasileira, reforçando a estratégia de manter o Brasil como um espelho da Suécia.

"Não podemos apenas olhar a situação de hoje ou do próximo ano, pois quando falamos de investimentos temos de olhar para 10 ou 20 anos à frente", ressalta Rogério Rezende, diretor de Assuntos Institucionais e Governamentais da Scania Latin America.

Com a expectativa de que o mercado brasileiro volte a crescer, a montadora está apostando na estratégia de exportação. Apoiada pelo sistema de produção global introduzido na década de 1990, a fábrica no ABC Paulista se transformou em uma plataforma de exportação. É a partir dela que a companhia abastece hoje cerca de 30 mercados da América Latina, do Oriente Médio, da África e da Ásia.

"Direcionar o volume para outros países foi uma das estratégias que usamos para atravessar o período de crise na economia. Um exemplo disso é que preparamos nossa linha de produção para fabricar o motor Euro 6. Nossa história reflete o investimento que fizemos para ter um parque industrial de ponta com tecnologia avançada e uma marca sólida, superando obstáculos e evoluindo com nossos produtos e serviços e, sobretudo, investindo em pessoas e em relações – bases do nosso negócio", acrescenta o executivo.

Segundo Rogério, a unidade brasileira tem grande representatividade dentro da corporação. **"O Brasil é um mercado extremamente importante. A decisão de fincar os pés no País, construindo, à época, a primeira fábrica fora da Suécia provou-se acertada. São seis décadas de atividades marcadas pela responsabilidade social e ambiental, respeito às leis, aos seus clientes e colaboradores"**, diz.

Conforme Rezende, o foco é manter em São Bernardo do Campo o padrão de excelência global. Para isso, a Scania inaugurou o laboratório responsável por desenvolver, testar e certificar motores. A nova área de pesquisa demandou investimento de R$ 40 milhões, sendo a primeira da empresa fora da Suécia. Em 2015, também anunciou uma nova fábrica de pintura e montagem de cabinas de caminhão, mais eficiente e automatizada, capaz de entregar até 140 cores diferentes aos clientes da marca, que teve um aporte de R$ 96 milhões

"Chegamos ao Brasil em 1957, quando ocupávamos um escritório na Rua Líbero Badaró, no centro de São Paulo. De lá fomos para um galpão na Rua Guaramiranga, na Vila Carioca. Em 1962, houve a transferência para São Bernardo do Campo, a construção da fábrica de motores e o nascimento do primeiro Rei da Estrada no País, que abriu o caminho para uma trajetória promissora. Sem uma visão de longo prazo, essa história não teria sido possível", acrescenta.

1957 - Revista Engenharia

O FUTURO

Para celebrar as conquistas de sua trajetória, a fabricante sueca escolheu como protagonista o futuro. **"A gente aprende com o 'ontem' e trabalha no 'hoje' com olhar sobre o 'amanhã'. Não temos dúvida de que chegamos aos 60 anos com a missão cumprida, com respeito e reconhecimento do setor e de nossos clientes. Mas os desafios que nos movem estão em como tornar o sistema de transporte sustentável. Ou seja, entregar sempre a melhor rentabilidade e, ao mesmo tempo, a melhor solução em relação ao meio ambiente e à sociedade", diz Roberto Barral, diretor-geral da Scania no Brasil**, fazendo referência à campanha que a Scania produziu para seu aniversário.

Com essa linha de atuação, a companhia já se prepara para os novos desafios globais. A Scania apresentou na Europa seu caminhão autônomo e colocou para rodar nas vias de Estocolmo veículos movidos à eletricidade, sem falar no ônibus abastecido via wireless e outras soluções que já fazem parte do presente em muitos lugares do mundo.

Segundo Barral, em futuro bem próximo teremos uma matriz de combustíveis mista. Aqui já temos disponíveis produtos movidos a combustíveis alternativos, como biometano, gás natural, biodiesel e etanol. A Scania foi uma das primeiras fabricantes a vender e entregar motores Euro 5 no Brasil e Euro 6 na Europa. Para atingir este objetivo, foi necessário desenvolver transmissões que fazem uma grande diferença na redução das emissões. As soluções da Scania também propiciam uma contribuição significativa para diminuir o CO_2.

A marca também disponibilizou no Brasil produtos que emitem menos gases poluentes. Trata-se de um cenário que, nas décadas passadas, seria visto como irreal, pela impossibilidade de considerar o nível de emissões extremamente baixas e a velocidade média alta. Mas os veículos simplesmente ficaram muito melhores, mais econômicos e realizam o trabalho de maneira mais eficiente.

Na Europa, a Scania está realizando pesquisas para que o cliente possa obter o máximo da digitalização, conectividade, eletrificação e autonomia. O trabalho leva em conta os meios disponíveis para reduzir os impactos ambientais de todos os tipos de necessidades de transporte de cargas e de passageiros.

SERVIÇOS CONECTADOS

No campo da conectividade, também há várias oportunidades para aumento de eficiência. **"Comprometida com geração de valor para o cliente, faz da conectividade sua aliada na oferta de soluções de transporte sustentáveis e completas"**, diz o diretor-geral da Scania Brasil.

No Brasil, a montadora atingiu uma marca histórica nessa área. Os Serviços Conectados, apresentados em janeiro, já contam com mil veículos ativados, em todas as regiões do País.

"A Scania já conta com a experiência de mais de 250 mil veículos conectados em todo o mundo. Esse resultado comprova o quanto o transportador brasileiro ansiava por uma solução que supera a barreira da telemetria para tornar a gestão mais eficiente e rentável", afirma Barral.

Os Serviços Conectados aumentam a rentabilidade da frota de modo progressivo, pois oferecem uma alternativa completa ao transportador com a disponibilização dos dados do veículo, uso inteligente dessas informações e apoio customizado prestado pela rede de concessionárias, conforme as demandas de negócios e logísticas do cliente.

O transportador tem acesso a muito mais dados do veículo para identificar diversos fatores, como estilo de condução do motorista, velocidade média, consumo de combustível e intervalos de manutenção.

