Exemplar para a distribuição, não pode ser vendido

ESTRADA na BOLÉIA®

"Para quem é apaixonado por caminhões"

Junho/Julho 2018 - nº 149 - R$ 8,00

NaBoléia

CAMINHONEIROS
OS "HERÓIS" DO BRASIL

Lançamento
Ford **Cargo Power**

IVECO Daily City
nas versões chassi
cabine e furgão

Saiba tudo sobre a
amarração correta
de cargas

O QUE PODEMOS APRENDER COM A GREVE?

Em meio à dificuldade encontra-se a oportunidade, já dizia Albert Einstein. Mas deixando um pouco de lado a paráfrase, o fato é que o Brasil tem passado por grandes transformações, que impõem desafios, mas trazem também grandes lições.

Na verdade, nos últimos três anos, o País vem aprendendo, a duras penas – temos de concordar –, a conviver com um cenário de estagnação, que obrigou as empresas a se reinventarem e buscarem novas maneiras de encantar seus clientes para garantir a sobrevivência de seus negócios. A verdade é que nunca antes o País enfrentou uma crise econômica tão profunda e avassaladora.

E em tempos tão difíceis, muitas empresas conseguiram dar a volta por cima, e até mesmo crescer, driblando dificuldades e transpondo alguns obstáculos.

A chegada de 2018 e as projeções da retomada econômica e de crescimento, mesmo que em níveis ainda baixos, trouxeram um alento em meio a tantas turbulências.

Entretanto, recentemente, a greve dos caminhoneiros, deflagrada em final de maio, que durou 11 dias, parou o Brasil e levou um importante recado para o Governo: a população não aguenta mais pagar o preço alto da ineficiência do Poder Público.

O fato é que apesar de o Governo atender às reivindicações da categoria, que, por sinal, são bastante justas, o problema está longe de acabar. Além do alto preço dos combustíveis, o setor de transporte de cargas enfrenta diversas outras dificuldades, como estradas em péssimas condições, falta de segurança, desvalorização do frete, estagnação de portos, entre outros problemas, que só fazem aumentar os custos logísticos do País.

Isso sem falar da alta carga tributária e da demora para aprovação de reformas que são essenciais para o crescimento da nação. Diante de tudo isso, a explicação que sempre ecoa do Governo é que a concessão feita hoje será cobrada de alguma forma e em algum momento lá na frente. Ou seja, teremos de continuar pagando pelos gastos aviltantes de um Poder, que não se cansa de afirmar aos quatro cantos que não gera tesouros, mas, por outro lado, sabe gastar muito bem o dinheiro que não é seu.

Privilégios sem fim, cargos comissionados aos montes, carros oficiais em todos os ministérios, auxílio-moradia e diversas outras regalias precisam ser cortadas de verdade para que o dinheiro, que vem do trabalho árduo de cada brasileiro, possa ser melhor aproveitado e aplicado, não só na área de transporte, mas na educação, na saúde e na segurança. Temos em nossas mãos uma oportunidade. Precisamos continuar a fazer pressão para que o Governo se comprometa, efetivamente, com a redução dos gastos públicos e de todas essas regalias, que envergonham a nação.

Por outro lado, também temos nossa parcela de culpa nesse quadro desanimador, pois somos nós que escolhemos mal nossos candidatos. As eleições estão aí. Esperamos que todas essas dificuldades sirvam para refletirmos e votarmos com consciência. Antes de decidir por um candidato, pesquise, se informe, corra atrás, e não se iluda com falsas promessas. A população pode mudar os rumos desse País, e todos nós fazemos parte dessa massa, que precisa deixar de ser manobrada para se tornar protagonista de sua própria história. Pense nisso.

Boa leitura!

04 Caminhoneiros, os “heróis” do Brasil

08 Ford Caminhões lança Cargo Power para reforçar posição de mercado

10 A nova fase da Mercedes-Benz no Brasil

18 IVECO lança nova Daily City nas versões chassi cabine e furgão

20 RTE Rodonaves: Relacionamento próximo do cliente

21 O Brasil que eu “NÃO” quero

22 Amarração correta de cargas: Cuidados básicos evitam prejuízos

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 2018

149ª EDIÇÃO
Ano XIV

CAMINHONEIROS
OS "HERÓIS" DO BRASIL

Aproveitando a passagem do Dia de São Cristóvão/Dia do Caminhoneiro, celebrado em 25 de julho, queremos mais uma vez parabenizar a categoria pela coragem e pelo movimento pacífico, que se não gerou ainda as mudanças necessárias, despertou em cada brasileiro a consciência de que podemos e devemos brigar por um país mais justo para todos

Por Emerson Castro

Mesmo que toda a população já soubesse, pelo menos em discurso, que os caminhoneiros exercem uma atividade fundamental para o País, a recente paralisação da categoria, que aconteceu em final de maio, mostrou, de uma forma nunca vista antes, a verdadeira importância do trabalho realizado pelos motoristas profissionais.

Deixando de lado as consequências positivas e negativas desse movimento, o fato é que os caminhoneiros mostraram força, união e, mais do que isso, coragem para bater de frente com o Governo e exigir mudanças.

Nesse episódio, a presença da tecnologia e de dispositivos móveis foi uma grande aliada, facilitando a comunicação da greve e sendo crucial para que o movimento alcançasse proporções realmente surpreendentes.

Greves de caminhoneiros são comuns em diversos países, como França, Chile e Estados Unidos, e chamam atenção dos Governos, justamente por serem movimentos que ameaçam a cadeia de distribuição dessas nações.

Uma das mais emblemáticas, registradas na história, aconteceu em um de nossos vizinhos, o Chile. Em 1972, a greve de caminhoneiros durou 26 dias e acabou agravando a crise econômica pela qual o país passava, incitando diversos outros movimentos grevistas, o que culminou no golpe de Estado, que retirou do poder o então presidente Salvador Allende.

À época, os caminhoneiros, que paralisaram o país pela primeira vez, protestavam contra a criação de uma autoridade nacional de transporte e provocaram uma crise trabalhista de grandes proporções. Segundo números do governo chileno, aquela paralisação inicial custou US$ 200 milhões ao país – o equivalente hoje a mais de US$ 1,2 bilhão. O governo de Allende até tentou reverter a situação, recebendo os motoristas, mas já era tarde.

Da mesma forma, nos Estados Unidos, em 1934, aconteceu a "Teamsters' Strike", que pode ter sido a primeira grande greve de caminhoneiros da história daquele país. À época, os sindicatos estavam ganhando força na luta por aumentos de salários e melhores condições para os trabalhadores.

Mas os empregadores se recusavam a reconhecer o sindicato organizado por três mil motoristas de caminhões. Eles então entraram em greve.

Para informar a população sobre os acontecimentos, os líderes da paralisação publicavam em um jornal diário. Centenas de grevistas foram presos, e houve embates violentos por dois dias. Mas, ao final, o sindicato foi reconhecido e suas reivindicações atendidas.

STATUS DE HERÓIS

No Brasil, o motivo da paralisação foi o descontentamento da categoria com a atual política de preços da Petrobras, com reajustes quase que diários nos valores dos combustíveis, acompanhando a cotação internacional do barril de petróleo, o que desagrada não só os motoristas, mas boa parcela dos brasileiros.

Por aqui, onde mais de 70% das riquezas são transportadas pelo modal rodoviário, também já houve paralisações importantes, mas nada parecido com a deflagrada em maio último.

No contraponto da relevância do modal rodoviário no Brasil, está o caminhoneiro, uma categoria que carrega o País nas costas, mas que nunca teve o merecido reconhecimento. Condições ruins de trabalho, baixa remuneração, jornadas excessivas, viagens exaustivas e sem segurança ao longo de estradas em péssimas condições, formam até hoje o universo desses profissionais, que vêm utilizando as paralisações para exigir mais dignidade no exercício da profissão.

Vale lembrar que a promulgação da própria Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, conhecida como a Lei do Motorista, que regulamentou a profissão e contempla desde jornada de trabalho, período de descanso, entre outros temas, foi resultado da pressão originada da greve geral dos caminhoneiros autônomos, realizada em fevereiro de 2015.

Na verdade, os caminhoneiros, mais do que ninguém, sabem da importância de seu trabalho. Mas, desta vez, a greve ganhou um apelo bem mais nobre: mostrou a população que a categoria, quando bem mobilizada, consegue chamar atenção da esfera maior.

SIMPATIA POPULAR

Se antes formavam uma classe pouco valorizada, hoje os caminhoneiros ganharam novo patamar e conquistaram, definitivamente, a simpatia da população, que apoiou a greve, mesmo sofrendo com o desabastecimento de produtos em vários setores.

Na verdade, o movimento e seus desdobramentos elevaram a categoria, antes desprestigiada, ao status de "heróis". Afinal de contas, uma única classe, sozinha, conseguiu parar a nação e fazer o Governo abrir concessões. Embora saibamos que o movimento não trará as transformações necessárias para colocar o País novamente na rota do crescimento e acabar com problemas, que há anos atrapalham nosso desenvolvimento, como a corrupção, a alta carga de impostos, a impunidade, a burocratização em vários setores etc., a greve serviu para mostrar ao Governo que a população está alerta e não aguenta mais pagar a conta alta da ineficiência do poder público.

