Exemplar para a distribuição, não pode ser vendido

ESTRADA na BOLÉIA®

" Para quem é apaixonado por caminhões"

www.naboleia.com.br
Agosto/Setembro 2017 - nº 144 - R$ 8,00

Tecnologia

Aplicativos: Seviços a um clique

Exames toxicológicos: uma nova ótica

CNH Eletrônica em 2018

Novo Marco Regulatório do TRC

F.N.M

Confira a história do mais brasileiro dos caminhões

NA PALMA DA MÃO

Quem se imagina viver hoje sem o celular, sem internet, sistemas interativos, aplicativos para prestação de diversos tipos de serviços, entre outras modernidades? A verdade é que a tecnologia mudou drasticamente a rotina das pessoas e, hoje, está presente em todas as áreas. Solicitar um táxi, uma pizza, marcar consultas médicas etc., tudo isso é perfeitamente possível rapidamente por meio de dispositivos móveis.

O setor de transporte também acompanhou essa tendência e já conta com diversas inovações tecnológicas que facilitaram o dia a dia dos profissionais que atuam nesse mercado. Para informar melhor o leitor sobre os principais aplicativos para smarthphones e celulares existentes no mercado, especialmente para busca de frete, a Editora Na Boléia preparou uma relação com algumas opções disponíveis e os diferenciais de cada um deles. Não deixe de ler.

Nesta edição, o leitor também pode conferir a entrevista com Rodolfo Rizzotto, coordenador do Programa SOS Estradas, que apresenta uma outra visão sobre a obrigatoriedade dos exames toxicológicos no Brasil, cuja lei completou um ano em março. Para o especialista, a medida é um novo conceito que visa criar no País a cultura da prevenção, em vez de somente fiscalizar, que é o habitual no Brasil.

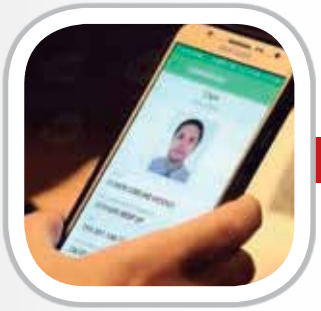
Quem não ouviu falar dos caminhões FNMs, modelos dos mais emblemáticos, que fizeram história? Ícones de uma época, até hoje são veículos que possuem milhares de admiradores e, apesar de sua idade avançada – os primeiros FNMs foram lançados na década de 1940 –, ainda rodam pelas estradas, enfrentando situações adversas e mantendo as mesmas características que fizeram deles um clássico.

Para resgatar um pouco desta história, entrevistamos José Rogério Lopes, autor do livro Caminhões FNM, recém-lançado pela Editora Alaúde, que aborda a trajetória da Fábrica Nacional de Motores (FNM).

Na obra, além da história, o leitor poderá conhecer ainda detalhes também dos modelos mais recentes, como os FNM 180 e FNM 210, produzidos depois da aquisição da fábrica pela Alfa Romeu. O livro conta ainda com um rico acervo fotográfico, com fotos de modelos antigos que ficaram para sempre na memória.

Esperamos que todos apreciem a edição, preparada para levar aos leitores informações úteis que podem ajudar em seu dia a dia profissional.

Boa leitura!



04 **NA ERA DOS APLICATIVOS**
DIVERSOS SERVIÇOS DISPONÍVEIS AOS CAMINHONEIROS NA PALMA DA MÃO

08 **F.N.M**
O MAIS BRASILEIRO DOS CAMINHÕES

16 **EXAMES TOXICOLÓGICOS**
POR QUE A MEDIDA É IMPORTANTE PARA O BRASIL?

20 **CNH ELETRÔNICA**
EM 2018

22 **NOVO MARCO REGULATÓRIO**
DO TRC

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

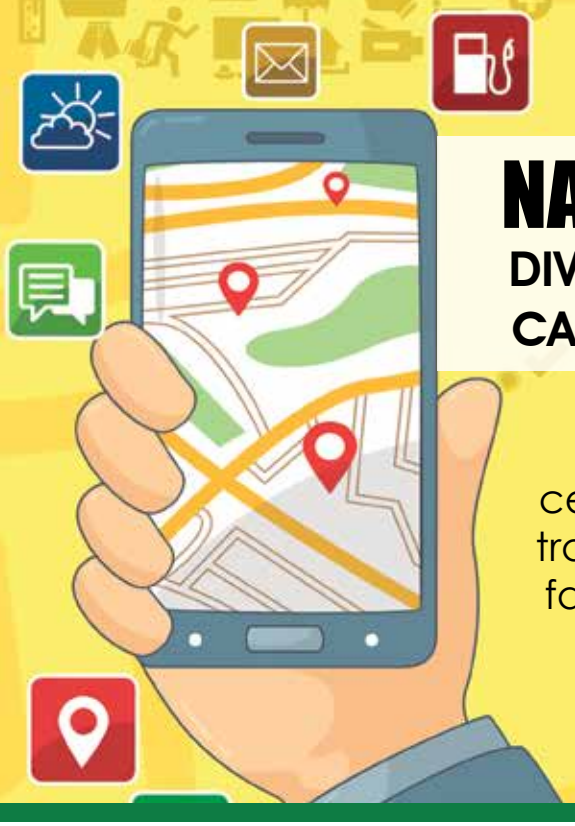
Circulação, cadastro e atendimento geral
Por telefone: 11 - 5034-8222
Por e-mail: contato@naboleia.com.br

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
Agosto/Setembro 2017

144ª EDIÇÃO
Ano XIV



NA ERA DOS APLICATIVOS

DIVERSOS SERVIÇOS DISPONÍVEIS AOS CAMINHONEIROS NA PALMA DA MÃO

O desenvolvimento de apps para celulares é uma realidade na área de transporte rodoviário de cargas e vem facilitando a vida dos caminhoneiros, que já contam com diversas ferramentas e serviços disponíveis na palma da mão

A tecnologia vem transformando o mundo, mudando drasticamente a rotina das pessoas. Quem se imagina viver hoje sem o celular, sem internet, sistemas interativos, aplicativos para prestação de diversos tipos de serviços, entre outras modernidades?

O fato é que a tecnologia se faz presente em todas as áreas e tem proporcionando inúmeras facilidades para as pessoas, seja na vida pessoal ou corporativa. Hoje, basta um clique para solicitar um táxi, uma pizza, marcar uma consulta médica etc. E tudo isso por meio de dispositivos móveis e com atendimento em poucos minutos.

O setor de transporte também não foge à regra. Hoje, as diversas inovações tecnológicas facilitaram o dia a dia dos profissionais que atuam nesse mercado. Se antes, para encontrar fretes, principalmente o caminhoneiro autônomo, vivia uma rotina desgastante, tendo de ficar, por vezes, até semanas em terminais de carga, aguardando por uma oportunidade, hoje, existem aplicativos que otimizaram em muito esse trabalho, ajudando, inclusive, nas negociações e a aumentar os ganhos dos motoristas. Para se ter ideia, atualmente, estima-se que mais 60% do transporte de cargas sejam feitos por caminhoneiros autônomos. De outro lado, muitas empresas ainda encontram dificuldades para conseguir caminhoneiros e transportar produtos. Daí a importância cada vez mais crescente dessas ferramentas no cotidiano de motoristas e empresas.

Para informar melhor o leitor sobre os principais aplicativos para smarthphones e celulares existentes no mercado, especialmente para busca de frete, a Editora Na Boléia preparou uma relação com algumas opções disponíveis e os diferenciais de cada um delas. Confira

TRUCKPAD

Lançado em 2013, o TruckPad foi um dos primeiros aplicativos desenvolvidos para conectar caminhoneiros a cargas. A plataforma tem com proposta ajudar os caminhoneiros a localizarem os fretes certos para o seu caminhão, otimizando o processo de transporte de cargas e, consequentemente, modernizando e aumentando a eficiência desse setor.

O TruckPad já passou a marca de 500 mil downloads do aplicativo na Google Play e conta com uma base de cadastro (contas criadas) de mais de 260 mil caminhoneiros autônomos. Movimenta em torno de 20 mil fretes/mês, tendo em seu sistema mais de nove mil empresas disponibilizando cargas para os caminhoneiros em todo o Brasil. O aplicativo é exclusivamente destinado aos caminhoneiros autônomos que estão em busca de fretes para os seus caminhões e está disponível para smartphones com sistemas Android, IOs e Windowsphone.

Como utilizar

Para utilizar o app, os usuários podem baixar gratuitamente o aplicativo em seu smartphone com conexão na internet e criar sua conta. A partir daí, começam a receber as ofertas de fretes, direto no seu celular, além de outros benefícios que o aplicativo oferece.

Caso o caminhoneiro não possua um smartphone, ele tem a possibilidade de acessar via web. Basta abrir o navegador de internet e entrar no site (www.truckpad.com.br/fretes). **"O TruckPad solicita apenas os dados pessoais e do caminhão para que possa oferecer a carga certa para os motoristas. Mas é importante ressaltar que isso não é uma exigência do TruckPad, mas sim das empresas que contratam os caminhoneiros. Por isso, é importante que os motoristas mantenham sempre seu cadastro completo com os dados pessoais, dados do caminhão e carroceria e foto dos docu-**

VANTAGENS E FACILIDADES

TRUCKPAD

Tem com proposta ajudar os caminhoneiros a localizarem os fretes certos para o seu caminhão. Movimenta em torno de 20 mil fretes/mês. Disponível para smartphones com sistemas Android, IOs e Windowsphone.