"São sempre as mudanças na vida das pessoas que impulsionam a inovação. No sistema de transporte não é diferente. Nosso negócio deriva das necessidades da sociedade, mas, principalmente, da capacidade de enxergar o presente e vislumbrar o futuro. Há tempos deixamos de vender apenas ônibus ou caminhões. Transformamos nossos produtos e serviços em soluções para os clientes. Agora, soluções para um transporte sustentável. Esse é o tom do novo capítulo que a Scania começa a escrever no Brasil", afirma Rogério Rezende.

TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL DESAFIOS E OPORTUNIDADES

Prof. José Manoel

A Editora Na Boléia entrevistou o Prof. José Manoel Ferreira Gonçalves, coordenador do curso de MBA em Infraestrutura de Transportes da UNIP, que faz uma análise do setor de transporte de cargas no Brasil e fornece informações detalhadas sobre o programa, que tem como proposta ajudar o participante a ampliar a sua visão e colaborar na construção de alternativas para o País

O setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil foi um dos mais afetados pela desaceleração da economia, que colocou o País em uma das maiores crises de sua história. Embora o mercado já tenha dado algum sinal de melhora, o caminho ainda é longo para que as empresas do segmento retomem normalmente suas atividades e voltem a crescer.

Na verdade, as dificuldades do setor são queixas recorrentes. Há anos, esse mercado tem sofrido com a falta de infraestrutura viária e de segurança, além de inúmeros outros problemas, que possuem soluções, mas que, muitas vezes, devido a diversos fatores, inclusive no âmbito político, não são levadas a termo.

Nesse ambiente, é importante que os empresários e todos os players desse segmento estejam sempre atualizados, a fim de atuar com eficiência para que as mudanças ocorram de uma forma mais rápida e efetiva.

Pensando nisso, a Universidade Paulista (UNIP) lançou o curso de MBA Infraestrutura de Transportes, que tem como proposta ajudar o participante a ampliar a sua visão e colaborar na construção de alternativas para o País.

A **Editora Na Boléia entrevistou o Prof. José Manoel Ferreira Gonçalves, coordenador do MBA em Infraestrutura de Transportes da UNIP**, que faz uma análise do setor de transporte de cargas no Brasil e fornece informações detalhadas sobre o curso. Confira a entrevista exclusiva.

Na Boléia - Qual o cenário do transporte de cargas no Brasil hoje?

Prof. José Manoel - O cenário atual é de crise, infelizmente. Contudo, se a demanda de hoje é mal atendida por modais inapropriados, a projeção para os próximos 30 ou 40 anos pode ser muito promissora, se os projetos ferroviários, que estão em fase adiantada – embora com calendário atrasado –, forem concluídos e as obras projetadas iniciadas. Em um País continental, como o nosso, as ferrovias precisam ser vistas como estratégicas, inclusive, para a ocupação racional do nosso território. Mas hoje, a estrutura do transporte brasileiro está concentrada em rodovias, com vários prejuízos.

Quais as principais dificuldades e os maiores desafios?

Uma das maiores dificuldades é enfrentar a questão cultural, que faz as pessoas pensarem quase que unicamente em soluções de transporte de cargas e de passageiros sobre pneus: isso está no imaginário da nação e de seus dirigentes.

O desafio é mudar esse modelo, que, por vezes, oferece soluções ineficientes e disfuncionais e leva, por exemplo, a assistirmos ao fechamento de concessionárias de ramais ferroviários considerados antieconômicos, porque, entre outras razões, não aprendemos a aproveitar as chamadas externalidades para a sociedade, que são os ganhos ambientais, de saúde, de fluidez do trânsito, entre outros pontos.

Outro desafio é lidar com o patrimônio das rodovias e ferrovias que estão em desuso. Trilhos e materiais rodantes expos-

Se compararmos o quanto outros países investem em infraestrutura, em relação ao Brasil, talvez encontraremos a resposta aos nossos problemas

everystockphoto.com

Divulgação

Divulgação

everystockphoto.com

tos à chuva e ao sol, não recebem manutenção. Para isso, a solução seria um inventário nacional de equipamentos e dos espaços existentes para ampliações, racionalizações etc., executado de forma transparente, capaz de prever a reutilização de toda esta estrutura pública.

O que falta para o País avançar e equacionar os principais problemas de logística no transporte de cargas?

Falta visão de Estado, porque as obras públicas de infraestrutura não podem ser pensadas segundo o prazo para as eleições seguintes, mas visando beneficiar as gerações futuras. Faltam bons projetos, estruturados de forma a garantir a integração entre os diversos modais de transportes. Falta ao País um novo marco regulatório, que discuta o chamado direito de passagem (em que os trilhos administrados pela iniciativa privada possam ser usados por outras operadoras, além das próprias concessionárias responsáveis).

Falta fortalecer a agência reguladora para que fiscalize efetivamente os serviços prestados, exigindo qualidade. Para isso, precisamos estabelecer critérios técnicos definidores do que as nossas ferrovias devem oferecer. Falta que as autuações e multas sejam realmente cobradas, porque são inúmeros os recursos jurídicos que anulam as punições em noventa por cento dos casos. Falta desenvolver um novo modelo de negócios, oferecendo segurança jurídica aos potenciais investidores, mas será preciso ter a coragem e a competência de estabelecer limites e orientações gerais para o bom funcionamento do sistema, diferentemente do que se vê hoje.

A falta de infraestrutura é um dos gargalos da logística no Brasil. Como resolver essa questão? Quais as possíveis soluções para esse problema?

Para resolver essa questão e colocarmos o País estrategicamente entre as grandes economias do mundo, devemos procurar criar um banco de bons projetos para o Brasil. É preciso aproveitar o conhecimento produzido na academia brasileira em diversas áreas de pesquisa e inovação. Dar o merecido destaque, voz e vez ao talento dos nossos profissionais, que são reconhecidamente supercriativos, enfrentam os desafios e respondem bem, quando chamados a dar sua contribuição com soluções.