Durante o período de paralisação, nas redes sociais a hashtag #EuApoioAGreveDosCaminhoneiros ficou em primeiro lugar dos trending topics.

O fato é que muitas pessoas se viram representadas por uma categoria que abraçou seu direito, legítimo – vale ressaltar –, de se manifestar.

Um levantamento feito nas redes sociais, na semana da greve, pela empresa Torabit, apontou que mais da metade das menções sobre a paralisação dos caminhoneiros era positiva.

Outras categorias, como motoboys, motoristas de aplicativos e donos de vans, também descontentes com os preços dos combustíveis, manifestaram apoio à mobilização dos caminhoneiros. Em São Paulo, houve mobilização de motoboys na Avenida Paulista e também na Marginal do Pinheiros.

SEMENTE PLANTADA

Por outro lado, sabemos que paralisações desse tipo também atraem a atenção de pessoas e lideranças ligadas a movimentos políticos, que veem nesse tipo de mobilização uma oportunidade de provocar o caos no País.

Mas não há como negar que a última greve dos caminhoneiros foi um movimento bem orquestrado e legítimo, que, com certeza, trará à tona discussões importantes, contribuindo para que os brasileiros percebam o poder que têm nas mãos, e comecem a atuar, com protagonismo, para tornar o Brasil uma nação que todos se orgulhem de viver.

Aproveitando a passagem do Dia de São Cristóvão/Dia do Caminhoneiro, celebrado em 25 de julho, queremos mais uma vez parabenizar a categoria pela coragem e pelo movimento pacífico, que se não gerou ainda as mudanças necessárias, despertou em cada pessoa um sentimento que estava meio adormecido nos últimos anos: nós podemos e devemos brigar por um país mais justo para todos.

Dizem que o brasileiro tem memória curta, mas esperamos, sinceramente, que o exemplo dos caminhoneiros, os verdadeiros heróis desse País, tenha plantado suas sementes e seja somente o início de um novo tempo para todos nós, brasileiros.

Fotos divulgação

FORD CAMINHÕES LANÇA CARGO POWER PARA REFORÇAR POSIÇÃO DE MERCADO

Na nova família, constam os modelos Cargo Power 1731 rígido, Cargo Power 1731T cavalo-mecânico, Cargo Power 2431 6x2, Cargo Power 2631 6x4, Cargo Power 3131 6x4 e Cargo Power 3031 8x2. O carro-chefe é o Cargo Power 2431 6x2, um trucado estradeiro que chega com novo trem de força

Com o objetivo de reforçar sua posição nos segmentos de médios e pesados, a Ford Caminhões anunciou seu mais importante lançamento de 2018: a nova família Cargo Power 2019, formada por seis modelos equipados com o novo motor de 306 cv e capacidade de 17 a 31 toneladas de peso bruto total, com tração 4x2, 6x2, 6x4 e 8x2.

Na nova família, constam os modelos Cargo Power 1731 rígido, Cargo Power 1731T cavalo-mecânico, Cargo Power 2431 6x2, Cargo Power 2631 6x4, Cargo Power 3131 6x4 e Cargo Power 3031 8x2.

O carro-chefe da nova linha é o Cargo Power 2431 6x2, um trucado estradeiro que chega com novo trem de força, o que, segundo a fabricante, promete melhor combinação de desempenho e economia e mais rentabilidade ao transportador.

Apesar do foco ser o novo modelo 2431, o Cargo 2429 6x2 com motor de 290 cv continuará a ser comercializado, porém, somente na configuração com câmbio manual de seis velocidades. Vale lembrar que, de acordo com a Ford, o modelo foi o terceiro mais vendido do segmento no ano passado, com 1.007 unidades

Com peso bruto total de 24 toneladas, o 2431 é equipado com o novo motor Cummins ISB 6.7, de 306 cv e conta com a opção de transmissão manual ou automatizada, estando disponível nas versões com transmissão manual de nove marchas ou transmissão automatizada Torqshift de dez marchas.

O novo motor ISB 6.7, com torque de 1.100 Nm, promete mais potência e utiliza tecnologia avançada para oferecer torque elevado já em baixa rotação, disponível numa faixa de 1.100 a 1.900 rpm.

Isso significa maior agilidade nas retomadas e segurança nas ultrapassagens. Uma vantagem do novo motor, conforme a montadora, é o sistema de tratamento de emissões com Arla, que garante menor custo total quando comparado aos modelos dos concorrentes que utilizam o sistema EGR.

PESQUISAS COM CLIENTES

Para concepção do Cargo Power 2431, a Ford Caminhões realizou diversas pesquisas com transportadores de várias rotas do País, buscando o aprimoramento de atributos que os motoristas valorizam na direção do veículo.

O projeto da nova família é resultado de um trabalho de dois anos e envolveu 400.000 km de testes de desenvolvimento e durabilidade, tanto no Brasil quanto em regiões de altitude da América do Sul. Uma das mudanças da nova linha que é fruto de todo esse trabalho são os aprimoramentos no cardã, no eixo traseiro e na embreagem, que receberam reforços para assegurar um torque maior do motor. Esse projeto contou com o envolvimento total da engenharia da Ford, que priorizou aspectos relacionados à durabilidade e à versatilidade de aplicações, mas, sobretudo, o custo-benefício para o cliente.

Com os reforços, o Cargo Power 2431 promete mais produtividade nas viagens com a mesma eficiência no consumo de combustível.

"O lançamento do novo Cargo Power 2431 reforça nosso compromisso de oferecer produtos inovadores para o mercado, com soluções focadas nas suas reais necessidades", diz João Pimentel, diretor de Operações da Ford Caminhões na América do Sul.

Como oferta especial de lançamento, a Ford garantirá condições atrativas de aquisição. As primeiras 500 unidades do novo trucado de 306 cv serão comercializadas pelo mesmo preço do modelo de 290 cv.

A montadora também ressaltou as condições especiais de seu programa de financiamento, que oferece subsídios para toda a sua linha 6x2. O programa segue a modalidade de crédito direto ao consumidor (CDC) com taxa de 0,96% para pagamento em 48 meses, com entrada de 20% e 90 dias de carência.

Para concepção do Cargo Power 2431, a Ford Caminhões realizou diversas pesquisas com transportadores de várias rotas do País, buscando o aprimoramento de atributos que os motoristas valorizam na direção do veículo.

Como todo portfólio da marca, o novo Cargo Power 2431 passa a contar com assistência pós-venda, oferecida por mais de 100 distribuidores da Rede Ford Caminhões no Brasil.

NOVOS PACOTES

Como todo portfólio da marca, o novo Cargo Power 2431 passa a contar com assistência pós-venda, oferecida por mais de 100 distribuidores da Rede Ford Caminhões no Brasil.

Para esse modelo, a montadora está disponibilizando um novo pacote de manutenção Ford Service, que oferece três opções de contrato ao cliente, incluindo revisões (Class), revisões e itens de desgaste (Plus) ou assistência completa (Prime).

Em tempos de conectividade, o Cargo Power também já conta – de fábrica – com o sistema de telemetria Fordtrac ativado, que inclui funções de monitoramento e segurança, e contará, futuramente, com uma central de monitoramento para acompanhar o veículo em tempo real com equipe de apoio técnico.

Conforme revelou Guilherme Teles, gerente de Marketing da Ford Caminhões, a montadora está empenhada em conquistar a liderança do segmento 6x2, atingindo uma participação média de 25% nos caminhões com chassi rígido

Segundo o executivo, a marca trabalha, em 2018, com uma projeção de crescimento da ordem de 22% no segmento de caminhões com chassi rígido e estima um avanço de 43,5% no total da indústria, com 74.000 unidades.

"O mercado já começa a dar sinais de retomada. No segmento de pesados, por exemplo, o crescimento tem sido bem significativo. Os demais nichos também devem acompanhar essa tendência de alta. A Ford está preparada para esse momento. A nova linha Cargo Power nos colocará em vantagens no mercado, pois são veículos desenvolvidos a partir das necessidades dos clientes. Continuamos otimistas e acreditando que 2018 será um ano bem melhor para a indústria de caminhões", analisa.

Outras informações sobre a nova família, acesse o Portal Na Boléia.

GHT
GRUPO HIDRAU TORQUE

Linha **GHT** de peças para motores **Cummins**

grupoht.com.br

PEÇAS PARA MOTOR
ISF 2.8

SOLUÇÕES SEM LIMITES

O GHT oferece linha de peças para o motor ISF 2.8, abrangendo uma ampla variedade de aplicações. São centenas de itens disponíveis, que atendem os mais diversos tipos de segmentos, garantindo produtos de alta qualidade e tecnologia.

FORD SÉRIE F 4000

FOTON CAMINHÕES 3.5 - 11ST

JAC MOTORS T 140

ENTRE EM CONTATO COM UM DE NOSSOS CONSULTORES

Matriz: Rua Padre Raposo, 1118
Mooca - São Paulo - CEP 03118001

São Paulo/SP: (11) 2602 1000
Região Sul: (41) 3086 5850

Contagem/MG: (31) 2512 7001
Serra/ES: (27) 3298 9950

Faça revisões em seu veículo regularmente.