Vantagens para as empresas:

• Gratuito para empresas;
• Acompanhamento do motorista em tempo real, desde a chegada ao local de coleta, durante a viagem ao destino, oferecendo um protocolo de entrega, em que ficam registrados documentos fiscais;
• Comparativo de valores de fretes de acordo com a rota e tipo de veículo;
• Ficha completa dos caminhoneiros interessados nas cargas – que agiliza o processo de contratação junto às seguradoras e gerenciadoras de risco.

Vantagens para os autônomos:

• Gratuito para os autônomos;
• Fretes direto dos principais embarcadores do Brasil, sem atravessadores, direto no celular;
• Detalhamento completo das informações das cargas interessadas com dados de custo de pedágio, consumo de combustível e quilometragem;
• Promoções e benefícios.

www.truckpad.com.br/fretes

FRETEBRAS

FreteBras Check-in é um aplicativo por meio do qual o transportador que está disponível para carregamento informa a sua localização, a fim de que as empresas interessadas entrem em contato. Conta hoje com 200 mil usuários.

Vantagens para o motorista:

• Custo zero;
• Visão mais ampla dos fretes disponíveis na região em que se encontram;
• Agilidade na localização e negociação dos fretes compatíveis com seu veículo e seu destino;
• Geolocalização do veículo.

Vantagens para a empresa:

• Custo baixo;
• Visão mais ampla dos veículos disponíveis na região de embarque;
• Agilidade na localização e negociação de veículos compatíveis com os carregamentos.

Vantagens para o autônomo:

• Custo: serviço gratuito;
• Liberdade: não interferência em suas negociações com o embarcador;
• Maior volume de fretes anunciados.

www.fretebras.com.br

CÁLCULO DE FRETE AUTÔNOMO

Tem por objetivo desenvolver nos caminhoneiros o hábito de fazer contas e diferenciar fretes bons de fretes ruins do ponto de vista financeiro, evitando decisões emocionais nas negociações. O aplicativo só pode ser baixado no Android, mas o Cálculo de Frete Autônomo é acessível por iPhone, Windows Phone ou qualquer outro sistema.

Mais informações:

• Gratuidade e aplicação dos parâmetros de cálculos mais próximos do que acontece de verdade no universo do transporte;
• Exclusivo para uso de caminhoneiros que trabalham por conta própria, mas também é útil para transportadoras na estruturação do sistema logístico, especialmente quando decidem entre utilizar frota própria, agregar caminhões, contratar autônomos eventuais ou mesmo abrir mão de contratos;
• Oferece duas formas de o caminhoneiro utilizar o aplicativo: uma para calcular quando deve cobrar e outra para saber se o valor oferecido a ele pelo embarcador compensa a viagem.
• Gratuito nas duas formas;
• Sistema apresenta o frete por tonelada, por viagem e por quilômetro, além de um demonstrativo com os custos envolvidos na operação de transporte calculada.

www.calculodefrete.com.br

mentos (CNH, Renavam e RNTRC), de modo a ter prioridade na contratação", explica Carlos Mira, CEO & Fundador da Truckpad.

Já para as empresas, é disponibilizado uma plataforma via web por meio da qual podem lançar suas cargas, gerenciar seus fretes, contratar on-line os melhores caminhoneiros e ainda acompanhar os motoristas pelo mapa da coleta à entrega.

Conforme revelou o CEO, no momento, o TruckPad funciona apenas como um marketplace, conectando empresas que demandam da contratação de terceiros para suas cargas e caminhoneiros autônomos que necessitam de fretes, fazendo disso uma negociação direta, sem atravessadores. Ou seja, sem intermediadores ou agenciadores que cobram comissões, muitas vezes, abusivas dos caminhoneiros, deixando o frete defasado.

"O sistema também disponibiliza um serviço de assessoria, por meio da qual um eventual não cumprimento do acordo do frete, o TruckPad intermedia junto às empresas para a resolução do caso", ressalta Mira.

FRETEBRAS

A Fretebras, empresa de tecnologia focada no desenvolvimento de soluções para transporte, também vem atuando com força nesse segmento. A companhia desenvolveu o sistema Fretebras, que está alicerçado em três pilares: o site desktop, o site mobile e o aplicativo. Gratuito para Android, FreteBras Check-in é um aplicativo por meio do qual o transportador que está disponível para carregamento informa a sua localização, a fim de que as empresas interessadas entrem em contato.

A solução foi lançada em 2014 e hoje conta com 200 mil usuários. Importante informar que aparelhos com outros sistemas operacionais devem usar o site mobile, que permite as mesmas operações.

O FreteBras Check-in não foi o primeiro produto da empresa, que já havia lançado

em 2008 o site desktop, que possibilita a busca gratuita por fretes e empresas por meio de uma plataforma exclusiva para os assinantes, com diversas ferramentas para o gerenciamento de fretes e veículos. Em 2015, a empresa apresentou o site móbile, que permite buscar cargas e empresas independentemente do modelo ou sistema operacional do aparelho.

A Fretebras registra mais de 60 milhões de page views mensais em seu site, sendo 20 milhões somente no aplicativo. O volume de fretes anunciado também impressiona: foram mais de 2 milhões de cargas publicadas em 2016, com uma média de 172.198 embarques anunciados mensalmente.

"O aplicativo é destinado e projetado para o uso dos veículos (motoristas), não existindo exigências prévias para seu uso. No entanto, contas inativas por determinados períodos são excluídas pelo sistema. Gostaria de frisar que a Fretebras já está na era pós-aplicativo. O site mobile é a nossa principal plataforma, seguida de perto pelo aplicativo e bem à frente do site desktop", explica **Joel João Bosco Matos Godinho, Presidente do Conselho da empresa.**

Segundo ele, para fazer parte do aplicativo o usuário não terá custos fixos. **"Como não interferimos nas negociações dos fretes, não cobramos qualquer tipo de comissão sobre os fechamentos realizados"**, garante.

Capacitação é um desafio

Na opinião de Godinho, o compartilhamento de recursos é uma tendência que veio para ficar, pois reduz os custos dos embarcadores e incrementa a receita dos transportadores. **"O setor de transporte rodoviário de cargas necessita de ferramentas que agilizem a troca de informações. O papel principal das empresas de tecnologia dedicadas ao segmento de fretes on-line é fornecer ao mercado ferramentas que otimizem o compartilhamento dos recursos disponíveis, e não o de tentar substituir as empresas que operam no setor"**, analisa.

Para ele, o mercado está aberto para companhias que se limitem a informar aos embarcadores onde estão os veículos e mostrar aos proprietários dos veículos onde estão os fretes, sem interferência nas negociações.

Porém, o maior desafio, na avaliação do executivo, é a capacitação. **"Somente o tempo e a experiência possibilitarão que os usuários façam uso de todos os recursos já disponíveis no sistema. A tecnologia avança em todos os segmentos. O transporte de produtos sempre existirá e se utilizará de todas estas inovações. Sobreviverão as empresas mais aptas a informar ao mercado onde estão e para onde vão as cargas a serem transportadas"**, analisa.

CÁLCULO DE FRETE AUTÔNOMO

O cálculo do frete tem sido o calcanhar de Aquiles dos caminhoneiros, principalmente dos autônomos. Muitas vezes, por não saberem ou não possuírem ferramentas que os ajudem nessas atividades, acabam perdendo dinheiro e, o que é pior, amargando prejuízos irrecuperáveis.

Pensando em auxiliar esses profissionais, a C2 Comunicação lançou, em 2016, o aplicativo Cálculo de Frete Autônomo, que tem por objetivo desenvolver nos caminhoneiros o hábito de fazer contas e diferenciar fretes bons de fretes ruins do ponto de vista financeiro, evitando decisões emocionais nas negociações, que são as que mais trazem prejuízos.

O funcionamento do app é simples. O sistema pede algumas informações, que quanto mais detalhadas forem, mais preciso será o resultado do cálculo. Existem duas opções: Cálculo de Frete e Avaliação de Frete; e em cada uma delas a opção de Cálculo Simples ou Avançado.

O aplicativo só pode ser baixado no Android, mas o Cálculo de Frete Autônomo é acessível por iPhone, Windows Phone ou qualquer outro sistema, via Navegadores ou desktop (www.calculodefrete.com.br). Não é necessário nenhum cadastro.

Conforme explicou Carlos Laróca, CEO da C2 Comunicação, os números de aplicativos instalados nos smartphones estão próximos de 2,5 mil usuários ativos e 18 mil instalações. Segundo ele, a gratuidade e a aplicação dos parâmetros de cálculos mais próximos do que acontece de verdade no universo do transporte rodoviário de cargas são características que vêm garantindo o sucesso do aplicativo. "Um algoritmo puramente matemático produziria resultados tão distantes da realidade brasileira, que condenaria o sistema ao desprezo em poucas semanas", revela.

Esperança de sobrevivência

Para o CEO, especialmente para os caminhoneiros autônomos, o Cálculo de Frete Autônomo representa a esperança da sobrevivência, podendo estancar a transferência de recursos deles para os donos dos fretes, entre transportadores, agentes, embarcadores ou agregadores.

Ele lembrou que, embora os autônomos estejam na base do transporte rodoviário de cargas no Brasil, já que as frotas próprias têm custo operacional muito alto e são insuficientes para escoar a produção, a remuneração deles chega a ser aviltante.