Outra providência inadiável é a de conectar entre si as ferrovias, bem como com as rodovias e hidrovias e portos, para que assim operem em sinergia. Todo esse sistema precisa ainda estar em conexão com a cabotagem, integrando também pelo litoral brasileiro.

É preciso aproveitar o conhecimento produzido na academia brasileira em diversas áreas de pesquisa e inovação.

Quais os impactos desse cenário para as empresas brasileiras? Quais tipos de prejuízos a ineficiência do sistema logístico de transporte de cargas traz para as empresas brasileiras?

São entraves que impedem um crescimento sustentável das corporações e, em decorrência disto, freia a geração de empregos de forma robusta e independente. Se compararmos o quanto outros países investem em infraestrutura, em relação ao Brasil, talvez encontraremos a resposta aos nossos problemas. Recentemente, a rodovia 163 trouxe prejuízos inestimáveis aos produtores e aos transportadores que passaram por ela. Caminhões atolados em função das chuvas, parados no meio do lamaçal e a soja do Mato Grosso, já comercializada, impedida de atingir os portos do Pará e os mercados europeus e norte-americano. Um grande prejuízo e vergonha.

Com frequência, assistimos ainda às extensas filas de caminhões esperando para acessar os portos de Santos e Paranaguá, o que representa prejuízo para as empresas e é repassado para a sociedade. Tal desequilíbrio no sistema logístico reflete, por exemplo, no custo do transporte rodoviário da soja oriunda do Mato Grosso para o porto de Santos,

que é maior que o custo do transporte de navio de Santos até a China. Dessa forma, não competimos em igualdade de condições com outros produtores mundiais. As empresas brasileiras têm muito mais dificuldade para crescer de forma estruturada e planejada, e isso prejudica diretamente nossa maior participação no mercado internacional.

Como a tecnologia pode ajudar a mudar esse cenário? O que existe de novo/inovação nessa área?

No caso do Brasil, é mais importante atender bem com o que já tem de tecnologia nos diversos modais, do que se envolver com o que há de mais moderno neste setor. Os desafios tecnológicos são cada vez mais complexos e precisamos de respostas concretas, consistentes e adequadas às especificidades das diversas regiões do nosso País. Por exemplo, nas áreas onde há muita oferta de energia eólica ou solar, a prioridade deve ser no investimento da produção destes tipos de energia e em sistemas logísticos que os favoreça.

No caso dos Transportes, sistemas de controle e sinalização mais modernos e eficientes para otimizar a utilização de equipamentos e melhorar os serviços e a segurança sobre trilhos também são ferramentas tecnológicas que podem ajudar a melhorar o setor. Há sistemas muito bons no mercado mundial, o Brasil pode contratá-los e, se possível, toda a estrutura que os faz funcionar em convergência com o sistema que já existe em operação no Brasil.

Como o curso de MBA Infraestrutura de Transportes pode ajudar nesse sentido? Qual a proposta do programa?

Para que todos nós profissionais, empresas, professores, órgãos de governo, agentes de controle e de fiscalização, possamos exercer nossas respectivas funções de forma eficiente, todos precisamos nos manter atualizados, e com o que existir de melhor e mais moderno neste mundo em transformação constante. Para isso, são fundamentais o mundo acadêmico e os centros avançados de pesquisa.

A proposta do MBA da UNIP é ajudar o aluno a ampliar a sua visão, que, em geral, é bastante restrita, especializada, pontual, mas repetitiva. Com um olhar mais panorâmico e crítico, é possível colaborar na construção de alternativas para o país. Soluções criativas, eficientes e de menores custos, que possam responder às demandas efetivas dos problemas que se apresentam no dia a dia das cidades.

O curso – do início ao fim – visa qualificar os profissionais das diversas áreas afins, nos diversos modais, para promover o desenvolvimento de forma organizada, melhorar a qualidade de vida, preservando o meio ambiente e economizar energia e mão de obra.

O curso visa qualificar os profissionais das diversas áreas afins, nos diversos modais, para promover o desenvolvimento de forma organizada

O que motivou a criação do curso?

A intenção de integrar profissionais da Engenharia com os da Economia, Administração, Direito, entre outras áreas. A era da especialização impõe paradoxalmente a necessidade de interdisciplinaridade para alcance mais abrangente dos problemas em tela. Nosso objetivo é oferecer uma visão panorâmica, atualmente rara apesar de tão necessária, reunindo empresários, trabalhadores, profissionais liberais e executivos ao mundo acadêmico. Pretendemos ainda dar respostas mais concretas às necessidades cada vez mais intensas por melhores salários e perspectivas de futuro quanto à empregabilidade.

Qual a duração do curso? E quem pode participar?

São 360 horas. Um ano, em quatro bimestres. Podem participar profissionais de diversas áreas, tais como, engenheiros, economistas, administradores, advogados e profissionais afins. Ou seja, interessados em pensar o Brasil e desenvolver um projeto nacional para os próximos 50 anos.

Qual o valor do investimento?

A partir de 18 vezes de R$ 305,40. O curso está disponível atualmente no módulo presencial, na UNIP campus Paraíso, na capital paulista, e no módulo semipresencial nos campi do interior de São Paulo e de fora do Estado, em Goiás, Manaus e Brasília.

Quais as expectativas em relação ao curso?

São bastante positivas. Temos o apoio estratégico da UNIP, que é uma universidade privada bem conceituada no País. Com esse apoio convidamos professores altamente preparados e dispomos dos mais favoráveis recursos didáticos nas aulas presenciais e semipresenciais, tais como apostilas cuidadosamente elaboradas, focando o problema e evitando digressões, além de um ambiente acadêmico saudável para troca de informações e debate entre alunos, professores e a coordenação do curso.

Quais as oportunidades profissionais para quem deseja atuar, hoje, no Brasil nessa área de transporte de cargas? Apesar das dificuldades do setor, como é o mercado de trabalho? O que piorou e o que melhorou?

A demanda por esse profissional só faz aumentar. O País precisa crescer e, para isso, necessita da implantação de sistemas de infraestrutura integrados, bem planejados e estratégicos. As empresas demandam profissionais com a visão ampla que propagamos, única a permitir uma organização racional e planejada na implantação de sistemas logísticos eficientes.