A NOVA FASE DA MERCEDES-BENZ NO BRASIL

Fotos divulgação

Roberto Leoncini

Em entrevista à Editora Na Boléia, Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços para Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, comenta o novo momento da montadora, que ingressou na era da Indústria 4.0. e tem anunciado investimentos em várias áreas

Por Madalena Almeida

Há 61 anos no País, a Mercedes-Benz tem anunciado importantes investimentos, que reforçam o compromisso da empresa de continuar crescendo no Brasil e desenvolvendo soluções que contribuam para a sustentabilidade do mercado brasileiro de caminhões.

Até 2022, a montadora pretende investir R$ 2,4 bilhões na operação brasileira. Parte desses investimentos já vem se concretizando e pode ser conferida no lançamento de novos produtos, cada vez mais tecnológicos, em melhorias no atendimento, com a modernização da rede de concessionários e dos serviços, e no aprimoramento dos processos de produção.

Recentemente, a companhia apresentou uma nova linha na fábrica de São Bernardo do Campo/SP, uma operação totalmente inovadora e alicerçada nos princípios da Indústria 4.0., que consumiu investimentos de R$ 500 milhões e inaugurou uma nova forma de produzir caminhões no País.

Nesta entrevista exclusiva à Editora Na Boléia, **Roberto Leoncini, vice-presidente de Vendas, Marketing e Peças & Serviços para Caminhões e Ônibus da Mercedes-Benz do Brasil**, comenta essa nova fase da empresa, como também faz uma análise do atual momento do mercado de veículos comerciais no País. Confira.

Editora Na Boléia - Muito tem se falado sobre a retomada da economia e do segmento de caminhões. Qual a percepção da Mercedes-Benz nesse primeiro quadrimestre do ano?

Roberto Leoncini – De fato, o setor tem sinalizado uma recuperação, mesmo que ainda em níveis mais baixos do que o esperado, mas a retomada é real. Para se ter ideia, analisando-se o desempenho do segmento como um todo, de janeiro a abril de 2018, houve um crescimento de 61% em relação a igual período do ano passado, e só a Mercedes-Benz cresceu 51%. Quando avaliamos o segmento de veículos pesados, crescemos 107% nas vendas de extrapesados, o que nos deu a liderança de mercado nesse período.

Isso nos traz uma confiança muito grande de que a projeção de 30% de crescimento para o segmento de caminhões como um todo é factível e se concretizará.

Evidentemente, por vivermos em uma economia instável, existem variáveis que podem afetar os planos e mudar os rumos do País, como, por exemplo, a recente desvalorização da moeda argentina e a alta do dólar no Brasil. Mas estamos monitorando esses acontecimentos e analisando até que ponto esses movimentos poderão frear os investimentos de nossos clientes. Até o momento, estamos otimistas e não há nenhum aspecto estrutural que possa alterar nossos planos e estratégias para o País.

A Mercedes-Benz inaugurou, em março, a nova linha de caminhões toda desenhada dentro dos pilares da Indústria 4.0. Um dos objetivos é trazer mais agilidade, flexibilidade e qualidade à produção. Quais têm sido, de fato, os ganhos até o momento para o cliente?

Temos ainda pouco tempo de operação da nova linha, mas já existem ganhos que podem ser percebidos pelo cliente. Com a produção conectada, tivemos uma redução de tempo na fabricação dos produtos de 15%. Além disso, em eficiência logística, esse ganho já chega a 20%. Isso sem falar dos benefícios no que tange à ergonomia e à segurança para os colaboradores.

Para se ter ideia, antigamente a produção de nossos veículos era realizada em vá-

rios prédios, que também tinham limitações para fabricação de alguns modelos. Com as novas instalações, conseguimos reunir num só local a produção de todo o portfólio de caminhões. Isso traz otimização do tempo de fabricação e mais flexibilidade para atender demandas específicas de nossos clientes. Além disso, aumentamos também nossa capacidade produtiva.

Para o cliente, esses ganhos representam menor tempo de entrega e maior capacidade para oferecer respostas rápidas e de qualidade às necessidades do mercado. No momento, estamos aprimorando as operações e transferindo os portfólios para a nova fábrica, que deve estar operando 100% em alguns meses.

Estamos implementando modificações logísticas, que irão nos trazer ainda mais velocidade, agilidade, eficiência e produtividade, o que, certamente, beneficiará os clientes.

A Mercedes-Benz também vem registrando um bom desempenho em exportações. Como estão os números hoje e de que forma essa nova linha contribuirá para alavancar as exportações?

A Mercedes-Benz tem um bom histórico em exportações. Neste ano, no primeiro quadrimestre, crescemos 26% em relação ao mesmo período do ano passado. Exportamos nos quatro primeiros meses 2.972 veículos. Nosso maior mercado é a Argentina, onde somos líderes em caminhões e ônibus. Também temos avançado no Chile, Peru, Colômbia e em toda América latina.

Além disso, temos olhado para outros mercados, onde ainda não contamos com uma atuação consolidada, como a África e o Oriente Médio. Temos produtos que vão ao encontro das necessidades dos clientes dessas regiões, como o Accelo e o Atego, que rodam em situações no Brasil semelhantes às de alguns países da África e do Oriente. A dificuldade que temos para entrar nesses mercados é a concorrência de produtos asiáticos, que apresentam preços muito diferentes do que os que praticamos. Mas, em contrapartida, temos a força e a tradição de nossa marca, sem contar a robustez, qualidade e tecnologia de nossos veículos, reconhecidos em todo o mundo.

Para conquistar o cliente dessa região, temos investindo fortemente em estrutura e em pessoas, bem como em ações para divulgação de nossos produtos.

Como parte dessa estratégia, assim como ocorreu há dois anos, estaremos novamente presentes na edição 2018 do IAA, em Hannover, na Alemanha, para mostrar ao mundo os produtos produzidos aqui, em São Bernardo do Campo/SP – uma fábrica que está entre as mais modernas do Grupo Daimler –, que podem ser utilizados em diversas aplicações e atender às necessidades de clientes de outros países.

Com a nova linha, a Mercedes-Benz estuda o lançamento de novos produtos para os próximos meses para o mercado brasileiro?

A empresa já apresentou na última Fenatran, em outubro do ano passado, os principais lançamentos para 2018, como o novo Axor com túnel do motor rebaixado; o Accelo com cabina estendida e câmbio automatizado inteligente; o Atego 3030 com o quarto eixo, todos produzidos no Brasil, entre outras novidades.

Mas a Mercedes-Benz está sempre atenta às necessidades dos clientes. Dentro do nosso mantra “As estradas falam. A Mercedes-Benz ouve”, estamos preparados para entregar soluções customizadas aos clientes.

Temos em SBC, nosso Centro de Customização para Clientes (CTT), área criada pela companhia para atendimento a pedidos especiais das empresas de transporte. O local abriga toda estrutura necessária para transformar rapidamente em realidade às solicitações dos clientes.

Um exemplo dessa capacidade da Mercedes-Benz foi o lançamento do novo Axor 3344 8x4, na Expoforest – Feira Florestal Brasileira, realizada em abril, no interior de São Paulo. Trata-se de um produto configurado exclusivamente para atender a uma aplicação específica da Breda Logística. O cliente solicitou à empresa um caminhão que oferecesse maior capacidade de carga no transporte de eucaliptos do campo à indústria.

Para desenvolver uma alternativa para a Breda, partimos de um modelo original do Axor, que é um caminhão 6x4, e instalamos um segundo eixo dianteiro direcional, mudando a composição dele, que se transformou em um caminhão tipo “Romeu e Julieta” – com semirreboque de três eixos.

Essa modificação, além de atender à solicitação por maior capacidade de carga, não impactou o consumo de combustível.

AXOR

ACTROS

ATEGO

Hoje, a Breda tem mais agilidade nas operações de carga e descarga, já que desenvolvemos uma solução que consegue adentrar nas florestas e matas para ser carregada diretamente.

Esse é apenas um exemplo do que nosso CTT está capacitado para fazer. Já estamos trabalhando em novos projetos, como soluções para transporte de valor incorporado a caminhões e outros desenvolvimentos pontuais, que entregaremos aos clientes.

A Mercedes-Benz lançou, recentemente, na Agrishow, o Serviço Dedicado Conectado. Quais as diferenças desse produto em relação aos planos de manutenção já oferecidos pela empresa?

Trata-se de uma nova modalidade que une serviços e tecnologia para oferecer uma solução diferenciada aos transportadores, englobando Planos de Manutenção, sistema de gestão de frota Fleetboard e Oficina Dedicada nas instalações das próprias empresas.

O objetivo é garantir maior disponibilidade dos veículos para o trabalho, gerando resultados e rentabilidade para o cliente. O fato é que a partir do momento em que monitoramos o caminhão 100% do tempo, ganhamos agilidade para identificar falhas, evitar paradas e garantir maior disponibilidade do veículo.