"**Sem os autônomos, o transporte inviabilizaria toda a cadeia produtiva: do agronegócio à atividade industrial e importadora. Mas esta categoria está em extinção porque mal recebe para pagar as despesas dos caminhões. A profissão não atrai mais os jovens. Sem renovação de veículos e de profissionais, os autônomos desaparecerão. O Cálculo de Fretes Autônomo pode redefinir este destino**", ressalta.

Em tempos de alta competitividade, adversidades econômicas e maior profissionalização do setor, Laróca alerta ser urgente que os autônomos se eduquem para administrar seus caminhões como pequenas empresas, sabendo claramente a diferença entre lucro, traço e prejuízo, ainda que seja para abandonarem o segmento a fim de parar de acumular perdas. **"Para isso, terão de lançar mão de toda a tecnologia que esteja ao alcance deles antes que ela própria os substitua"**, acrescenta.

Útil para as transportadoras

Já para as transportadoras, o Cálculo de Frete Autônomo é também uma ferramenta útil e básica na estruturação do sistema logístico, especialmente quando elas decidem entre utilizar frota própria, agregar caminhões, contratar autônomos eventuais ou mesmo abrir mão de contratos. "Negociação com os embarcadores e administração do próprio negócio do transporte são atividades impensáveis hoje sem um cálculo de fretes sofisticado. O nosso aplicativo foi desenvolvido exclusivamente para o Autônomo, mas não impede a sua utilização por empresas", explica Laróca.

OUTROS APLICATIVOS ÚTEIS

SP SERVIÇOS

Os usuários do Poupatempo contam com o aplicativo SP Serviços. Atualizado tanto no sistema Android quanto no iOS, o app informa o cidadão sobre a unidade mais próxima e a que ele mais frequenta, com geolocalização para facilitar o acesso. A proposta é evitar filas de usuários que vão aos postos sem fazer o agendamento prévio. Por meio do app, é possível fazer mais de um agendamento para diferentes órgãos. www.saopaulo.sp.gov.br

DETRAN.SP

O Detran possui vários aplicativos para smartphones e tablets. Um deles permite solicitar a segunda via ou consultar a pontuação da CNH e possíveis multas registradas para o veículo. Compatível com Android 3.0 ou superior e iOS 8.0 ou superior.

Há também o app Simulado de Prova, que tem por objetivo auxiliar a pessoa a tirar sua primeira habilitação no Estado de São Paulo. Traz simulado on-line oficial do Detran.SP, com 30 questões de múltipla escolha, selecionadas aleatoriamente, que devem ser respondidas em 40 minutos, ajudando a testar os conhecimentos. Compatível com Android 4.0 ou superior e iOS 8.0 ou superior.

Outro app oferecido pelo Detran.SP é o Clube do Bem-te-vi, uma proposta divertida de educar para o trânsito crianças de 6 a 10 anos, que conta, inicialmente, com 2 jogos, um vídeo educativo e ainda fornece uma carteira de habilitação mirim quando algumas atividades são concluídas. Compatível com Android 4.0.3 ou superior e iOS 8.0 ou superior. www.detran.sp.gov.br

QUERO FRETE

Desenvolvido para caminhoneiros e empresas de todo o Brasil, o Quero Frete é um serviço gratuito de compartilhamento de fretes. Disponível para web e também por meio de aplicativo para celulares, foi lançado para ser um elo entre caminhoneiros (autônomos e profissionais) e empresas que buscam alternativas mais baratas e rápidas de transportar cargas.

O aplicativo Quero Frete permite que as empresas registrem as cargas que precisam transportar, incluindo descrição, localização e destino. Já o caminhoneiro cadastrado recebe fretes relevantes de acordo com sua localização atual, rota prevista e tipo de caminhão. O App já está disponível gratuitamente para dispositivos com sistema Android no Google Play Store. www.querofrete.com.br

ZUL - ZONA AZUL DIGITAL

Para usar as vagas de Zona Azul na cidade de São Paulo, o usuário pode usar o aplicativo Zul pelo celular, sem a necessidade do antigo talão impresso. O preço que a pessoa paga no aplicativo é o mesmo cobrado pela prefeitura, sem taxas ocultas ou intermediação de flanelinhas. Está disponível no Google Play e App Store. www.zuldigital.com.br

DRIVVO

Drivvo é um app gratuito para Android que oferece recursos para que o usuário gerencie o seu veículo. Com ele, é possível inserir abastecimentos, manutenções e outros, para que tenha controle do investimento. Gera relatórios detalhados para que o usuário consiga analisar os custos. www.drivvo.com/pt

SONTRA CARGO

A Sontra Cargo é um aplicativo que conecta fretes e caminhoneiros autônomos. Lançado em dezembro de 2013, a solução já possui mais de 140 mil caminhoneiros e mais de 110 mil transportadoras cadastradas. São mais de 100 mil fretes disponíveis por mês em todas as regiões do Brasil. Atua em todos os estados do País e atende transportadoras, caminhoneiros autônomos, agenciadores de cargas e indústria. www.sontracargo.com.br

MÃOS NO VOLANTE

Usar o celular enquanto dirige pode gerar multas e provocar acidentes. O Mãos no Volante bloqueia mensagens e ligações enquanto o usuário está no volante, auxiliando, principalmente, aqueles motoristas que não conseguem deixar o celular de lado nem quando dirigem.

Basta agendar o tempo que quiser para que ele bloqueie o celular automaticamente enquanto está dirigindo. Ao ligar o smartphone, a pessoa será informada de quantas ligações foram perdidas e pode retorná-las posteriormente fora do volante. Disponível para Android.

F.N.M O MAIS BRASILEIRO DOS CAMINHÕES

Fotos divulgação

O livro *Caminhões FNM*, da Editora Alaúde, cujo um dos autores é José Rogério Lopes, aborda a trajetória da Fábrica Nacional de Motores (FNM), que criou a marca de caminhões de maior representatividade nas estradas brasileiras. Além da história, o leitor poderá conferir um rico acervo fotográfico, com fotos de modelos antigos que ficarão para sempre na memória

Que o brasileiro é apaixonado por carros, todo mundo sabe. Mas os caminhões também têm sido objeto de desejo e vêm fascinando, principalmente, os que levam a vida nas estradas e fazem disso uma profissão.

O fato é que antes de servirem para o transporte de cargas, os caminhões fazem parte dos sonhos de infância de muitos garotos. E isso até hoje.

Por ser um país cujo transporte de cargas é predominantemente rodoviário, o Brasil é um dos principais mercados mundiais para caminhões, abrigando fábricas das principais marcas e acompanhando bem de perto as tecnologias presentes hoje nesses veículos.

Nas ruas do País, atualmente, é possível encontrar caminhões bem modernos com grande tecnologia embarcada, design diferenciado e atrativo e todo o conforto e estabilidade para o motorista, sem contar a evolução no que diz respeito ao consumo de combustível e sistemas que garantem redução de poluentes e melhor desempenho.

Por aqui, mais de uma dúzia de empresas disputam um mercado acirradíssimo, que tem apresentado uma queda vertiginosa de vendas, desde o início da crise econômica, mas que continua sendo um setor bastante promissor.

Outra característica do mercado de caminhões no Brasil é que apesar da dependência do transporte de cargas rodoviário e da disponibilidade de opções das diferentes marcas para todos os gostos e bolsos – sem falar dos incentivos que esse setor pôde contar ao longo dos anos em termos de linhas de financiamentos com juros mais baixos –, a frota de caminhões no País ainda é velha.

Pelas ruas e estradas brasileiras, é comum encontrar caminhões com mais de 20 anos de uso, que ainda hoje ajudam a transportar as riquezas do Brasil. Alguns deles são modelos lendários, que marcaram época e fizeram história. Como é o caso do inesquecível FNM, um dos mais emblemáticos caminhões do País. Ícones de uma época, até hoje são veículos que possuem milhares de admiradores e, apesar de sua idade avançada – os primeiros FNMs foram lançados na década de 1940 –, ainda rodam pelas estradas, enfrentando intempéries e situações adversas e mantendo os mesmos diferenciais que fizeram dele um clássico no Brasil: potência, robustez, chassi forte e alta capacidade de carga.

Para quem não sabe, esses caminhões foram extremamente importantes no desenvolvimento econômico do País, sendo responsáveis pelo transporte de, praticamente, de toda a produção agrícola brasileira na década de 1950.

Rede PitStop
Autopeças Perim
www.perimpecas.com.br
jaltest Diagnostics
O mais completo scanner multimarcas agora no Brasil.
A melhor ferramenta multimarcas diesel para diagnóstico e reprogramação eletrônica, com o maior banco de dados existente.

Para todos os modelos:
Caminhões, ônibus, pick-ups, vans, carretas, equipamentos agrícolas e motores estacionários.
Auxilia no serviço mecânico.
Rápido e preciso.
Diagnósticos de erros ativos e inativos.
Calibração e programação.
www.jaltest.com.br
jaltest@perimpecas.com.br
(11) 2067-1020
(11) 7818-3984
ID: 55*26802*75
Respeite a sinalização de trânsito

A história do **"queridinho"** entre os caminhões do Brasil tem sido eternizada em diversas ocasiões, encontros e exposições de veículos antigos que acontecem durante o ano em várias partes do País. Para ajudar a perpetuar a memória desse modelo, recentemente, foi lançado também o livro *Caminhões FNM*, da **Editora Alaúde**, cujo um dos autores é **José Rogério Lopes**. Apaixonado por automóveis e autor de 18 livros, todos na área automotiva, José Rogério é coordenador da série Clássicos do Brasil (da Editora Alaúde), dedicada a preservar a memória dos modelos de automóveis que marcaram a história.