O que tem melhorado é a percepção e consciência do problema, da urgência das soluções e da oportunidade de colocar em prática as reflexões promovidas entre alunos, professores e profissionais convidados. Pioraram diversos indicadores e resultados, empurrando para as soluções que precisam ser buscadas.

A promoção continua e já é um sucesso. Participe.

Seu caminhão Volkswagen

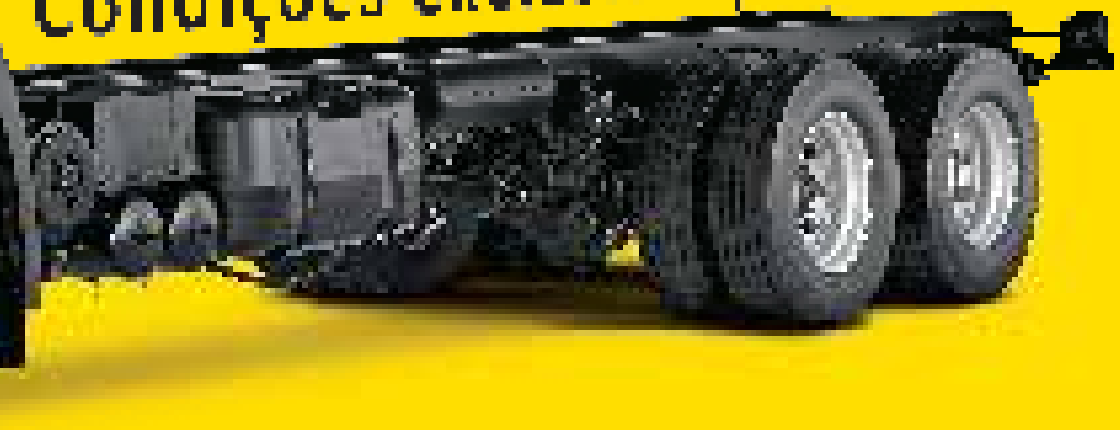
Acesse: ofertasvemquetemnogoclo.com.br

[illegible]

Vem que tem negócio.
Sua melhor chance de comprar seu 0km.
Todos modelos à pronta entrega.

GANHE UM ANO DE WI-FI GRÁTIS*.

Condições exclusivas para toda linha.



já está na mão.

Consórcio Delta

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

DIRIGIR COM O BRAÇO PARA FORA: VOCÊ PODE SER MULTADO

Apesar de ser ilegal e passível de multa, dirigir com o braço para fora é um hábito comum dos motoristas brasileiros. Basta circular pelas ruas, especialmente em grandes cidades, como São Paulo, para flagrar comportamentos como esse.Trata-se de uma prática muito perigosa, que diminui a capacidade de reação em manobras. Sem contar que há riscos, em uma colisão lateral, de haver até esmagamento do braço.
Conforme o artigo 252 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), dirigir com apenas uma das mãos ao volante é infração média, com multa de R$ 130,16 e quatro pontos na Carteira Nacional de Habilitação.

SAIBA +

NÚMERO DE ROUBOS DE CARGAS AUMENTA NO ESTADO DE SP

São Paulo registrou aumento de roubos de cargas. Segundo dados da Secretaria da Segurança Pública (SSP), foram, ao todo, 2.762 roubos de cargas no Estado de São Paulo, sendo que no mês de janeiro foram 844 roubos, fevereiro 865 e março 1.053. A Polícia Civil registrou 30 roubos de carga por dia no primeiro trimestre deste ano no Estado de São Paulo.
Somente na capital Paulista, no primeiro trimestre do ano passado, foram registrados 1.329 crimes do tipo. Neste ano, no mesmo período, ocorreram 1.613 roubos de carga, um aumento de 21,3%.

SAIBA +

RIO TEM AUMENTO NO NÚMERO DE ROUBOS DE CARROS

O número de roubos de carros subiu no Rio de Janeiro no primeiro semestre deste ano. Cerca de 100 veículos por dia são roubados, o que significa um aumento de 16% no primeiro trimestre de 2017 em relação ao mesmo período do ano passado, quando a média de roubos diária era de 84 veículos. Conforme o diretor executivo da Federação Nacional de Seguros Gerais, Julio Rosa, o aumento é resultado da violência crescente. Segundo o executivo, a redução da oferta de peças automotivas de reposição pela indústria desabasteceu os distribuidores e provocou um aumento da procura por peças no mercado ilegal.

SAIBA +

DICAS DO DETRAN.SP PARA NÃO TER A CNH SUSPENSA

Nem todos sabem, mas existem infrações de trânsito que podem causar a suspensão da CNH. Sabe quais são elas? Anote: exceder em mais de 50% o limite de velocidade na via, não prestar socorro à vítima de acidente de trânsito, pilotar motocicleta sem capacete, participar de racha e dirigir após o consumo de bebida alcoólica. Quem faz o alerta é o Detran.SP. Essas estão entre as infrações que o Código de Trânsito Brasileiro lista como gravíssimas e que, além de multa, acarretam ao motorista a abertura de um processo administrativo para a suspensão da CNH, mesmo que ele não tenha nenhum outro ponto.

SAIBA +

SP VAI AUTUAR CARROS LICENCIADOS FORA DO ESTADO

Divulgação

O governo do estado de São Paulo vai passar a autuar veículos licenciados fora do estado que transitem 20 dias ou mais, por mês, na capital. Segundo a Secretaria da Fazenda estadual, a medida está amparada na Lei nº 13.296, que define que o imposto é devido no local do domicílio ou da residência do proprietário do veículo. O objetivo da medida é fazer com que os motoristas que rodam, mensalmente, 20 dias ou mais na capital paulista transfiram o licenciamento do veículo para São Paulo. Quem não fizer a transferência terá que pagar pelo IPVA não recolhido pelo município de São Paulo nos últimos cinco anos.