Com o Serviço Dedicado Conectado, o cliente pode diminuir em até 17% o custo total de manutenção dos caminhões e obter até 10% de redução no consumo de combustível. Além disso, o veículo somente fica parado o tempo necessário para a manutenção.

Cada vez mais, os caminhões estão mais tecnológicos, agregando atributos que trazem inúmeras facilidades para os transportadores e motoristas. Porém, uma das queixas mais recorrentes das empresas de transporte é a falta de mão de obra qualificada para conduzir esses veículos. A Mercedes-Benz, assim como outras montadoras, mantém programas de treinamento de motoristas. Até que ponto esses programas e iniciativas conseguem suprir essa carência e necessidades dos transportadores?

A obrigação da montadora é ajudar no treinamento de motoristas, seja por iniciativa própria ou por meio da rede de concessionários. A rede de concessionários da Mercedes-Benz tem investido nessa área. Temos, hoje, cinco centros de treinamentos no Brasil, sendo o de Campinas/SP o maior deles, onde também são treinados motoristas.

Também mantemos parcerias com o Sest Senat e Fabet, que oferecem programas de formação e treinamento de motoristas. Na verdade, estamos sempre tentando identificar possibilidades, desenvolvendo ações que ajudem os clientes na qualificação de seus motoristas e apoiando iniciativas que consideramos positivas nessa área. Mas este é um trabalho árduo.

Na verdade, tudo começa pela conscientização dos empresários. Existem empresas que sabem da importância e dos ganhos de se investir em treinamentos e não se importam de enviar seus motoristas para receberem novos ensinamentos a respeito dos veículos que conduzem.

Até porque cada caminhão tem uma tecnologia diferente, uma condução específica, o que precisa ser bem conhecido pelo motorista para que a empresa tenha melhores resultados e mais rentabilidade.

O motorista é um dos pilares para a redução de custos operacionais. Portanto, precisamos conscientizar cada vez mais o transportador quanto à importância do treinamento para esses profissionais.

Como estão os investimentos da empresa na rede de concessionários? O que a Mercedes-Benz está trazendo de novo para a rede?

O que a Mercedes-Benz está fazendo é a realocação de algumas unidades da rede de concessionários. Com o crescimento dos grandes centros urbanos, muitas lojas ficaram fora do eixo das principais rotas. Daí, tivemos de realocar fisicamente algumas delas. O próximo investimento será na unidade de Cuiabá/MT, que mudará sua estrutura para mais perto da rodovia.

Também estamos adequando as fachadas das lojas para o novo conceito, que chamamos de New 3-D Brand – Black, um novo design com detalhes pretos e iluminação da estrela com efeito 3D, que traduz o atual momento da marca.

Como parte dessa modernização da rede, que conta hoje com 175 unidades, também temos investido na digitalização dos processos, o que está alinhado ao que já acontece na fábrica.

Muito mais do que expandir com a abertura de novas lojas, queremos aprimorar nossas operações remotas e nos manter cada vez mais próximos dos clientes, principalmente em segmentos como cana de açúcar, madeira e mineração.

A compra de usados também é, cada vez mais, um negócio consolidado no País e que vem crescendo. Como está a atuação da empresa neste segmento?

Hoje, o segmento de usados e seminovos é um negócio importante para a marca, que ajuda a alavancar também a compra de novos. Para se ter ideia, em 2017, o mercado comercializou 55 mil caminhões novos, mas o setor de usados movimentou 310 mil caminhões.

Para atuar nesse segmento, a Mercedes-Benz tem suas lojas próprias Select Trucks, que vai ao encontro de nosso compromisso de oferecer uma solução para os clientes, que buscam alternativas mais vantajosas para trocar ou adquirir um veículo novo.

Atualmente, temos cinco lojas Select Trucks espalhadas pelo Brasil, das quais três estão dentro de concessionárias, visando atender clientes de todo o Brasil. Até porque cada região tem suas particularidades e exigências diferentes, sem contar que devido às dimensões do País, precisamos estar em todas as localidades para que a logística de entrega e recebimento seja otimizada.

Temos planos de expansão para a rede Select Trucks. No momento, estamos estudando a abertura de uma nova loja no Nordeste. Posteriormente, devemos investir no Sul. Já temos uma unidade em Curitiba/PR, mas queremos reforçar nossa participação nessa região.

A Mercedes-Benz tem muito interesse nesse mercado. Para se ter ideia, fazemos, em média, de 80 a 100 avaliações por dia. O número de acessos em nosso site também é crescente. Tanto que estamos aprimorando esse canal, a fim de ganharmos mais velocidade no atendimento aos clientes.

Para finalizarmos, qual sua visão de futuro para o segmento de transporte rodoviário de cargas no Brasil?

É evidente a necessidade de fazermos a renovação da frota. Quando falamos de Custo Brasil, temos de lembrar que mais de 70% de tudo que roda no País circula sobre rodas. A falta de infraestrutura do Brasil, que se traduz em estradas em péssimas condições, salvo algumas exceções, é um dos fatores que pressionam esse custo para o alto.

Acredito que a melhoria virá com os investimentos em infraestrutura e na renovação da frota. Mas isso só vai acontecer quando o Governo tiver condições de investir e solucionar o famigerado déficit fiscal. Mas isso também depende das reformas, que ainda não aconteceram.

Na verdade, para revertermos esse ciclo vicioso, temos de votar bem nas próximas eleições, pois se não escolhermos com critério, daqui a quatro ou cinco anos, estaremos vivendo a mesma situação e pagando um preço alto por essas escolhas.

A Mercedes-Benz está há 61 anos no Brasil e pretende permanecer por mais tempo por aqui. A posição da companhia é clara: queremos contribuir no que for possível para que o País solucione seus problemas e prospere.

Nosso compromisso continuará sendo com o sucesso do cliente, desenvolvendo soluções para surpreendê-los e torná-los cada vez mais rentáveis.

Veja mais sobre a Mercedes-Benz, acesse o portal da Editora Na Boléia.

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

Imagens meramente ilustrativas.
Seja gentil. Seja o trânsito seguro.

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

Acesse: NovoDelivery.com.br

Nunca o conceito de cabine avançada foi tão adequado.

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

Totalmente renovado

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

Caminhões Ônibus

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

Divulgação

SETOR DE TRANSPORTES INICIA PARALISAÇÃO

O aumento anunciado pelo Governo para o preço de combustíveis foi a gota d´água para que caminhoneiros autônomos de todo o Brasil iniciassem, na manhã do dia 21 de maio, uma paralisação por tempo indeterminado. Na verdade, há tempos que a categoria vinha descontente com a falta de resposta do Governo Federal a um Ofício, encaminhado em 15 de maio, pela Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos (CNTA), a pedido das entidades de base, expondo as consequências dos constantes aumentos no preço do óleo diesel e a cobrança de pedágio dos motoristas, mesmo quando trafegam vazios e com os eixos dos caminhões suspensos.

SAIBA +

Divulgação

LEI SECA: NOVAS REGRAS E MAIS PUNIÇÃO

Desde 19 de abril, estão valendo as mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que tornaram mais rígidas as regras da Lei Seca. Sancionada em dezembro, a Lei 13.546/2017 determina o aumento de pena de homicídio culposo cometido por motorista sob efeito de álcool ou drogas. A pena, que antes era de dois a quatro anos, passa a ser de cinco a oito anos. A alteração é mais uma tentativa para redução da violência do trânsito brasileiro. Apesar do endurecimento da lei, de acordo com o Seguro DPVAT, apenas em 2017, mais de 383 mil indenizações foram pagas a vítimas de acidentes no País.

SAIBA +

Divulgação

MERCEDES-BENZ INAUGURA CAMPO DE PROVAS

Depois de montar a mais moderna fábrica da empresa no País, que segue os princípios da Indústria 4.0, a Mercedes-Benz inaugurou, em Iracemápolis, Estado de São Paulo, o seu Campo de Provas para caminhões e ônibus, que, segundo a montadora, é também o maior do Hemisfério Sul e o mais avançado e tecnológico do Brasil. O projeto consumiu investimentos de cerca de R$ 90 milhões e levou 18 meses para ser concluído. O terreno, de 1,3 milhão de metros quadrados, abriga 16 pistas de asfalto, concreto e terra, numa extensão total de 12 km para diversos tipos de testes.

SAIBA +

everystockphotos.cm

POSTO BANDEIRA BRANCA: COMO FISCALIZAR?

Os chamados postos bandeira branca – que não estão vinculados a nenhuma distribuidora de combustível – já representam 42,5% do mercado e devem continuar nesse ritmo de crescimento. Mas como saber se esses estabelecimentos são seguros? Nesse aspecto, é importante ressaltar que gasolina, etanol e óleo diesel são produtos químicos que têm fiscalização da Agência Nacional do Petróleo (ANP), tanto para distribuição aos postos como para venda ao consumidor. Isso em função dos riscos potenciais que oferecem ao meio ambiente e à saúde dos profissionais que trabalham diretamente com os produtos.