Na sua obra mais recente, ele aborda a trajetória da Fábrica Nacional de Motores (FNM), que inaugurou, em 1949, a primeira linha de montagem nacional de caminhões, criando a marca de maior representatividade nas estradas brasileiras.

O livro consumiu dois anos de pesquisa, trabalho realizado em parceria com Evandro Fullin, um apaixonado por caminhões, que ajudou na elaboração e pesquisa do conteúdo. Na obra, além da história, o leitor poderá conferir um rico acervo fotográfico, com fotos de modelos antigos que ficarão para sempre na memória.

A Origem

Na verdade, a Fábrica Nacional de Motores (FNM) era uma estatal e foi fundada em 1942, em Xerém (RJ), para produzir motores radiais de avião Curtiss-Wright R-975, visando atender às necessidades dos países aliados durante a Segunda Guerra Mundial.

A criação da fábrica foi uma tentativa do então presidente Getúlio Vargas de transformar o Brasil em uma economia industrializada. Mas com o fim da Guerra, a fábrica ficou praticamente inoperante até 1949, quando o Governo , depois de buscar inúmeras outras alternativas, estabeleceu uma parceria com a italiana Isotta Franschinni para transferência de tecnologia, o que resultou no lançamento do primeiro caminhão genuinamente brasileiro: a série D 7300 – que não era ainda o famoso cara chata.

Poucas unidades foram produzidas, até que a Isotta fechou suas portas. Mais uma vez, o Governo teve de correr atrás de novos parceiros. Nesse momento, surge uma oportunidade de parceria com a Alfa Romeo, em 1951, que culminou no lançamento, um ano depois, do modelo D-9500, agora com a famosa cara chata e carroceria rebitada, em vez de soldada.

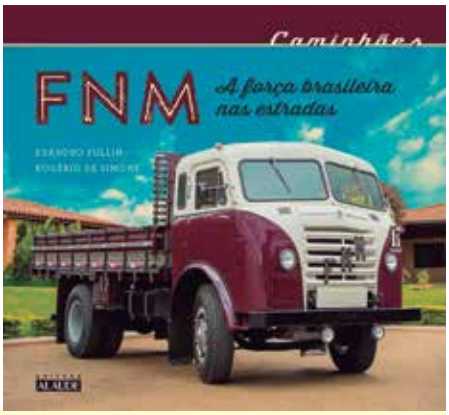
O mais lendário

Os modelos eram equipados com motores de 130cv e possuíam uma capacidade de carga de 8.100 kg, que poderia ser ampliada para 22.000 kg se fossem acoplados a uma carreta de dois eixos. Além de serem capazes de transportar muita carga, eram os únicos caminhões a possuir cabine leito com duas camas, um conforto a mais para motoristas que precisavam enfrentar longas viagens.

"Como a fábrica não possuía capacidade técnica para produzir diversos tipos de cabines, o D-9500 era vendido com uma carroceria standard. Mas diante da grande demanda, outros modelos de cabines eram produzidos em parceria com diversas fábricas, tais como: Inca, em SP; Brasinca, em SC, Metro, no RJ, e Drulla, em Curitiba", revela José Rogério.

Essa família foi vendida até 1957, quando nasceu a linha D 11000, que contou com algumas melhorias em termos de potência e câmbio. "O D 11000 foi o mais lendário de todos, um caminhão que fez história. Além de mais potente, tinha maior capacidade de carga, e foi, sem dúvida, o caminhão mais vendido na dé-

Os FNMs inauguraram uma nova era no transporte de cargas do Brasil. Antes deles, todos os caminhões que rodavam pelas ruas e estradas do País eram de marcas estrangeiras



Livro: Caminhões FNM
Editora: Alaúde
Autores: José Rogério Lopes de Simone criou e editou a revista Automóveis Históricos e é coordenador da série Clássicos do Brasil, dedicada a preservar a memória dos modelos de automóveis que marcaram a história do país. **Evandro dos Santos Fullin** é engenheiro mecânico e consultor independente na área de veículos comerciais. É editor do site Caminhões Antigos Brasileiros.

Fotos cedidas pelos autores do livro.

cada de 1960. Nessa época, o Brasil se desenvolveu na boleia de um FNM, pois era um modelo extremamente resistente, que dificilmente quebrava e apresentava manutenção relativamente baixa", garante José Rogério.

Reduzida cruzada

O fato é que os FNMs inauguraram uma nova era no transporte de cargas do Brasil. Antes deles, todos os caminhões que rodavam pelas ruas e estradas do País eram de marcas estrangeiras – a maioria vinda da Inglaterra.

"Devido à sua robustez, muitas pessoas o apelidaram de João Bobo, pois era uma modelo que tinha flexibilidade para transportar qualquer tipo de carga", conta José Rogério.

Com um ronco grave característico, os FNMs se destacavam pela resistência, mas deixavam a desejar em velocidade. Eram veículos mais lentos, mas que tinham excelente desempenho, principalmente nas estradas.

Uma curiosidade dos FNMs era a reduzida cruzada. É que esses modelos tinham duas alavancas de câmbio: uma servia normalmente como câmbio e ficava embaixo ao lado do capô do motor, e a outra alavanca de câmbio era localizada no painel (à direita), servindo como reduzida.

Para fazer a troca das marchas, era um verdadeiro malabarismo. Muitas vezes, o motorista precisava utilizar o cotovelo do braço esquerdo para segurar o volante e, ao mesmo tempo, puxar a alavanca da reduzida do painel para baixo ou para cima, enquanto a outra mão empurrava o câmbio para frente ou para trás, formando um "X" com os braços. Imagina fazer isso em uma curva fechada, ou à noite, tendo de acelerar ao máximo para não perder o embalo?

A Série D1100 seguiu sendo produzida até 1972. Porém, em 1968, em uma das primeiras privatizações do País, o Governo brasileiro vendeu definitivamente a fábrica à Alfa Romeo.

Em 1973, surge uma nova geração com os modelos 180 e 210, até que, em 1976, a Fiat adquire a maior parte das ações e assume o controle da fábrica, passando a produzir os modelos Fiat 190. Essa nova fase foi marcada por uma grande renovação dos produtos e, aos poucos, a montadora foi mudando os projetos e abandonando qualquer semelhança com o famoso FNM.

"Importante lembrar que a Fiat teve seu ingresso no Brasil com a fabricação dos FNMs. Com automóveis, a montadora lançou no mesmo ano o147, o primeiro carro produzido pela Fiat em sua fábrica, em Betim (MG)", lembra José Rogério.

Em 1985, já administrada pela Iveco, uma acentuada queda de vendas leva à decisão de encerrar as atividades da fábrica no Brasil, que resultou no fim da fabricação dos FNMs. Ao longo de todas as fases, a empresa produziu cerca de 15 mil veículos.

Lenda-viva nas estradas brasileiras, os FNMs não são mais fabricados, mas sua importância para a história e desenvolvimento do País é indiscutível. São caminhões que ainda causam grande comoção por onde passam e atraem uma legião de fãs, que querem ver de perto os famosos caras chatas com cara de mau.

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

Divulgação

SCANIA REGISTRA AUMENTO DE VENDAS

A Scania continua obtendo resultados positivos no mercado de veículos comerciais no ano em que completa 60 anos de Brasil. No primeiro semestre, no acumulado de janeiro a junho, a empresa vendeu 2.524 produtos, entre caminhões e ônibus. Em todas as categorias – caminhões semipesados e pesados, e ônibus urbanos e rodoviários – a montadora registrou aumento de vendas e de participação de mercado. A liderança nos pesados se manteve com o caminhão R 440. No ranking da Fenabrave, dos dez veículos pesados mais emplacados, além do líder R 440 (13,7% de participação), estão ainda mais três Scania: P 310 (290 unidades), G 440 (280), e R 480 (215).

SAIBA +

Divulgação

MERCEDES-BENZ: PLANOS DE REVISÃO COM PREÇO FIXO

A Mercedes-Benz está oferecendo, até 31 de janeiro de 2018, uma nova opção de revisão com preço fixo, que conta com planos para veículos dentro e fora do período de garantia. O objetivo é assegurar aos clientes da linha Sprinter maior controle nos custos operacionais, ajudando-os na programação de despesas de seus veículos. Os planos envolvem itens como filtro de ar, filtro de óleo, filtro de combustível, filtro de ar condicionado, óleo do motor e mão de obra. A campanha de comunicação dessa ação contempla todos os modelos de vans, furgões e chassis dessa linha de veículos comerciais leves produzidos a partir de 2012.

SAIBA +

Divulgação

"KITS DE MOTORES" PARA CAMINHÕES FORD CARGO

Novos "Kits de Motores" para veículos das linhas Cargo e Série F são as novidades da Ford Caminhões na área de pós-venda. Segundo a montadora, os produtos trazem uma redução média de 10% no preço das peças comparado à sua compra separadamente. Os conjuntos para motores estão disponíveis em quatro opções: Kit Completo; Kit de Válvulas de Admissão; Kit de Válvulas de Escapamento; e Kits de Jogos de Juntas.
O lançamento faz parte do trabalho que a marca tem realizado com foco no pós-venda, visando oferecer aos clientes mais rapidez e economia na manutenção dos caminhões.