SAIBA+

FORD EUROPA REALIZA ESTUDO SOBRE ENJOO NO CARRO

Divulgação

Uma pesquisa realizada pela Ford Europa para estudar as causas que levam as pessoas a sentir enjoo dentro do carro ajudou na elaboração de um guia com orientações que ajudam a evitar esse incômodo. As dicas, colocadas por especialistas, são especialmente úteis para quem pretende viajar de carro nos próximos feriados. No estudo, que contou com a participação de especialistas em doenças do movimento, os passageiros adultos que ficaram olhando para telas durante um curto percurso demoraram em média apenas dez minutos para se sentir mal.

SAIBA+

ETIQUETAGEM VEICULAR PERMITE AVALIAR NÍVEL DE EMISSÕES

Divulgação

Com a entrada em vigor da obrigatoriedade em todos os automóveis da etiqueta do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBVE), a Umicore, fabricante de catalisadores automotivos, afirma que a medida dará ao consumidor mais informação na hora de comprar um veículo. "É muito importante que o motorista tenha consciência da importância de avaliar e levar em consideração o nível de emissões de poluentes dos veículos, uma vez que esses gases afetam diretamente à saúde da população", afirma Cláudio Furlan, gerente Comercial da Umicore.

SAIBA+

ROUBOS DE CARGAS CUSTAM MAIS DE R$ 6 BILHÕES

Divulgação

De acordo com a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), os roubos de carga custaram R$ 6,1 bilhões à economia brasileira entre 2011 e 2016. O prejuízo chega a R$ 3,9 milhões por dia com as ocorrências, que se concentram, principalmente, nos estados do Rio de Janeiro (43,7%) e São Paulo (44,1%). O estudo ainda aponta que as perdas causadas por esse tipo de crime têm crescido ano a ano, assim como o número de casos registrados, que aumentou 86%, ou seja, de 12 mil em 2011 para mais de 22 em 2016.

SAIBA+

PNEUS: VALIDADE OU GARANTIA?

Você sabe o que é mais importante em se tratando de pneus: validade ou garantia? A Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos – ANIP – esclarece essa questão.Segundo a entidade, pneus não têm prazo de validade, mas garantia contratual oferecida pelos fabricantes, que, normalmente, chega a cinco anos a partir da data da nota fiscal de compra do pneu ou da data de compra do veículo novo. Na falta do comprovante de compra do pneu, a data que pode ser considerada é a de fabricação do pneu. Para saber quando ele foi produzido, basta olhar na sua lateral. Logo depois do código DOT, encontra-se o número de série, e esta informação consta nos quatro últimos algarismos.

SAIBA+

14 ANOS

Edição 143
UMA LUZ NO FIM DO TÚNEL

Depois de oito quedas consecutivas, o Produto Interno Bruto (PIB) voltou a registrar alta de 1% no primeiro trimestre, crescimento impulsionado, principalmente, pelo agronegócio, que teve safra recorde: o setor cresceu 13,4%, a maior alta em mais de duas décadas. Dessa forma, rapidamente, a agropecuária tornou-se o carro-chefe da expansão da economia.

Todas as edições disponíveis no site

Leia Online ou baixe o PDF

www.NABOLEIA.com.br

Portal NA BOLÉIA

Mais Interativo
Muita Informação

Newsletter NB

Cadastre-se no Portal e receba as novidades

www.NABOLEIA.com.br

SIGA-NOS NAS REDES SOCIAIS

Acesse nosso canal
youtube/editoranaboleia

curta nossa página no
facebook/editoranaboleia

Seja também um seguidor
@naboleia

BEST GERMANY completa três anos no Brasil com crescimento e novos produtos

Há três anos no Brasil, a Best Germany dobrou de tamanho em 2016 e espera mais crescimento para este ano. Atendimento rápido, preços competitivos e linha de produtos diversificada são as estratégias da empresa para se consolidar no mercado brasileiro

Presente em vários países da Europa, a Best Germany está completando três anos no Brasil com excelentes resultados. A empresa, que atua no mercado brasileiro por meio de sua distribuidora , a JL Auto Parts, tem registrado crescimento sustentável e vem consolidando seu portfólio no País, composto por soluções para caminhões, ônibus e vans com qualidade OEM.

São mais de 600 itens, muitos deles disponíveis para pronta-entrega. Com um estoque regulado, a empresa consegue atingir eficiência nas entregas e a satisfação de seus clientes.

"O atendimento é um diferencial da Best Germany. Para isso, além de preços competitivos, temos uma infraestrutura totalmente voltada para garantir à satisfação de nossos clientes. Em nossas instalações, mantemos um completo show-room, a fim de que os clientes possam conhecer melhor nossas soluções", frisa **Elcio Vassão de Paula, gerente comercial e de produtos**.

Atenta às necessidades do mercado, a empresa também tem introduzindo novidades no Brasil. Um dos recentes lançamentos são os conjuntos viscosos para os caminhões Volvo modelo FH, Actros, da Mercedes-Benz, Scania Séries 4 e 5, Constelation 280HP e MAN TGX.

Outra novidade foi apresentada durante a Automec, feira realizada em abril, em São Paulo. A companhia expôs a nova família de filtros de ar, óleo e combustível para a linha de pesados. Ainda na feira, a Best Germany expôs os conjuntos de hélices e embreagens, além dos conjuntos viscosos.

"Temos produtos inovadores com custos atrativos, o que vai ao encontro das necessidades dos consumidores brasileiros. Com as adversidades da economia, adquirir um novo veículo tornou-se mais difícil e caro. Diante disso, as empresas e motoristas estão cuidando mais da manutenção de seus caminhões, buscando produtos de qualidade comprovada e equivalentes às peças originais com preços mais em conta", explica Elcio.

Para se ter ideia da economia, um conjunto viscoso sai por volta de R$ 4 mil na concessionária. Enquanto que a Best Germany oferece a mesma peça com qualidade de original por cerca de R$ 1.300,00, uma economia de mais de 30%.