SAIBA +

everystockphoto.com

ADEQUAÇÃO DAS NORMAS DE SEGURANÇA EM BASCULANTES

O Conselho Nacional de Trânsito (Contran) suspendeu, pelo período de um ano, a Resolução nº 563/2015. A decisão visa ampliar o tempo para que as empresas possam se adequar às novas regras sobre o sistema de segurança para a circulação de veículos e implementos rodoviários do tipo carroceria basculante. A resolução estabelece regras sobre o sistema de segurança para a circulação de veículos e implementos rodoviários do tipo carroceria basculante. A lei pretende garantir que os caminhões circulem com segurança nas vias públicas, de forma a evitar acidentes.

SAIBA +

Divulgação

VIA ANHANGUERA COMPLETA 70 ANOS

Considerada uma das mais importantes rodovias paulistas, a Via Anhanguera (SP-330) completou, em 22 de abril, 70 anos de inauguração do trecho entre São Paulo e Jundiaí. Nos últimos 20 anos, o trecho da Via Anhanguera entre São Paulo e Cordeirópolis é administrado pela CCR AutoBAn, dentro do Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo. Nesta região, são registradas, em média, 350 mil viagens por dia. Ao longo de sua história, a rodovia tem sido modernizada. Recebeu investimentos em ampliação, com a construção de pistas marginais nas regiões de Jundiaí, Campinas, Sumaré, Nova Odessa e faixas adicionais.

SAIBA +

Divulgação

VÍDEO: TESTAMOS A NOVA PEUGEOT EXPERT

A Editora Na Boléia teve a oportunidade de testar a nova Peugeot Expert, lançamento que marca a nova investida da Peugeot para se tornar referência neste segmento no Brasil. Nossa equipe rodou cerca de 300 quilômetros com a Peugeot Expert, na cidade e na estrada. No trajeto percorrido dentro da cidade de São Paulo, a Expert demonstrou grande estabilidade e dirigibilidade perfeita. A aceleração e retomadas rápidas foram outros atributos percebidos. O veículo realmente demonstrou um arranque robusto em primeira marcha e boa performance na área urbana e na estrada. No vídeo, vocês poderão conferir um pouco mais do furgão.

SAIBA +

Divulgação

CALIBRAGEM COM NITROGÊNIO

É bom utilizar nitrogênio para calibrar pneus? Sim, mas é caro. E não é para qualquer um. Existe muita informação por aí, e, como em tantos outros casos, prós e contras, além de ser necessário fazer uma comparação entre o ar atmosférico comum, o ar de compressor e o nitrogênio. O ar que respiramos é composto de 78% de nitrogênio (N_2), 21% de oxigênio (O_2) e o restante de outros gases e material particulado. Já o ar do compressor, em geral, contém água na forma de vapor d'água e, muitas vezes, óleo. Ambos, água e óleo, são prejudiciais para o pneu. Além disso, por estar comprimido, há uma maior concentração de partículas.

SAIBA +

IVECO LANÇA NOVA DAILY CITY NAS VERSÕES CHASSI CABINE E FURGÃO

A IVECO trouxe para o Brasil a nova Daily City, que promete economia de 10% de combustível, em comparação aos modelos da concorrência, e é a aposta da montadora para reforçar sua liderança no segmento de leves

Fotos divulgação

Depois de lançar na Fenatran a nova Daily City, que ampliou a família Daily, a IVECO trouxe para o mercado a Daily City 30S13, nas versões chassi cabine e furgão, que foi projetada para atender um novo conceito de entregas urbanas.

Com PBT Técnico de 3,5 toneladas, a nova versão da Daily City tem livre circulação em grandes cidades, sendo voltada ao transporte de cargas fracionadas, como o e-commerce, e também para comerciantes e empreendedores. O veículo, que compete no segmento de leves, já começou a ser comercializado no primeiro trimestre e tem preço inicial de R$ 108 mil para a versão chassi cabine, e de R$ 128 mil na versão furgão.

"Na Fenatran 2017, apresentamos a Daily City, que surge agora com nova versão e se destaca por diversos atributos, como versatilidade, robustez, nova estrutura de chassi e tecnologia que traz economia de combustível e mais conforto. Com esse lançamento, queremos avançar em um novo mercado. O produto vem ao encontro do crescimento das cidades e atende às necessidades de empresários de diversos setores", pontua Ricardo Barion, diretor de Marketing e Vendas da IVECO para a América Latina.

Segundo Barion, o mercado de distribuição urbana é crescente no Brasil. O executivo apresentou dados que indicam que, até 2030, 90% dos brasileiros irão viver em áreas urbanas. Além disso, o crescimento do comércio eletrônico – em níveis entre 15% e 20% ao ano, em média – criou novas necessidades logísticas, com entregas mais flexíveis e pulverizadas. "Dentro deste novo conceito, a IVECO desenvolveu um produto com novidades que facilitam as entregas e garantem uma direção mais suave e eficiente para o motorista", acrescenta.

Um dos apelos do novo veículo é a capacidade da Daily City de ecnomizar combustível. Segundo a fabricante, o novo veículo proporciona economia de 10% de combustível em compração aos modelos dos principais concorrentes. Outro destaque é a plataforma de carga mais baixa, que gera mais facilidade para carga e descarga, o que permite melhor acesso a docas e garagens com limitação de altura.

O modelo também é mais leve, com redução da tara para um aumento da capacidade de carga útil. Segundo a fabricante, a nova Daily City tem a menor tara da categoria.

Em relação aos planos de manutenção, a IVECO oferece para a Daily planos que vão desde a versão mais básica (somente troca de filtro e óleo) a mais completa.

Segundo Barion, a Daily é líder no segmento de leves há mais de dez anos. Para 2018, diante dos sinais de retomada da economia, a montadora espera crescimento nesse mercado de 33%.

INVESTIMENTOS E CRESCIMENTO NA AMÉRICA LATINA

No ano passado, a Iveco anunciou um novo ciclo de investimento no Brasil de US$ 120 milhões, com início no segundo semestre de 2017 até o primeiro semestre de 2019, voltados exclusivamente à pesquisa e ao desenvolvimento de produtos.

Além do segmento de leves, a empresa também segue investindo em outros mer-

NOVA DAILY CITY

Novo Motor FTP F1A

- Novo Motor FTP F1A – 2,3 litros – perfeito para o ciclo urbano.
- Tecnologia EGR - dispensa o uso de Arla.
- Torque 320Nm de 1.800 a 2.500 rpm.
- Potência: 130 cv.

Suspensão Traseira

- Suspensão traseira equipada com barra estabilizadora que oferece mais segurança e confiabilidade.

Suspensão Dianteira

- Nova suspensão dianteira traz maior conforto e dirigibilidade em ruas sinuosas dos grandes centros.
- Raio de giro excelente garante melhor manobrabilidade.
- Suspensão utiliza molas tranversais mais leves e simples.

Eixo Traseiro

- Eixo traseiro FPT NDA que proporciona melhor intervalo de troca de lubrificante do diferencial (220.ooo Km).

cados, como o lançamento do Trector, nas modalidades de 8 e 11 toneladas, anunciado na última Fenatran.

O Brasil tem sido o principal mercado da montadora na América Latina. Mas a empresa tem fortalecido os investimentos em outros países, como na Argentina, Chile, Colômbia, Equador, Paraguai, Peru e Uruguai. As exportações para a região também vêm crescendo. Na Argentina, segundo Barion, a IVECO lidera no segmento de acima de 16 toneladas. A fábrica da empresa está localizada na cidade de Córdoba desde 1969.

Outra preocupação da montadora para alavancar os negócios são os investimentos na rede de concessionárias, que vem passando por mudanças para aumentar a capilaridade e aprimorar o atendimento aos clientes. Atualmente, a IVECO possui 179 lojas na América Latina.

Para conhecer as características da nova Daily City, acesse a ficha técnica do veículo em nosso portal.

DAILY CITY FURGÃO

– Abertura da porta: 270 graus.

– Capacidade volumétrica: 12 m3

– Altura Vão de Porta: 1,90 m.

– Maior volume de carga: 30% a mais do que os principais concorrentes.

– Com portas amplas e de fácil abertura, a entrada e saída do furgão ficou mais simples.

– Com 30 configurações diferentes, levando-se em conta as duas versões.

NOVO DESIGN

– Desenho na lateral: grafismo que remete aos grandes centros urbanos.

– Sigla lateral com nome Daily City mais estilizada e moderna.

– Nome City marcado em todos os bancos.

RTE RODONAVES
O SEGREDO PARA A CONQUISTA DO CLIENTE PASSA PELAS PESSOAS

A RTE Rodonaves é uma empresa familiar brasileira, com 37 anos de atuação no setor de transporte rodoviário, que tem feito do atendimento seu grande trunfo para fidelizar o cliente em tempos mais turbulentos

Fotos divulgação

Apesar de o Brasil ser, já há muitos anos, um país dependente do modal rodoviário para o transporte de cargas, o mercado de TRC tem passado por diversas transformações, principalmente, quando se leva em consideração o grande número de transportadoras em atividade no Brasil e a alta competitividade nesse segmento. Com certeza, uma realidade que traz desafios e vem obrigando as empresas a buscarem diferenciais para encantar e fidelizar seus clientes.