SAIBA +

Divulgação

DRONES, UMA REALIDADE QUE CHEGOU PARA FICAR

As novas tecnologias vêm transformando drasticamente o mundo como o conhecemos. Essa afirmativa torna-se ainda mais surpreendente se considerarmos que, no início do século XX, não tínhamos sequer aviões. De lá para cá, o homem já chegou até àt lua e criou observatórios habitados no espaço. Os Drones são mais uma destas inovações fantásticas que surgiram nos tempos modernos e cada vez mais parecem ter vindo para ficar. Tais equipamentos podem servir em benefício da humanidade quando bem empregados, tais como logística, emergência médica, agronegócios, salvamentos, vigilância de fronteira e patrimonial e uma infinidade de outras utilidades.

SAIBA +

PARANÁ OCUPA O 2º LUGAR EM ACIDENTES COM CAMINHÕES

sxc.hu

O Paraná já é o segundo estado com o maior número de acidentes de caminhões no país. Conforme dados do Sistema Digital de Dados Operacionais do Corpo de Bombeiros do Paraná, entre 1º de janeiro e 12 de julho de 2017, foram registrados 133 acidentes com caminhões em Curitiba, com 142 feridos e cinco mortes. Números esses bem maiores do que os registrados no mesmo período do ano passado: de 1º de janeiro a 12 de julho de 2016, foram 129 acidentes, 139 feridos e duas mortes.O Atlas da Acidentalidade do Trânsito Brasileiro, desenvolvido pela montadora Volvo, coloca também o Paraná como a segunda unidade da Federação mais perigosa quando se trata de caminhões.

SAIBA+

CAMINHÃO VW FAZ HISTÓRIA NO MERCADO SUCROENERGÉTICO

Divulgação

Há 31 anos na frota da São Martinho, um dos maiores grupos sucroenergéticos do país, o caminhão VW 16.210 tem feito história. O veículo, que chegou zero-quilômetro à frota da empresa, em 1986, hoje, mais de 1,5 milhão de quilômetros depois, continua em operação, transportando peças pesadas de usinas e suprimentos em geral. Trata-se do modelo mais antigo da frota, com 31 anos de uso, que atende às demandas, rodando pelas cidades de Pradópolis, Ribeirão Preto, Piracicaba e São Paulo (SP), com média mensal de quatro mil quilômetros.

SAIBA+

OPINIÃO: UMA NOVA CLT PARA O BEM DO BRASIL

Dicúlgação

A Reforma Trabalhista, sancionada pelo Presidente da República, marca uma nova etapa nas relações trabalhistas no país. Trata-se da maior reforma da legislação trabalhista brasileira desde 1943, quando a CLT foi criada. A NTC, preocupada com a necessidade de uma reforma trabalhista que possibilite o fomento da atividade econômica, discutiu amplamente o assunto e colheu várias propostas das entidades, lideranças e seus associados, em dois encontros nacionais (CONET Intersindical), e apresentou ao Congresso 34 propostas de mudanças na legislação, a maior parte delas foi contemplada no PL 6787.

SAIBA+

MBA NA ÁREA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Dicúlgação

O Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná (Setcepar), lançou, em parceria com o Grupo Educacional Opet, seu primeiro MBA a distância na área de transporte rodoviário de cargas. Direcionado a profissionais de diversas áreas do setor, o curso "Gestão Estratégica de Empresas de Transporte Rodoviário de Carga (TRC)", com duração de um ano e meio, é pioneiro no País. As inscrições já estão abertas no site do Opet. Não há processo seletivo e a aula inaugural será no dia 28 de agosto.

SAIBA+

SEST SENAT LANÇA NOVOS CURSOS ON-LINE GRATUITOS

O SEST SENAT lançou 17 novos cursos on-line totalmente gratuitos. Com isso, a plataforma EaD da instituição já conta com 168 capacitações oferecidas na modalidade a distância, sem qualquer custo para os alunos. Os interessados já podem se matricular em quantos cursos desejarem. Os novos cursos são das áreas de gestão, saúde e social. O lançamento faz parte do compromisso da instituição em manter os profissionais atualizados e competitivos no mercado de trabalho. O SEST SENAT também modernizou e aperfeiçoou nove cursos que já estavam disponíveis na plataforma EaD. Os conteúdos podem ser acessados de diferentes dispositivos.

SAIBA+

VERSATILIDADE PARA DIFERENTES APLICAÇÕES

CONFORTO COM O CÂMBIO AUTOMATIZADO V-TRONIC DE SÉRIE

MAIOR CAPACIDADE DE CARGA DA CATEGORIA

Veja as nossas condições em www.man-la.com

Consulte uma de nossas Concessionárias.

Caminhões
Ônibus

OBRIGATORIEDADE DOS EXAMES TOXICOLÓGICOS

Por que a medida é importante para o Brasil?

Rodolfo Rizzotto

A Editora Na Boléia entrevistou Rodolfo Rizzotto, coordenador do Programa SOS Estradas, que é a favor da obrigatoriedade dos exames toxicológicos para motoristas. Para ele, o Brasil está implantando um sistema de prevenção de uso de drogas por condutores, um novo conceito que, já no primeiro ano da exigência, apresenta resultados impressionantes

A obrigatoriedade de exames toxicológicos para motoristas profissionais, determinada pela resolução 425/12 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), que ganhou caráter legislativo com a Lei 13.103/15, tem sido um dos assuntos mais polêmicos no setor de transporte rodoviário de cargas nos últimos tempos. Conforme a norma, os motoristas habilitados ou aqueles que vão tirar a CNH nas categorias C, D e E são obrigados a passar pelos exames. As empresas, por sua vez, também devem solicitar o procedimento nas contratações e demissões de condutores.

Em março último, a lei completou um ano de sua vigência. Mas ainda hoje causa controvérsias. As principais queixas dos que são contra o exame envolvem aspectos como os custos referentes à realização do exame, a probabilidade de falsos positivos e a eficácia da medida para a redução de acidentes.

O fato é que, segundo estatísticas, os veículos pesados estão envolvidos em 51% dos acidentes fatais no Brasil. Além disso, muitos desses motoristas fazem uso da combinação de drogas e direção, que somada à fadiga decorrente de jornadas excessivas de trabalho, pode provocar incidentes fatais.

Recentemente, em um acidente ocorrido no Espírito Santo, considerado o maior na história do estado, envolvendo um ônibus e um caminhão, que matou 23 pessoas, a perícia constatou por exames toxicológicos que o motorista usou cocaína e a anfetamina horas antes de colidir contra o ônibus.

O fato reascendeu a discussão. A **Editora Na Boléia**, que já publicou a visão da Abramet e de outras entidades que questionam alguns aspectos da lei, entrevistou Rodolfo Rizzotto, coordenador do Programa SOS Estradas e autor dos livros **"Recall – O que as Montadoras Não Contam"**, **"Acidentes Não Acontecem"** e de vários estudos, entre eles **"As Drogas e os Motoristas Profissionais"**.

Na entrevista, o especialista comenta os pontos positivos da legislação, que foi criada com o intuito de reduzir o número de infrações e preservar a vida no trânsito. Confira

Editora Na Boléia – A obrigatoriedade de exames toxicológicos para motoristas profissionais tem gerado muita polêmica desde a publicação da Lei. Quais são, na sua opinião, os pontos positivos e negativos dessa legislação?

Rodolfo Rizzotto – São vários os aspectos positivos da exigência do exame. O Brasil está implantando um sistema de prevenção de uso de drogas por condutores. É um novo conceito, já que temos cultura de fiscalizar e não prevenir. Os

resultados do primeiro ano da exigência são impressionantes, em que pese tantas liminares suspeitas solicitadas por órgãos de trânsito no início da implantação da Lei. Mais de 400 mil condutores habilitados nas categorias C, D e E não renovaram nem pediram rebaixamento de categoria.

É indício contundente de positividade escondida, ou seja, condutores que sabem que são usuários de drogas e que não conseguiriam passar 90 dias sem usá-las. Por outro lado, sabemos que muitos motoristas estão deixando de usar drogas para suportar a jornada e, com isso, reduzimos o risco de acidentes graves, como o ocorrido no final de julho com uma carreta no Espírito Santo, no qual o motorista estava sob efeito de drogas e causou 23 mortes, inclusive a sua.

Ao mesmo tempo, combatemos a concorrência desleal, afinal, quem usa drogas está tirando serviço de quem não usa, porque vai aceitar condições de viagem que o não usuário jamais aceitaria. Esse tipo de profissional, inclusive, pressiona o valor do frete para baixo, exatamente por se submeter a condições desumanas de trabalho. Acrescento ainda que as empresas começam a sentir a pressão dos motoristas que não querem viajar tendo de recorrer a essas substâncias e, com isso, são obrigadas a dizer não para o embarcador, o dono da carga, quando querem baixar ainda mais o frete.

O principal explorador desse segmento é o embarcador. É o caso do dono do granito do acidente que mencionei no Espírito Santo. Ele sabia que estava colocando excesso de peso numa carreta em péssimas condições, com um motorista em estado de fadiga. Por isso, defendemos que os embarcadores devam ser responsabilizados também pelos acidentes quando sua carga é transportada nessas condições.

Por fim, o exame está ajudando a combater o tráfico de entorpecentes e a logística da distribuição da droga no Brasil. Um caminhoneiro que usa drogas passa a manter relações com traficantes, logo está transportando carga ilegal escondida na carga legalizada.