EXPECTATIVA DE MAIS CRESCIMENTO

Segundo o gerente, os clientes brasileiros são exigentes, principalmente em relação à rapidez na entrega. "Ninguém mais quer formar grandes estoques de peças. Nesse contexto, ter um atendimento rápido e pronta-entrega se tornou tão importante quanto o preço. Em geral, na Best Germany, após o pedido feito, os componentes são enviados para a transportadora em até 24 horas,", acrescenta.

Conforme Elcio, para 2017, a intenção é continuar investindo no mercado brasileiro e ampliando a linha de produtos. "Apesar do ano desafiador, em 2016 dobramos o faturamento em relação ao período anterior. Em 2017, pretendemos crescer mais 60%", revela.

Para atingir a meta, a estratégia da Best Germany será aumentar a rede de distribuição no País, a fim de ter maior capilaridade e ficar mais próxima do cliente. **"Continuamos bastante otimistas em relação ao Brasil. O mercado de reposição de peças automotivas tem crescido e gerado boas oportunidades para a Best Germany. Graças ao bom trabalho que temos realizado, ganhamos confiabilidade e estamos mantendo uma trajetória de sucesso no País"**, comenta Elcio.

HÉLICE DE REFRIGERAÇÃO

EMBREAGEM

CONJUNTO

VW E MAN LANÇAM O PRIMEIRO FEIRÃO ON-LINE DO BRASIL

Com o slogan "Vem que tem negócio: Seu caminhão já está na mão", a campanha possibilita a troca de um caminhão usado por um novo com vantagens imperdíveis

Confiante na retomada da economia, a MAN Latin America anunciou uma nova campanha no varejo. Com o slogan "Vem que tem negócio: Seu caminhão já está na mão", a campanha possibilita a troca de um caminhão usado por um novo com vantagens imperdíveis. Além da valorização do usado na troca por um modelo VW ou MAN zero-quilômetro, pronta entrega do veículo novo e a aprovação de crédito rápida, a montadora está oferecendo taxa de 0,99% ao mês pelo Banco Volkswagen, a mais baixa do mercado, segundo a empresa.

"A ordem é não perder negócios. O esforço é de todos. Juntos, sindicato, trabalhadores, fornecedores, concessionários e trabalhadores, retornaremos ao caminho do crescimento gradual e sustentável do País", frisa Roberto Cortes, presidente e CEO da MAN Latin America.

Dentro do pacote de benefícios, a companhia anunciou também o inédito feirão totalmente on-line, o primeiro do Brasil. Para consultar, basta que os clientes acessem o hotsite exclusivo e conheçam melhor os veículos disponíveis em esto-

DELIVERY

CONSTELLATION

MAN TGX

que, desde a linha VW Delivery até os extrapesados MAN TGX, e programem a ida a uma das 150 concessionárias da rede MAN Latin America mais próximas para fecharem negócio.

Quem adquirir um caminhão VW e MAN ganhará um sistema inédito de Wi-Fi para conectar o veículo gratuitamente durante um ano. Mas os clientes que visitarem as concessionárias MAN Latin America, antes de conferir o hotsite, também poderão participar da promoção, que vai até 31 de julho de 2017.

"Nossa campanha mostra a relação de parceria com nossos clientes e nossa confiança na retomada gradual da economia, no aumento do consumo e, consequentemente, na demanda por transportes. Estamos prontos para o crescimento. E é nesse ambiente que estamos focando nossas estratégias, sem deixar de lado a criatividade e nosso DNA de inovação", referenda Cortes.

BONS RESULTADOS

Segundo Cortes, a montadora tem registrado resultados positivos em 2017. Apostando nos bons rumos do Brasil, a empresa reduziu de 20% para 10% as folgas do Programa de Sustentação do Emprego (PSE), na fábrica de Resende, já em abril.

As vendas dos produtos também subiram, impulsionadas, principalmente, pelas exportações: no primeiro trimestre deste ano, a empresa teve aumento de 40% nas exportações em comparação aos resultados do mesmo período de 2016. Os embarques alcançaram 1 mil 747 no acumulado dos três primeiros meses de 2017, enquanto no ano anterior esse volume foi de 1 mil 250 unidades. Argentina e Chile são dois mercados de destaque nesse cenário.

Uma das estrelas dessa alta é o semipesado VW Constellation 17.280 em mercados estratégicos, caso da Argentina, onde o modelo alcançou o posto máximo de vendas no trimestre. No México também os resultados denotam crescimento: as vendas de caminhões e ônibus da MAN Latin America aumentaram 38% frente ao mesmo período de 2016, que já foi um ano recorde para a empresa no País.

A América Latina é um dos principais destinos dos modelos produzidos na fábrica da MAN Latin America em Resende/RJ, com alta nos embarques em países como Chile e Bolívia. Outros destaques ficam por conta da retomada de vendas na América Central, principalmente Costa Rica, Panamá e República Dominicana, além dos resultados na África do Sul.

"A internacionalização da marca Volkswagen Caminhões e Ônibus e dos seus produtos sob medida é um de nossos focos e conta com o suporte de nosso ciclo de investimento de R$ 1,5 bilhão", comenta o CEO da MAN Latin America.

PRÓ-SUL
Prest. de Serviço

Treinamentos sobre pneus para todos os envolvidos na frota:

- Proprietários
- Dirigentes
- Administradores
- Motoristas
- Mecânicos
- Borracheiros, etc

CURSOS:

- A importância dos pneus - Aprendendo a Gerenciar
- Como escolher pneus e bandas
- Consertos: tipos e sua aplicação
- Desgastes e problemas com pneus - Causas e soluções
- Controladores de pneus
- Software para controle de pneus, combustíveis, lubrificantes e ARLA-32

CONTATOS

prosul@greco.com.br
pneus@greco.com.br

(11) 3836-8375
(11) 99136-0637

Por: Pércio Schneider
pneus@greco.com.br

CAMINHÕES: GENÉRICOS OU VOCACIONAIS?

Muitas vezes, os pneus são vítimas de outros fatores e situações, apesar de, com frequência, serem acusados de ser o problema. Mais que isso, o pneu é o "dedo-duro" da frota.