O fato é que os clientes estão mais conscientes e exigentes. Em tempos de recessão, o preço continua sendo um fator importante na escolha do fornecedor, mas, principalmente, em época de crise, e com tanta disponibilidade de prestadores, o cliente quer muito mais do que um custo atrativo. Ele busca qualidade em atendimento e outros atributos que possam agregar valor ao serviço que ele irá contratar.

Diante desse cenário, algumas transportadoras têm conseguido desenvolver um trabalho bem-sucedido, conquistando o cliente sem necessitar de grandes investimentos.

Esse é o caso da RTE Rodonaves, que vem aplicando uma estratégia bem simples, mas, muitas vezes, até esquecida em tempos de turbulência: manter-se próximo do cliente, estreitando cada vez mais o relacionamento com o mercado.

"Temos um compromisso permanente com o sucesso do nosso cliente. Buscamos criar uma relação de confiança e proximidade, entendendo sua necessidade. Dessa forma, podemos agregar mais valor à sua operação e, consequentemente, ao seu negócio. Os clientes buscam prazo e preço, mas, principalmente, confiança. Ter um parceiro para o transporte vai muito além de só manter um preço competitivo", explica João Naves, presidente Grupo Rodonaves.

Segundo ele, criar um relacionamento próximo do cliente significa ouvir suas necessidades, a fim de propor soluções e antecipar situações, que, muitas vezes, não foram percebidas pelo próprio cliente.
A Rodonaves também costuma realizar pesquisas de satisfação junto aos clientes, com o objetivo de identificar oportunidades para aprimorar seus processos e os serviços prestados.

"Nossa rede é composta por mais de 150 unidades de atendimento e, em todas, procuramos sempre estar próximos do mercado. As empresas buscam hoje uma transportadora que cuide da carga e que cumpra com prazos, sem comprometer sua operação. Por isso, estamos sempre aprimorando e otimizando nossas rotas de transporte, a fim de garantir a tranquilidade do cliente, com cargas 100% seguradas", acrescenta.

FOCO NAS PESSOAS

Dentro desse processo, os colaboradores são peças fundamentais, afinal, por mais tecnologia que haja incorporada na atividade, as organizações são feitas por pessoas.

Para assegurar que todos atuem alinhados à visão da empresa, os colaboradores da Rodonaves passam por uma integração assim que são admitidos, a fim de conhecerem os valores da companhia e aprenderem como o negócio funciona. A partir daí, o funcionário participa, constantemente, de programas de capacitação e reciclagem, além de ser acompanhado por indicadores de desempenho e treinamentos.

"Nós aprendemos muito nos últimos três anos, e acredito que nossos clientes também. Em tempos de recessão, procuramos sempre optar por investimentos em pessoas, pois quando nossos colaboradores se mantêm atualizados e motivados, criam soluções para otimizar tarefas e procedimentos e, consequentemente, agilizar e facilitar os processos de entrega. Nossos clientes tornaram-se ainda mais próximos, pois a entrega de uma encomenda é a parte final de um processo para quem a envia, e o início de um processo para quem a recebe. Por isso, eles entendem a importância da escolha de uma transportadora sólida e confiável", pontua.

Atualmente, a Rodonaves emprega diretamente 3,6 mil funcionários e mais de seis mil indiretamente. Os investimentos no aprimoramento do atendimento devem continuar priorizando a contratação e a qualificação de bons profissionais. Tanto que, recentemente, a companhia anunciou um novo diretor de marketing, com o objetivo de evoluir no relacionamento com o mercado.

"O foco está 100% no cliente. O Eduardo Castro [novo diretor de marketing]chegou com o desafio de se aprofundar nas necessidades do cliente, buscando soluções inovadoras e desafiadoras", revela.

Para o presidente, o sucesso não está atrelado apenas à venda de um frete. "É uma questão de conectar pessoas e empresas, entendendo necessidades, propondo soluções e construindo uma relação sustentável e de confiança", destaca.

Pércio Schneider
pneus@greco.com.br

O BRASIL QUE EU "NÃO" QUERO

Se até hoje vejo veículos com as antigas placas amarelas – ainda que raramente – fica difícil acreditar que as mudanças irão acontecer. Aguardemos os próximos capítulos

Não bastassem as agruras do dia a dia – e todos nós as temos –, quem tem alguma relação com veículos e transportes ainda tem de conviver com as idas e vindas do Ministério da (Infeliz) Cidades, sob cuja jurisdição estão os órgãos responsáveis pelo trânsito e respectiva legislação, como o Contran e o Denatran.

Em 25 de novembro de 2015, o Contran publicou a Resolução 563, que dispunha sobre a obrigatoriedade do uso de sistema de segurança em veículos e implementos rodoviários do tipo carroceria basculante. Não é necessário um grande esforço de memória para se lembrar de acidentes provocados por caminhões que, rodando com a báscula erguida, provocaram acidentes.

Para ajudar a lembrar, vou citar apenas três, ocorridos nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e na Rodovia Anchieta, e que resultaram na derrubada de passarelas. Em todos, os condutores alegaram não ter percebido que o implemento estava erguido.

A citada resolução determinava o uso de sistemas de segurança que visavam exatamente isso. Mais que evitar rodar com a caçamba erguida, o principal era prevenir falhas e evitar acidentes e suas consequências. A data prevista para o início da obrigatoriedade era 1º de janeiro de 2017, facultada sua adoção a partir da data da publicação, para aqueles mais previdentes, sérios e responsáveis.

E eis que, em 9 de maio último, o mesmo Contran publica a Deliberação nº 171 que suspende por um ano o que havia sido determinado pela Resolução 563. E, para não fugir à regra, essa Deliberação está mal redigida. Sim, porque não é clara se esse prazo de um ano deve ser contado a partir da publicação da Deliberação ou se da data que a Resolução determinava como início da vigência.

Como a Deliberação foi publicada um ano, quatro meses e nove dias após a data originalmente prevista, deduz-se que seja a primeira opção, e a partir de 09 de maio de 2019 volta a valer o que prevê a Resolução. Mas que não está claro no texto, não está mesmo.

Para não restar dúvida, segue-se abaixo a íntegra do texto da Deliberação nº 171/2018:

"Art. 1º Suspender, pelo período de 1 (um) ano, a Resolução CONTRAN nº 563, de 25 de novembro de 2015, que dispõe sobre os sistemas de segurança para a circulação de veículos e implementos rodoviários do tipo carroceria basculante.
Art. 2º Esta Deliberação entra em vigor na data de sua publicação."

Sobre o mesmo tema há outros textos emitidos pelo Contran: em 28 de dezembro de 2016, foi publicada a Deliberação nº 158, adiando para 1º de janeiro de 2018 o início da vigência da obrigatoriedade dos dispositivos de segurança. Em 10 de janeiro de 2017 foi a vez da Resolução nº 647 referendar a Deliberação nº 158 e reforçar, em seu artigo 3º, a exigência dos dispositivos a partir de 1º de janeiro de 2018.

Em 27 de setembro de 2017, vem a Resolução nº 694, que revoga a anterior 647 e, também pessimamente redigida, não determina um novo prazo. Vejam a seguir como é ridícula a redação feita pelo Contran de um texto que tem força de lei:

"**Art. 1° Revogar a Resolução CONTRAN nº 647, de 10 de janeiro de 2017, que referenda a Deliberação nº 158, de 28 de dezembro de 2016, que suspende a expedição do Certificado de Segurança Veicular (CSV) de que trata o parágrafo único do art. 5º da Resolução CONTRAN nº 563, de 25 de novembro de 2015, que dispõe sobre o sistema de segurança para a circulação de veículos e implementos rodoviários do tipo carroceria basculante, até que o novo Sistema de Emissões e Controle de Certificado de Segurança Veicular (SIS-CSV) seja implantado."**

Pelo andar da carruagem, em breve devemos ter uma nova resolução publicada para referendar a Deliberação nº 171, de 09 de maio último.

A "justificativa" para novo adiamento é que uma grande quantidade de veículos, principalmente de autônomos, ainda não está adaptada, e isso iria prejudicar o trabalho da categoria. Poderia até aceitar essa explicação se viesse acompanhada de pesadas multas e punição severa, caso novos acidentes venham a ocorrer, de tal forma que valha mais a pena instalar o dispositivo adequando-o à legislação do que continuar andando sem o mesmo. Afinal, onde fica a segurança? Como diz a campanha, esse é um Brasil que eu quero.

Tudo isso me lembra de Sérgio Porto, que escrevia sob o pseudônimo de Stanislaw Ponte Preta, falecido em 1968, e duas de suas criações mais conhecidas: **"ou é o verdadeiro Samba do Crioulo Doido, ou um novo FEBEAPÁ – Festival de Besteiras Que Assola o País."**

E não é só isso. Tem também a novela das novas placas "padrão Mercosul" que, pior que dramalhão mexicano, se arrasta desde 2014, quando a Resolução 510 determinou o novo padrão e a data de 1º de janeiro de 2016 para o início. Após várias outras resoluções e adiamentos, eis que surge a Resolução 729, em 06 de março de 2018, a qual estabelece que os órgãos estaduais de trânsito – os Detrans – têm até 1º de setembro de 2018 para implementar as novas placas e iniciar seu uso, e que a total substituição deve ser concluída até 31 de dezembro de 2023.