Com isso, baixa o valor do frete porque não se importa com o frete da carga legal. Recentemente, a Polícia Rodoviária Estadual de São Paulo pegou um caminhoneiro com 30 toneladas de grãos e nove de maconha. Pelos grãos, ele recebia R$ 3.000,00 e pelo transporte da maconha R$ 60 mil. É lógico que ele vai baixar o valor do frete tirando serviço de quem é sério. Da mesma forma, ao se relacionar com traficantes, ele começa a dar dicas das cargas valiosas que podem ser roubadas. Hoje, a principal fonte de informação para roubo de carga no Rio de Janeiro são os próprios caminhoneiros das empresas, conforme revelou o chefe do roubo de cargas dos traficantes.

Qual são os principais erros e acertos na elaboração da lei? O que pode ser ainda aprimorado?

A Lei 13.103/15 criou abusos de jornada, aumentando para quatro horas o número de horas extras admissíveis. Por outro lado, permite que dois motoristas fiquem 72h dentro do veículo, revezando ao volante, antes de pararem para dormir em local seguro. São aberrações que contribuem para o excesso de jornada. Daí a importância do exame toxicológico de larga janela, que é praticamente a única arma para combater o uso de substâncias ilícitas pelos motoristas para suportarem o excesso de jornada.

Precisamos reduzir a jornada dos motoristas, em particular dos caminhoneiros, o que obrigará a contratar mais motoristas e vai ajudar a aumentar o valor do frete. O excesso de jornada baixa o valor, e isso só interessa a quem explora os caminhoneiros e as transportadoras, os maus embarcadores.

Agora, precisamos exigir o exame toxicológicos num primeiro momento para a primeira habilitação, estimulando jovens

O trabalho de prevenção, como é o caso do exame toxicológico de larga janela, não exige recursos públicos. Já o de fiscalização necessita sempre de muito dinheiro dos cofres do Estado

a não usar drogas, bem como os demais condutores que são beneficiados pela atividade remunerada ao volante, sejam taxistas, motoristas de Uber e outros condutores que se enquadram nessa situação.

Em que aspectos o ITTS defende a obrigatoriedade dos exames?

Como consultor do Instituto de Tecnologias para o Trânsito Seguro (ITTS), sei que eles têm posição semelhante à nossa no SOS Estradas. É o uso de tecnologia na prevenção dos acidentes. Ações de fiscalização são praticamente inviáveis quando se trata de rodovias. Imagina parar três carretas na estrada na frente de um posto da polícia? São praticamente 100 metros de pista ocupados. Reter dois motoristas de ônibus pode significar o desembarque de centenas de passageiros em locais sem a menor condição para que eles esperem um novo veículo para transportá-los.

Infelizmente, tem muito palpiteiro nesse setor que não conhece nada da realidade da estrada. Nós estamos há 25 anos na pista, rodamos mais de 1,8 milhão de km e conhecemos a realidade de todos os tipos de condutores que circulam nas nossas estradas.

A Abramet, e outras entidades ligadas às áreas da saúde, são contrárias à entrada em vigor da lei, justificando que o exame se apresenta ineficiente sob diversos aspectos. Para a entidade, o método que emprega amostras de cabelo, pelos ou unhas não é capaz de definir com precisão o momento exato do consumo da substância ilícita. Qual sua visão em relação a essa questão?

Quanto ao argumento de que o exame de larga janela não permite identificar se o motorista estava sob efeito de drogas no ato da direção, merece duas observações. A boa medicina defende a prevenção e não tem como foco a fiscalização. Portanto, o que nos interessa não é pegar quem está dirigindo sob efeito de drogas, mas evitar que ele use. Quando entidades médicas defendem a fiscalização, bom, aí, possivelmente, temos outras motivações que não coerentes com a boa prática médica.

Por outro lado, a síndrome de abstinência pode contribuir decisivamente para um acidente. Basta perguntar a qualquer psiquiatra. Alguns dos sintomas, conforme ensina a literatura médica, vão da irritabilidade, cansaço, retardamento psicomotor, depressão e até tendência ao suicídio.Consequentemente, o fato de alguém não estar usando drogas no momento da direção não significa que ele não esteja colocando em risco a vida de terceiros.

Aliás, faço um desafio à Abramet e seus representantes para debatermos o exame toxicológico de larga janela em qualquer evento público ou meio de comunicação. Porque na prática não sabem quais as vantagens científicas desse método, que está provando seus benefícios no Brasi e que nos EUA hoje é usado como diferencial pelas transportadoras, que chegam a anunciar para os candidatos a motoristas: **"Oferecemos um ambiente livre de drogas porque fazemos o exame toxicológico de larga janela"**.

Com esse tipo de anúncio, já avisam aos motoristas que ali não entra quem usa drogas. Por isso que as maiores transportadoras americanas, há mais de dez anos, começaram a exigir o exame de larga janela e conseguiram zerar os acidentes com motoristas sob efeito de drogas. Elas chegaram à conclusão de que o exame de urina não bastava. Detalhe: essas empresas pagam pelo exame, portanto, não fazem lobby para laboratório. Eles são os clientes do exame e não quem vende. Da mesma forma, já o fazem no Brasil companhias aéreas, empresas de combustível, a Embraer, empresas offshore, todas que envolvem atividades de risco. Por que não fazem apenas o randômico, que é análogo à fiscalização? Exatamente porque sabem que exame de urina não é suficiente. É fundamental prevenir e desestimular o uso da droga.

É importante lembrar que o exame toxicológico de larga janela não custa nada ao erário público. Quem paga pelo exame é o motorista, que de alguma forma obtém receita ou benefício com o uso da habilitação, ou a empresa, no caso da admissão e demissão de motoristas. Inclusive, não cabe alegar que o preço do exame é caro, afinal, um pneu de caminhão custa mais de R$ 1.000,00. Um caminhoneiro autônomo gasta em média mais de R$ 100 mil por ano de diesel, outro valor semelhante de pedágio. Portanto, não é um exame de R$ 300,00 que ainda pode ser pago em parcelas que vai inviabilizar a renovação da CNH.

Entretanto, quando assistimos representantes de alguns Detrans, da Abramet e outras entidades defendendo a compra de equipamentos para fiscalização, cujo refil pode custar mais de R$ 100,00 por motorista testado e cujos recursos saem dos cofres públicos, é obrigação de todos os cidadãos brasileiros apurar quais as reais motivações dessa proposta. Afinal, no Brasil em que nós vivemos, ficou claro que somos surpreendidos com frequência como o dinheiro público é utilizado de forma, no mínimo, inusitada.

O fato é que o trabalho de prevenção, como é o caso do exame toxicológico de larga janela, não exige recursos públicos. Já o de fiscalização necessita sempre de muito dinheiro dos cofres do Estado, ou seja, do bolso do cidadão brasileiro.

Existe algum estudo ou levantamento que possam comprovar a eficácia da medida no último ano?

Os números da própria Polícia Rodoviária Federal já revelam uma redução de

acidentes com caminhões maior do que a redução do movimento nas estradas brasileiras em função da crise econômica. Os indicadores da ABCR apontam redução de 6% de passagem de veículos pesados nos pedágios, devido à crise, após a implantação do exame.

Enquanto isso, nos primeiros seis meses da exigência do exame caíram 28% os acidentes com veículos pesados. Entretanto, o fato é que não temos cultura de fazer o exame toxicológico de larga janela do motorista envolvido em acidente com vítimas. Normalmente, é feito apenas o de álcool. Esse acidente no Espírito Santo é emblemático, porque como a própria esposa do motorista disse que ele usava substâncias ilegais para ficar acordado, houve mais rigor na autópsia.

O resultado é que ele estava sob efeito de rebite e tinha usado cocaína uns dias antes. Esse é o iceberg que está escondido nas estradas brasileiras e que o exame revela. Por isso, esses 400 mil motoristas que não renovaram e ficaram sem nenhuma habilitação, representam um drama humano assustador para o qual nunca demos a devida atenção. E que, em grande parte, é responsabilidade do sistema desumano de exploração dessa mão de obra, além da incompetência da Abramet em qualificar seus profissionais para identificar de fato motoristas usuários regulares de drogas.

Apesar da obrigatoriedade dos exames, existem muitas empresas que estão descumprindo a lei e não realizando os exames na contratação ou demissão dos motoristas. Por que isso acontece?

Por omissão do Ministério do Trabalho, a começar pelo Ministro e seus prepostos mais importantes na escala hierárquica. No ITTS, foi feito um levantamento cruzando os dados dos motoristas contratados e demitidos desde que o exame passou a ser obrigatório nesses casos, ou seja, desde abril do ano passado. Na prática, apenas 3% das empresas estão cumprindo a lei. O Ministro foi informado disso, mas parece não ter estímulo para aplicar a lei e determinar a fiscalização. Se o Ministério cumprisse seu papel, provavelmente o motorista da carreta que

matou 23 pessoas no Espírito Santo não estaria sob efeito de drogas. Pelo que apuramos, a empresa daquele condutor não realiza o exame, assim como tantas outras grandes empresas no Brasil.

Mais uma vez assistimos um caso de concorrência desleal. Afinal, a empresa que respeita a jornada dos motoristas e que controla o uso de drogas cumpre a lei e investe em segurança, tem um custo maior do que quem não cumpre a lei. Agora, o porquê da omissão do Ministério é resposta que só o ministro pode dar. Curiosamente, no Ministério das Cidades, por meio do Denatran, o exame está sendo exigido e o ministro cumpre o que determina a lei.