Na edição passada, comentei sobre a necessidade de ter informações sobre o percurso pretendido para uma viagem e a importância de conhecer as condições em que o veículo irá trafegar, com o adendo de que isso é parte integrante e essencial da logística.

De maneira análoga, a escolha do veículo e do implemento com que o mesmo será (ou está) equipado também depende de informações sobre qual a atividade que irá desempenhar quando estiver integrado à frota. O tipo de carga que será transportado; as distâncias a percorrer; condições do percurso etc. Isso possibilita que seja feita a escolha pelo modelo mais adequado à função, e que pode fazer grande diferença entre os resultados obtidos.

Quase todo caminhão é genérico. Se não fosse assim, qual o sentido das fabricantes em oferecer em seu portfólio os chamados vocacionais? Genérico, no sentido de que, ao ser fabricado, não se sabe com qual implemento será futuramente equipado. Um baú? Ou uma carroceria aberta? Com ou sem Munck?

Da mesma forma, não há informações sobre onde e como será utilizado e, por esta razão, são construídos e equipados com uma configuração que atenda à maioria das situações possíveis. Muitas vezes, ao ser colocado em uso, adaptações são necessárias, ou não irá apresentar resultados plenamente satisfatórios.

Como exemplo, dois casos reais.

Uma empresa em São Paulo que faz o transporte de resíduos industriais adquiriu dez caminhões novos, equipados de fábrica, originalmente, com pneus para uso urbano de uma determinada marca. Caminhões novos, com mecânica 100% em ordem, a expectativa é que os pneus apresentassem um bom resultado, já que estariam livres da influência de desgastes mecânicos. Na prática, o resultado foi muito abaixo da média habitual, com baixíssima quilometragem para os pneus da tração.

Retirados os pneus e enviados para reforma quando chegaram ao limite admitido para uso pela empresa (entre 3 e 4 mm de sulco), o reformador aplicou uma banda pré-moldada do mesmo fabricante do pneu ao ser feita a recapagem, apenas de desenho diferente do original que veio com o veículo. Após a reforma, os pneus retornaram ao mesmo eixo de tração, e o resultado foi muito superior ao obtido com os pneus novos.

Milagre? Não. Apenas a seleção correta do desenho da banda para a aplicação e utilização feita pelo veículo.

O outro caso aconteceu com uma empresa de transporte de carga geral, no Rio de Janeiro. Os pneus do eixo direcional apresentavam constantemente desgaste ondulado na banda de rodagem, em uma frota constituída de cavalos-mecânicos de dois eixos e semirreboques de três eixos, com carroceria baú. Até que em determinada ocasião, a empresa adquiriu alguns veículos usados e, entre eles, um não apresentava o desgaste irregular nos pneus dianteiros, mesmo após alguns meses de uso.

Obviamente, isso chamou a atenção. Veículos semelhantes, rotas cativas e conhecidas, mesmo tipo de carga, não havia nada na rotina que fosse diferente dos demais e pudesse justificar o fato de que apenas um veículo apresentasse resultado distinto dos demais.

Recolheram o conjunto ao pátio da empresa e começaram a procurar diferenças entre este e os demais. Para encurtar a história, a única diferença mais acentuada que encontraram foi a posição da quinta-roda, um pouco mais adiantada e próxima da cabine que nos demais.

Tentaram o mesmo recurso num outro veículo, avançando a quinta-roda e, é claro, substituindo os pneus do primeiro eixo por outros novos, para avaliar como seria o desgaste após alguns meses rodando com esse novo ajuste.

Bingo! Também obteve um bom resultado, e o ajuste passou a ser padrão na empresa, para todos os veículos, novos ou usados.

A quinta-roda vem de fábrica numa posição média, mas existem muitos outros furos no local que possibilitam que seja recuada ou avançada. Algumas fontes informam que a cada furo, que for adiantado, transfere em torno de 250 kg de peso para o eixo dianteiro.

O que acontecia na empresa era um excesso de flutuação no eixo dianteiro. Daí o desgaste ondulado. Com a transferência de mais peso, minimizou-se a flutuação e, com isso, o desgaste. Obviamente, há de se ter cuidado para não exceder o limite de peso por eixo conforme preconiza a legislação.

Moral da história? Muitas vezes, os pneus são vítimas de outros fatores e situações, apesar de, com frequência, serem acusados de ser o problema. Mais que isso, o pneu é o "dedo-duro" da frota. Pelos desgastes apresentados, temos uma indicação de que algo está errado ou irregular. Apenas trocar os pneus, como muitos fazem, é agir sobre o efeito, e não sobre a causa.

Encontro com bastante frequência pessoas que, ao constatar uma situação desfavorável com pneus, acha que trocar de marca, de modelo, ou de reformador irá resolver os seus problemas. Em alguns casos, pode até ser verdade. Mas nem sempre.

Bateria VIPOWER SPECIAL LINE

BATERIA direto da FÁBRICA com QUALIDADE e GARANTIA

ACUMULADOR DE LONGA VIDA

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

MELHOR CUSTO BENEFÍCIO

Rápida entrega

FROTISTAS PREÇOS ESPECIAIS

Assistência Técnica Gratuita

www.vipower.com.br

*Compromisso com o meio ambiente em primeiro lugar

Faça revisões em seu veículo regularmente

(11) 3208-5604

comercial@vipower.com.br

Anúncie aqui!

+ 60 MIL Leitores

+ 40 MIL Downloads

ESTRADA na BOLÉIA®

Acesse www.boleiadigital.com.br

comercial@naboleia.com.br (11) 5034-8222

Componentes de Cardan da MecPar você encontra na Morelate

Os componentes MecPar são a solução para quem procura inovação, qualidade e desempenho em transmissão de força. Tradição de mais de cinco décadas, foco na qualidade e no atendimento. MecPar, a escolha certa.

Respeite a sinalização de trânsito.