Se até hoje vejo veículos com as antigas placas amarelas – ainda que raramente – fica difícil acreditar que isso seja para valer. Aguardemos os próximos capítulos.

AMARRAÇÃO CORRETA DE CARGAS
Cuidados básicos evitam prejuízos e perdas

Fotos divulgação

A amarração incorrenta de cargas durante o transporte ainda causa prejuízos e perdas para empresas e caminhoneiros. Apesar de existir no Brasil uma legislação específica para esse fim, a sinistralidade gerada apenas pela amarração incorreta desses itens responde por 30% da quantidade de acidentes ocorridos

O transporte rodoviário de cargas é uma atividade bastante complexa, que precisa ser muito bem controlada e administrada, a fim de se reduzir erros que possam impactar a rentabilidade da empresa ou do caminhoneiro.

Nesse aspecto, um ponto que tem chamado cada vez mais atenção nesse setor é a importância da amarração correta de cargas. O fato é que amarrar a carga de forma efetiva e conforme a legislação vigente contribui para se evitar danos aos itens transportados ou à carroceria.

Estimativas mostram que a perda de mercadorias por falta de cuidados básicos no transporte de cargas tem gerado prejuízo e onerado a operação de todos os envolvidos no processo logístico. Para se ter ideia, conforme levantamento da Argo Seguros, seguradora especializada nesse segmento, a sinistralidade gerada apenas pela amarração incorreta das mercadorias nas carrocerias responde por 30% da quantidade de acidentes ocorridos.

Um das razões que levam a essa realidade está ligada ao fato de algumas empresas do TRC ainda não seguirem efetivamente a legislação e não tomarem os cuidados básicos para amarração de suas cargas.

No Brasil, a legislação que regulamenta essa operação foi criada em 2015. Trata-se da portaria nº. 552 que determina que as mercadorias transportadas sejam presas com cintas têxteis, correntes ou cabos de aço. Além disso, a lei proíbe que esses materiais fiquem presos à carroceria de madeira, a fim de evitar desgaste das estruturas.

Conforme a justificativa do Contran, cordas – como eram utilizadas anteriormente à norma –, são materiais mais flexíveis e, mesmo sendo bem amarradas, têm risco de se soltarem, sem contar que são menos resistentes a atritos com outras partes do caminhão, como a carroceria e parafusos, podendo se desgatar mais facilmente, e até mesmo arrebentarem, deixando toda a carga vulnerável.

Quem insistir no uso de cordas ou materiais não permitidos pela lei fica sujeito à multa no valor de R$ 195. Tal comportamento também é considerado infração grave e acarreta cinco pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

Conforme explicou **Juarez Pompeu, coordenador de Gerenciamento de Riscos da Argo Seguros**, a amarração de cargas é uma responsabilidade de quem contrata o frete e também do transportador que fará a viagem.

Segundo ele, em se tratando de amarração de cargas, um dos principais erros das empresas é a não realização de estudos e de procedimentos para a devida amarração conforme o tipo de mercadoria a ser transportado.

Já entre os caminhoneiros, o erro mais comum é não efetuarem a amarração conforme a lei ou mesmo se certificarem se a amarração foi feita maneira corretamente.

Juarez lembrou que a carga que não for devidamente amarrada fica suscetível a provocar mais tombamentos do que o normal. **"É simples de explicar. Pelas leis da Física, quando o caminhão faz uma curva, a força envolvida é de 50% do peso da carga. Se imaginarmos tais forças trabalhando livremente sem resistência, provavelmente, teremos problemas durante a viagem, como um adernamento, uma queda ou um tombamento"**, completa.

Ele ressaltou que, mesmo amarrada, a carga pode se movimentar, caso ocorra uma aceleração ou frenagem brusca, a realização de curvas em velocidades acima do compatível, ou conforme o tipo de pista, a ação do vento, entre outros fatores. Para evitar que isso aconteça, basta calcular o quanto a carga é instável a partir das suas dimenões (altura x largura x comprimento) e fazer a amarração correta para aquele tipo de mercadoria.

"Infelizmente, ainda é muito comum verificar que, entre as mercadorias acidentadas por queda, a amarração foi feita apenas no primeiro e no último pallet. Isso significa que a carga que caiu do veículo foi a mesma que estava acondicionada no meio da carroceria e sem a devida amarração", explica o coordenador.

Juarez ainda destacou que, de acordo com a portaria, todas as cargas transportadas devem estar devidamente amarradas, ancoradas e acondicionadas conforme o tipo no compartimento destinado a mercadorias, ou na superfície de carregamento do veículo, de modo a prevenir movimentos que possam ocorrer durante a viagem, como manobras bruscas, solavancos, curvas, frenagens ou desacelerações repentinas e bruscas.

"Por isso, é importante frisar que para cada tipo de carga existe uma maneira específica para amarração. Por exemplo, uma carga de bobinas de aço tem especificações e maneiras diferentes de amarração em relação a uma carga de celulose", acrescenta.

De fato, a lei determina que sejam utilizados na amarração cintas têxteis, correntes ou cabos de aço, com resistência total a uma ruptura por tração de, no mínimo, duas vezes o peso da carga, bem como dispositivos adicionais, como barras de contenção, trilhos, malhas, redes, calços, mantas de atrito, separadores, bloqueadores, protetores, entre outros, além de pontos de amarração adequados e em número suficiente.

A escolha entre esses materiais aprovados pela legislação depende diretamente do tipo da carga. Quanto aos valores, o custo das cintas varia conforme suas dimensões e capacidade de resistência.

"Por exemplo, uma cinta catracada com nove metros de comprimento e com capacidade para três toneladas tem um custo médio de R$ 80,00. As cordas saem na faixa de R$ 1,10 o metro", revela Juarez.

Outra informação importante que vale ressaltar é quanto às penalidades para quem infringir a lei, que não se restringem somente à aplicação de multas e a pontos na carteira. Em caso de acidentes, por exemplo, em que seja constatado o uso de materiais inadequados para amarração, tanto o motorista quanto a transportadora poderão ser acionados judicialmente e sofrer as consequências legais. No que se refere ao seguro, também não existe cobertura para essa situação específica. Portanto, mais do que nunca é importante ficar atento a essa questão.

Para ajudar transportadoras e motoristas a evitarem prejuízos, a Argo desenvolveu uma cartilha de conscientização, que traz orientações para amarração adequada das cargas, bem como outras informações, referentes à conduta, ao descanso do motorista, além de dicas de segurança etc.

CONFIRA ALGUMAS DICAS ÚTEIS

Não use cordas

É proibida a falta de amarração e/ou utilização de qualquer outro sistema de amarração que não seja os referenciados na legislação, como, por exemplo, a utilização de cordas. Isso porque a utilização desses materiais já foi comprovada ser ineficiente, podendo provocar acidentes ou tombamentos.

Uso de ganchos

A portaria do Contran também proíbe que a amarração de carga seja feita diretamente na madeira da carroceria, uma vez que a travessa pode não suportar o peso da carga. Conforme a lei, é obrigatório o uso de ganchos que ficam fixados no chassi.

Tipos de amarração

Para cada tipo de carga existe uma melhor maneira de se fazer a amarração. Um sistema de amarração de cargas correto visa garantir que os itens estejam seguros, evitando o risco de serem arremessados do veículo ou o de ocorrer qualquer movimento, que gere alteração na distribuição de peso e, possível, tombamento.

Adaptação dos veículos

Após a regulamentação, ficou definido que todos os veículos fabricados a partir do dia 1º de janeiro de 2017 devem obedecer à legislação.

Os que foram produzidos antes dessa data, e estão circulando, também precisam de adaptações. Isso significa que as carrocerias fabricadas em madeira devem ser constituídas de material com maior resistência e conter, por exemplo, fixadores metálicos resistentes para suportar a carga.

Baterias VIPOWER SPECIAL LINE

BATERIA direto da FÁBRICA com QUALIDADE e GARANTIA

LANÇAMENTO

BATERIAS TRACIONÁRIAS

www.vipower.com.br

(11) 3208-5604

comercial@vipower.com.br

*Compromisso com o meio ambiente em primeiro lugar
Faça revisões em seu veículo regularmente

Rede PitStop

Autopeças Perim

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

Você encontra as melhores marcas aqui

MAHLE, Autimpex, LEFS, WABCO, jaltest, cofap, TECHBIO, Boff, BOSCH, SABÓ, GIPEC, LUK, FAG, Gimacco, GLOBO, SPAL, DYNAMIC, SACHS, TRW, Firestone, KNORR BREMSE, LNG, GBR GTOP, FRASLE, NINO Faróis, MANN FILTER

NOVIDADES

Acesse nosso novo catálogo Online

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

Respeite a sinalização de transito.