Precisamos entender que o combate ao uso de drogas só funciona pela prevenção. Por isso que entidades de vítimas de trânsito, familiares de motoristas que recorrem a drogas para suportar a jornada são a favor do exame. Os motoristas que não usam também são a favor, porque percebem o risco que representam os colegas que usam.

Por outro lado, quem se posiciona contra o exame, normalmente, são entidades que representam quem explora os motoristas ou que acreditam apenas na fiscalização e querem recursos públicos para isso. Sem contar os traficantes, que, naturalmente, são contra o exame toxicológico de larga janela.

É fácil entender o poder da prevenção que esse exame oferece analisando alguns

> Há inúmeras escolas nos EUA que exigem o exame de adolescentes para evitar que haja viciados na escola e, com isso, conseguem afastar os traficantes por falta de clientes

segmentos que já estão aplicando esse método. Por exemplo, há inúmeras escolas nos EUA que exigem o exame de adolescentes para evitar que haja viciados na escola e, com isso, conseguem afastar os traficantes por falta de clientes.

Quanto mais pessoas tiverem que passar por esse tipo de controle para poder ingressar em qualquer atividade profissional, menos usuários de drogas teremos, menos acidentes, menos mortes.

No caso dos motoristas profissionais, duvido que um passageiro de ônibus seja contra a realização de exame do gênero do motorista que o conduz todos os dias para o trabalho, assim como nenhum pai será contra ao fato de o motorista do transporte escolar passar por esse exame preventivo. Não pode ser diferente para quem trafega nas rodovias transportando dezenas de toneladas ou passageiros. Estamos falando de vidas humanas e não de números.

PAÍS SE PREPARA PARA A CNH ELETRÔNICA

A CHN-e terá o mesmo valor jurídico do documento impresso e entrará em vigor a partir de fevereiro de 2018. Na versão eletrônica, a validação do documento poderá ser feita a partir da assinatura com certificado digital do emissor ou com a leitura do QRCode

A tecnologia está cada vez mais presente na vida das pessoas, facilitando rotinas e processos que antes eram feitos de forma burocrática e morosa. Uma das novidades que prometem trazer mais comodidade para os motoristas é a emissão da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) eletrônica, aprovada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), em 25 de julho último.

A CHN-e, que terá o mesmo valor jurídico do documento impresso, entrará em vigor a partir de fevereiro de 2018. No caso da versão eletrônica, a validação do documento poderá ser feita a partir da assinatura com certificado digital do emissor ou com a leitura do QRCode, o que já acontece com a CNH em papel. Quando o motorista for parado em uma operação de fiscalização, os agentes de trânsito devem consultar os dados dos documentos por meio de um aplicativo de celular, que também está em fase de testes.

Uma vantagem da CNH-e é que, caso a pessoa esqueça o documento em casa, não ficará sujeito à multa e pontos na carteira. Basta apresentar o documento digital.

A infração por não portar CNH está prevista no Código de Trânsito Brasileiro e foi tema de muitas discussões nos últimos tempos.

A nova medida está alinhada ao Projeto de Lei 8022/14, aprovado em caráter conclusivo pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJ), que impede a aplicação de multa e a retenção do veículo se o motorista não estiver com a carteira de habitação e o licenciamento anual, desde que o agente de trânsito possa obter as informações contidas nos documentos por meio de consulta a banco de dados oficial.

Mas caso isso não seja possível, os motoristas ficarão sujeitos às penalidades previstas no CTB.

Mesmo com a chegada da CNH eletrônica, a versão papel continuará sendo emitida normalmente pelos Detrans (Departamentos Estaduais de Trânsito).

COMO OBTER A E-CNH

Quando quiser solicitar a carteira de habilitação eletrônica, o motorista precisa se cadastrar no Portal de Serviços do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Feito isso, ele receberá um link para o e-mail informado no cadastro, por meio do qual a pessoa precisará fazer o login pelo celular para acessar o aplicativo.

Neste primeiro acesso, o interessado cria um Número de Identificação Pessoal (PIN), para armazenar os dados com segurança. Importante ressaltar que essa senha será solicitada em futuros acessos. Portanto, é fundamental que o motorista a memorize.

Passada essa fase, o documento terá a autenticidade validada pelos departamentos de trânsito (Detrans) de cada estado, por meio de uma assinatura com certificado digital. Concluído esse processo, CNH-e é exportada para o celular.

Vai ter Sorrisão

Quem for tirar ou renovar sua Carteira de Habilitação (CNH) pelo Detran.SP poderá sorrir na foto que será utilizada para o documento. A regra não é nova, mas muitas pessoas desconheciam essa possibilidade.

O Detran.SP aproveitou para reforçar as regras do que é permitido ou não para a foto da CNH. O órgão permite a utilização de uma série de acessórios, como turbantes, gorros, bonés com a aba para trás, lenços ou "hijab", hábito religioso, bindi (maquiagem indiana) e óculos de grau (desde que com lentes antirreflexo).

Itens que prejudicam a identificação são proibidos, como os que cobrem ou fazem sombra no rosto: boné com a aba voltada para a frente, óculos escuros e os véus islâmicos "niqab" e "burka".

BEST GERMANY

A marca, que revolucionou a Europa

Linha completa de Helices e Embreagens

Hélices de refrigeração

Embreagens

Conjuntos

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

JL AUTOPARTS - Importadore Distribuidor Exclusivo

www.jlautoparts.com.br

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

☎ 55 11 **3685-3110**

Avenida dos Autonomistas, nº 4.900 - Osasco - SP

Por: Pércio Schneider
pneus@greco.com.br

Novo Marco Regulatório do TRC

O Projeto de Lei que pretende estabelecer um marco regulatório para o TRC é extenso. Se vai melhorar as relações entre embarcadores e transportadores, não sei. Mas um ponto muito importante foi novamente ignorado: a corresponsabilidade civil e criminal do contratante na ocorrência de acidentes

Está em curso, no Congresso Nacional, um Projeto de Lei que pretende ser mais uma tentativa de estabelecer um marco regulatório para o transporte rodoviário de cargas – o TRC. Quem convive com o setor tem conhecimento de que o TRC engloba desde empresas de grande porte, organizadas e legalmente estabelecidas; até aquelas que são meros agenciadores de cargas, que se dizem transportadores sem possuir um único veículo, passando, é claro, pelos autônomos e agregados.

Todos os veículos enquadrados em uma das descrições (1) no quadro ao lado, deviam ser registrados na ANTT (ou seu equivalente). Na legislação atual, extinguiram o TCP e uma quantidade significativa de caminhões passou a ter placas na cor cinza e desapareceram das estatísticas.

O atual Projeto de Lei, na verdade um substitutivo à Lei nº 4.860, considera outras categorias envolvidas à atividade econômica do TRC, descritas (2) no quadro ao lado.

Em notícias veiculadas recentemente, o maior destaque estava no item que diz que autônomo não poderá ser contratado diretamente pelo embarcador (Art. 23). O mesmo deverá ser subcontratado por uma ETC ou CTC, exceto nos casos em que o transporte se iniciar num estabelecimento rural. Em outras palavras, para o escoamento da safra, o agricultor pode contratar diretamente um autônomo, ficando a cargo do contratante o recolhimento de impostos, taxas, contribuições e seguros.

Contudo, outros pontos importantes do Projeto de Lei não mereceram destaque

1- Antigamente, tínhamos categorias no TRC:

– ETC: Empresa de Transporte de Cargas;
– TAC: Transportador Autônomo de Cargas;
– TCP: Transportador de Carga Própria;
– CTC: Cooperativa de Transporte de Cargas.

2- Categorias envolvidas à atividade econômica do TRC:

– TAC: Transportador Autônomo de Cargas;
– ETC: Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas;
– CTC: Cooperativa de Transporte de Cargas;
– ETPP: Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte;
– TCP: Transportador Rodoviário de Carga Própria;
– MTRC: Motorista de Transporte Rodoviário de Cargas;
– RT: Responsável Técnico;
– GRTR: Gerenciadora de Risco de Transporte Rodoviário;
– EAE: Empresa de Atendimento a Emergências;
– IPEF: Instituição de Meios de Pagamento Eletrônico de Frete;
– EVP: Empresa de Vale-Pedágio;
– OEF: Operadora Eletrônica de Frete.

Todas as categorias devem ter sede no Brasil e, de alguma forma, estar registradas perante a ANTT.

na imprensa. Cooperativas ficam impedidas de contratar autônomos, só podendo utilizar veículo registrados em nome de seus cooperados, e passam a ser civilmente responsáveis pelos atos dos cooperados durante o transporte pelo qual ficaram encarregadas.

O Art. 20 estabelece que a relação decorrente do contrato de transporte de cargas é uma prestação de serviços e não constitui relação de trabalho, sendo que as divergências devem ser resolvidas na justiça comum. Isso acaba com as ações supostamente trabalhistas entre autônomos e agregados contra as empresas de transporte ou qualquer outro contratante.

O Art. 98 diz que o transporte rodoviário de carga postal e a carga comercial não podem transitar conjuntamente no mesmo veículo. Este é um ponto que nunca consegui entender. Por incontáveis vezes, já vi reclamações de transportadores em relação aos Correios, que exerceriam uma competição desleal com as empresas de transporte.

Entretanto, basta andar pelas cidades e estradas para ver caminhões pintados de amarelo e com placas vermelhas (nos veículos próprios dos Correios a placa é cinza), com uma identificação discreta do nome da transportadora, prestando serviço à estatal. Ora, se são contra os Correios transportarem e distribuírem mercadorias, não deveriam prestar serviços ao órgão.