Endereço da Matriz: Rua Venâncio Diniz Junqueira, 327
Vila Jaragua, São Paulo – SP – CEP; 05160-000

Visite nosso site
www.morelate.com.br

Especializada em peças de reposição para Caminhões:
Scania, Volvo, Mercedes-Benz, Volkswagen, Iveco, Ford, Sinotruck, Agrale e Carretas em geral

ALÉM VOCÊ TAMBÉM ENCONTRA:

TECNOLOGIA em REPARAÇÕES de VeículosDiesel

Reparação
MÓDULOS ELETRÔNICOS

- Centro técnico especializado
- Profissionais qualificados
- Bancada de Testes
- Reparações
- Parametrizações
- Calibrações e muito mais!

SCANNER MULTIMARCAS DIESEL
Diagnósticos eletrônicos

NOVIDADES

Venha conhecer o grupo Perim

Acesse nosso novo catálogo Online

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

Respeite a sinalização de transito.

UNIDADES:

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

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

Soluções para Implementos Rodoviários

(48) 3440-0000
www.olivo.ind.br

Linha completa de peças das suspensões antigas e modernas

Aparelhos de Levantamento 24 Ton. / 28 Ton.

Suportes de Balanças

Suspensores Pneumáticos

Braços Tensores

Deslizantes e Sapatas

Balanças

Grampos

Pinos do Tensor

Faça revisões em seu veículo regularmente

Amplo estoque de peças
IVECO, FIAT DUCATO
e RENAULT MASTER

Peças para:

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

www.becap.com.br
becap@becap.com.br
(11) 9 4010-0719

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

Faça revisões em seu veículo regularmente.

Outros endereços

São José do Rio Preto Filial I
(17) 3201-4800
Av. Floriano A Cabrera,1.211 - Cidade Jardim - SP

Uberlândia Filial II
(34) 3230-6800
Av. Paulo R. C. Santos, 1.693 - Marta Helena - MG

Curitiba Filial III
(41) 3049-6688
Rodovia BR 116, 17.511 - Xaxim - PR

Contagem Filial IV
(31) 3329-3750
AV: General David Sarnoff, 1.426 - Cidade Industrial - MG

Várzea Grande Filial V
(65) 3681-5600
Rodovia dos Imigrantes KM 19 (Box 1,3,5,7, 11) - Capão Grande - MT

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

Totem **excluviso** para a distribuição

1

A arte dos caminhões no Paquistão

No Paquistão, a arte popular não está pendurada em museus ou casas, mas corre ao longo das rodovias para transporte de mercadorias por longas distâncias.

A prática atual da arte de caminhão paquistanesa tem suas origens nas decorações de carruagens para os Reis mongóis que governavam a região. Uma vez que os Reis sempre quiseram algo de valor e cor para si mesmos, então eles pediam a decoração de suas carruagens com esta arte. Os projetos artísticos pintados nas carruagens foram aprovados e considerados adequados pelos Reis e Rainhas por se enquadrarem ao seu estilo de vida e grandeza.

No Paquistão, no entanto, a arte foi iniciada por motoristas de caminhão para conseguir o maior número possível de passageiros. Foi assim que o mais bonito de todos os caminhões pegou o maior número de passageiros para sua jornada. Na verdade, a arte do caminhão tornou-se uma fonte de investimento no negócio de transporte, pois tinha o potencial de aumentar as receitas no comércio.

Isso levou a uma competição entre os proprietários de caminhões para pintar seu veículo com as mais belas ornamentações possíveis!

Fonte: http://www.houseofpakistan.com

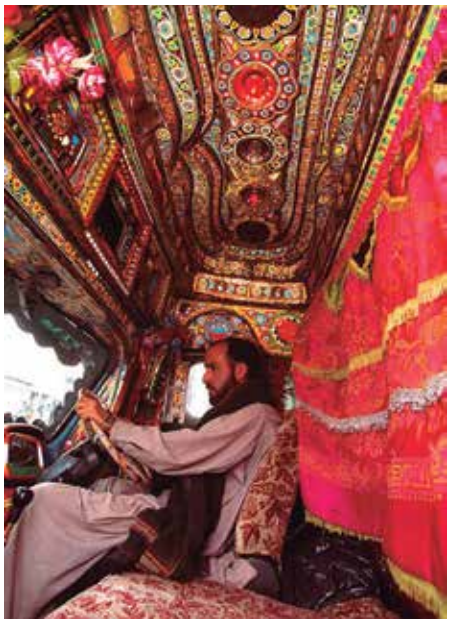
0 mil
Leitores
20 mil
Exemplares
Anuncie
www.naboleia.com.br

Outra razão pela qual a arte do caminhão foi iniciada no Paquistão foi fazer uma jornada longa menos chata e suportável para os motoristas a bordo.

Além disso, acredita-se que as cores usadas na decoração dos veículos têm um efeito especial de manter os espíritos malignos longe do caminhão. Isso significa que a decoração também se traduz em boa sorte para o negócio dos motoristas, além dos outros benefícios.

A arte do caminhão hoje no Paquistão pode custar algo em torno de PKR 300,000 ~ 500,000 (Cerca de R$ 9.300,00 e R$ 15.550,00).

A prática da decoração de veículos comerciais é tão onipresente em todo o país que a decoração é considerada uma parte essencial para quem tem um caminhão. Estima-se que, em Karachi, há mais de 50 mil pessoas trabalhando em pequenas oficinas familiares, modificando e pintando veículos de todos os tamanhos.



Transformar um veículo envolve um compromisso significativo de tempo e dinheiro. Geralmente, leva de seis a dez semanas para se completar um caminhão de tamanho grande. E não é incomum que o proprietário de um caminhão retornar a cada três ou quatro anos para uma reforma total.

FENATRAN

21º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

A ROTA DIRETA PARA SEUS NEGÓCIOS

16-20 OUTUBRO 2017

13:00 ÀS 21:00

NOVO LOCAL

SÃO PAULO EXPO

WWW.FENATRAN.COM.BR

PARA MAIS INFORMAÇÕES: 11 3060-4981

COMERCIAL@FENATRAN.COM.BR

Iniciativa: ANFAVEA, NTC Logística

Apoio Institucional: Anfir – Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários

Organização e Promoção: Reed Exhibitions Alcantara Machado

IH9