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

OLIVO
SOLUÇÕES PARA IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS
APARELHOS DE LEVANTAMENTO
24 E 28 TON.
SUSPENSORES PNEUMÁTICOS
LINHA COMPLETA DE PEÇAS DAS SUSPENSÕES ANTIGAS E MODERNAS
SUPORTES DE BALANÇAS
GRAMPOS E PINOS DO TENSOR
BALANÇAS
BRAÇOS TENSORES
DESLIZANTES E SAPATAS
Faça revisões em seu veículo regularmente
48 3440.0000
www.olivo.ind.br

SOLUÇÕES
em peças para seu PESADO
MAXI PARTS
Inovação ao seu alcance
LANÇAMENTOS MAIO/2018
FLEXÍVEL DE ESCAPAMENTO
FLEXÍVEL E MANGUEIRAS
KIT VIGA - VOLKSWAGEN/MERCEDES-BENZ
CONHEÇA NOSSA LINHA DE PRODUTOS
LONA DE FREIO
TAMBOR DE FREIO
CATRACA DE FREIO
PNEUMÁTICA
ADITIVO DO RADIADOR
FILTRO
FLEXÍVEL
EIXO DIANTEIRO
ÁGUA DESMINERALIZADA
Distribuidor autorizado
MORELATE
distribuidora de autopeças
11 3908-0060
www.morelate.com.br
Produto exclusivo Maxi Parts
Respeite a sinalização de trânsito.

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

Totem **excluviso** para a distribuição

1

Piadas GargaCar

DUAS LOIRAS E O FUSCA

Uma loura estava viajando com um Fusca 78, quando, de repente, o motor começou a engasgar e o carro parou à beira da estrada. Ela batia na chave mas não pegava de jeito nenhum.

A loura ficou desesperada e decidiu pedir ajuda aos carros que passavem. Aí, parou um outro Fusca, com uma outra loura, que parou no acostamento e gritou, eufórica:

"– Oi amiga! Qual o problema?"

E a primeira contou:

"– Ai, eu não sei… Estou desesperada!"

A segunda propôs:

"– Olha, então vamos a abrir o capô pra ver se descobrimos o que houve."

Quando elas abrem o capô… surpresa!

"– Ah, não, roubaram o meu motor! Por isso o carro não anda de jeito nenhum…" — e começa a chorar.

A segunda tranquiliza sua nova amiga:

"– Calma, amiga… Estamos salvas… Por sorte, eu tenho um motor reserva no meu porta-malas!"

O CAMINHONEIRO PORTUGUÊS

Depois de decidir virar caminhoneiro, Joaquim levava a sua primeira carga para seu destino, quando ele ouve a seguinte notícia no rádio:

"– Atencão motoristas! Tem louco na contra-mão na rua Martins de Sousa!"

Espantado, o Joaquim diz:

"– Um não, vários!"

OS TRÊS MINEIRINHOS

Três mineirinhos estavam sentados à beira de uma estrada pela manhã, quando passa um carro em uma velocidade que só deu pra ver a cor…

Uma hora depois, o primeiro fala:

"– Era Volkswagi…"

Depois do almoço, os três se encontram na mesma estrada e outro fala:

"– Era não! Era Fórdi…"

E à noitinha, novamente na estrada, o terceiro:

"– Óia, eu vô imbora que num gosto de discussão…"

GAROTA COM PRESSA

O sujeito, todo galanteador, está passeando com seu Fiat 147 quando vê uma linda garota andando a pé pela rua. Sem poder perder a oportunidade, o conquistador, lança seu charme:

"– A senhorita aceita uma carona?"

E a garota, com ar de desprezo:

"– Não, obrigada, agora estou com pressa!"

NA MIRA DA MERCEDES

Um playboy viajava sozinho por Minas Gerais à bordo de um Mercedes e, depois de parar em um posto, decide dar carona a um caipira.

O matuto fica impressionado com o carro e começa a perguntar para que serve cada uma das coisas do carro. O rapaz responde:

"– Isso é para levantar o vidro."

"– Aquilo é para ligar o ar-condicionado."

E assim foi indo até que não tinha mais o que perguntar. O garotão já estava irritado e arrependido de ter dado a carona e, quando o caipira faz outra pergunta, resolve tirar um barato:

"– E aquilo pra que serve? E aponta para o símbolo da Mercedes, bem no meio do capô."

"– Aquilo é uma mira para quando quero atropelar alguém. Ah, olha lá, vamos pegar aquela velhinha?"

O caipira fica assustado. Quando o carro se aproxima da velhinha, o playboy desvia a poucos metros, mas logo ouve um barulhão. Quando olha no retrovisor, vê a velhinha jogada no chão.

O caipira diz, com ar de reprovação:

"– Ô moço, essa a mira tá boa não. Se eu não abro a porta, ocê tinha perdido a véia."

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

PIADAS CURTAS

Dois portugueses estão num caminhão, quando deparam com a placa: "Túnel, altura máxima: 2,5 metros". O caminhão tem 3 metros de altura. Um olha para o outro e manda ver: "Vamos passar! Não tem ninguém olhando."

"– Como é que é? Não viu o semáforo fechado?" — adverte o guarda, parando o motorista infrator.
"– O semáforo eu vi, sim, seu guarda. O que eu não vi foi o senhor."

O boyzinho passa num carrão perto de um caipira que toca uma carroça e resolver tirar um barato:
"– Que coisa, né, mano! Você aí nessa carroça velha com esse cavalinho e eu nesse carrão com 500 cavalos!"
Antes que o caipira possa dizer alguma coisa, o boyzinho sai queimando pneu, fazendo uma enorme fumaceira.
Para surpresa do caipira, depois que a fumaça baixa, ele vê o boyzinho com o carro arrebentado no poste e não perde a oportunidade:
"– Que adianta um carro com 500 cavalos se tem um burro na direção?"

Um motorista, bêbado, dirige na contramão, numa rua de mão única, quando o policial o detém:
"– Você não viu a seta, rapaz?"
"– A seta?" — responde, incrédulo, o jovem bêbado.
"– Pois, eu não vi nem os índios!"

Dois amigos, Manuel e Joaquim, compram um táxi em sociedade. Depois de rodarem dia e noite pela cidade, durante um ano, sem pegar um único passageiro, decidiram desfazer o negócio, inconformados com o prejuízo. Fazem as contas, e rateadas as perdas, foi só o Joaquim descer do táxi que já no primeiro quarteirão o motorista Manuel conseguiu o seu primeiro passageiro…

Uma mulher liga para o trabalho do marido. Ele está muito ocupado, mas atende a ligação:
"– Oi, amor! estou em reunião, liga depois."
"– É que eu tenho duas notícias para te dar, um boa e uma ruim", diz a esposa.
"– Olha, agora eu tô ocupado. Faz o seguinte: me fala rápido só a boa notícia."
"– É…É… O air-bag do seu carro novo funciona muito bem!"

PIADAS RÁPIDAS

O que fazer quando se está doente?
Compra um Citroën Xsara

Qual é o carro que saiu do forno?
O Kia Soul

Por que o papa-móvel foi parar na oficina?
Porque só usava gasolina batizada

O que é um pontinho branco no trânsito?
Um Arroz-Royce

Qual o carro preferido do Wolverine?
Logan

O que é um pontinho amarelo na estrada?
Um Uno Milho

Qual o carro preferido do gaúcho?
Kadetche

Qual o carro que indica que vai chover?
O Celta Preto

Qual o carro com nome de cicatriz?
O Escort

O que é um pontinho preto no trânsito?
Um calhamblack

Qual é o carro movido a suco?
O MusTang

Por que não dá mais para comprar carro da Fiat?
Porque o preço quase Doblô

Por que a caminhonete da igreja bateu?
Porque estava sem frei

Promoção e Realização

zoom

Apoio

FIESC

Porto de Itajaí

SETRACAJO

ABRALOG

Joinville e Região

ACIJ

BOLÉIA

Nova Oportunidade para a Logística Brasileira

A Logistique é a principal feira de logística na Região Sul e cresce ainda mais em um moderno centro de negócios. Unindo toda a cadeia de Logística, Transporte Multimodal, Comércio Exterior e Intralogística.

Joinville é referência em feiras de negócios, abrigando vários eventos nacionais e internacionais. Isto se deve ao público visitante altamente qualificado, proveniente de multinacionais e grandes indústrias da Região Sul, em diversos setores como: fabricantes de veículos, motores e autopeças, indústria da construção civil, linha branca, elétrico, têxtil, naval e farmacêutico, entre outros.

Um público habituado a buscar soluções e fechar negócios em feiras empresariais, e que recebe pela primeira vez uma feira especializada em logística. Uma atividade forte na região, que cresce continuamente.

A cidade sede da feira está estrategicamente localizada no corredor logístico de produção do Mercosul, sendo bem servida por rodovias, ferrovias, portos e aeroportos.

Reserve agora o seu espaço e venha aproveitar esta nova oportunidade de bons negócios!

LOGISTIQUE
FEIRA DE LOGÍSTICA E NEGÓCIOS MULTIMODAL

23-25 Outubro 2018
Centro de Exposições Expoville
Joinville SC

(49) 3361 9200

info@logistique.com.br

www.logistique.com.br

facebook.com/feiralogistique