O Art. 99 estabelece que os veículos de transporte de passageiros sejam proibidos de transportar cargas comerciais, exceto as que estejam sob a responsabilidade dos passageiros embarcados ou de propriedade da própria empresa. Isso significa que acaba uma atividade paralela das empresas de ônibus de transportar cargas e encomendas.

Ao contrário do que fazem em relação aos Correios, nunca vi reclamação de competição entre empresas de transporte de cargas e de passageiros, apesar de já ter viajado em ônibus em que mal havia

Cooperativas ficam impedidas de contratar autônomos, só podendo utilizar veículo registrados em nome de seus cooperados, e passam a ser civilmente responsáveis pelos atos dos cooperados durante o transporte

espaço para a bagagem daqueles que embarcaram, de tanta mercadoria armazenada no porta-bagagem do ônibus.

O Projeto de Lei é extenso, 33 páginas com mais de uma centena de artigos. Se vai melhorar as relações entre embarcadores e transportadores, não sei. Mas, na minha modesta opinião, um ponto muito importante foi novamente ignorado: a corresponsabilidade civil e criminal do contratante na ocorrência de acidentes.

Para citar apenas um caso, recentemente, tivemos o acidente ocorrido no ES envolvendo um caminhão carregando um bloco de granito, com 11 toneladas acima do limite de peso permitido, um ônibus e duas ambulâncias, que resultou na morte de mais de 20 pessoas. Se o embarcador tivesse contratado o veículo adequado, ou cortado o bloco para se adequar ao limite de peso do veículo, pode ser que o acidente, mesmo ocorrendo, não fosse tão grave. Mas a opção foi a de usar um veículo de menor capacidade, em péssimo estado de conservação e, obviamente, pagar menos pelo frete.

E agora? Quem paga pela vida das vítimas? E não me refiro a pagamentos em valor, em dinheiro, e sim a pagamento em termos de responsabilidade. Quem merece punição? Somente o motorista (que também veio a óbito), ou no máximo os responsáveis pela transportadora? Nada disso teria acontecido sem o envolvimento do embarcador, do contratante do serviço e do proprietário da carga. A punição deve ser para todos os envolvidos na operação.

Quem sabe, um dia veremos algo assim.

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

Bateria VIPOWER SPECIAL LINE

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

Segurança Desempenho

ACUMULADOR DE LONGA VIDA

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

MELHOR CUSTO BENEFÍCIO

Rápida entrega

FROTISTAS PREÇOS ESPECIAIS

Assistência Técnica Gratuita

www.vipower.com.br

*Compromisso com o meio ambiente em primeiro lugar

Faça revisões em seu veículo regularmente

(11) 3208-5604

comercial@vipower.com.br

Rede PitStop

Autopeças Perim

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

AQUI VOCÊ TAMBÉM ENCONTRA:

TECNOLOGIA em REPARAÇÕES VeículosDiesel

Reparação
MÓDULOS ELETRÔNICOS

- Centro técnico especializado
- Profissionais qualificados
- Bancada de Testes

- Reparações
- Parametrizações
- Calibrações e muito mais!

SCANNER MULTIMARCAS DIESEL

Diagnósticos eletrônicos

Saiba mais (11) 2067-1020
jaltest@perimpecas.com.br

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 trânsito.

UNIDADES:

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

Acesse nosso site

www.perimpecas.com.br

/perimpecas

SOLUÇÕES PARA IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

Fundada em 2005, a Olivo Indústria de Produtos Metalúrgicos S/A é especializada na fabricação de peças e acessórios para implementos rodoviários, engrenagens e peças usinadas, flanges para escapamentos, acessórios e componentes para indústria avícola.

Com uma equipe altamente qualificada, nossos produtos são submetidos a rigorosos processos de produção, garantindo alta resistência mecânica, segurança e qualidade em todas as nossas linhas de produção.

APARELHOS DE LEVANTAMENTO
24 E 28 TON.

SUSPENSORES PNEUMÁTICOS

LINHA COMPLETA DE PEÇAS DAS SUSPENSÕES ANTIGAS E MODERNAS

SUPORTES DE BALANÇAS

FUNDIDA RANDON 2000 RANDON 99 GUERRA RODOVIÁRIO GUERRA GALEGO

GRAMPOS E PINOS DO TENSOR

BRAÇOS TENSORES

BALANÇAS

DESLIZANTES E SAPATAS

www.olivo.ind.br

Faça revisões em seu veículo regularmente

GRUPO MORELATE

EIXOS DIFERENCIAIS AXLETECH VOCÊ ENCONTRA NA MORELATE

Conheça toda a linha de eixo diferencial e peças de reposição para caminhões, veículos militares e máquinas fora-estrada utilizadas nos mercados de construção, manuseio de materiais, silvicultura, mineração e agricultura.

AxleTech International

Respeite a sin alização 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

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

Totem **excluviso** para a distribuição

1

Curiosidades!

Para que serve a gasolina aditivada?

A única diferença entre a aditivada e a comum é o aditivo. No quesito octanagem, os dois combustíveis são iguais. Sendo assim, a finalidade da gasolina aditivada é limpar as estruturas que ficam em contato com o combustível, como bicos injetores, válvulas, cabeçote e carburador.

Segundo a Agência Nacional do Petróleo (ANP), o uso da gasolina aditivada é especialmente indicado nos deslocamentos dentro dos centros urbanos, onde os motoristas andam e param a todo momento. Já na estrada, a gasolina comum é melhor!

Por que é obrigatório andar de cinto de segurança nos carros e nos ônibus e vans públicas não?

Parece contraditório que exista no Código de Trânsito uma obrigatoriedade para o uso do cinto de segurança nos carros e outros veículos de passeio e que isso não valha para o transporte público. Isso acontece porque simplesmente o uso do cinto de segurança não é obrigatório em veículos que são destinados ao transporte público de passageiros dentro das cidades. Já nos ônibus intermunicipais, que realizam percursos que as pessoas não podem fazer a pé, a obrigação do cinto de segurança existe.

Por que a mão inglesa é na direita?

Os brasileiros não estão acostumados com a mão inglesa de direção. Pode parecer complicado, e até sem sentido, dirigir na mão invertida, mas alguns países utilizam a direção na direita para facilitar a dirigibilidade. Segundo especialistas, a mão inglesa também facilita a visibilidade.

Nos países que utilizam a mão de circulação inglesa, os carros possuem o volante e pedais no lado direito do veículo. Países como Inglaterra, Irlanda, Escócia e País de Gales utilizam a chamada mão inglesa.

Essa forma de direção está relacionada à história da França e da Inglaterra. Segundo relatos, na idade medieval, os cavalos circulavam à esquerda para deixar a mão direita livre para segurar a espada. No século XVIII, Napoleão Bonaparte, que era canhoto, decidiu inverter a situação na França.

Assim, França e Inglaterra, que eram países inimigos, passaram a circular nas cidades de forma diferente. Com o tempo, os ingleses começaram a dirigir apenas pela pista da esquerda. Essa tendência pegou e é utilizada até hoje.

Algumas ex-colônias britânicas, como Índia, África do Sul e Nova Zelândia, também utilizam a mão da esquerda. No Brasil, a mão de direção segue o padrão mundial.

Bob Marley e seu BMW

Bob Marley, o jamaicano rei do reggae, tinha um BMW. Mas não por vaidade. O motivo era a sigla, coincidente com o nome da banda: Bob Marley and the Wailers.

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

Recriação moderna (e funcional) do fardier à vapeur

O primeiro acidente!

O primeiro homem a dar uma volta em uma engenhoca movida a vapor foi o oficial de artilharia francês Nicolas Cugnot. Em 1769, o seu veículo de três rodas alcançou a velocidade de 4 km/h em uma rua de Paris, para – no auge de seu sucesso – colidir com uma árvore, produzindo o primeiro acidente de automóvel. Um ano depois, ele apresentou um novo modelo para o transporte de canhões. Ao dobrar uma esquina, Cugnot causou outro acidente. Desse modo, ele ainda seria o primeiro homem condenado por condução perigosa, que acabou na prisão.

O maior engarrafamento

Como foi o seu feriado? Foi para o interior, praia? Pegou trânsito de uma, duas horas? Legal, em 2010, alguns chineses pegaram um trânsito de 12 dias! Uma fila de carros na via expressa 110, entre Pequim e o interior da Mongólia, durou 12 dias e tinha uma extensão de 96 quilômetros. Alguns motoristas ficaram na fila por cinco dias e 400 policiais foram enviados para manter a calma no pedágio. Os carros se engarrafaram na terça-feira na via expressa Pequim–Hong Kong–Macau, perto da fronteira com Hong Kong, depois de um feriado nacional prolongado.

Significado das sete cores de placas

Placas cinzas com letras pretas: particular

Placas vermelhas com letras brancas: aluguel

Placas pretas com letras cinzas: colecionador

Placas verdes com letras brancas: experiência

Placas brancas com letras vermelhas: aprendizagem

Placas pretas com letras douradas: representação

Placas azuis com letras brancas: representação diplomática

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

GARANTA JÁ A SUA CREDENCIAL,

VENHA PARA A FENATRAN 2017

PARA SE CREDENCIAR ACESSE O SITE OU UTILIZE O QR CODE.

WWW.FENATRAN.COM.BR

Iniciativa: ANFAVEA · NTC Logística

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

Organização e Promoção: Reed Exhibitions Alcantara Machado

6H1